

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 75 (1988)  
**Heft:** 10: Architektur - Bewegung = Architecture - mouvement = Architecture - movement

**Artikel:** Bewegung als Zeichen : ikonographische Mittel der Architektur  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-57079>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Bewegung als Zeichen

## Ikonographische Mittel der Architektur

Einst waren sie Symbole des Fortschrittes, einer neuen Mobilität: die Bahnhöfe im 19. Jahrhundert, die Flughäfen im 20. Jahrhundert. Inzwischen werden diese Verkehrsbauten oft als Tempel des Kommerzes aufgebläht, die Fußgängerströme rentabel gelenkt. Dem Ankommen und Wegfahren fehlt die architektonische Inszenierung; Orte des Durchgangs sind als solche kaum mehr erkennbar. Die folgenden Bauten und Projekte sind Versuche, die Alltagsfunktion von Verkehrsbauten mit architektonischen Mitteln zu veranschaulichen, die Bewegungen, das Reisen mit der Kodifizierung von Bauteilen zu vermitteln.

## Les moyens iconographiques de l'architecture

Les gares au 19ème siècle, les aéroports au 20ème, ont été jadis les symboles du progrès, d'une nouvelle mobilité. Depuis, ces bâtiments voués à la circulation sont souvent gonflés aux dimensions de temples du commerce contrôlant la rentabilité des fleuves de piétons. Ces mouvements d'allées et venues manquent totalement d'une mise en scène architecturale; les lieux de passage sont à peine reconnaissables en tant que tels. Les réalisations et projets qui suivent essayent, à l'aide de moyens architecturaux, de mettre en lumière la fonction quotidienne de bâtiments de circulation et d'exprimer les mouvements, le voyage, en codifiant des éléments construits.

## Iconographic Means in Architecture

At one time the symbols of progress, of a new mobility, were railway stations, in the 19th century, and airports, in the 20th century. Meanwhile these public transportation installations have often become inflated into temples of business, with streams of pedestrians being routed with a view to profit. The architectural staging lacks the element of coming and going; these places are scarcely recognizable any longer as having a connection with travel. The following buildings and projects are attempts to employ architectural means to make visible the everyday function of transportation facilities, to convey the ideas of movement, of travel, by means of the codification of building parts.

### Neuer Terminal für Stansted, London, 1988 (im Bau)

Architects: Foster Associates, London

Internationale Flugreisen sind eine Erfahrung, die die meisten Leute einfach durchstehen, selten aber genießen. Der Flughafen des 20. Jahrhunderts entbehrt der Dramaturgie eines Bahnhofs des 19. Jahrhunderts. Die Zirkulationsmuster gleichen einem Labyrinth, während die Flugzeuge selbst den Blicken verborgen bleiben – eine unsichtbare Präsenz hinter der Bühne sozusagen. Das Projekt für Stansted Airport versucht die Fliegerei als Erlebnis zu vermitteln, ähnlich wie in den Flughäfen der Pionierzeit, als die wartenden Flugzeuge auf dem Rollfeld noch sichtbar und die Funktionen des Terminalgebäudes noch lesbar waren.

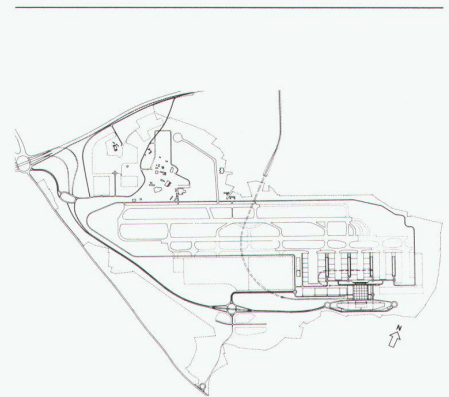
Zwei Satellitengebäude, zwei Busbahnhöfe und ein Unterhaltsgebäude sind geplant. Das Terminalgebäude weist zwei Ebenen auf. Das tieferliegende, unterirdische Stockwerk nimmt die Gepäckabfertigung, die Lagerräume und den Bahnhof der British Rail auf. Alle öffentlichen Einrichtungen sind auf der oberen Ebene situiert, wobei Ankunfts-

wie Abflughalle nebeneinander liegen. Die zu Fuss zu bewältigenden Distanzen sind reduziert, die Passagiere durchqueren das Gebäude auf einer geraden Linie zum oder vom Transportmittel her.

Durch die Gruppierung aller Dienstleistungen unterhalb der Ebene der Flughafenhalle wird der Dachraum vom üblichen Durcheinander freigehalten und eine Reihe flacher Kuppeln geschaffen, die von baumähnlichen Säulen getragen werden. Der transparente Raum wird von natürlichem und indirektem Kunstlicht erhellt, das von der Unterseite der Decke abstrahlt. Kleinere Anlagen wie Ladengeschäfte, Banken, Gepäckaufbewahrung, Toiletten und medizinische Einrichtungen wurden als freistehende, leicht zu demontierende Bauten errichtet, die einzeln aus dem Untergeschoss versorgt werden können.

Das langgestreckte, niedere Terminalgebäude ist nur wenig höher als die es einfassenden Bäume und verfügt dennoch über eine starke, erkennbare Präsenz, besonders nachts.

Der Entwurf für das neue Terminalgebäude in Stansted wurde von zwei vorrangigen Gedanken bestimmt. Der



1

1 Situation / Situation / Site

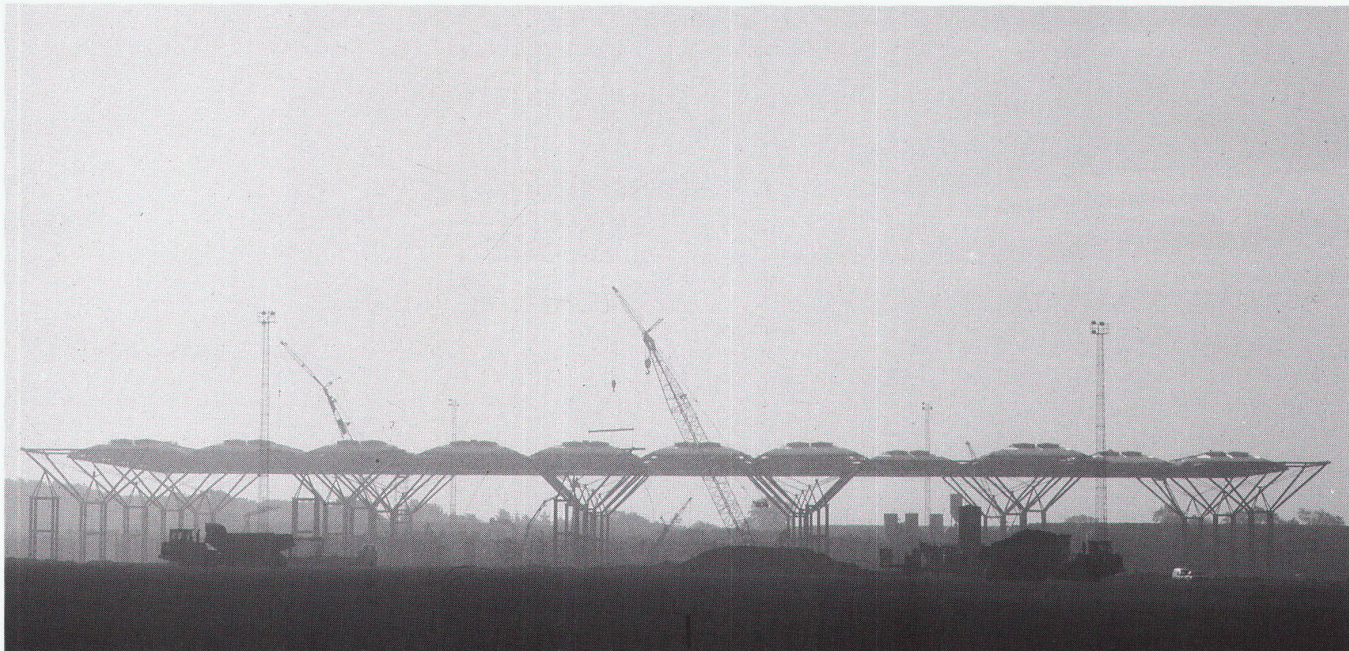
2

2 Montage der Dachkonstruktion, Ansicht von Norden / Montage de la structure du toit, vue du nord / Assembly of the roof, view from the north

3

3 Abflughalle / Hall départ / Departures Hall

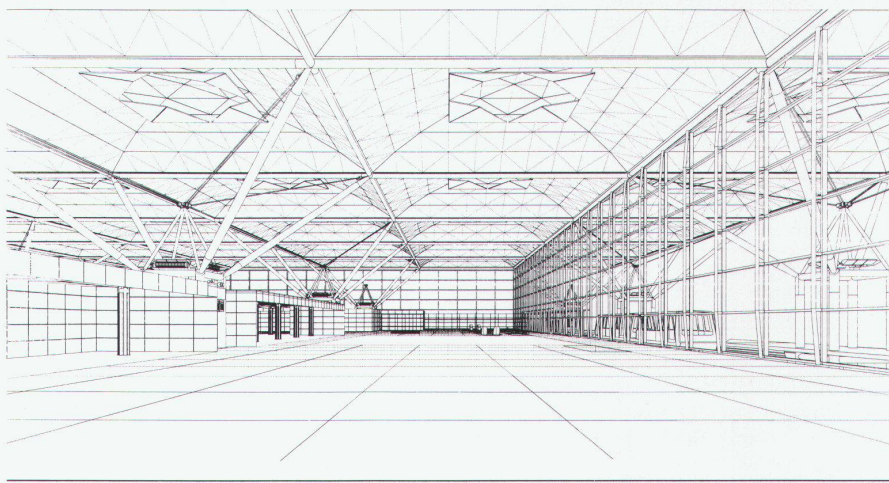




2

erste bezieht sich auf den Kontext eines «grünen» Ortes. Der zweite auf die Beziehung des Gebäudes zur Topografie.

Das funktionelle Konzept entspricht folgenden Überlegungen: Der Vorplatz für Bodenfahrzeuge und das Ausladen der Passagiere sollen auf der gleichen Ebene organisiert werden wie die Hauptflughafenhalle. Der Kurzzeit-Parkplatz und der Busbahnhof liegen südlich dieses Vorplatzes auf einer etwas tieferen Ebene, um einen leichten Zugang zum Terminal zu ermöglichen. Der vorgeschlagene Bahnhof der British Rail befindet sich ebenfalls unterhalb des Vorplatzes, als Erweiterung des Untergeschosses, das sich unter der gesamten Ebene der Flughafenhalle erstreckt. Lifts, Rolltreppen und Rampen führen die Passagiere von den Bahnhöfen, Busbahnhöfen und Parkplätzen direkt zur Ebene der Flughafenhalle. Die Passagiere durchschreiten dann den Check-in-Bereich, die Sicherheits- und Einwanderungskontrollen und die Abflugwarte bis zu einer entsprechend gekennzeichneten Transithalle auf der gleichen Ebene. Von hier aus transportieren Fahrzeuge die Passagiere zu den Satellitengebäuden.



3

Zusätzlich zur Aufnahme des vorgeschlagenen Bahnhofs der British Rail besteht die Hauptfunktion des Untergeschosses darin, die Hauptebene der Flughafenhalle durch die Aufnahme der Gepäckabfertigung zu bedienen sowie die gesamten technischen Anlagen des Gebäudes, den Fahrdienst und die entsprechenden Lagerräumlichkeiten aufzunehmen. Auf Dachhöhe des Terminals sind somit keine technischen Einrichtungen installiert.

Die Dachträger bilden baumförmige Strukturen aus Bündeln von vier miteinander verbundenen, röhrenförmigen Stahlsäulen. Das Dach besteht aus Gitterwerkkuppeln, die die üblichen dominierenden Dachträger oder den Dachstuhl ersetzen. Jede Kuppel erhebt sich 15 m über der Flughafenhalle. Das gesamte Verteilersystem für die Heizung, die Belüftung und die Beleuchtung der Halle ist in diesen Stahlsäulenbündeln enthalten.



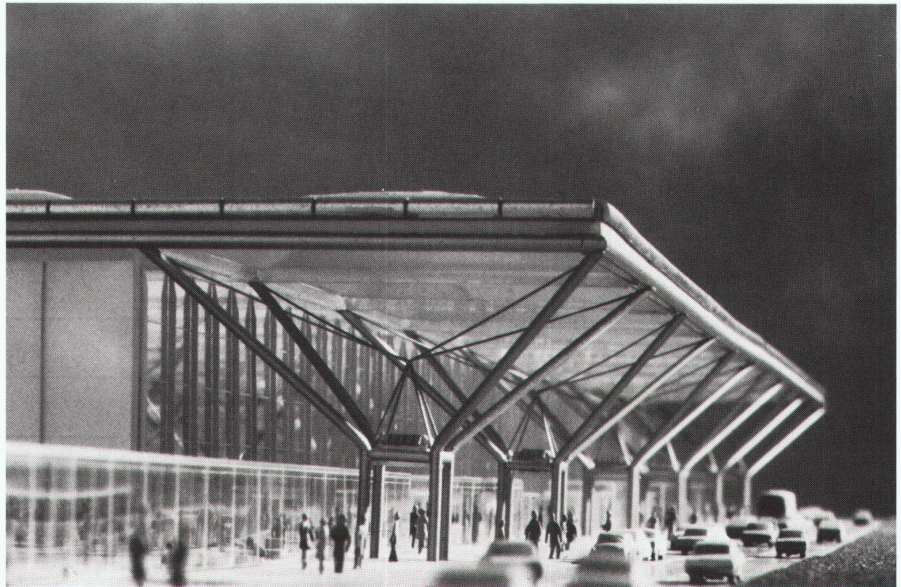


4

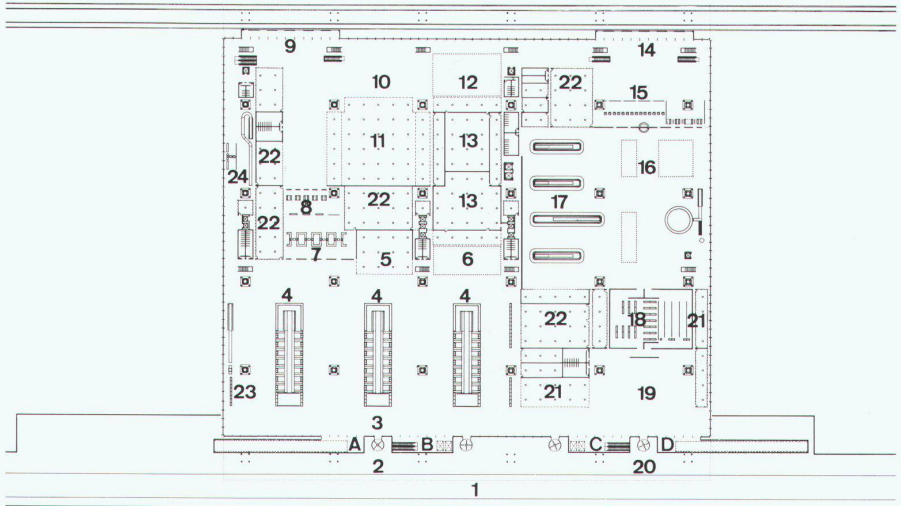
Um dem Flughafen zur grösstmöglichen Flexibilität hinsichtlich späterer Änderungen und Modifikationen zu verhelfen, wurden alle Passagiereinrichtungen auf der Ebene der Flughafenhalle als freistehende Elemente entworfen, die leicht neu angeordnet werden können.

Der äusseren Erscheinung des Terminals in der Nacht wurde ebenfalls grösste Sorgfalt gewidmet. Nach Einbruch der Dunkelheit wird die ganze Halle indirekt durch von der Innenfläche des Daches reflektiertes Licht erhellt; so sind von aussen keine aufdringlichen und sichtbaren Lichtquellen zu erkennen. Das Gebäude scheint nachts leicht zu glühen.

*Red.*



5



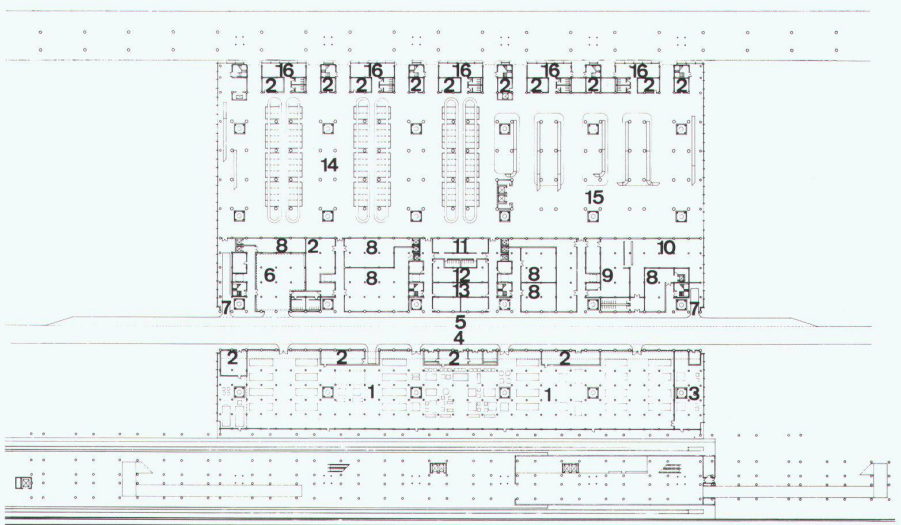
4 Abflughalle, Modell / Hall départ, maquette / Departures Hall, model

5 Eingangsbereich / Zone d'entrée / Entrance area

6 Oberes Niveau / 1 Vorhof: Zufahrt, 2 Ausladerampe, 3 Abreisehalle, 4 Check-in-Insel, 5 Konzessionen, 6 öffentlich zugängliches Restaurant, 7 Sicherheitskontrolle, 8 Einwanderungskontrolle, 9 RTS Abflug, 10 Warte-raum: Abflüge, 11 Zollfreiladen, 12 Restaurant für Passagiere, 13 Küche, 14 RTS Ankunft, 15 Einwanderung, 16 Pufferzone, 17 Gepäckausgabe, 18 Zoll, 19 Ankunftshalle, 20 Einsteigebereich, 21 Konzessionen/Restaurant, 22 Büros, 23 Check-in: Gefahrenquelle, 24 Inland-Routen, Zirkulation zu/nach BR/Parkings, Busbahnhof, A Rampe (aufwärts), B Rolltreppen und Lifts (aufwärts), C Rolltreppen und Lifts (abwärts), D Rampe (abwärts) / Niveau supérieur / Upper level

7 Unteres Niveau / 1 zentrale Installationen, 2 technische Anlage, 3 Boiler, 4 Anliegerstrasse, 5 Ausweichstelle, 6 Parking: Dienstfahrzeuge, 7 Kehrmaschine, 8 Lager, 9 Küche, 10 Personalrestaurant, 11 Personal, 12 Sicherheitskontrolle, 13 Management-Monitor, 14 Gepäckhalle: Abflug, 15 Gepäckhalle: Ankunft, 16 Gepäckunterbringung / Niveau inférieur / Lower level

6

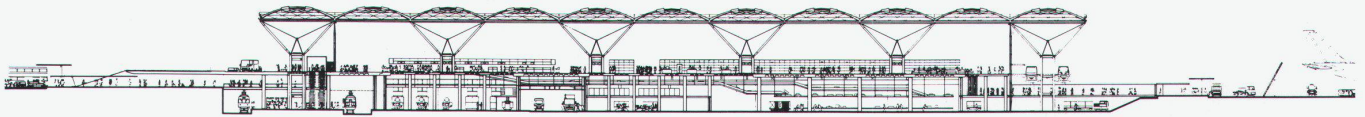


7

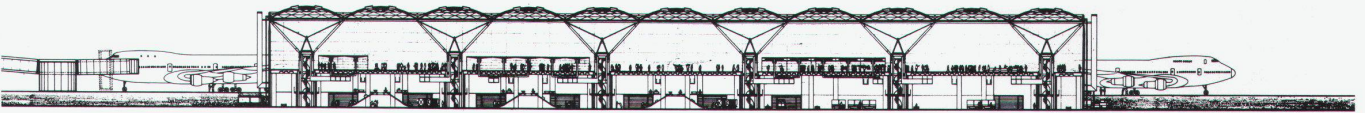




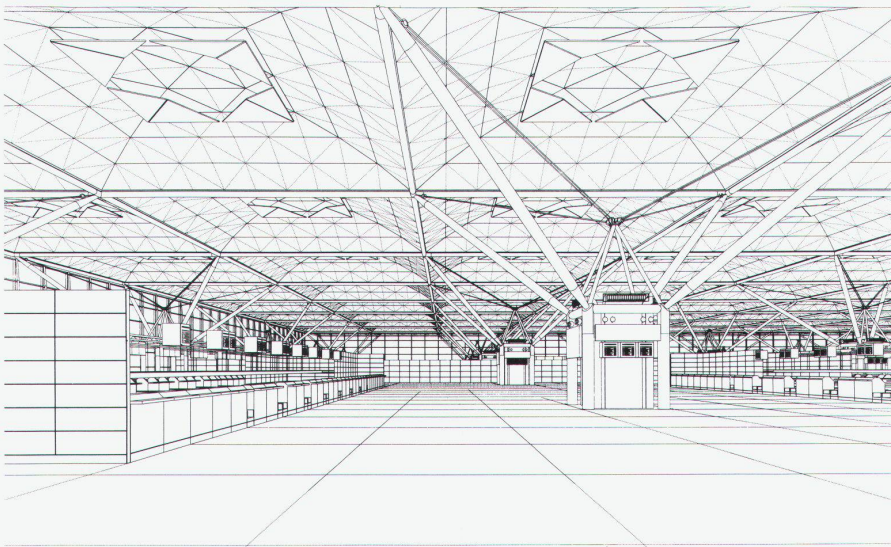
8



9



10



11

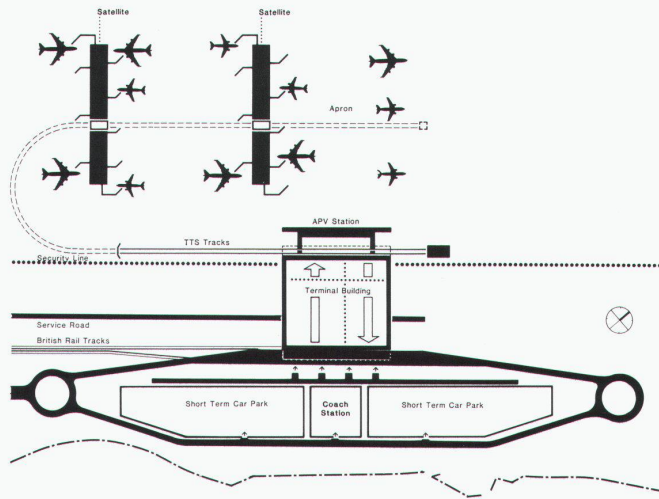
8 Ansicht von Norden, Modell / Vue du nord, maquette / View from the north, model

9 Schnitt Ost-West / Coupe est-ouest / Section east-west

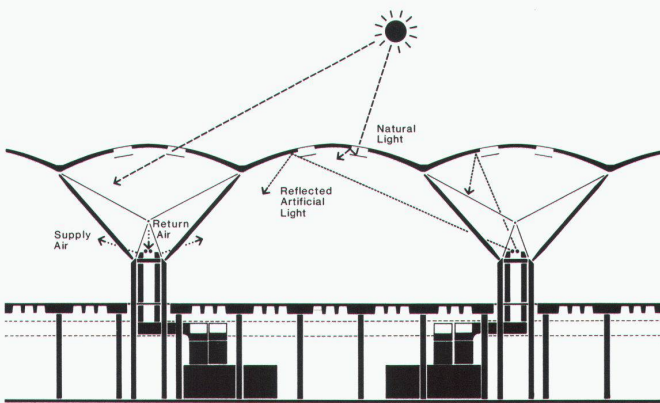
10 Schnitt Nord-Süd / Coupe nord-sud / Section north-south

11 Check-in-Halle / Hall de «Check-in» / Check-in Hall

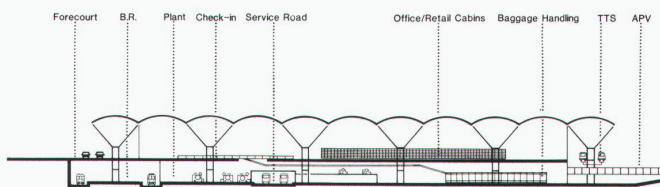




12



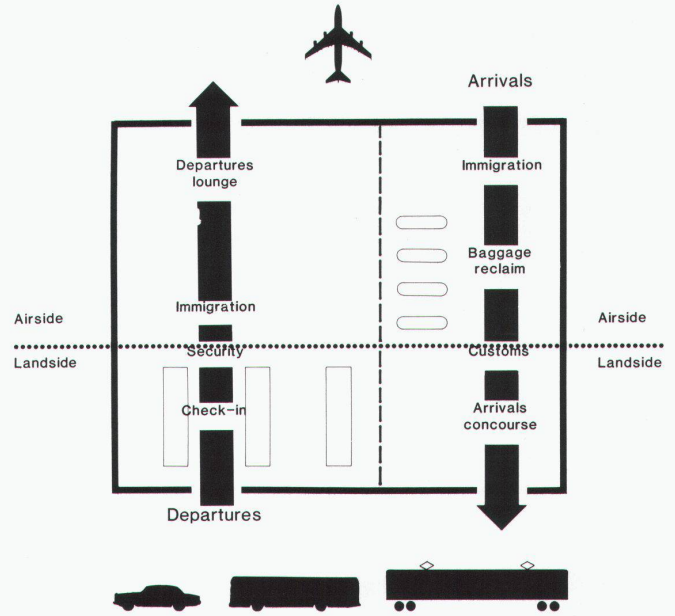
13



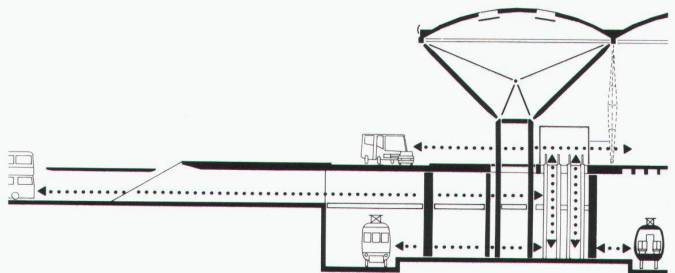
14

12 Transitsystem / Système de transit / Transit system

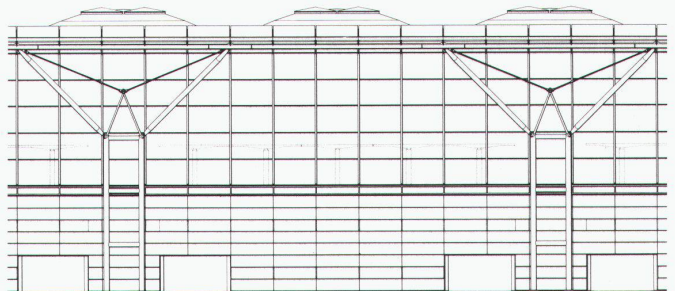
13 Klimatisierung, Beleuchtung / Climatisation, éclairage / Air-conditioning, lighting



15



16



17

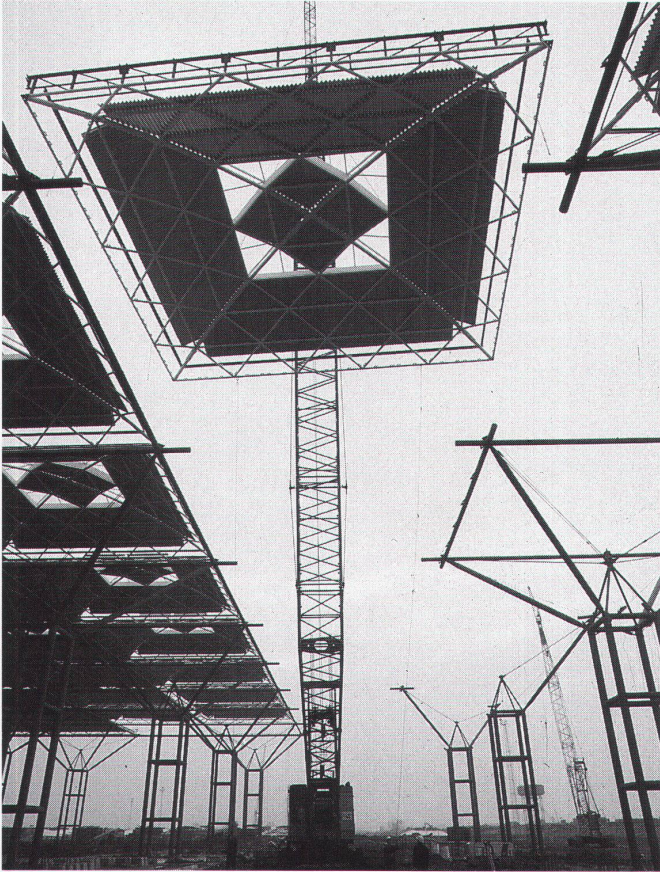
14 Schnittschema Nord-Süd / Coupe schématique nord-sud / Section: north-south

15 Terminal, Zonenplan / Terminal, plan de zones / Terminal, zone plan

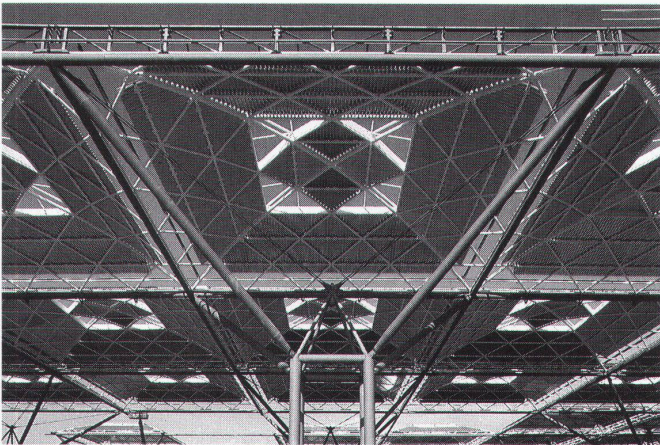
16 Passagierbewegungen, Eingangsseite / Mouvements voyageurs côté entrée / Passengers' circulation, entrance

17 Ausschnitt der Nordfassade / Vue partielle de la façade nord / Detail: north façade





18

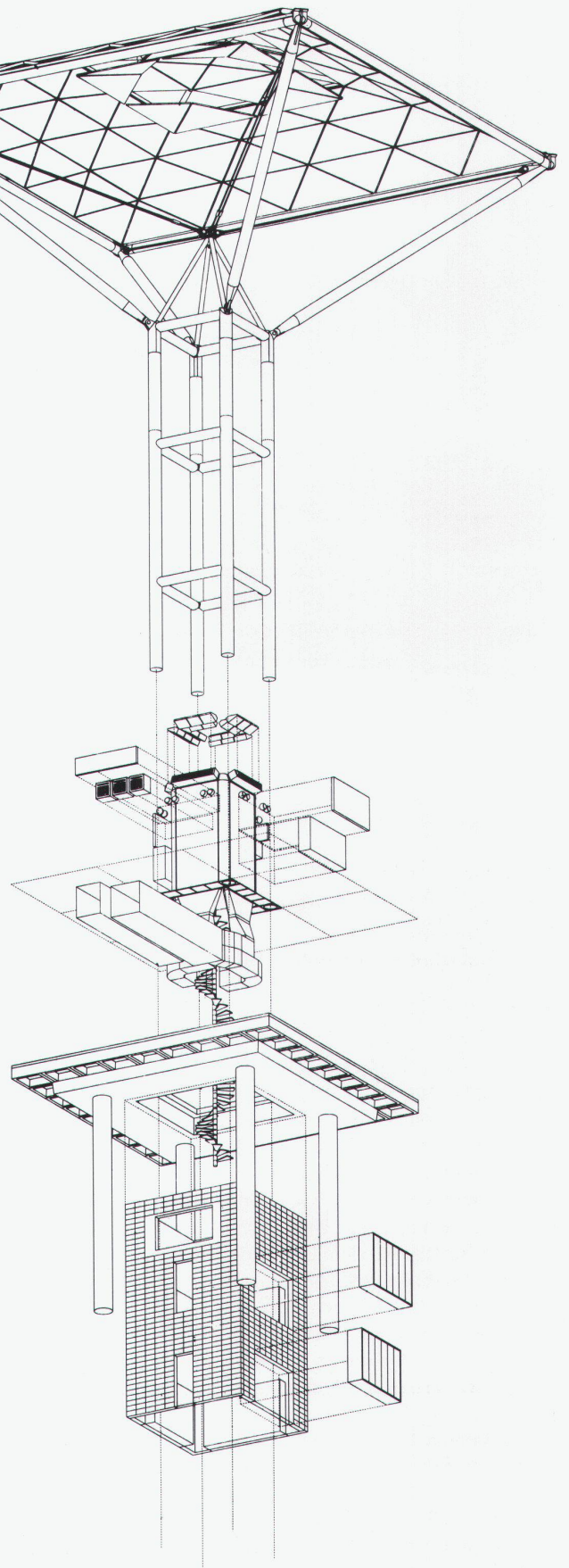


19

18 20  
Montage und Axonometrie der Tragstruktur / Montage et axonométrie de la structure du toit / Assembly and axonometry of the support structure

19  
Dachuntersicht / Vue des toitures / Roof elevation

Fotos: Richard Davis, London



20



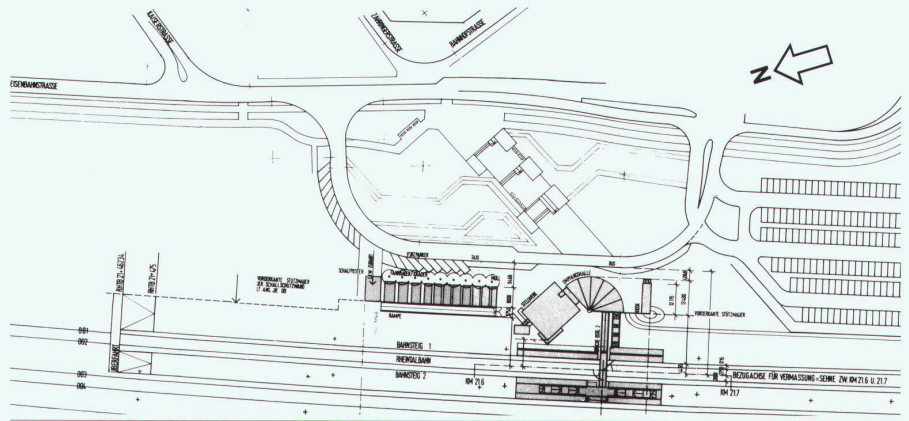


1

**Bahnhof Hockenheim, BRD, 1986**

*Architekten: Schmitt, Kasimir und Partner, Karlsruhe*

Das architektonische Konzept dieses Bahnhofes erinnert an Frank Gherys Dekonstruktionsmethode: Die einzelnen Funktionen erhalten eine spezifische architektonische Bedeutung. In diesem Fall besteht sie in einer Gegenüberstellung der technischen Betriebsgebäude mit den Bewegungsräumen für die Reisenden. Geschlossene Gebäudeformen kontrastieren mit offenen oder transparenten Bauteilen, die gewohnte Zeichen für Verkehrsbauten setzen. Die Ikonografie der Passerellen und Treppen dient darüber hinaus der Orientierung; sie machen den gesamten Bahnhofskomplex und die einzelnen Funktionen lesbar. Das Ankommen, Wegfahren, Durchqueren und Warten – die Tätigkeiten auf einem Bahnhof erhalten ihre eigene architektonische Bedeutung.



2

Die Antwort auf die freistehende, etwas erhöhte Lage am Stadtrand ist die Übereckstellung des turmartigen Stellwerkes, die Rundung der verglasten Empfangshalle und die raumgreifende Auflösung der Einzelkörper. Von verschiedenen Standhöhen und Blickpunkten aus wechseln Silhouetten und Durchblicke.

*Red.*

- 1 Gesamtansicht von Nordwesten / L'ensemble vu du nord-ouest / General view from north-west
- 2 Situation / Situation / Site
- 3 Brücke und Abgang zum Bahnsteig / Passerelle et descente vers le quai / Bridge and descent to the platform



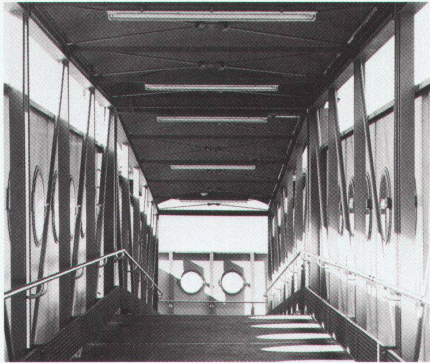


6

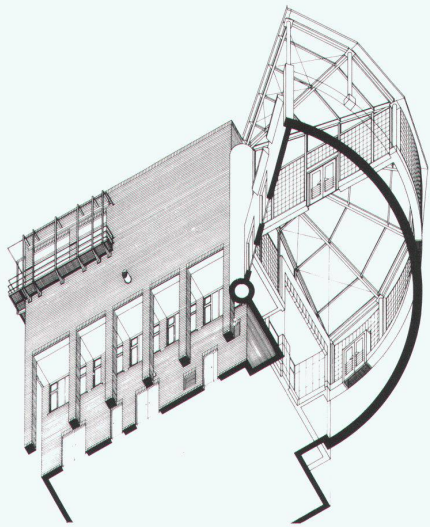




4



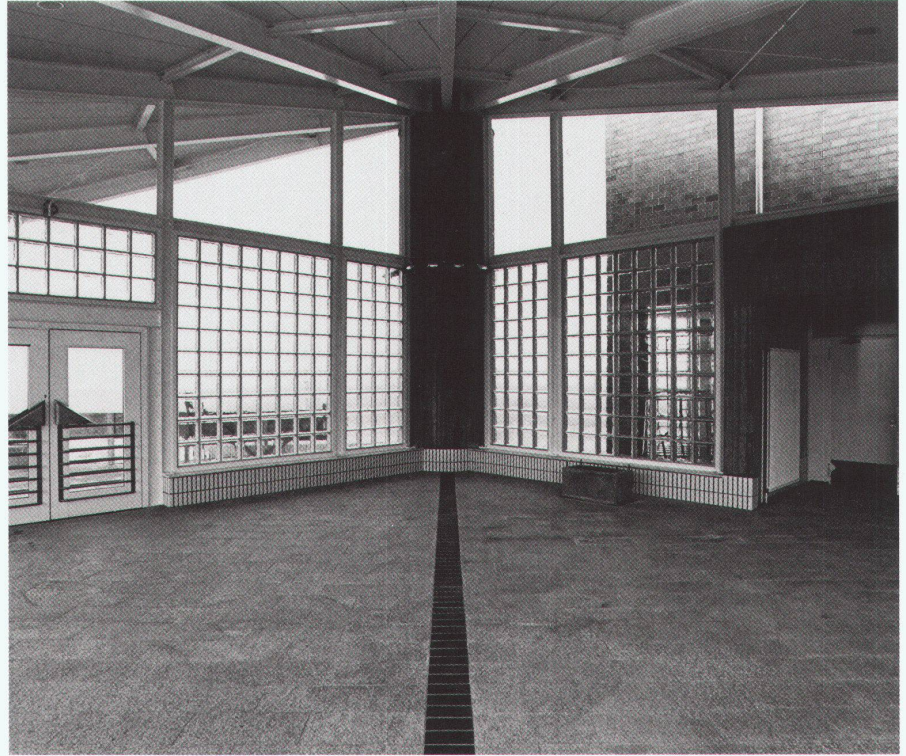
5



7

4 Abgang zum Bahnsteig / Descente vers le quai / Descent to the platform

5 Detail Brücke / Détail de la passerelle / Detail, bridge



6



8

6 Empfangshalle, Warteraum / Hall d'accueil, salle d'attente / Reception hall, waiting-room

7 Isometrie / Isométrie / Isometric drawing

8 Ansicht von Süden / Vue du sud / View from the south

9 Gesamtansicht von Südosten / L'ensemble vu du sud-est / General view from south-east

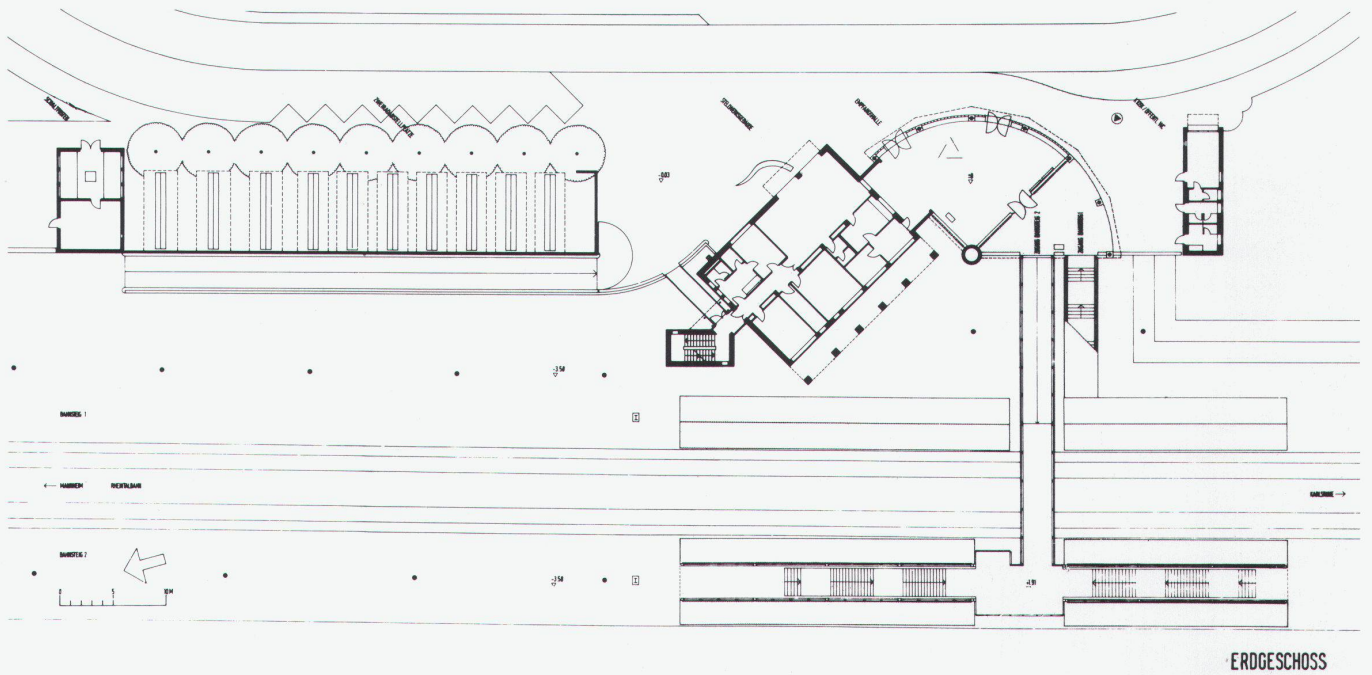
10 Erdgeschoss / Rez-de-chaussée / Ground-floor

Fotos: Dirk Altenkirch, Karlsruhe (ausser 7)



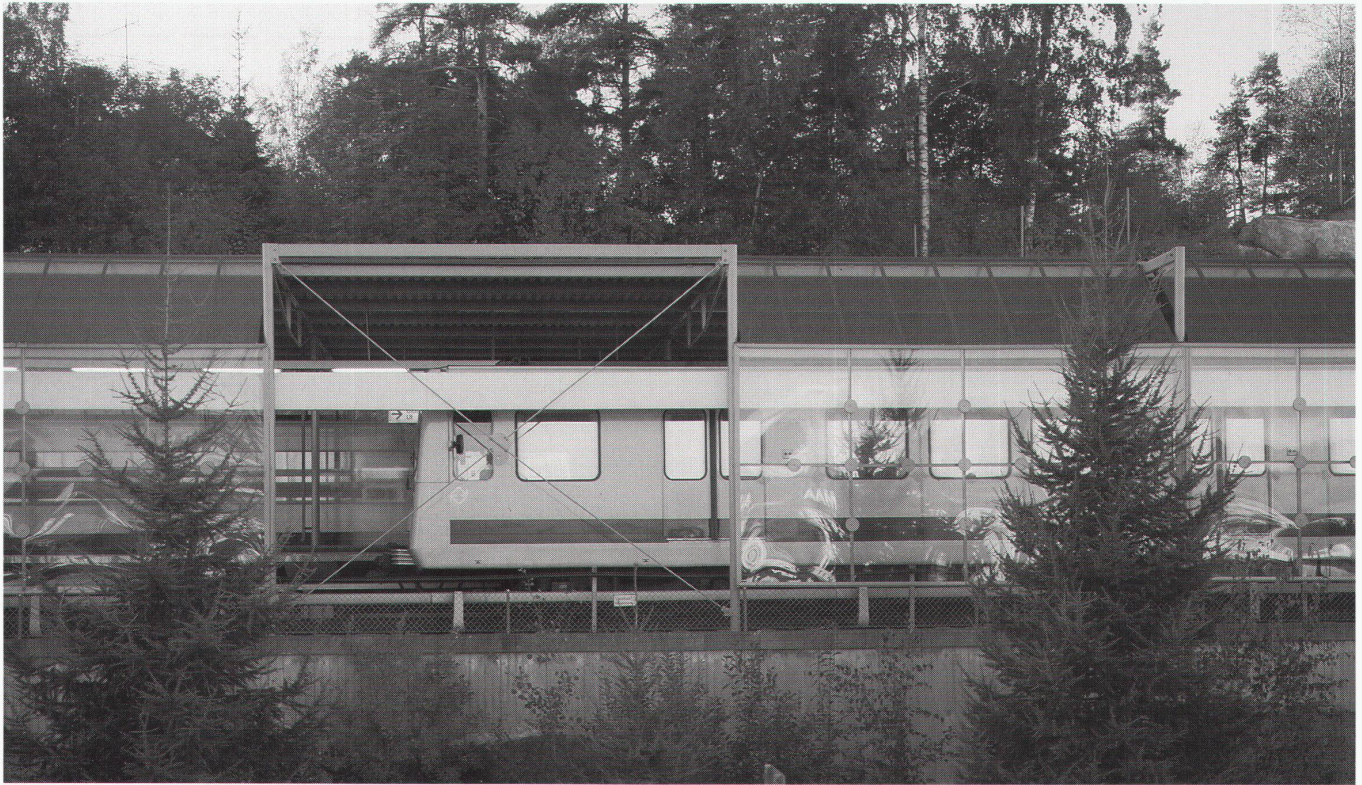


9



10





1

**Untergrundbahn in Helsinki  
Bahnhof Siilitie, 1985**

*Architekten: Jaakko Ylinen und  
Jarmo Maunula*

Der Bau des unterirdischen Transportsystems von Helsinki begann im Jahre 1982 nach einer Projektierungsperiode während der siebziger Jahre. Die erste Realisierungsphase umfasste die Konstruktion der Eisenbahnwagen, das Depotgebäude und acht Bahnhöfe, derjenige von Siilitie ist im östlichen Erschlies-

sungsnetz gelegen. Es handelte sich also um ein Projekt grossen Ausmasses, das vom Thema her verschiedene funktionelle und technische Aspekte mit sich brachte sowie auch solche des Designs, der Architektur und des Städtebaus: vom technischen Projekt der Bahnwagen und dem Design ihres Inneren bis zur Planung der Linienführung, der Tunneln, der Brücken und der verschiedenen Bahnhöfe.

Drei der acht Bahnhöfe der Linie Ost wurden vom Kaupunkisuunnittelu-Team realisiert: Kulosaari, Herttoniemi und Siilitie. Für die drei oberirdisch angelegten Bahnhöfe wurden gemeinsame Projektierungskriterien angewandt, weil einerseits die städtische und geographische Situation an den drei Punkten nicht wesentlich variiert und da andererseits diese Art öffentlicher Verkehrsmittel eine einheitliche Gestaltung verlangt. Die Kontinuität wurde durch die Wahl gleichartiger Strukturen, Baumaterialien und Farben gewährleistet.

Der Bahnhof von Siilitie liegt am Ende einer langen Stahlbetonbrücke, deren letztes Auflager die Basis darstellt, worauf die Tragstrukturen aus Stahl ruhen. Der Bahnhof, der bis zu 8000 Reisende aufnehmen kann, ist durch eine Rolltreppe – von einer verglasten Struk-

tur umhüllt – mit dem Erdboden verbunden. Hier befinden sich die Eingänge und die Anschlüsse zu den Regionalbussen und den Parkplätzen. Der Bahnsteig, der zu den Zügen führt, wird von einem Schutzdach überdeckt, das von einer Reihe zentraler Stützen getragen wird; auf der einen Seite ist er durch den Fels des abfallenden Hügels geschlossen, auf der anderen durch eine lange Verglasung. Diese Verglasung, deren primäre Funktion es ist, die Reisenden vor dem Wind zu schützen, stellt das herausragende Element des Projektes dar und ergibt die Aussenfassade des Gebäudes. Fast 150 Meter lang, gegliedert von verglasten Elementen, die mit dünnen Eisenprofilen eingefasst sind, durch die diagonalen Strukturen der Windverstrebungen in Sektoren aufgeteilt, stellt sie eine trans-



2

1 Fassade gegen Südosten, mit den diagonalen Windverstrebungen / La façade sud-est avec ses contreventements diagonaux / Elevation facing southeast, with the diagonal wind bracing

2 Die verglaste Fassade talwärts / La façade vitrée côté vallée / The glazed elevation looking downhill

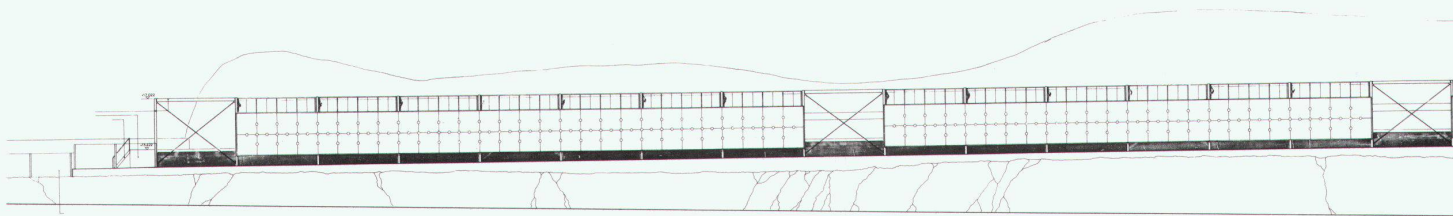
3 Gesamtansicht / Vue générale / General elevation view





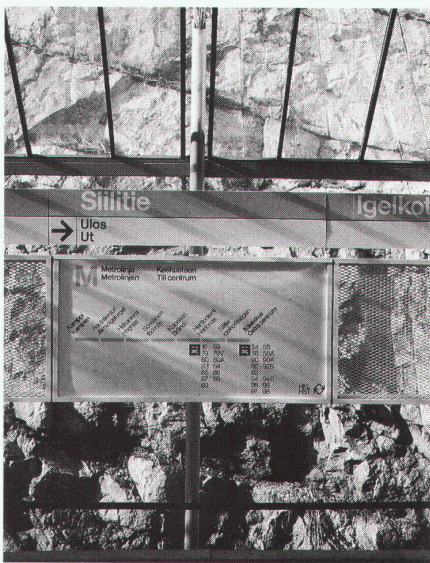
3





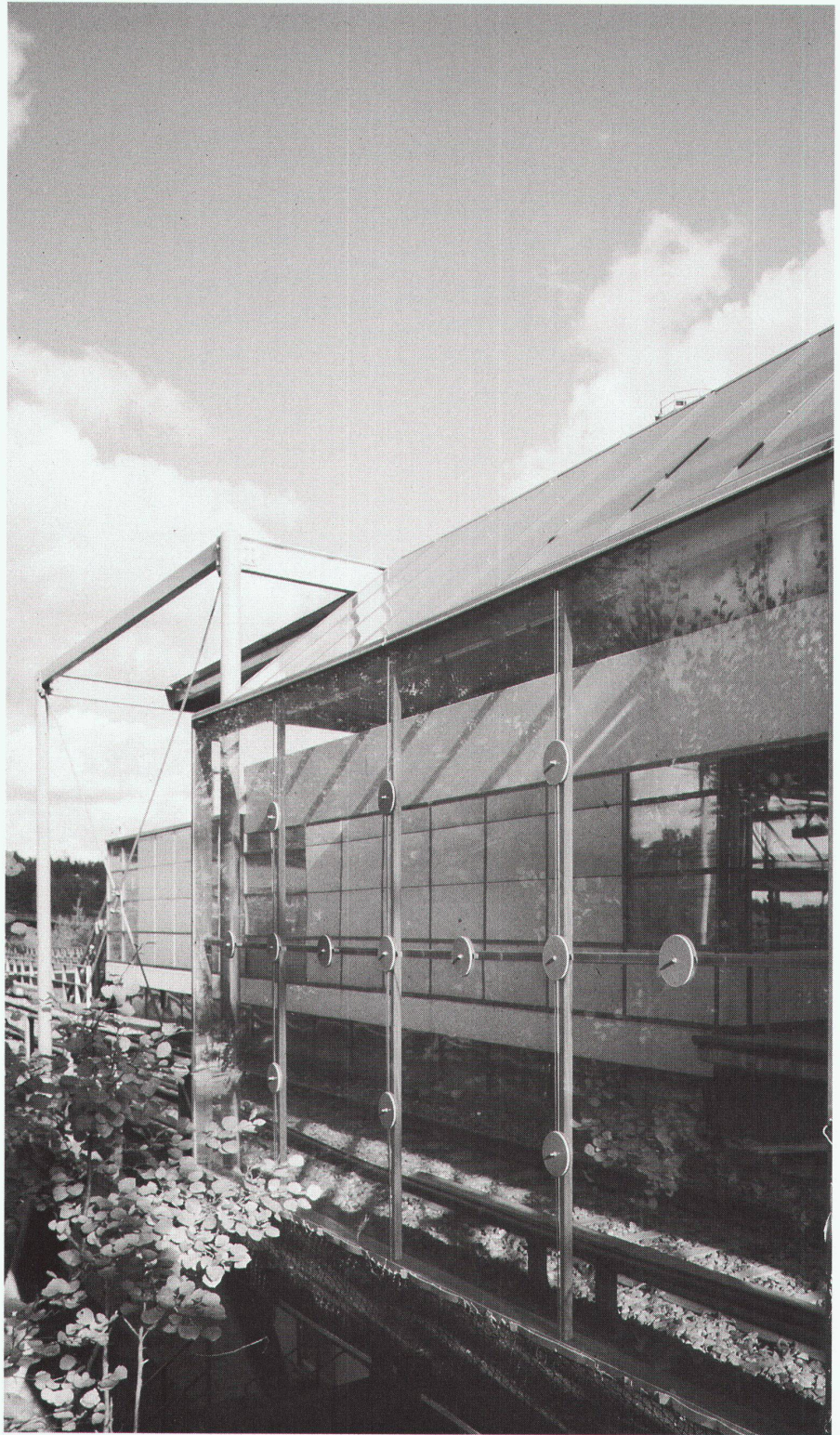
4 parente Wand dar, welche die Form eines stehenden Zuges in Erinnerung ruft, und hinter der die orangefarbenen Züge der Untergrundbahn dahingleiten. Zudem verweist dieser Bahnhof auf ein architektonisches Mittel, das der Orientierung der Reisenden dient. Die Transparenz ermöglicht den Ankommenden, den Ort zu erkennen, sich gezielt zu bewegen.

Die vertikale Wand der Glasfassade ist mit einer schrägen Verglasung mit dem Schutzdach verbunden; mit dieser Lösung wollte man nicht nur mehr Licht in den Innenraum bringen, sondern auch die Atmosphäre alter Eisenbahnstationen erzeugen. Im übrigen liessen sich die Architekten bei der Realisierung der konstruktiven Details der Transportmittel inspirieren, seien dies die strukturellen Details innerhalb des Tragsystems oder die Proportionen der verglasten Elemente und ihrer verbindenden Fugen. *Red.*



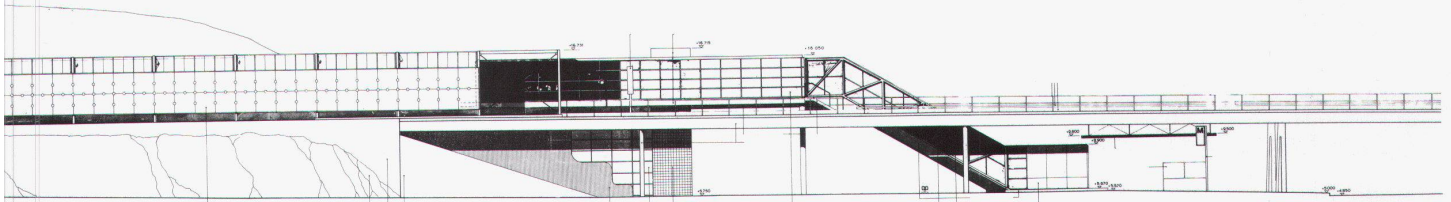
5 Detailansicht / Vue de détail / Detail view

6 Detailansicht der Verglasung und der Stahlstruktur / Vue détaillée du vitrage et de la structure en acier / Detail view of the glazing and the steel structure

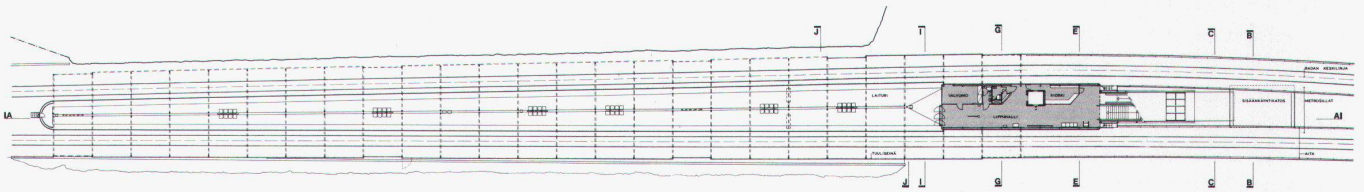


6

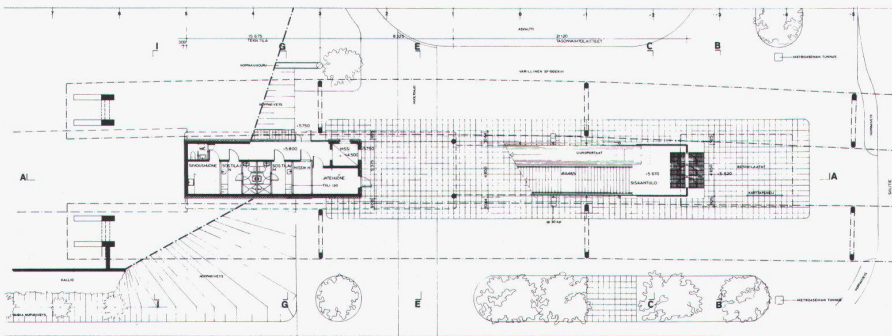




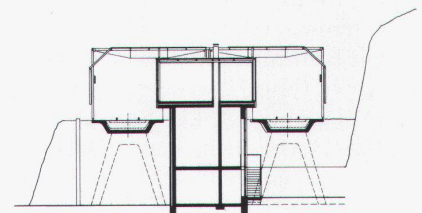
7



8



9



10

7 Der geschlossene verglaste Raum des Perrons / Le volume vitré fermé sur le quai / The closed glazed platform area

8 Grundriss Perronebene / Plan au niveau quais / Plan of platform level

9 Grundriss Strassenebene / Plan au niveau rue / Plan of street level

10 Schnitt / Coupe / Section

Fotos: Kari Hakli (1, 3, 5, 6, 7), Jukka P. Rühelä (2)



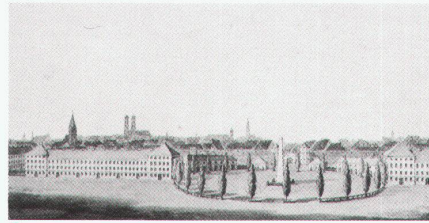
**VBZ-Endstation  
Zürich-Frankental, 1987**  
Architekt: Norbert De Biasio,  
Markus Scherrer, Zürich

Die Tramendstation Frankental liegt am Stadtrand von Zürich. Das Gebiet ist durch eine heterogene Bebauung gekennzeichnet: Es ist ein Ort, wo sich Peripherie und Vorort nahtlos aneinanderfügen. Das Tram bringt ein Stück Stadt an diesen Ort. Das zylindrische Volumen des Pavillongebäudes aktiviert und dominiert – einer Wegmarke gleich – die Platzsituation. Die zum Kreis der Tram-schleife exzentrische Lage wird durch den der Schleife folgenden Kreis der regelmässig gepflanzten Säule-nichen unterstrichen. Die Wartehalle als lineares Element in der Platzdiagonalen vermittelt zur breiten Freitreppe im nord-östlichen Platzbereich.

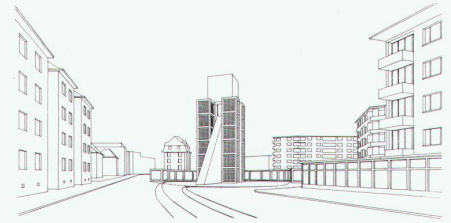
Der zylindrische Pavillon über-spannt das alte Wartehallengebäude, das erhalten werden konnte. Die publikums-bezogenen Funktionen sind so in einem Volumen konzentriert. Das Pavillondach ist eine homogene Konstruktion aus Beton. Bei den Stützen, den Ringelementen und den Deckensegmenten wurde die Herstellung im Fertigteilwerk benutzt, um die je 16 Elemente zu strukturieren und so als «künstlichen Stein» zu gestalten.

Die Stadtrandsituation des Platzes evoziert Bilder der Stadt und der Landschaft. Der Stein markiert den geometrischen Ort, das Spiel der Linien. Die Chaussierung füllt die Flächen. Die Bäume als Elemente der Natur werden in ähnlicher Weise verwendet: Sie werden geometrisch gesetzt. Der Baumkreis ist, wie die Hochbauten, ein Zeichen der Stadt; er versinnbildlicht den Übergang vom Land zur Stadt.

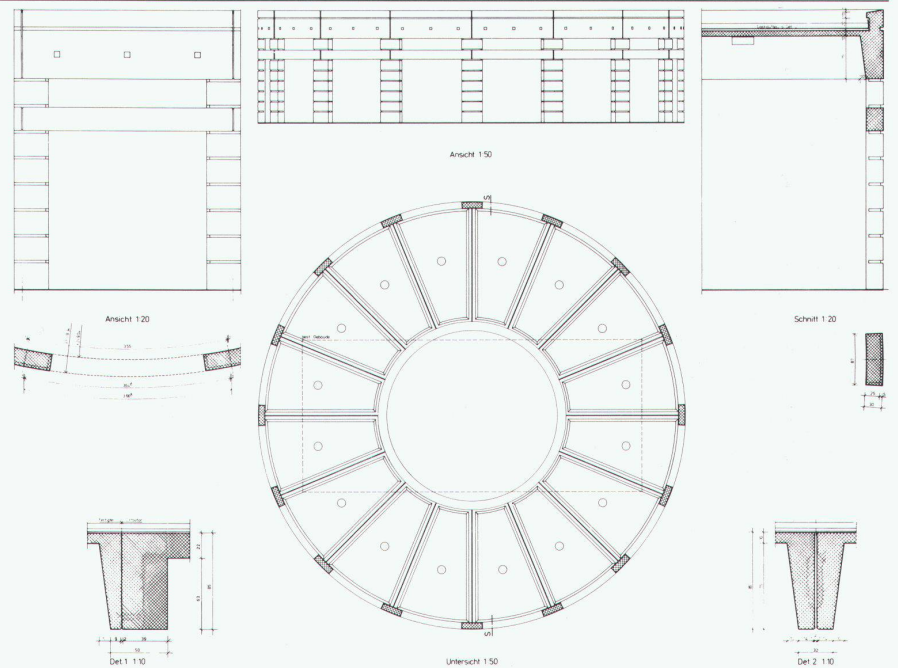
Die städtebaulichen und architektonischen Überlegungen dieser Tramstation beziehen sich auf frühere Arbeiten (u.a. Projekt für die Tramhaltestelle Farbhof, Zürich); sie lehnen sich insbesondere an Entwürfe von Franz Thurn an (u.a. Gestaltung des Sendlingertorplatzes in München, um 1805). *N. De B./M.S.*



1



2



3

1 Entwurf für den Sendlingertorplatz, um 1805; Architekt: Franz Thurn / Projet pour la «Sendlingertorplatz» / Design for the "Sendlingertorplatz"

2 Tramstation Farbhof, Zürich, Projektskizze, Hochbau im Zentrum der Wendeschleife / Station de tramways Farbhof, Zurich, esquisse de projet, bâtiment au centre de la boucle / Tram stop Farbhof, Zurich, project drawing, high-rise in the centre of the loop

3 Pavillon, Detailpläne / Pavillon, plans détaillés / Pavilion, detail plans

4 Gesamtansicht / Vue générale / General view

5 Gesamtansicht mit Pavillon und Tramwarte-halle / Vue générale avec pavillon et abri / General view with pavilion and shelter

6 Pavillon, Detail / Pavillon, détail / Pavilion, detail



4

7 Situation, Platzgestaltung / Situation, organisation de la place / Site, design of the square

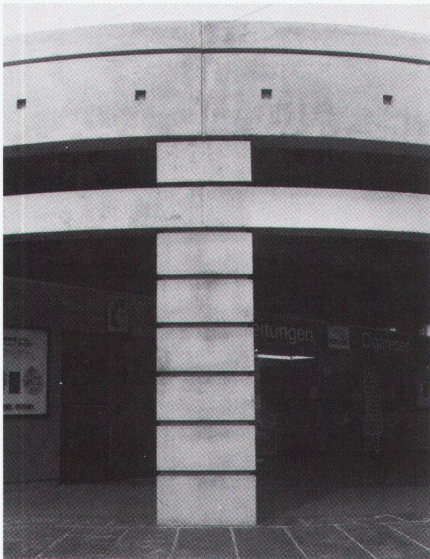
8 Tramwarte-halle, Detail / Abri, détail / Shelter, detail

Fotos: Benno Britschgi, Zürich

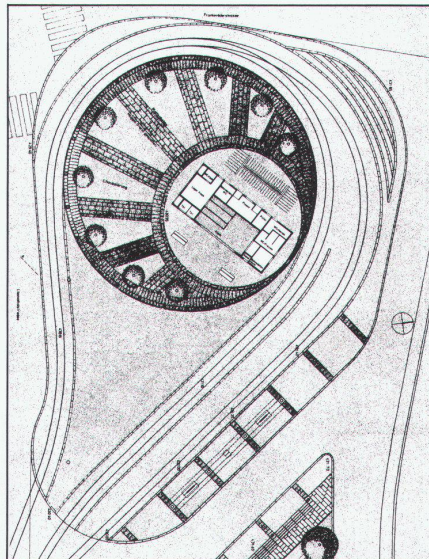




5



6



7



8