

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 128 (2002)
Heft: 48: Dock Midfield

Artikel: Dock Midfield 1: Abflug: Promenade architecturale, Kohärenz und die Lehre der Moderne
Autor: Gadiot, Hansjörg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-80511>

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: 05.05.2025

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

Dock Midfield 1: Abflug

Promenade architecturale,
Kohärenz und die Lehre der Moderne



1

Als «Dock E» wird der Neubau ab Oktober 2003 genutzt
(Bild: Ralph Bensberg)

Das Dock Midfield am Flughafen Kloten ist fertig gestellt und zeigt sich in seiner puristischen Nacktheit ohne kommerzielle Einbauten und Zutaten als Lehrstück der Moderne: eine grosszügige Raumbildung, einfache Weg- und Lichtführung und ein so klares wie strenges Materialisierungskonzept.

Der Weg in die Lüfte beginnt unter der Erde. Wie eine Insel liegt das neue Dock Midfield weit draussen auf dem Flugfeld, erreichbar nur aus der Luft oder unterirdisch. Die Passagiere haben das Dock mittels einer seilgezogenen Luftkissenbahn im Untergeschoss erreicht und betreten es höchst unzeremoniell durch dessen Schiebetüren. Dann aber ändert sich die Atmosphäre; die Hektik der Anreise macht einer langsameren Gangart Platz. Das Gepäck ist abgegeben, bis zum Abflug hat man Zeit, sich umzusehen und zu verweilen. Der Blick steigt entlang der schlanken Stützen in der hohen Halle nach oben, angezogen vom Tageslicht, das dort seitlich einfällt, und bleibt vielleicht auf den Schnauzen der Flugzeuge hängen, die sich von aussen an den Bau herangeschoben haben. Alles zieht und weist in diesem 14 Meter hohen Raum nach oben, das Licht, die runden Stützenschäfte, die seitlichen Rolltreppen und endlich zwei auf die Betonwände aufgemalte riesige Pfeile: hinauf!

Promenade architecturale

Der Weg zum Flugzeug, die Promenade architecturale, hat ihren Auftakt, die Themen sind angeschlagen: Licht, Raum, Material und Weg. Es ist ein zelebrierter und doch schnörkellos funktionalistischer Weg, der zwischen dieser beeindruckenden Halle und der Tür ins Flugzeug liegt. Nirgends wird die Bewegung abgelenkt, gedreht oder gestoppt. Die Rolltreppen tragen die Abreisenden vom Untergeschoss direkt ins erste Obergeschoss, vorbei am Erdgeschoss, das dem Bodenpersonal vorbehalten ist. Im ersten Obergeschoss begegnen sich Abreisende und Ankommende. Hier liegen auch die Sicherheitsschranken, bevor weitere Rolltreppen ins Piano nobile des Neubaus führen, in die Abflughalle. Die zwei Punkte, an denen die Treppen hier ankommen, liegen in den Drittelpunkten des 500 Meter langen Baus. Von hier aus sind alle Gates gut erreichbar. Die Abflughalle ist Hauptraum und Schlüssel zum Verständnis des ganzen räumlichen Konzeptes zugleich. Was ist ein Flughafen mehr als eine Maschine für Ein-, Um- und Aussteigevorgänge? Er ist Wartesaal und damit Aufenthaltsraum, ein Raum, in dem Zeit verstreicht, meist wenig genutzte, von Erwartung, Vorfreude oder Angst geprägte Lebenszeit. Im besten Fall ein Ort der Ruhe zwischen zwei Reise-Etappen. Diese Qualität hat ein Flughafen nur an einem Ort, beim Warten auf den Abflug. Der Entscheid der Arge Zayetta¹, diesen Bereich auf die höchste hierarchische Stufe des



2

Der 500 Meter lange Bau hat sechs Promille Neigung: ein Vollgeschoss Höhenunterschied, unsichtbar (Bild: Comet, Dieter Enz)

Raumprogramms zu setzen, mit verschiedenen Mitteln architektonisch auszuzeichnen und zum Zentrum des ganzen Entwurfs zu machen, wird dem gerecht.

Das wichtigste Mittel ist die Raumhöhe. Im Gegensatz zum 3,5 Meter hohen Ankunftsgeschoss beträgt sie 5,5 Meter – und wirkt doch nie so hoch. Ein Raum von 500 Metern Länge und 35 Metern Breite stellt besondere Anforderungen; die Höhe wirkt angemessen, geradezu normal. Die Halle ist kaum als Ganzes fassbar. Sie ist zwar ein fließendes Raumkontinuum, aber sinnlich wahrnehmbar ist sie als Geflecht von sich überschneidenden, mehrfach lesbaren Zonen längs und quer zur Hauptachse, rhythmisiert von Lichthöfen, Servicekernen, Treppenskulpturen und eingestellten Möbelelementen (s. Pläne S. 14 und 15). Die klare räumliche Zonierung, die strenge Rechtwinkligkeit und die Sichtbezüge nach aussen erlauben jederzeit die Orientierung. Man weiss immer, wo man sich befindet, sieht draussen das Flugzeug, in das man einsteigen wird, verfolgt die Bewegungen auf dem Flugfeld, beobachtet die Landschaft im Hintergrund.

Tageslicht dringt von beiden Seiten und aus den Lichthöfen ein. Die wenigen Materialien und ihre zurückhaltende eigene Farbigkeit ergeben eine Raumstimmung von Eleganz und Echtheit, unterstützt von den äusserst zurückhaltenden Formen der für diesen Raum entworfenen Möbel und Einbauten. Es gibt überraschend wenige Elemente, und diese sind möglichst

schlicht. Dass es so wenige sind, ist der konsequenten formalen Reduktion einerseits und dem Zusammenziehen von mehreren Funktionen andererseits zuzuschreiben. Wie die noch nicht vorhandenen kommerziellen Zutaten² die Raumwirkung beeinflussen werden, kann noch nicht abgeschätzt werden. Die Architekten haben vorbeugend Zonen bestimmt, in denen sie möglich sind. So sind zum Beispiel im dunkeln Fussboden helle Flächen als Inseln für «Promotion» ausgeschieden.

Neben der Raumbildung trägt die Lichtführung entscheidend zum Charakter der Halle bei. Jeweils oberhalb der Rolltreppen lassen Öffnungen in der Decke Tageslicht einfallen und akzentuieren so diese Zonen. Dazu gibt es Lichthöfe mit geätzten Scheiben, die in der Halle wie Leuchtkörper wirken. Darin hat der Landschaftsarchitekt Daniel Ganz³ verschiedene Kletterpflanzen aus fernen Weltgegenden anpflanzen lassen. Durch die opaken Scheiben sind sie nur als schemenhafte Zeichnungen erkennbar; erst ein Blick durch die schmalen, durchsichtigen Schlitze zeigt die Pflanzen und ihre Blüten.

Als Ergebnis eines kleinen Wettbewerbs sind drei künstlerische Arbeiten ausgewählt worden, die permanent als Teile der Architektur präsent sein werden. Anna Maria Bauer hat eine sechs Tonnen schwere Stahlskulptur realisiert, deren Gliederung und Proportion auf die Teilungen in den Platten eines Schildkrötenpanzers zurückgeht. Stefan Gritsch hat sich mit seinen Acrylfarben längst von jeglichem Trägermaterial verabschiedet und



legt Blöcke aus reiner getrockneter Farbe auf einem monumentalen Tisch aus. Die Arbeit von Carmen Perin stellt den stärksten Bezug zur Architektur her, insbesondere auch zu den Lichthöfen. Zwei parallele, leicht verschobene Wände aus transparenter Wärmedämmung bilden einen kurzen Korridor, den man durchschreiten kann. Der Blick durch die Röhrchen der Wärmedämmplatten lässt je nach Distanz abstrakte Farbkreise entstehen, verwischt die Menschen hinter der Wand zu Schemen oder lässt sie ganz scharf als kleinen Ausschnitt in ein paar wenigen Röhrchen erscheinen. Eine rätselhafte und faszinierende Arbeit mit dem Titel «la vitesse des abeilles».

Aus der Abflughalle führen skulptural geformte Treppen in das darüber liegende Dachgeschoss mit den verschiedenen Lounges, der Pergola und der für Besucher zugänglichen Dachterrasse. Der Weg der durchschnittlichen Passagiere allerdings führt nach dem Aufenthalt in der Wartehalle zu den Gateschaltern. Vor diesen formal äusserst reduzierten, möbelartigen Körpern (Bild S. 23) warten sie ein letztes Mal, bevor ihnen der Weg in die Zone zwischen den beiden Aussenhüllen des Baus geöffnet wird. In diesem Zwischenraum führen Rampen ein Geschoss tiefer, wo sie in die nach aussen führenden Brücken münden. Unter diesen Brücken, auf der so genannten Tarmac-Ebene, herrscht im Erdgeschoss ein reger Verkehr von Servicefahrzeugen, die auf einer den ganzen Bau umgürtenden Strasse zirkulieren und die Flugzeuge mit Fracht und Nachschub

aller Art versorgen. Bei konventionellen Anlagen führt dieser Ring aussen um die Flugzeuge herum, was die Wege erheblich verlängert und zu störenden Kreuzungen zwischen Flugzeugen und Servicefahrzeugen führt. Einen letzten Blick auf die wartende Maschine und das Flugfeld erlaubt die Verglasung der Fahrgastbrücke, bevor mit dem Einsteigen in die Maschine der Gang durch das Dock Midfield endet.

Für die Ankommenden dagegen beginnt hier der weit- aus schnellere und weniger zeremoniell inszenierte Weg durch das Dock bis zu den unterirdischen Zügen und nach Hause. Wer ankommt, hat es eilig. So verlangsamten keine Rampen seinen Weg, keine Sitzgelegenheiten laden zum Aufenthalt, keine Kunst und keine Gärten lenken vom Ziel des Weges ab: hinaus!

Das Ankunftsgeschoss ist niedriger und «schneller». Aber auch hier führen die Hauptwege entlang der Fassade und erlauben es, den Sichtkontakt nach aussen und damit die Orientierung zu behalten. Bezeichnenderweise gibt es nur auf diesem Geschoss die Laufbänder, die das Gehen beschleunigen. In der Mittelzone zwischen den Gängen liegen Räume für Zoll, Polizei und Bodenpersonal, die Sicherheitskontrollen und in den beiden Kopfenden weitere Warteräume. Hier in der Mitte des Baukörpers treffen die Wege der Abfliegenden auf die der Ankommenden. In der zentralen Halle gleiten die Rolltreppen zu den wartenden Zügen hinab.



3

Abflughalle, Raumhöhe 5,5 Meter
(Bild: Christian Oberholzer, Arge Zayetta)

Konzept und Kohärenz

Im Abflug-Geschoss gibt es in der Fassade ein quadratisches Element, das von aussen die beleuchtete Nummer des Gates zeigt und von innen eine grosse Uhr ist. Wie viele andere Elemente des Baus ist es mehrfach genutzt und trägt dazu bei, einen ruhigen Gesamteindruck zu schaffen. Ein anderes Beispiel sind die Sitzmöbel, deren Unterbau gleichzeitig als Auslass für die Zuluft dienen. Die Abluft dagegen entweicht ganz einfach durch die Oberlichter, nicht etwa durch abgehängte Rohre mit Ansaugöffnungen. Die Lamellen der Pergolabeschattung im obersten Geschoss tragen gleichzeitig die Solarzellen für die Stromgewinnung. Die Zwischenzone in der raumhaltigen Fassade ist gleichzeitig Verkehrsraum und klimatische Pufferzone. Die Aufzählung von solchen mehrfach genutzten Elementen könnte endlos weitergeführt werden. Das hat System: vereinfachen, zusammenziehen; ein grosses, mehrfach genutztes Element schaffen statt viele verschiedene addieren. Diese Strategie ist die clevere Antwort auf einen Wust von Ansprüchen, die an ein Flughafengebäude dieser Grössenordnung gestellt werden: funktionale, rechtliche, ökonomische, brandschutztechnische, gebäudetechnische, ökologische und nicht zuletzt ästhetische.

Eine solche Vereinfachung durch Amalgamierung erfordert allerdings ein sehr klares Konzept und einen hohen planerischen Aufwand. Denn viel früher als in einem konventionell gefügten System müssen alle am Bau

beteiligten Planer zusammenarbeiten, um einen so hohen Grad an Kohärenz zu erreichen. Dies gilt besonders, wenn zu diesem Anspruch als weiteres Ziel die Vermeidung von Verkleidungen jeglicher Art kommt, also bei den meisten sichtbaren Oberflächen der Rohbau auch der Ausbau ist. Für Installationen, Zu- und Ableitungen aller Art musste schon im Rohbau vorgesorgt werden. Das Ergebnis dieser planerischen Vorsorge und Disziplin ist ein Eindruck von hoher Einheitlichkeit, Einfachheit, materieller Echtheit und Eleganz. Mit dieser Strategie liess sich das Ziel, das die Architekten seit dem Wettbewerb vor fast sieben Jahren mit «Poesie des Alltäglichen»⁴ bezeichnet hatten, umsetzen.

Lehrstück der Moderne

Nackt müsse ein Flughafen vor allem sein, schrieb Le Corbusier 1946, nackt unter dem Himmel, vor den Feldern und der Landebahn aus Zement.⁵ Das Zitat und sein Verfasser haben den Entwurf des Dock Midfield prägend beeinflusst. Die Architekten der Arge Zayetta berufen sich selber darauf, und als Besucher möchte man Mies van der Rohe mit seinem «less is more» als ungenannten zweiten Paten dazu stellen. Der Neubau auf dem Flughafen Kloten erscheint als die späte Essenz aus den Zielen und Formwelten der Früh-Moderne, als eine Synthese von divergierenden Tendenzen, die damals noch nicht vereinbar waren, deren Ziele und Vorstellungen heute aber als kanonisch gelten. Sub-

summiert wird dieser Katalog als «Moderne», ohne dass der Begriff geklärt würde. Beim Dock Midfield besteht dafür keine Notwendigkeit, denn es ist gerade die gemeinsame Wirkung der verschiedenen Strömungen der Früh-Moderne, die hier zusammenkommen.

Der Architekturtheoretiker Jürgen Pahl hat fünf Säulen der frühen Moderne als wichtigste Tendenzen benannt.⁶ Vier davon treffen heute durchaus auf das Dock Midfield zu: Konstruktivismus, Funktionalismus, Rationalismus und skulpturale Architektur. Nur die fünfte, die biomorphe Architektur (Frank Lloyd Wright und Hugo Häring), findet kein Echo. Pahl erstellt eine Liste von zehn theoretischen Ansprüchen⁷, die aus der Kombination der verschiedenen modernen Tendenzen abgeleitet werden kann. Das Dock Midfield löst diese Forderungen mit kleinen Einschränkungen allesamt ein:

1. *Einführen der Zeitlichkeit.* Architektur will in der Zeit und aus verschiedenen Blickwinkeln wahrgenommen werden. Der fließende Raum und die Promenade architecturale sind grundsätzliche Charakteristika einer solchen die Dreidimensionalität sprengenden Wahrnehmung.

2. *Überwinden des Prinzips von Last und Stütze* und damit der Erdbundenheit. Das Tragwerk des Baus zieht sich aus der Fassade ins Innere zurück und löst sich möglichst in Stützen und Scheiben auf. Auskragende Geschossdecken, freie Grundrissbildung und vorgehängte Fassade sind die gewonnenen Freiheiten.

3. *Keine Repräsentation.* Der Bau repräsentiert nichts als seine Aufgabe und deren Lösung. In betonter Einfachheit von Form, Material und Organisation dient der Bau weder der Darstellung von Macht noch von Geld, sondern ist primär selbstreferentiell.

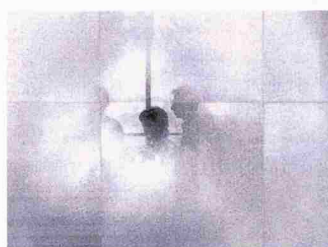
4. *Keine Fassade im Sinne einer Repräsentation.* Kaum ein Bau der Moderne hat weniger Fassade als das Dock Midfield. Die Passagiere sehen ihn kaum von aussen, sie betreten ihn von unten oder durch eine Fluggastbrücke und nehmen ihn fast ausschliesslich von innen wahr. Die Fassade als äussere Schicht einer wie auch immer gearteten Darstellung entfällt, der Bau wird ganz Raum und Struktur.

5. *Anwendung der Werkstoffe* nach ihren jeweils eigenen Gesetzmässigkeiten und Verzicht auf Dekoration der Oberflächen (s. «Dock Midfield 2», S. 21 ff).

6. *Überwindung der Stile* zugunsten von Raum-Zeit-unabhängigen, offenen Erfindungen. Unter der Voraussetzung, dass man heute die Moderne nicht selbst schon als Stil definiert, ist auch diese Forderung erfüllt.

7. *Aufhebung der Trennung von innen und aussen.* Es gibt am Dock Midfield kaum Wände; zumindest dort, wo die Passagiere sich aufhalten, stehen unterschiedlich geschichtete Glas- und Raumschichten zwischen innen und aussen. Eine Trennung ist nur noch so weit aufrecht erhalten, als Nutzung und Klima es erfordern.

8. *Gestaltwirksamkeit der Funktion.* Sowohl die Funktion der inneren Vorgänge (Zweckfunktion) als auch die metaphorischen Bedeutungsbezüge (Symbolbezüge) treten an die Stelle überholter Gestaltprinzipien aller Art. Die Ausbildung des Abflugeschosses als Aufenthaltsraum und des Ankunfts geschosses als Durchgangsraum ist primär als Wirkung der Funktion zu verstehen. Die Ausbildung des Dachgeschosses mit Promenaden-



AM BAU BETEILIGTE

BAUHERR

Unique (Flughafen Zürich AG)

ARGE ZAYETTA, ZÜRICH

Martin Spühler, Architekt BSA / SIA
Angélil/Graham/Pfenninger/Scholl
Architecture

Nicolet, Chartrand, Knoll AG

Heyer Kaufmann Partner Bau-
ingenieure AG

Amstein + Walthert AG Beratende
Ingenieure

Projektleitung Architektur: David Munz

Projektleitung Bauingenieure: Martin
Leu, Alex Heyer

Projektleitung Gebäudetechnik:
Thomas Gautschi

Oberbauleitung: Bruno Senn

4-6

Oben: Lichthof mit Kletterpflanzen
des Landschaftsarchitekten Daniel
Ganz. **Mitte:** Ausschnitt aus der Arbeit
der Bildhauerin Carmen Perrin, eine
Plastik aus transparenter Wärme-
dämmung (Bilder: Peter C. Horn).
Unten: Detail, das an zwei der gestal-
terischen Paten erinnert: Corbu und
Mies (Bild: Christian Oberholzer)

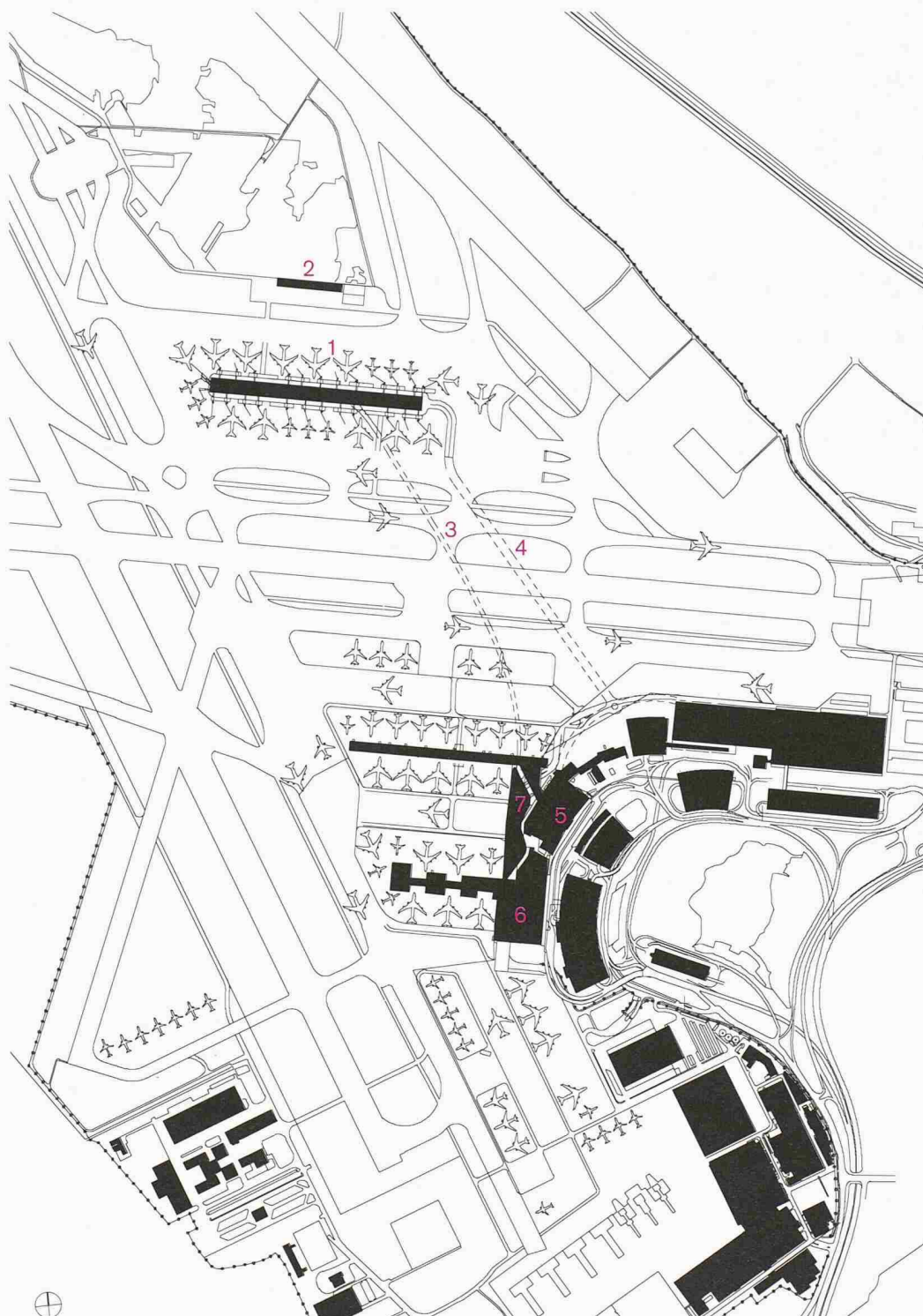
deck und blauem Glas tönt die Symbolik des Hochsees dampfers im blauen Meer an.

9. *Gestaltwirksamkeit der Konstruktion.* Tragwerk und Konstruktion sind im Dock Midfield als «sichtbarer Rohbau» die wichtigsten gestaltgebenden Elemente. Material und konstruktiver Aufbau sind die wichtigsten Themen der Architektur.

10. *Gestaltwirkung der individuellen und sozialen Lebensvorgänge.* Die Architektur thematisiert nicht mehr abstrakte formale Ordnungen, sondern die alltäglichen Lebensvorgänge und die Bedürfnisse des Menschen. Das Dock Midfield folgt im Labyrinth der möglichen Stile unserer Zeit diesen Forderungen wie einem Ariadnefaden, als eigentliches Lehrstück der Moderne.

Anmerkungen

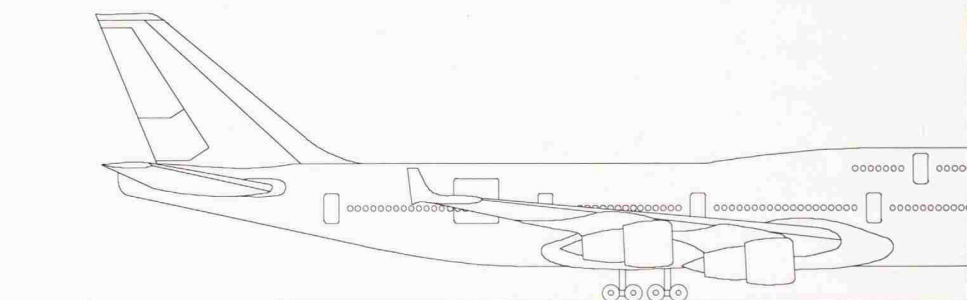
- 1 «Arge Zayetta» ist der Name, den sich die Arbeitsgemeinschaft im Wettbewerb gegeben hat. Siehe auch «Am Bau Beteiligte».
- 2 Der Bau ist fertig gestellt. Zurzeit laufen die Laden- und Lobbyeinbauten bis zur Eröffnung im Oktober 2003.
- 3 Zur Arbeit von Daniel Ganz s. tec21, 46/2002, S. 13.
- 4 M. Angélil und M. Spühler in archithese 5.02, S. 14.
- 5 Le Corbusier, Œuvre Complète, Bd. 4, S. 198.
- 6 Jürgen Pahl: Architekturtheorie des 20. Jahrhunderts, München 1999.
- 7 Anm. 6, S. 41.

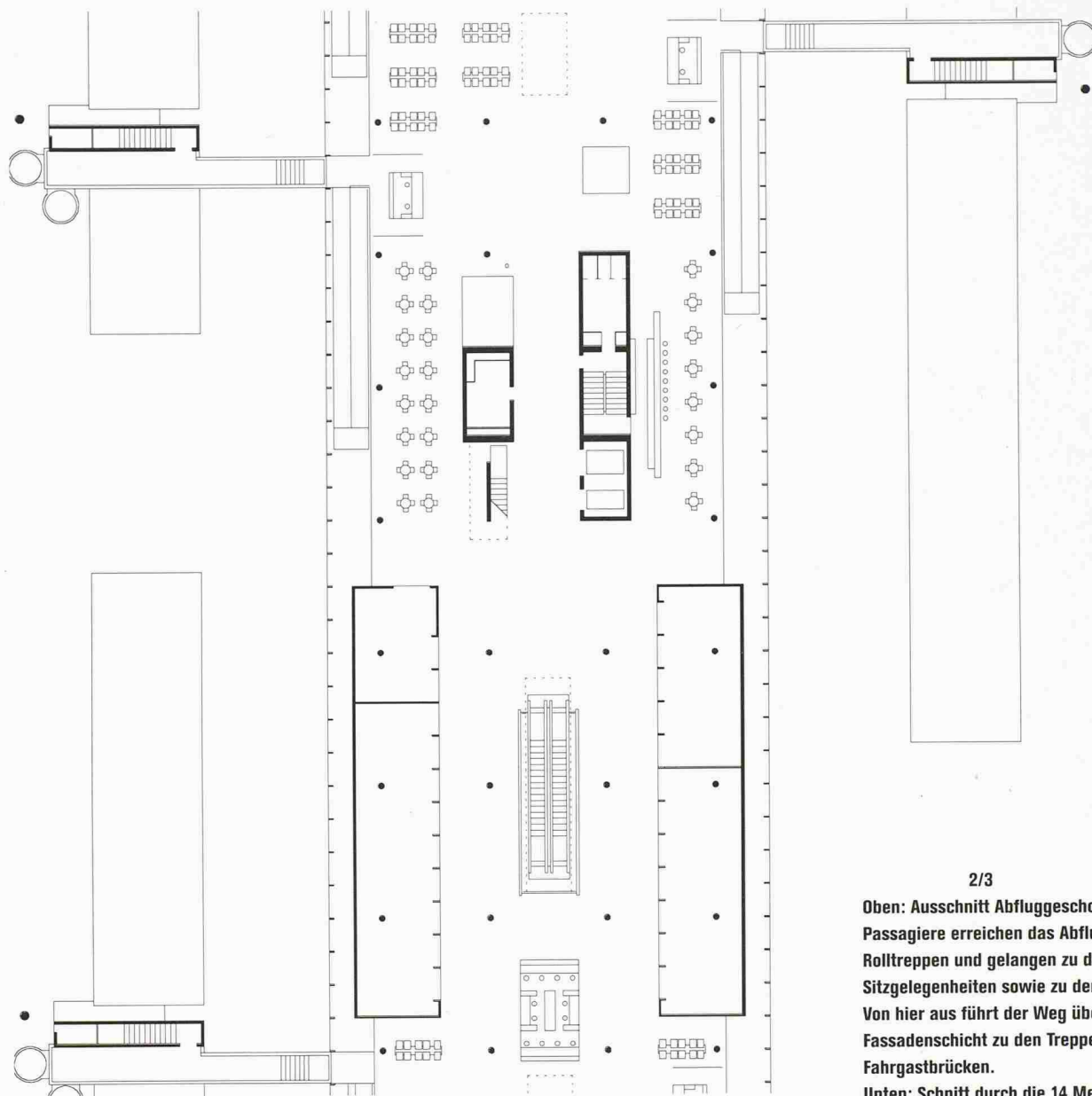


1

Situation Flughafen Zürich Kloten
Mst. 1:15 000 (Pläne: Arge Zayetta)

- 1 Dock Midfield**
- 2 Bereitstellungsgebäude**
- 3 Unterirdischer Passagierzug**
- 4 Tunnel für Servicefahrzeuge**
- 5 Terminal A**
- 6 Terminal B**
- 7 Airside Center (im Bau)**

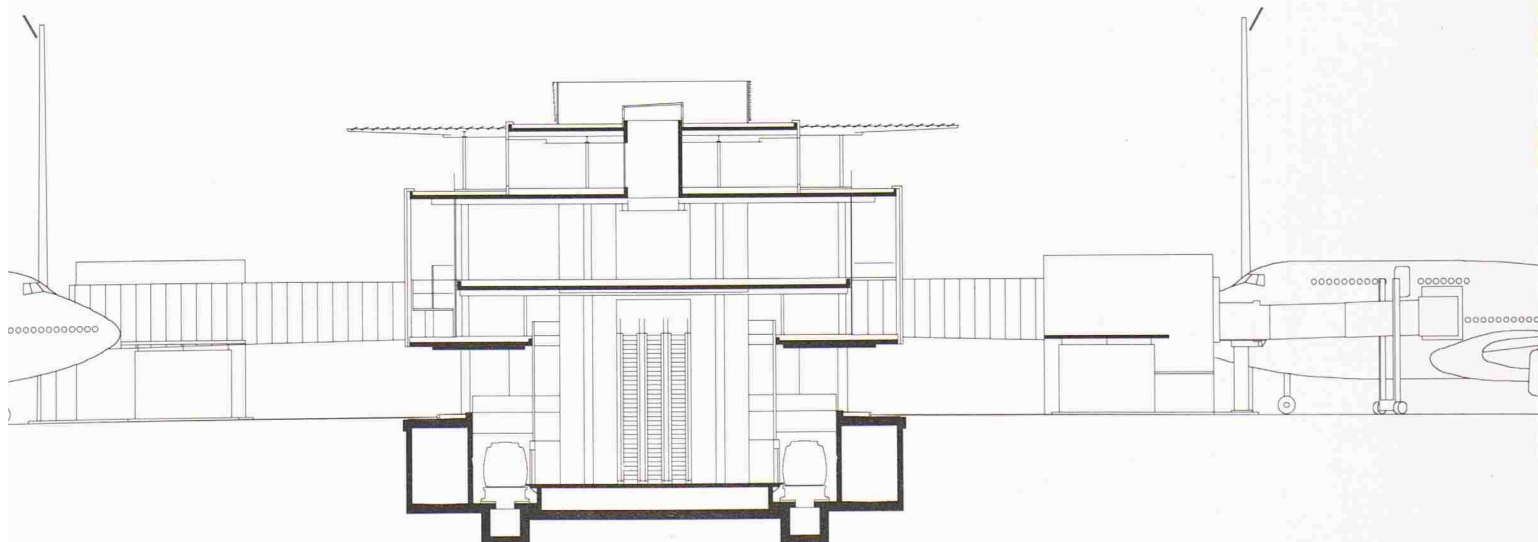


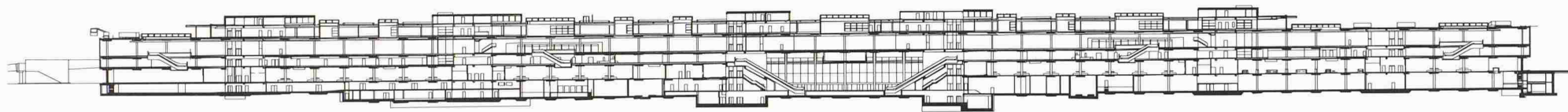


2/3

Oben: Ausschnitt Abflugeschoss. Mst. 1:500. Die Passagiere erreichen das Abflugeschoss über die Rolltreppen und gelangen zu den Bars, Läden und Sitzgelegenheiten sowie zu den Gate-Schaltern. Von hier aus führt der Weg über die Rampen in der Fassadenschicht zu den Treppentürmen und den Fahrgastbrücken.

Unten: Schnitt durch die 14 Meter hohe Halle, in der die Passagiere mit den Shuttle-Zügen im Dock ankommen. Im EG die dem Bodenpersonal vorbe-haltene Tarmac-Ebene, im 1. OG das Ankunfts-geschoss, im 2. OG die 5,5 Meter hohe Abflughalle, darüber das Geschoss mit den Lounges und der Dachterrasse. Mst. 1:500





4

Längsschnitt. Mst. 1:2000

5-10

Geschosspläne, Mst. 1:2000. Von oben nach unten: Ebene 3 Lounges/Restaurant/Zuschauerterrasse, Ebene 2 Abflug.
Ebene 1 Ankunft, Ebene 0 Tarmac, Ebene -1 Untergeschoss mit Shuttle-Zug, Ebene -2 Maschinenräume und Pfahlfundation

