

## Riken Yamamoto im Gespräch mit Tibor Joanelly

The Circle am Flughafen Zürich ist ein Projekt von der Grösse eines Quartiers – aber aus einer Hand. Das Einkaufs- und Dienstleistungszentrum umringt den Butzenbühlhügel und schafft mit diesem zusammen eine eigene, künstliche Welt.

Im Gespräch mit dem Architekten kommt dessen sachliche Auseinandersetzung mit räumlichen Phänomenen zum Ausdruck.

**wbw** Wenn man durch den *Circle* schlendert, dann kann das Gefühl aufkommen, in Midtown Tokyo zu sein. Wie kommt das? Im Zusammenhang mit Ihrem Entwurf sprechen Sie ja eher von der Analogie einer Altstadt-Gasse im Zürcher Niederdorf.

**Riken Yamamoto** Bis jetzt habe ich über eine solche Ähnlichkeit nie wirklich nachgedacht. Aber Ihre Bemerkung trifft vielleicht zu. Ich war oft im Zürcher Nieder-

**Ich war oft im Niederdorf und habe mir dabei überlegt, wie man seine Atmosphäre umsetzen kann.**

dorf und habe mir dabei überlegt, wie man seine spezielle Atmosphäre umsetzen kann. Midtown Tokyo und die Zürcher Altstadt teilen eine gewisse Gemeinsamkeit. Ersteres entstand in der Edo-Zeit (1603–1868); Tokio – oder eben Edo – war damals eine Stadt des Shogunats, also eine feudale Stadt. Midtown aber war die Stadt der Bürger, von Handwerkern und Kaufleuten. Diese haben ihre Stadt selber gebaut und verwaltet, ohne Direktive von oben. Ich glaube, dass man vom Nieder-

dorf Ähnliches sagen kann; dort haben sich die Bürger in Zünften zusammenschlossen und das Schicksal der Stadt selber bestimmt. Mit der Bemerkung einer Ähnlichkeit wird mir klar, dass beide Stadtteile von ihren Bewohnern gebaut wurden und nicht von Feudalherren.

**wbw** Könnte es nicht sein, dass gerade die Investoren, die den *Circle* gebaut haben, die heutigen Feudalherren sind? – Geschenk: Die Architektur des *Circle* drückt tatsächlich eine Art flache Hierarchie aus, ohne scharfe Grenze zwischen öffentlich und privat – ein räumliches Kontinuum,



180 000 m<sup>2</sup> Nutzfläche, fast 1 Milliarde Franken verbaut: Direkt beim Flughafen und optimal durch ÖV und MIV erschlossen entstand nach fünfjähriger Bauzeit ein neuer Dienstleistungs-Hub.



Die gläserne «Banane» des Circle trennt den Erholungsraum des Butzenbüels von der Verkehrsdrehscheibe.  
Bild: Simon Vogt / Flughafen Zürich

im Gegensatz zur europäischen Stadt. In einem solchen wird gerade die Art der Bewegung sehr wichtig.

**Yamamoto** In einer Altstadtgasse, ob in Europa oder in Japan (dort *Roji* oder *Zushi* genannt), habe ich stets das angenehme Gefühl körperlicher Sicherheit. Das hat be-

stimmt nicht nur mit räumlichen Phänomenen zu tun, sondern wohl auch mit der Einstellung der Bewohner und Besucher zu Alltag und Raum. Diese haben eine Art schützende oder bergende Atmosphäre hervorgebracht. Ausländische Besucher des *Circle*, die mit der Situation nicht vertraut

sind, werden eine solche Atmosphäre zu schätzen wissen. Die Intimität des Stadtraums steht im Gegensatz zu einem Raum, der vom Staat, von einer Autorität gebaut

**Die entscheidende Frage war, wie ich in dieses Objekt den menschlichen Massstab hineinbringe.**

wurde. Gerade die Stadt der Moderne wurde mit der Absicht entworfen, zu verwalten oder sogar zu kontrollieren.

**wbw** Allerdings ist der Raum im *Circle* privatisiert, von einem nicht-autoritären Raum kann keine Rede sein. Doch bleiben wir um der Phänomenologie willen bei Ihrer Annahme. Das Gefühl von «Sicherheit» oder Nähe geht mit einem starken Empfinden von Räumlichkeit einher. Im *Circle* ist das Raumerlebnis sehr anders als etwa in Paris – die Gasse ist sozusagen ein Anti-Boulevard. Kommt das Gefühl von Geborgenheit nicht auch direkt von der Idee der Überdachung? Welche Idee verbirgt sich hinter dem Konzept verschobener Ebenen und gestaffelter Terrassen?

**Yamamoto** Der *Circle* hat 270 000 m<sup>2</sup> Nutzfläche. Die für mich entscheidende Entwurfsfrage war, wie ich in ein solches Grossobjekt den menschlichen Massstab hineinbringe. Die zwei gegensätzlichen Seiten haben wir dann verschieden behandelt. Zum Flughafen hin suchte ich eine grosse Geste des Ausdrucks, ein Symbol für den Eingang – den ich auch als Tor zur Stadt Zürich sehe. Auf der Seite des Butzenbüel ist eine eigene Natur vorhanden; hier wollte ich eine zur Flughafenseite kontrastierende Kontinuität erreichen.

Für den menschlichen Massstab spielt das Glasdach tatsächlich eine entscheidende Rolle. Darunter und darüber sollten unterschiedliche Stimmungen herrschen. Oberhalb des Dachs gibt es eine gewisse Uniformität, ich nenne das einen urbanen Massstab, der auch auf Fernwirkung setzt – was von der Materialisierung und dem repetitiven Ausdruck der Struktur unterstützt wird. Unter dem Dach gibt

**The Circle**

Flughafen Zürich

**Bauherrschaft**

Flughafen Zürich + Swiss Life

**Architektur und gestalterische****Gesamtleitung**

Riken Yamamoto &amp; Field Shop, Japan

**Realisierung**

Totalunternehmer: HRS Real Estate, Zürich

Architektur Ausführung Teilobjekte:

Richter Dahl Rocha, Lausanne; Fischer

Architekten, Zürich;

RLC Architekten, Rheineck

**Fachplaner**

Landschaftsarchitektur Aussenbereiche:

Hager Partner, Zürich;

Landschaftsarchitektur Butzenbüel:

Studio Vulkan, Zürich

Bauingenieure: Ribi &amp; Blum, Romanshorn;

wlw Bauingenieure, Zürich;

WITO-engineering, St. Gallen

Haustechnik / Brandschutz / Elektro /

Gebäudeautomation / LEED:

Amstein + Walther AG, Zürich

Fassadenplanung: Atelier P3, Zürich;

NM Fassadentechnik, Basel

Lichtplanung: Reflexion, Zürich

Bauphysik: Kopitsis Bauphysik, Zürich

**Gebäudevolumen SIA 416**ca. 1035 000 m<sup>3</sup>**Geschossfläche SIA 416**ca. 255 750 m<sup>2</sup>**Label**

LEED Platin

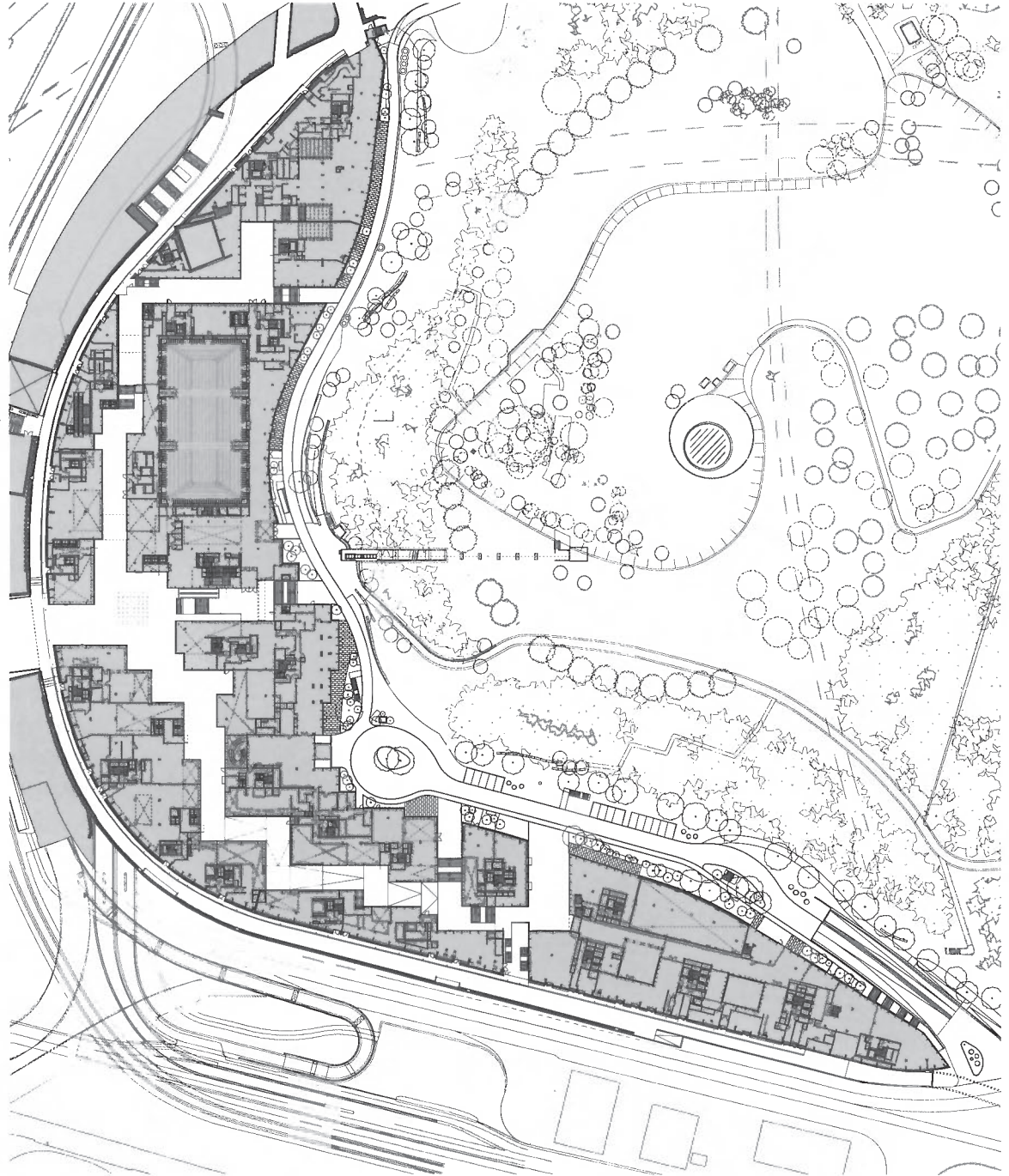
**Wärmeerzeugung**

Fernwärme

**Chronologie**

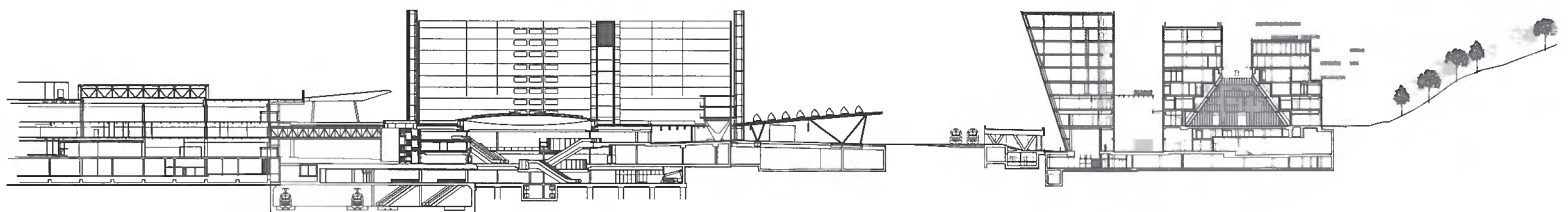
Wettbewerb: 2009, Planungsbeginn: 2010,

Bezug: phasenweise ab Nov. 2020



Grundriss mit Überlagerung der Publikumsbereiche

0 50



Querschnitt durch Flughafenterminals und Circle

es unterschiedliche Dinge wie Restaurants und Geschäfte mit ganz anderen Beziehungen. Durch die «Verpixelung» in der Vertikalen und Horizontalen habe ich versucht, unterschiedliche Sequenzen für die Stadträume einzuplanen, die Aus- und Durchblicke öffnen. In der Entwurfsphase haben wir viele Modelle gebaut, um die Bewegung überdeck durch den Raum zu überprüfen.

**wbw** Gerade diese Ecksituationen sind interessant. Man sieht manchmal durch ein Geschäft hindurch wieder auf die Gasse. Hier wird wirklich ein Eindruck von räumlicher Tiefe erzeugt. Woher kommt dieses spezielle Raumempfinden?

**Yamamoto** Beim Entwerfen hatte ich verschiedene Erfahrungen vor dem inneren Auge. Ein Raum, der mich sicher stark

leitete, war die Pariser Passage, wie sie von Walter Benjamin beschrieben wurde. Oft habe ich selber die Pariser Passagen jener Zeit besucht, und ihre Enge und «räumliche Tiefe» haben mich immer fasziniert. Die Passagen sind etwas ganz anderes als der Stadtraum ausserhalb.

**wbw** Sie sprachen zuvor von «Pixeln». Hat dieses «Verpixeln» auch etwas mit dem demokratischen Raum zu tun, den Sie mit theoretischen Projekten wie dem *Local Community Area System* von 2012 untersucht haben? Oder ist es eine Reaktion auf die Bedingungen der Bauindustrie?

**Yamamoto** Das ganze Projekt ist aus kleinen Elementen aufgebaut, ähnlich wie Midtown Tokyo oder eben auch die Altstadt in Zürich. Die Ladenflächen sind relativ klein; die Strategie mit den Pixeln

kam uns auch bei der Bewältigung der geometrisch schwierigen Parzelle zugute. Es ging ja vor allem darum, in der teilweise sehr grossen Enge Freiheiten zu finden für die Nutzungen. Zum Anfang hatten wir beim Entwerfen alternativ auch an eine organische Wegführung in der Art von Zaha Hadid gedacht. Ich entschied mich dagegen, damit der kleine Massstab funktionieren kann. Ein Grossobjekt, das von Linien definiert wird, wollte ich vermeiden. —

---

*Riken Yamamoto* (1945) diplomierte an der Tokyo University of the Arts. Seit 1973 führt er sein eigenes Büro Riken Yamamoto & Field Shop in Yokohama. Er zählt zu den einflussreichsten lebenden Architekten Japans.

**Natürlich  
ihr-gärtner.ch**

**HIER WÄCHST  
ZUKUNFT**

Eine Aktion von **Jardin Suisse**