

# RE-THINKING DER TYPOLOGIE DES FLUGHAFENTERMINALS

Räumliche Umwandlung von einem „Nicht-Ort“ zu einem „Ort“

Attila Mathe  
Technische Universität Wien





TECHNISCHE  
UNIVERSITÄT  
WIEN  
Vienna University of Technology

## DIPLOMARBEIT

# RE-THINKING DER TYPOLOGIE DES FLUGHAFENTERMINALS

## Räumliche Umwandlung von einem „Nicht-Ort“ zu einem „Ort“

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades  
eines Diplom-Ingenieurs unter der Leitung

**SAN-HWAN LU**

Senior Scientist Dipl.-Ing. Dr. techn.

E 253- Institut für Architektur und Entwerfen  
Hochbau 2, Konstruktion und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien  
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

**ATTILA MATHE**

Matr. Nr. 01635846

Unterschrift

Wien, am 30.05.2023



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

## ABSTRACT

Infolge der Einführung der Billigflüge und der unbegrenzten Reisemöglichkeiten, tausende Menschen strömen heutzutage durch die Terminals. Die Menschen gelangen von einem Ort zum anderen, ohne dass sie eine persönliche Verbindung zum Terminal haben. Die Terminaltypologien daher basieren auf der schnelle Kommen, Gehen und der massive Konsumverhalten der Menschlichkeit. Die Terminalräumlichkeiten, die aufgrund ihrer Funktion als Transiträumen und dem Fehlen von menschlicher Interaktionen Ihre Identität als Ort im anthropologischen Sinne verloren haben. Der französische Anthropologe und Kulturtheoretiker Marc Augé bezeichnet diese Räumlichkeiten als sinnentleerte reine Funktionsräume – sogenannte „Nicht-Orte“. Die moderne Gesellschaft neigt dazu, Nicht-Orte zu bevorzugen, um schnell und effizient ihre Funktionen zu erfüllen. Dadurch geht jedoch der soziale Zusammenhalt und die Identität der Menschen verloren.

Meine Diplomarbeit befasst sich mit einer kritischen Reflexion über die Bedeutung von „Orten und Nicht-Orten“, in unserer zunehmend transformierten Gesellschaft. Das Ziel ist, neue räumliche Strukturen zu untersuchen, die durch eine aktive Beteiligung der Gesellschaft in einen „Ort“ verwandelt werden können. Um dieses Experiment mit der Realität überprüfen zu können, werden die Wettbewerbsgrundlagen für den neuen Ersatzneubau – Terminal B am Flughafen Zürich ausgewählt.

As a result of the introduction of low-cost flights and unlimited travel options, thousands of people are streaming through terminals these days. People get from one place to another without having a personal connection to the terminal. The terminal typologies therefore are based on the fast coming, going and the massive consumerism of humanity. The terminal spaces, due to their function as transit spaces and the absence of human interaction, have lost their identity as a place in the anthropological sense. The French anthropologist and cultural theorist Marc Augé refers to these spaces as meaningless pure functional spaces – so-called “non-places”. Modern society tends to prefer non-places in order to fulfill its functions quickly and efficiently. As a result, however, social cohesion and people’s identity are lost.

My thesis is a critical reflection on the meaning of “places and non-places” in our increasingly transformed society. The aim is to investigate new spatial structures that can transform into a “place” through an active participation of society. In order to be able to test this experiment with reality, the competition basics for the replacement of Terminal A at Zürich Airport will be used as a plan material.

## DANKSAGUNG

Anlässlich meiner Diplomarbeit möchte ich herzliche Dankesworte aussprechen.  
Ohne die Unterstützung einiger besonderer Menschen wäre dies nicht möglich gewesen.

Mein aufrichtiger Dank gilt:

- der **Großherzigkeit** meiner Eltern
- der **Inspiration** meiner Schwestern
- der **Gedult** meiner Freundin
- dem **Support** meiner Freunden und Kollegen
- der **Ressourcen** und **Freundlichkeit** meiner CheflInnen
- der **Flexibilität** und **Expertise** meines Betreuers

## INHALTSVERZEICHNIS

	EINLEITUNG	6
I.	AUSGANGSPUNKT	9
II.	METHODIK	29
III.	MANIFEST	39
IV.	SZENARIO	63
V.	ENTWURF	91
VI.	ANHANG	117

## EINLEITUNG

*...vor sieben Jahren, als ich kurz vor dem Abitur stand, tatsächlich in Betracht zog, neben Architektur auch Flughafenlogistik zu studieren. Mich faszinierten die Flugzeuge und Flughäfen schon immer - und nein, nicht nur wegen der Reisen!*

Die heutige Gesellschaft steht vor neuen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Entwicklung des Flughäfers. Mit der Einführung von Billigflügen und der zunehmenden Zugänglichkeit des Reisens ist eine hohe Anzahl von Menschen in den Terminals zu verzeichnen.

„Die Menschen haben die Ereignisse der Vergangenheit kaum verdaut, aber sie trinken die neuen Erfahrungen gierig, eilen überallhin, um die Güter der Welt so schnell wie möglich zu erlangen.“

Doch während sie von einem Ort zum anderen eilen, scheint eine persönliche Verbindung zu diesen Transiträumen kaum mehr vorhanden zu sein. In dieser Zeit des Wandels müssen wir uns fragen, wie sich die Terminaltypologien entwickelt haben und welche Auswirkungen dies auf unsere Identität und soziale Interaktion hat.

Der renommierte französische Anthropologe und Kulturtheoretiker Marc Augé prägte den Begriff "Nicht-Orte", um auf diese sinnentleerten Funktionsräume hinzuweisen. Es sind Räume ohne historische oder soziale Bedeutung, die darauf abzielen, schnell und effizient ihre Funktionen zu erfüllen. Jedoch geht dabei oft der soziale Zusammenhalt und die Identität der Menschen verloren. Die Frage stellt sich, wie wir in dieser transformierten Gesellschaft einen anderen Ansatz finden können, um aus diesen Nicht-Orten wieder "Orte" zu machen, bzw. umwandeln lassen.

Im Kontext meiner Diplomarbeit steht die kritische Reflexion über die Bedeutung von Orten und Nicht-Orten in unserer sich wandelnden Gesellschaft im Mittelpunkt. Die Fragen, die sich stellen, sind vielfältig: In welcher Richtung sollten sich die neuen Flughafenterminals entwickeln? Welche Bedürfnisse haben die Menschen und wie können wir auf diese eingehen? Ist es noch zeitgemäß, an traditionellen Merkmalen wie Duty-Free-Shops und endlosen Gängen festzuhalten? Oder sollten wir neue Wege finden, um die Flughafenerfahrung zu gestalten und den Terminals wieder eine Identität als lebendige Orte zu verleihen?

In meinem Projekt erkunde ich durch einen gestalterischen Ansatz die Philosophie des Raumes sowie die Bedeutung von Nicht-Orten und Orten. Hierbei liegt der Fokus nicht nur auf der architektonischen Gestaltung, sondern auch auf den sozialen und kulturellen Auswirkungen, die damit einhergehen. Ich strebe an, neue räumliche Strukturen zu untersuchen, die eine aktive Beteiligung der Gesellschaft ermöglichen und den Terminal zu einem Ort der Begegnung und des sozialen Zusammenhalts machen. Dabei spielen auch Fragen der Nachhaltigkeit und des Konsums eine wichtige Rolle.

Die Flughafenarchitektur muss sich radikal weiterentwickeln und traditioneller, normativer Ansätze des Terminaltypologien hinterfragen. Es ist ein Appell, die soziale Nachhaltigkeit und die Identität der Menschen in den Vordergrund zu stellen. Die Zielsetzung besteht darin, die Terminaltypologien auf innovative und kreative Weise neu zu interpretieren und den Terminal zu einem Ort der Begegnung, des Austauschs und der menschlichen Erfahrung zu transformieren.

Dies bedeutet, dass die Architektur nicht nur als funktionales Gebäude betrachtet wird, sondern auch als ein Medium, das einen positiven Einfluss auf das Denken und Handeln der Menschen hat. Indem wir uns bewusst mit der Gestaltung des Raumes auseinandersetzen, können wir eine Umgebung schaffen, die zum Lernen, Wachsen und zur Entfaltung des individuellen Potenzials anregt. Es ist eine Einladung, die Architektur als Mittel zur Gestaltung einer besseren und harmonischeren Gesellschaft zu betrachten.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



AUSGANGSPUNKT



Abb.1 Marc Augé, Portrait

## I.1 DER ANTHROPOLOGE MARC AUGÉ

Marc Augé, der im Jahr 1935 in Frankreich geboren wurde, ist ein angesehener französischer Ethnologe und Anthropologe. Sein Beitrag zur Wissenschaft und sein Einfluss auf das Verständnis verschiedener Kulturen sind beachtenswert. Augé hatte die Ehre, als Direktor der École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS), einer renommierten Hochschule für Sozialwissenschaften in Paris, tätig zu sein. Während seiner akademischen Laufbahn führte er in den 1970er- und 1980er-Jahren intensive Forschungen in Afrika und Lateinamerika durch, wo er einen tiefgreifenden Einblick in die dortigen Kulturen und Gesellschaften gewann.<sup>1</sup>

Nach seiner Rückkehr nach Frankreich wandte sich Augé verstärkt der Erforschung der modernen westlichen Gesellschaft und den Phänomenen der Übermoderne zu. Eines seiner bedeutendsten Werke ist das Buch "Orte und Nicht-Orte - Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit". In diesem Werk widmet sich Augé den Begriffen "Ort" und "Nicht-Ort". Er analysiert grundlegend die architektonischen Räume und die gebaute Umwelt, um eine Erklärung für die Bedeutung von identitätsstiftenden Orten zu finden.

Augé ist der Meinung, dass historisch geprägte Orte als Erinnerungsorte interpretiert werden können und somit den Gegenpol zu den modernen Nicht-Orten darstellen. Diese Nicht-Orte sind Produkte der Übermoderne und haben keine anthropologische Bedeutung.<sup>2</sup> In seinen Untersuchungen und Analysen stellt Augé die Bedeutung von Räumen und Orten für die menschliche Identität heraus und verdeutlicht, wie die moderne Gesellschaft zunehmend von nicht identitätsstiftenden, anonymen und funktionalen Räumen geprägt wird.

Marc Augé hat mit seinen wegweisenden Arbeiten das Verständnis von Orten und Räumen in der modernen Gesellschaft maßgeblich erweitert und dazu beigetragen, die Auswirkungen der Übermoderne auf unsere Identität und unsere Beziehung zu unserer Umwelt zu erfassen. Sein Einfluss als Ethnologe und Anthropologe ist von großer Bedeutung und seine Werke sind auch heute noch relevant für das Verständnis unserer komplexen und sich wandelnden Welt.

<sup>1</sup> Vgl. Wikipedia; Marc Augé, URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/Marc\\_Auge](https://en.wikipedia.org/wiki/Marc_Auge)

<sup>2</sup> Vgl. Marc Augé: Orte und Nicht-Orte- Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit; 1994; S.51

Besonders faszinierend und von besonderem Interesse ist Marc Augés Theorie der “Nicht-Orte” und Räume, die aufgrund ihrer funktionalen Ausrichtung als Transport- und Transiträume sowie des Fehlens von menschlichen Interaktionen ihre Identität als Orte im anthropologischen Sinne verloren haben. Augé prägte den Begriff der “Nicht-Orte”, um diese sterile und entfremdete Umgebungen zu beschreiben, die in unserer modernen Gesellschaft allgegenwärtig sind.

Die Konzeption der “Nicht-Orte” nach Marc Augé hat einen tiefgreifenden Einfluss auf die Entwicklung des Raum- und Nutzungskonzepts in meiner Diplomarbeit ausgeübt. Augés Theorien haben meine Perspektive erweitert und mir geholfen, das Verständnis für die Auswirkungen dieser nicht identitätsstiftenden Räume auf die menschliche Erfahrung zu vertiefen. Die Untersuchung von “Nicht-Orten” bietet eine einzigartige Möglichkeit, die zunehmende Anonymität und Entfremdung in unserer heutigen Gesellschaft zu erfassen.

Im nächsten Kapitel meiner Arbeit werde ich mich eingehend mit den Theorien von Marc Augé auseinandersetzen und parallel dazu meine persönlichen Reflexionen zum Konzept der “Nicht-Orte” einbringen. Dabei werde ich untersuchen, wie diese Räume unsere Wahrnehmung von Identität, sozialer Interaktion und dem Gefühl der Zugehörigkeit beeinflussen. Durch die Verknüpfung von Augés Theorien mit meiner eigenen Erfahrung werde ich versuchen, eine umfassende und nuancierte Betrachtung der “Nicht-Orte” zu bieten und möglicherweise neue Erkenntnisse über ihre Bedeutung in unserer heutigen Gesellschaft zu gewinnen.

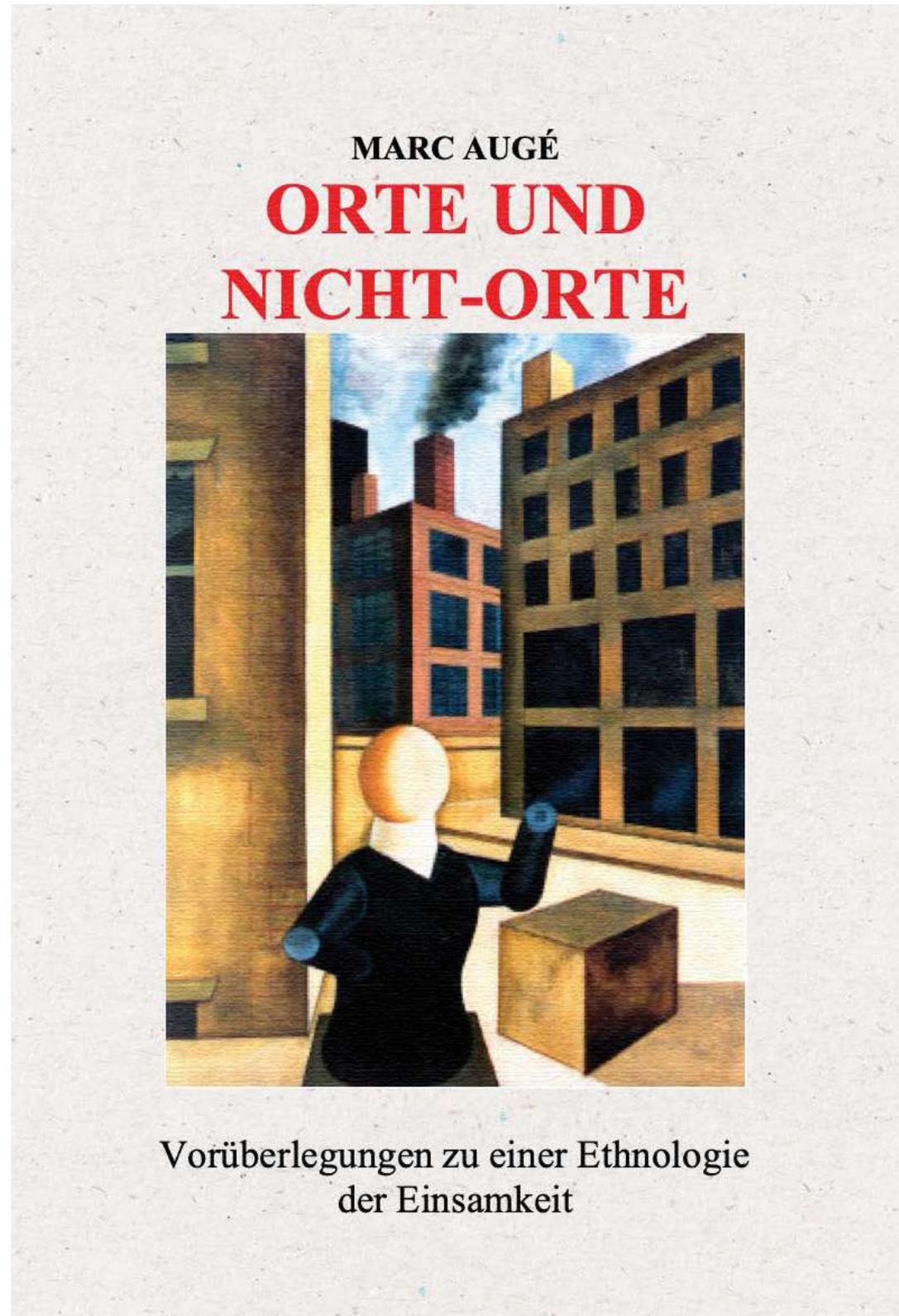


Abb.2 Buch von Marc Augé



Abb.3 Terminal, Flughafen München, Foto

## I.II DER BEGRIFF „Nicht-Orte“ IM KONTEXT DES FLUGHAFENS

Laut Augé steht die Theorie des Nicht-Ortes im Gegensatz zum Konzept des "anthropologischen Ortes". Der Ort bietet den Menschen einen positiven Raum, der eine starke Identität besitzt und in dem sie andere Menschen treffen können, mit denen sie soziale Bezüge teilen. Im Gegensatz dazu sind Nicht-Orte keine positiven sozialen Räume und es gibt keine gemeinsamen Bezüge zu einer Gruppe. Sie haben nur wenige oder gar keine definierbaren Merkmale. Im Vergleich zu traditionellen Orten fehlt es ihnen an Identität und Geschichte. Ein Nicht-Ort ist ein Ort, an dem wir nicht ständig leben, sondern an dem Menschen anonym und einsam bleiben.

Die bekanntesten und am häufigsten zitierten Aussagen von Augé beschreiben die Nicht-Orte wie folgt:

„So wie ein Ort durch Identität, Relation und Geschichte gekennzeichnet ist, so definiert ein Raum, der keine Identität besitzt und sich weder als relational noch als historisch bezeichnen läßt, einen Nicht-Ort. Unsere Hypothese lautet nun, daß die Übermoderne Nicht-Orte hervorbringt, also Räume, die keine anthropologischen Orte sind und, anders als die Baudelairesche Moderne, die alten Orte nicht integrieren; registriert, klassifiziert und zu, Orten der Erinnerung erhoben, nehmen die alten Orte darin einen speziellen, festumschriebenen Platz ein.“<sup>3</sup>

- Marc Augé

<sup>3</sup> Stephanie Weiß: „Orte und Nicht-Orte“; Kulturanthropologische Anmerkungen zu Marc Augé; S.30; 2005; Mainz

Der Anthropologe und Kulturtheoretiker Marc Augé bezeichnet alle Transport- und Transiträume (wie Flughäfen, Busterminals und Bahnhöfe) sowie Orte, die sich im Zuge einer expandierenden Infrastruktur entwickeln (wie Autobahnraststätten, Tankstellen und Hotels), und Orte, die für Konsumzwecke konzipiert sind (wie Bars, Einkaufszentren und Duty-Free-Geschäfte), als "Nicht-Orte". Diese Begriffe werden von den Menschen als Durchgangsstationen akzeptiert, aber sie besuchen sie nur ungern, es sei denn, es gibt einen triftigen Grund. Augé beschreibt sie als sinnentleerte Räume, die ausschließlich der Funktion dienen und von monotonen, sich wiederholenden Mustern und Strukturen geprägt sind.<sup>4</sup>

Nachdem der Anthropologe und Kulturtheoretiker Marc Augé die Konzeption der "Nicht-Orte" eingeführt hat, lässt sich erkennen, wie seine Analyse auf die gegenwärtige Gesellschaft und das Phänomen der Übermoderne anwendbar ist. Augé beschreibt die Überfülle des Raumes und die Überfälle der Ereignisse, die charakteristisch für diese Zeit sind. In dieser Ära der Beschleunigung und des Informationsüberflusses werden wir mit einer enormen Menge an Informationen und Quellen konfrontiert, die uns über Medien, das Internet und Werbeflächen erreichen. Diese gezielten Informationströmungen und fiktiven Bilder der Werbung wirken sich auf unsere Wahrnehmung und unsere Realität aus. Ein deutliches Beispiel dafür sind die Duty-Free-Geschäfte, in denen ständig Radio läuft und uns Schlager des Tages, Werbung und einige Nachrichten präsentiert werden. Es entsteht der Eindruck, dass die Zeit den Raum beherrscht und es keine andere Geschichte gibt als die aktuellen Nachrichten des Tages. Somit können wir erkennen, wie Augés Konzept der "Nicht-Orte" in der heutigen Übermoderne seine Relevanz behält und uns dazu veranlasst, über die Auswirkungen dieser sinnentleerten Funktionsräume auf unsere Gesellschaft und unsere Wahrnehmungen nachzudenken.<sup>5</sup>

Abschließend bezieht sich Augé auf Duty-Free-Geschäfte als "Werberaum", wobei dieser Ausdruck sowohl auf die Fläche in verschiedenen Medien abzielt, die für Werbung vorgesehen ist, als auch auf den Prozess des Kaufs von Werbeflächen, den eine Werbeagentur durchführt, um den Werberaum zu nutzen.

<sup>4</sup>Vgl. Weiß; 2005; S.31

<sup>5</sup>Vgl. Augé; 1994; S.99

Beim Flanieren und Reisen durch Flughäfen entsteht eine fiktive Verbindung zwischen Blick und Landschaft. Der Raum, als Interaktion mit Orten anstelle eines spezifischen Ortes, resultiert tatsächlich aus einer doppelten Verschiebung: zum einen durch den Reisenden selbst, zum anderen durch die Veränderung der Landschaft und Umgebung, von der wir als Reisende stets nur partielle Eindrücke aufnehmen. Diese vielfältigen Impressionen werden bunt durcheinandergewirbelt im Gedächtnis gespeichert und nach der Rückkehr buchstäblich wieder zusammengesetzt – sei es in Form eines Berichts oder einer Aneinanderreihung von Dias, die wir unseren Freunden mit kommentierenden Worten präsentieren. Der Raum des Reisenden kann in diesem Kontext als Prototyp des Nicht-Ortes beschrieben werden. Der Wechsel des Ortes und die Bewegung des Reisens verführen und ziehen die Reisenden mit sich. Diese Bewegung hat kein anderes Ziel als sich selbst oder das Schreiben, das die Bilder festhält und immer wieder aufs Neue reproduziert.<sup>6</sup>

Der Begriff "Nicht-Ort" bezeichnet weiterhin zwei verschiedene, aber sich ergänzende Realitäten: Räume, die für spezifische Zwecke wie Verkehr und Transit geschaffen sind, sowie die Beziehung, die das Individuum zu diesen Räumen pflegt. Diese beiden Aspekte überlappen sich zwar teilweise und insbesondere offiziell (Menschen reisen, erholen sich, kaufen), vermischen sich jedoch nicht in gleichem Maße. Nicht-Orte vermitteln einen umfassenden Komplex von Beziehungen zu sich selbst und zu anderen, die nur indirekt mit ihren Zielen in Verbindung stehen. Wie anthropologische Orte soziale und organische Dynamiken hervorbringen, schaffen Nicht-Orte eine einsame Verträglichkeit.<sup>7</sup> Diese Verträglichkeit manifestiert sich durch Worte, Texte, Bilder, Regeln und Codes.

Eine konkrete Verbindung zwischen dem Individuum und den Worten, Bildern an Nicht-Orten zeigt sich in Anweisungen. In den Nicht-Orten der Übermoderne, wie wir sie erleben, wenn wir am Flughafen auf unseren nächsten Flug nach Tokio oder Hamburg warten, werden sie auch durch die Worte und Texte definiert, die uns präsentiert werden. Letztendlich sind es ihre Anleitungen, die in Vorschriften (z.B. Links einordnen), Verboten (Rauchen verboten) oder Informationen (Herzlich Willkommen) zum Ausdruck kommen und entweder auf Piktogramme (z.B. Rolltreppensymbole, Symbole in Reiseführern) zurückgreifen. Auf diese Weise werden die Bedingungen für die Interaktion in Räumen festgelegt, in denen die Individuen (wir) scheinbar nur mit Texten interagieren, die ausschließlich von juristischen Personen oder Institutionen (wie Flughäfen, Fluggesellschaften) erstellt wurden.<sup>8</sup>

<sup>6</sup> Vgl. Augé; 1994; S.102

<sup>7</sup> Vgl. Augé; 1994; S.111

<sup>8</sup> Vgl. Augé; 1994; S.113

In einem Nicht-Ort steht die relative Anonymität eng mit einer vorläufigen Identität in Verbindung, die als befreiend empfunden wird, da man nicht länger an Positionen oder äußere Erscheinungen gebunden ist.

Sobald der Passagier für seinen bevorstehenden Flug seine persönliche Identität mittels eines Passes nachweist, betritt er den zollfreien Raum, befreit von der Last seines Gepäcks und den Alltagsstrapazen. Dabei geht es weniger um günstige Einkäufe, sondern vielmehr um die Wahrnehmung der Augenblicklichkeit und der unbestreitbaren Qualität der eigenen Rolle als Passagier vor dem Abflug.<sup>9</sup> Obwohl man allein ist, befindet sich der Benutzer des Nicht-Ortes dennoch in einer Art Vertragsverhältnis mit diesem Raum (oder den Mächten, die ihn beherrschen). Gelegentlich wird einem dies ins Gedächtnis gerufen, beispielsweise durch die Benutzungsordnung des Nicht-Ortes. Das erworbene Flugticket, die Karte, die man an der Zahlstelle vorzeigen muss, oder sogar der Einkaufswagen, den man im Duty-Free-Bereich vor sich herschiebt, sind mehr oder weniger deutliche Symbole dieses Vertrags. Dieser Vertrag bezieht sich immer auf die individuelle Identität desjenigen, der ihn eingeht. Um Zugang zu den Wartebereichen eines Flugsteigs zu erhalten, muss man zunächst am Check-in-Schalter das Flugticket vorzeigen (der Name des Passagiers ist dort vermerkt), dann an der Grenzkontrolle die Bordkarte und einen Ausweis vorlegen, um die tatsächliche Existenz des Vertrags zu bestätigen. Die Anforderungen können je nach Land variieren (Personalausweis, Reisepass, Visum) und bereits vor dem Abflug wird alles auf seine Richtigkeit überprüft. Die Anonymität des Passagiers wird erst erreicht, nachdem die Identität nachgewiesen und der Vertrag gewissermaßen "unterzeichnet" wurde.

Der Benutzer, in diesem Kontext der Passagier, wird in Nicht-Orten ständig aufgefordert, seine Unschuld zu beweisen.

---

<sup>9</sup>Vgl. Augé; 1994; S.119

Wenn die Unschuld nicht erfolgreich bestätigt wird, ist man als Individuum nicht von Bedeutung, sondern wird lediglich als Konsument und Passagier betrachtet. Nur wer unschuldig ist, erhält Zutritt. Es gibt keine Individualisierung (kein Recht auf Anonymität) ohne Identitätskontrolle.<sup>10</sup>

Der Raum des Nicht-Ortes befreit denjenigen, der ihn betritt, von den gewohnten Vorschriften. Man existiert nur noch in dem, was man als Passagier oder Kunde tut und erlebt. Vielleicht beschäftigen einen noch die Sorgen von gestern oder diejenigen von morgen, doch die unmittelbare Umgebung entfernt vorübergehend von diesen Gedanken.

In den faszinierenden Räumen der Nicht-Orte ergibt sich eine einzigartige Dynamik, in der man für einen begrenzten Zeitraum die wohltuende Freiheit der Anonymität in passiver Form genießt und gleichzeitig die aktiven Freuden des Rollenspiels erkundet. Letztendlich wird man hier mit einem Bild von sich selbst konfrontiert.<sup>11</sup>

Im Kontext der Nicht-Orte findet der Passagier seine Identität jedoch lediglich bei der Grenzkontrolle, denn während des Wartens unterliegt er den gleichen Codes und Regeln wie alle anderen Reisenden und reagiert auf dieselben Aufforderungen. Trotz dieser Gemeinsamkeiten erzeugt der Raum der Nicht-Orte weder eine herausragende individuelle Identität noch eine besondere Beziehung, sondern er lässt vielmehr ein Gefühl von Einsamkeit und zugleich von allgemeiner Ähnlichkeit entstehen.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> Vgl. Augé; 1994; S.120

<sup>11</sup> Vgl. Augé; 1994; S.121

<sup>12</sup> Vgl. Augé; 1994; S.121

Augé macht darauf aufmerksam, dass der Kontrast zwischen Ort und Nicht-Ort relativ ist:

“Ort und Nicht-Ort sind fliehende Pole; der Ort verschwindet niemals vollständig, und der Nicht-Ort stellt sich niemals vollständig her - es sind *Palimpseste*<sup>13</sup>, auf denen das verworrene Spiel von Identität und Beziehung ständig aufs Neue seine Spiegelung findet.”<sup>14</sup>

- Marc Augé

Besonders interessant ist hierbei, dass die Wahrnehmung eines Raums als Nicht-Ort streng subjektiv ist: Jeder Mensch kann einen bestimmten Ort entweder als Nicht-Ort oder als Schnittpunkt menschlicher Beziehungen betrachten. Ein Nicht-Ort kann für jemanden, der an einem Flughafen arbeitet, sogar zu einem Ort werden und ihm ein anthropologisches Bezugssystem liefern.<sup>15</sup>

Augé gibt auch der Geschichte keinen Raum, die sich letztendlich in ein Element des Schauspiels verwandelt, meist in Texte und Hinweise. Die Herrschaft liegt in der Aktualität und den Anforderungen der Gegenwart. Da Nicht-Orte durchquert werden, messen sie sich anhand von Zeiteinheiten. Jede Strecke hat einen Fahrplan und Ankunfts- und Abfahrtstafeln, auf denen eventuelle Verspätungen angezeigt werden. Man lebt dort vollkommen im Hier und Jetzt. Die Präsenz der Reise manifestiert sich heutzutage während Langstreckenflügen auf einem Bildschirm, der von Minute zu Minute anzeigt, wo sich das Flugzeug gerade befindet. Bei Bedarf erklärt der Flugkapitän auf banale Weise: “Auf der rechten Seite können Sie Madrid erkennen.” Tatsächlich erkennt man nichts Konkretes: Es bleibt nur ein Gedanke, eine Idee oder ein Wort.<sup>16</sup>

<sup>13</sup> *Palimpseste* sind alte Dokumente, bei denen vorherige Schriften entfernt wurden, um Platz für neue Texte zu schaffen, wodurch Spuren der ursprünglichen Schrift sichtbar bleiben.

<sup>14</sup> Augé; 1994; S.94

<sup>15</sup> Vgl. Weiß; 2005; S.33

<sup>16</sup> Vgl. Augé; 1994; S.122

### I.III WAHRNEHMUNG DES NICHT-ORTES ALS INDIVIDUUM

Augé analysiert die subjektive Wahrnehmung der Menschen, die in Kontakt mit Nicht-Orten kommen. Das nachfolgende Kapitel schildert einige Stunden im Leben eines Passagiers:

Nachdem Arthur sein Fahrzeug in der Tiefgarage des Flughafens abgestellt hat, steckt er das Parkticket sorgfältig in seine Tasche und eilt zum Check-in-Schalter von Swiss Air. Dort gibt er sein 20 kg schweres Gepäck auf, um seine Reise nach Madrid anzutreten und sich von der Last seines Alltags zu befreien.

“Es wird zum Einsteigen um 18:00 Uhr am Terminal A, Gate 33, aufgerufen“, verkündet die Lautsprecherdurchsage.

Nach dem Check-in gelangt Arthur frühzeitig zur Sicherheitskontrolle, um genug Zeit zum Einkaufen in den Duty-Free-Geschäften zu haben. Er nutzt die Gelegenheit, um steuerfrei eine Flasche Whiskey, ein kleines Souvenir aus der Schweiz für seine Familie und natürlich ein Paket Zigaretten für den Eigenbedarf zu kaufen. Nachdem er bezahlt hat, verstaut er sorgfältig seine Kreditkarte und die Quittung. Anschließend schlendert er an zahlreichen luxuriösen Schaufenstern vorbei, die mit Parfums, Kleidung und Schmuck locken. Bei der Buchhandlung macht er einen kurzen Halt, blättert eilig in einigen Zeitschriften und wählt schließlich eine Zeitschrift aus der Mode-, Marke- Freizeitabteilung aus.

Er genoss das Gefühl der Freiheit, das sich in ihm breitmachte, als er sein Gepäck losgeworden war. Vor allem aber war es die Erleichterung, dass nun alles ohne sein Zutun geschah. Er schlenderte durch kilometerlange, überfüllte Gänge, in denen sich Tausende individuelle Reisewege kreuzten. Die Passagiere schliefen gelangweilt auf dem keramischen Boden oder surfen auf Instagram. Jeder versuchte, einen angenehmen Platz zu finden. Während die wenigen Passagiere der Ersten Klasse die exklusiven Service-Angebote genossen, wurde Arthur bewusst, dass vielen Passagieren ohne ausreichende Kaufkraft oder finanzielle Mittel der Zugang zu diesen Nicht-Orten verwehrt wurde.<sup>17</sup> Für sie blieben diese Räume eine Grauzone, ein neutraler Raum oder eine anonyme Nische, die nicht dem gewünschten Erscheinungsbild entsprachen. Außerdem boten die Transitbereiche größtenteils keine identitätsstiftenden Bezugssysteme.

Dennoch spürte Arthur an diesen Orten flüchtig die Möglichkeit eines Abenteuers, das Gefühl, dass man die Dinge einfach auf sich zukommen lassen musste. Es gab nichts weiter zu tun, als sich zurückzulehnen und zu warten. Wie die restlichen 98% der Passagiere.

“Lautsprecherdurchsage: Madrid Gate 33, das Boarding hat begonnen.”

Das Boarding verlief reibungslos. Die Passagiere mit Economy-Tickets und Non-Priority wurden per Lautsprecher gebeten, als letzte einzusteigen. Arthur war etwas erstaunt darüber, wie die Economy-Passagiere am Flugsteigausgang drängelten.

Er sagt verwundert: “Hmm, okey!” - und steigt in das Flugzeug ein.

---

<sup>17</sup> Vgl. Weiß; 2005; S.56

## I.IV REFLEKTIONSMATERIAL

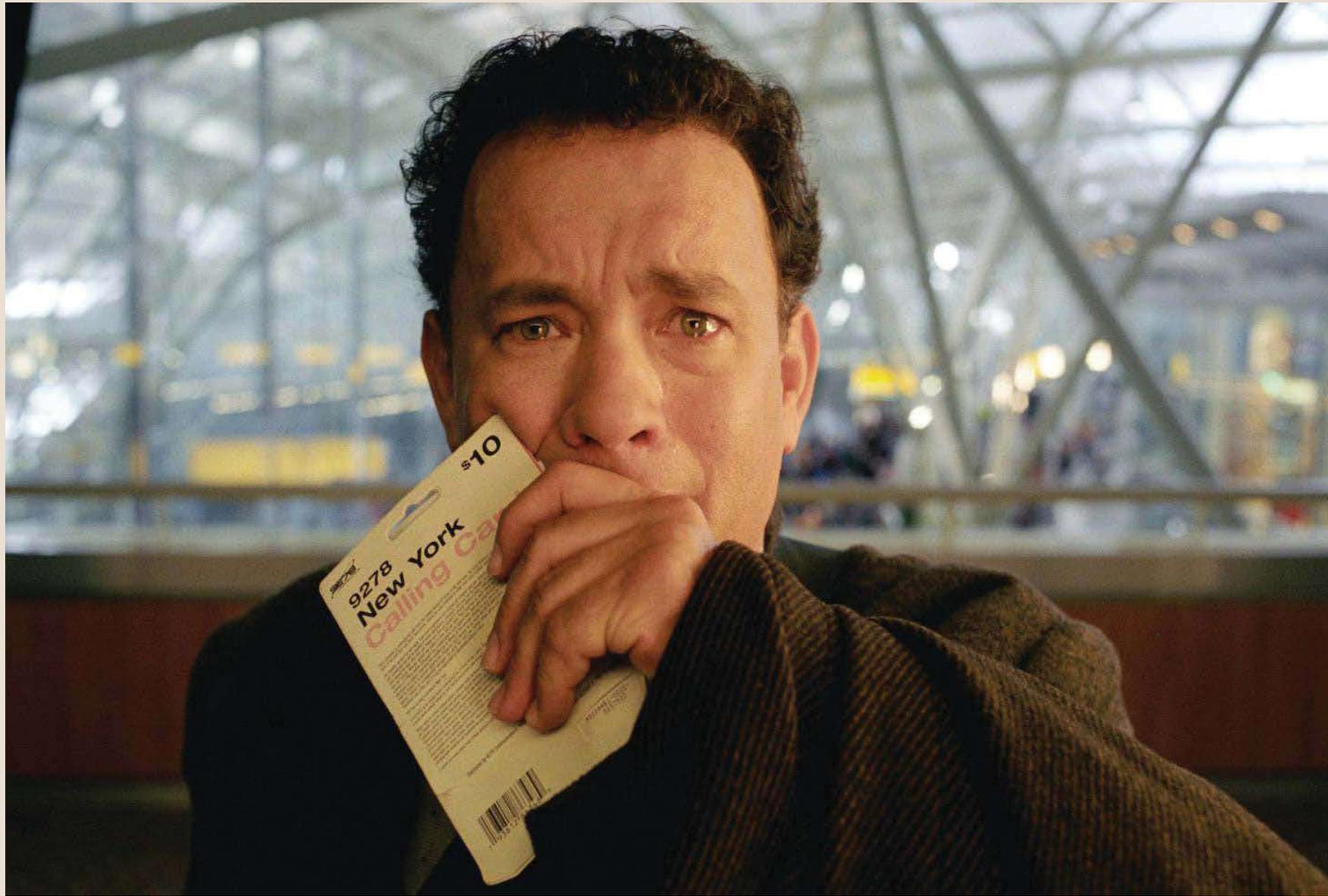


Abb.4 Tom Hanks aus dem Film, Terminal

Film und Kunst bieten uns eine Vielzahl von Möglichkeiten zur Reflexion über Nicht-Orte und deren Belegung. Besonders faszinierend ist die Art und Weise, wie sich Menschen in Nicht-Orten im Kontext eines Flughafens verhalten. Ein herausragendes Beispiel dafür ist der Film "Terminal" mit dem Schauspieler Tom Hanks.

Im Film "Terminal" wird die Thematik der Nicht-Orte beleuchtet, und Tom Hanks spielt die Hauptrolle eines einsamen Charakters. Um zu überleben, ist er gezwungen, seine Kreativität und Einfallsreichtum einzusetzen, da er nicht genug Geld hat, um sich die notwendigen Lebensmittel zu kaufen. Aus diesem Grund nimmt er eine Stelle als Trockenbauer an. Während dieser Arbeit belebt er seine Umgebung und verwandelt sie in einen Ort, der ihm eine gewisse Zufriedenheit bietet.

Während seiner Zeit im Terminal lernt er auch andere Menschen kennen und knüpft Verbindungen zu ihnen. Diese Begegnungen eröffnen ihm neue Möglichkeiten und ermöglichen es ihm, nicht nur seine Umgebung zu transformieren, sondern auch eine romantische Beziehung einzugehen. Am Ende erreicht er sein Ziel, indem er nicht nur physisch, sondern auch emotional in seiner vermeintlichen Nicht-Ort-Situation wächst.

Der Film "Terminal" zeigt eindrucksvoll, wie ein Mensch in einer scheinbar bedeutungslosen Umgebung wie einem Flughafen-Terminal eine Art von "Heimat" findet, indem er seine Kreativität einsetzt und Verbindungen zu anderen Menschen aufbaut. Es verdeutlicht, dass Nicht-Orte nicht zwangsläufig entfremdend oder isolierend sein müssen, sondern dass sie auch Möglichkeiten für persönliches Wachstum und zwischenmenschliche Beziehungen bieten können.



Abb.5 Tom Hanks aus dem Film, Terminal

## I.V SCHLUSSFOLGERUNG

Im Zusammenhang mit der Erforschung von Nicht-Orten in der Architekturphilosophie lässt sich feststellen, dass diese abstrakten und zweckorientierten Räume im Gegensatz zu traditionellen Orten nicht durch Ereignisse, Mythen und Geschichten mit Bedeutung aufgeladen werden. Stattdessen bleiben sie oft als identitätslose Durchgangszonen bestehen. Dieser Zustand wird durch die fortschreitende Verbauung vorhandener Flächen und das rapide Wachstum der Städte weiter verstärkt, wodurch Nicht-Orte teilweise unkontrolliert entstehen.

Die Anzahl der Individuen, die von Nicht-Orten angezogen werden, nimmt stetig zu. Jedoch stellen diese Orte das Gegenteil einer Utopie dar, da sie zwar existieren, aber keinerlei organische Gesellschaft beherbergen. Dies führt zu einer Entfremdung und einem Mangel an authentischer sozialer Interaktion in diesen Räumen.

Die Existenz von Nicht-Orten, insbesondere am Flughafen, wirft die Frage auf, ob sie tatsächlich im Einklang mit den Bedürfnissen und Werten der Menschlichkeit stehen. Diese abstrakten und zweckorientierten Räume scheinen eine zunehmende Transformation und Konsumorientierung der Gesellschaft zu unterstützen. In einer Welt, die von schnellen Veränderungen und oberflächlichen Begegnungen geprägt ist, bleibt die Authentizität und soziale Interaktion oft auf der Strecke.

Es ist unsere Verantwortung, die Potenziale von Nicht-Orten zu erkennen und sie so zu gestalten, dass sie die Menschlichkeit unterstützen. Dies erfordert eine Überprüfung der aktuellen Prioritäten und eine Abwägung zwischen funktionalen Anforderungen und den Bedürfnissen der Menschen. Letztendlich sollten Nicht-Orte Orte sein, an denen wir uns verbunden, zugehörig und als Teil einer Gemeinschaft fühlen können.

Diese offene Fragestellung eröffnet Raum für weitere Diskussionen und Forschung, um herauszufinden, wie wir Nicht-Orte im Terminal so gestalten können, dass sie eine positive Auswirkung auf die Menschlichkeit haben. Es ermutigt mich, nach Lösungen zu suchen, die es uns ermöglichen, die Potenziale dieser Orte zu nutzen und sie zu Orten des sozialen Austauschs, der Identitätsbildung und der Gemeinschaft zu machen.

...schließlich ist der Flughafen ein multikultureller Ort. Nutzen wir ihn aus!



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



METHODIK

## II.I STRUKTUR DER NICHT ORTE

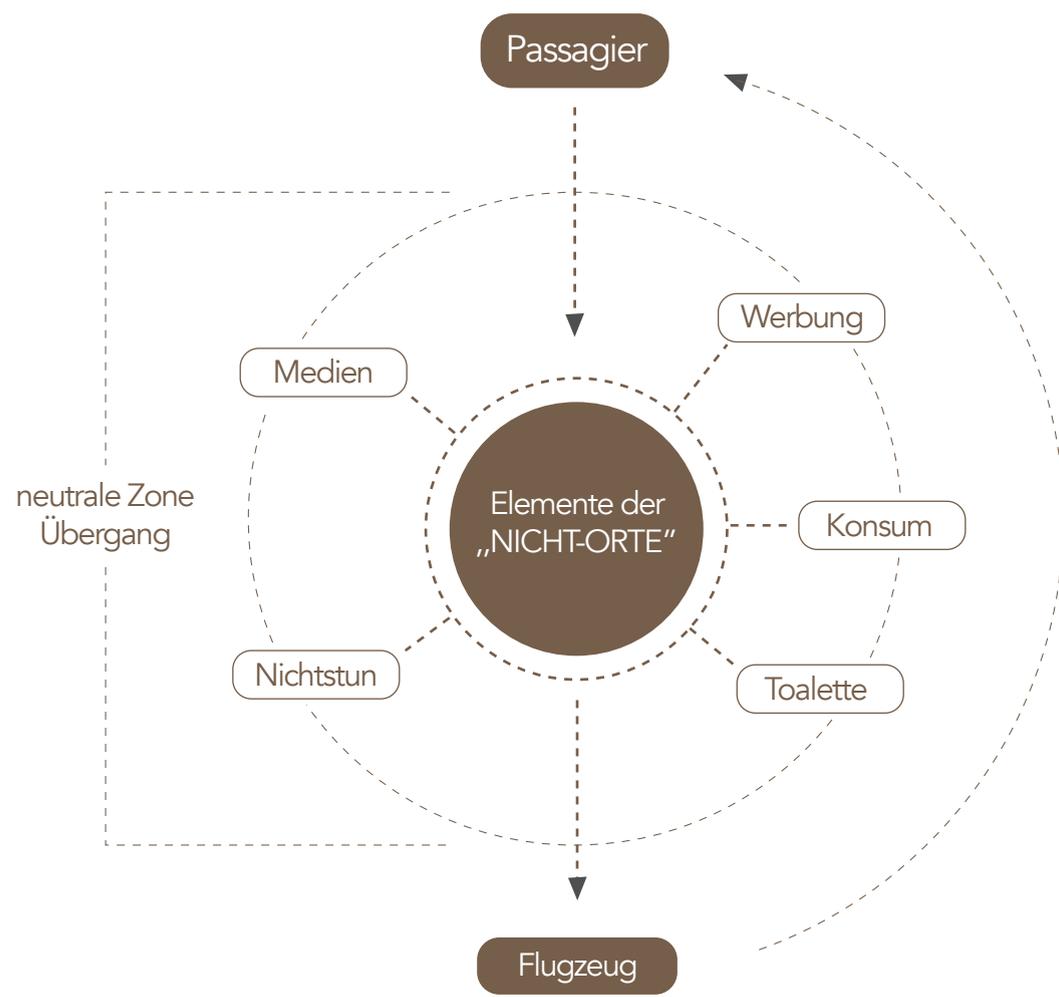
Aus der Philosophie des Nicht-Ortes lässt sich folgende Struktur ableiten:

Der Passagier des "Nicht-Ortes" durchquert einen neutralen Raum, um sein Ziel zu erreichen, nämlich das Flugzeug zu betreten. Dieser neutrale Raum ist das Terminal. Das Terminal fungiert als Übergangsbereich, in dem wir eine untergeordnete Rolle einnehmen.

In dieser Rolle stehen wir in Beziehung zu den Elementen der Nicht-Orte. Wir konsumieren, sind den Einflüssen von Medien und Werberäumen ausgesetzt, verbringen Zeit mit scheinbarer Untätigkeit oder erledigen alltägliche Bedürfnisse wie den Gang zur Toilette. Das Terminal wird somit zu einem Ort, an dem wir eine spezifische Rolle einnehmen und mit den charakteristischen Elementen der Nicht-Orte in Interaktion treten.

Gleichzeitig unterliegen wir den Vorgaben der Nicht-Orte, die ihnen vorschreiben, welches Verhalten in diesen Räumen erwünscht ist.

Und dieser Prozess wiederholt sich fortlaufend. Passagiere steigen aus dem Flugzeug aus und verlassen den Flughafen durch das Terminal, während andere Passagiere umsteigen und erneut viel Zeit im Terminal verbringen. In beiden Fällen sind sie Teil dieser strukturierten Erfahrung des Nicht-Ortes, in der sie erneut mit den spezifischen Elementen und Vorgaben in Wechselwirkung treten. Der Flughafen und sein Terminal werden somit zu einem wiederkehrenden Schauplatz des Übergangs und der Interaktion mit den charakteristischen Merkmalen der Nicht-Orte.



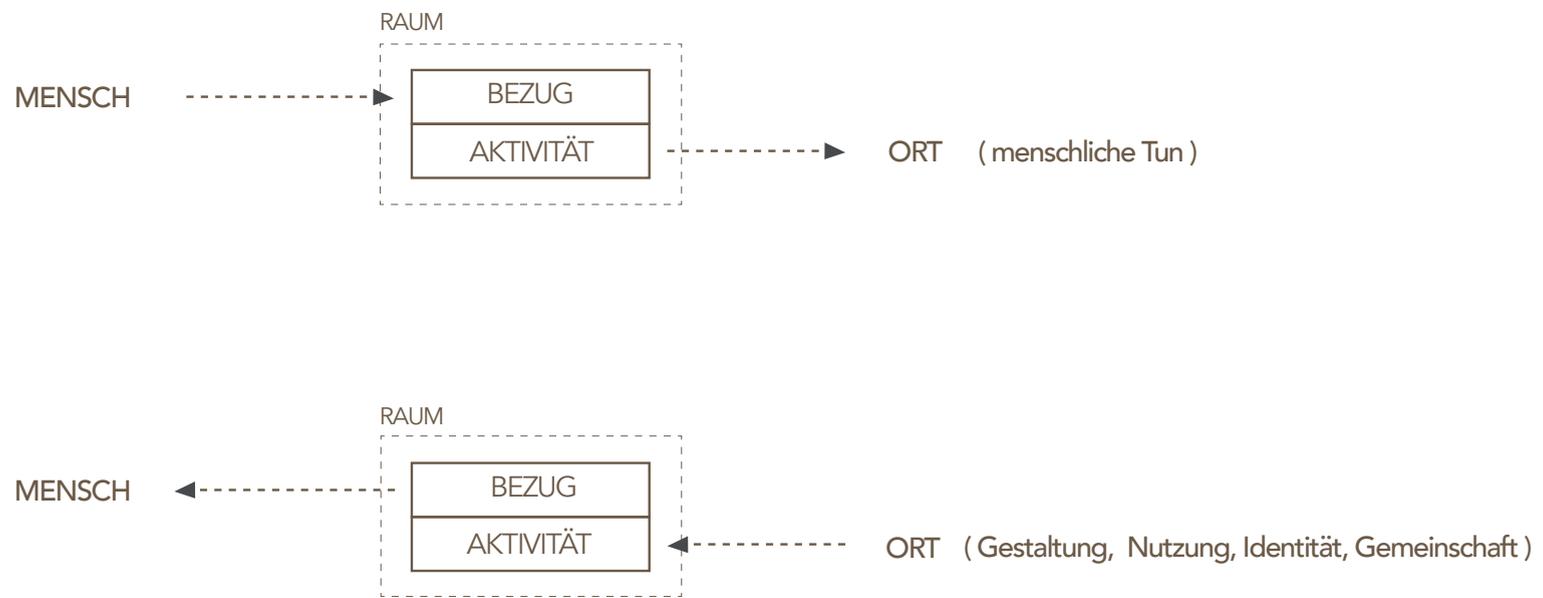
## II.II STRUKTUR DER ORTE

In der Architekturphilosophie der Nicht-Orte eine grundlegende Erkenntnis ist, dass Nicht-Orte an sich keine identitätsstiftenden Bezüge aufweisen. Allerdings kann der Mensch durch bestimmte Tätigkeiten, bzw. Aktivitäten einen persönlichen Bezug zum Raum herstellen. Während dieses Prozesses verwandelt sich der Raum für ihn von einem Nicht- Ort zu einem bedeutsamen Andere- Ort.

Diese Behauptungen verdeutlichen, dass ein "Nicht-Ort" immer nur vorübergehend bleibt, bis wir durch unsere Interaktionen und Aktivitäten einen identitätsstiftenden Bezugssystem zum Raum erzeugen. Dieser Bezugssystem kann durch verschiedene Handlungen, wie beispielsweise das Schaffen einer persönlichen Atmosphäre, das Eingehen von sozialen Interaktionen oder das Eintauchen in eine bestimmte Tätigkeit, entstehen.

In umgekehrter Form zu betrachten, der Raum als Gestaltung, Nutzung, Gemeinschaft und Identität den Menschen ermöglicht, einen Bezug durch bestimmte Aktivitäten zu ihm herzustellen und somit den Raum zu einem bedeutsamen Ort zu transformieren. Indem der Raum bewusst auf die Bedürfnisse und Handlungen der Menschen abgestimmt wird, kann er als eine Art Bühne fungieren, auf der individuelle Erfahrungen, Interaktionen und Identitäten entstehen. Dieser Perspektivwechsel verdeutlicht, dass sowohl der Mensch als auch der Raum eine wechselseitige Beziehung zueinander haben.

Die Konzepte der Bezugssysteme in der Architekturphilosophie des Raumes betonen somit den Fokus auf die aktive Beteiligung und Interaktion zwischen Menschen und Raum, um einen Raum zu einem Ort der Identität und des individuellen Erlebens zu transformieren. Durch bewusste Gestaltung und die Förderung persönlicher Beziehungen kann ein Nicht-Ort zu einem Ort mit persönlicher Bedeutung und Relevanz für die Menschen werden.



## II.III KRITERIEN DER ORTE

Ein Ort kann verschiedene Kriterien aufweisen, die ihn von einem Nicht-Ort unterscheiden und ihm eine besondere Bedeutung verleihen. Diese Kriterien ermöglichen es, den Raum zu einem lebendigen und bedeutsamen Ort zu transformieren. Die Kriterien dienen als Leitlinien für die Gestaltung und Entwicklung von Räumen, um sie zu lebendigen und bedeutungsvollen Orten zu machen. Sie betonen den aktiven, sozialen und kreativen Charakter eines Ortes, der von den Nutzern mitgestaltet wird und ihnen ein Gefühl von Zugehörigkeit, Identifikation und individuellem Erleben vermittelt.

identitätsvoll

—identitätslos—

sozial

—unsozial—

qualifizierbar

—anonym—

verantwortungsvoll

—unverantwortlich—

bottom-up

—top-down—

flexible

—streng—

einfallsreich

—konventional—

teilnehmend

—passiv—

kritisch

—konformistisch

kreativ

—monoton—

positiv

—negativ—

## II.III UMWANDLUNG VON NICHT ORT ZU EINEM ORT

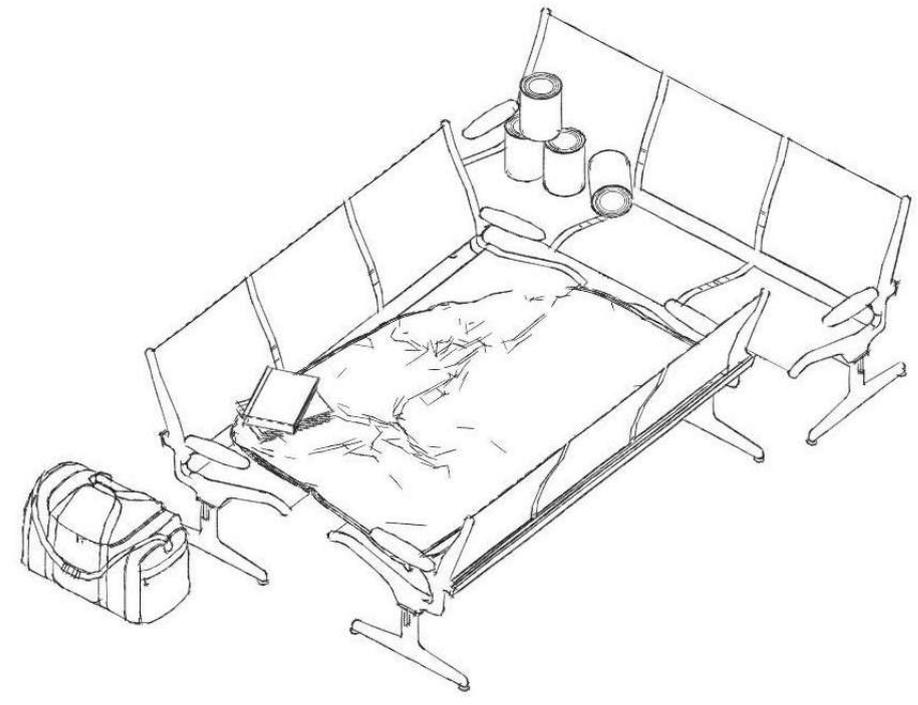
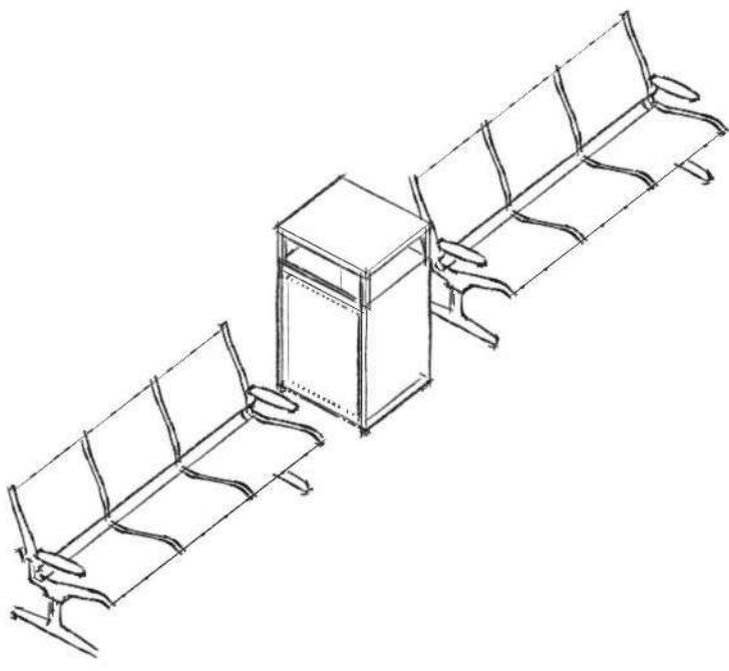
Die Umwandlung von Nicht-Orten in Orte ist ein komplexer Prozess, der von vielen Faktoren abhängt. Zunächst ist es wichtig zu beachten, dass der Mensch dazu neigt, bestimmten Räumen besondere Eigenschaften zuzuschreiben. Er glaubt, dass sie eine bestimmte Kraft besitzen, wenn er sie betritt. Ähnlich wie Mitglieder eines bolivianischen Stammes immer wieder zu ihrem heiligen Ort zurückkehren, um ihre Energie und Lebenskraft zu erneuern<sup>18</sup>, kehrt auch der moderne Mensch immer wieder zu Orten zurück, von denen er Stärke, Selbstvertrauen, Freundlichkeit und Glück erhofft. Er glaubt daran und erwartet, dass sich dort jedes "Wunder" in gleicher Weise wiederholen kann, andernfalls ist er enttäuscht. Die präzisen wiederholenden Räume und Verhaltensweisen erzeugen ein Gefühl von Beständigkeit und Sicherheit.<sup>19</sup>

Ein Flughafen beherbergt eine Vielzahl von Passagieren, darunter viele, die regelmäßig wiederkommen, sei es monatlich, wöchentlich oder täglich. Diese Passagiere können ihre eigenen Geschichten damit verknüpfen und sie mit ritualisierten Aktivitäten und Ereignissen verbinden, die nicht nur ihre individuelle Identität, sondern auch die Identität der Gemeinschaft stärken. Die genutzten Räume werden mit den persönlichen Erfahrungen und Emotionen der Passagiere erfüllt, wodurch eine tiefere Verbindung zu ihnen entsteht.

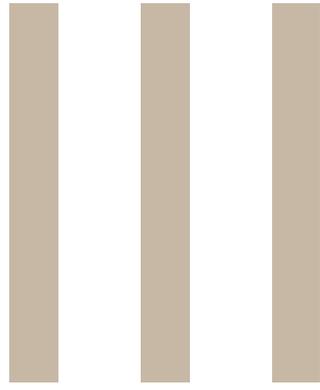
Tom Hanks hat in dem Film "Terminal" die Umgebung perfekt von einem Nicht-Ort in einen Ort verwandelt. Dies war allein seiner spontanen Kreativität zu verdanken, die aus dem Menschen selbst hervorgeht. Eine Szene aus dem Film zeigt, wie Tom Hanks demonstriert, dass es möglich ist, aus einem Nicht-Ort einen Ort zu schaffen. Er nahm die Bänke und arrangierte sie um, und in diesem Fall schuf er ein "Schlafzimmer". Dadurch schuf er seinen eigenen intimen, privaten Bereich, in dem er sich nach der Arbeit immer wohl fühlte.

<sup>18</sup> Vgl. Eliade, 2015, S.531

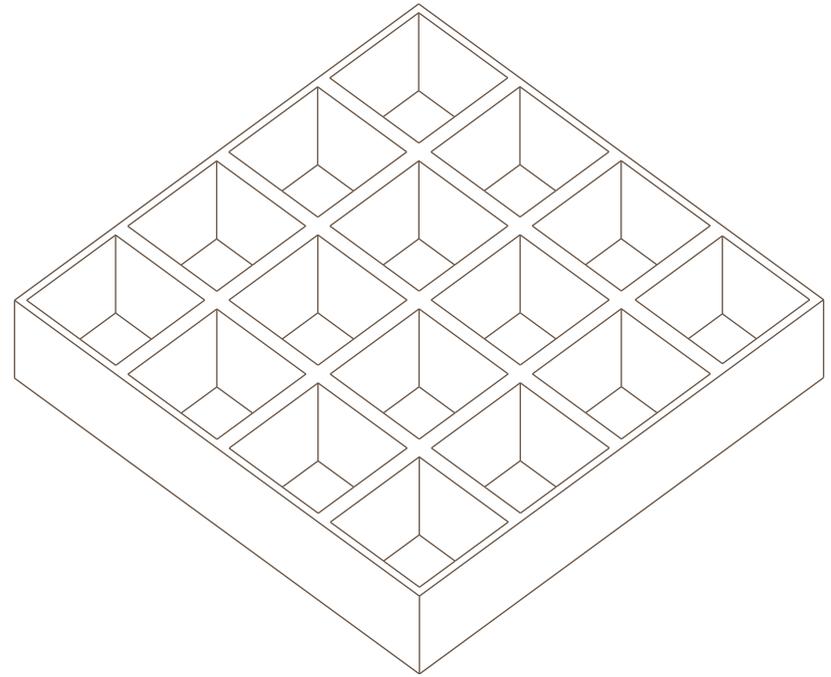
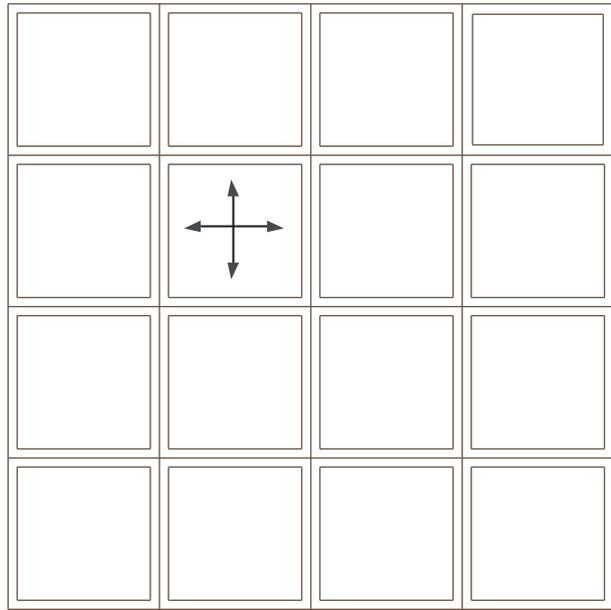
<sup>19</sup> Vgl. Gézy Nóra, Design- Tér- és formakultúra, 2019







# MANIFEST



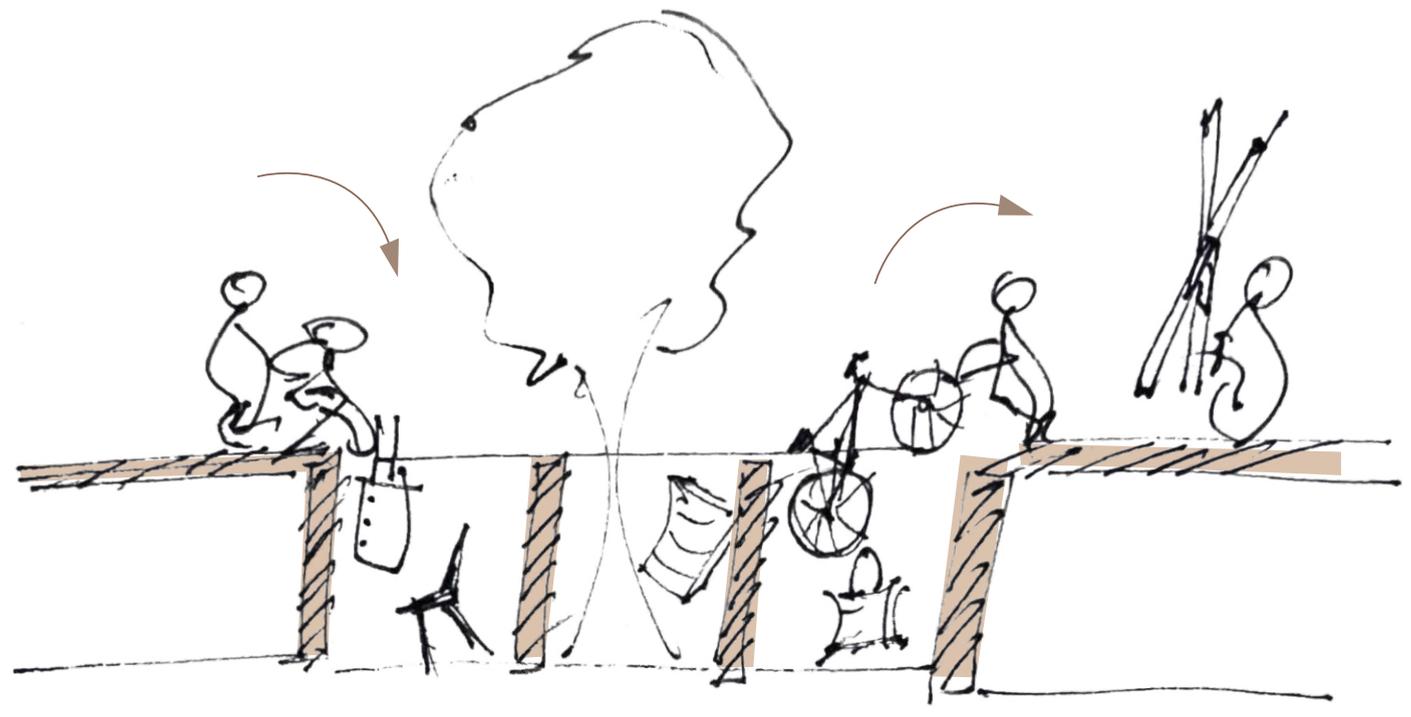
### III.I GENESE DES KONZEPTUELLEN LEITFADENS

Bei der Suche nach einem konstruktiven modularen System, das große Spannweiten überbrücken kann, aber dennoch kleinteilige Strukturen ermöglicht, um große Flächen oder Strukturen in kleinere Abschnitte, Module oder Details zu unterteilen oder zu transformieren, bin ich auf das Element des Traggerosts gestoßen. Die Kassettendecke stellt eine erweiterte Form der Rippendecken dar, bei der die Rippen rechtwinklig zueinander in zwei Richtungen verlaufen. Dadurch entstehen zwischen den Rippen quadratische Deckenfelder.

Für größere Spannweiten, in denen herkömmliche Plattendecken zu schwer sind, kommen aufgelöste Deckensysteme zum Einsatz, die durch Materialeinsparung im Zugbereich ein geringeres Eigengewicht aufweisen. Hierbei handelt es sich um Kassettendecken, die sich für stark belastete Decken mit großen Spannweiten eignen, was in einem Terminal, wo eine hohe Nutzlast zu erwarten ist, von Vorteil ist.

Ein weiterer wichtiger Aspekt für mich war die Tatsache, dass zwischen den Rippen tragende oder nicht tragende Füllkörper platziert werden können. Zwischen den Rippen können verschiedenste Elemente untergebracht werden, sei es die Haustechnik, Raumakustik oder andere Gebäudesystemen.

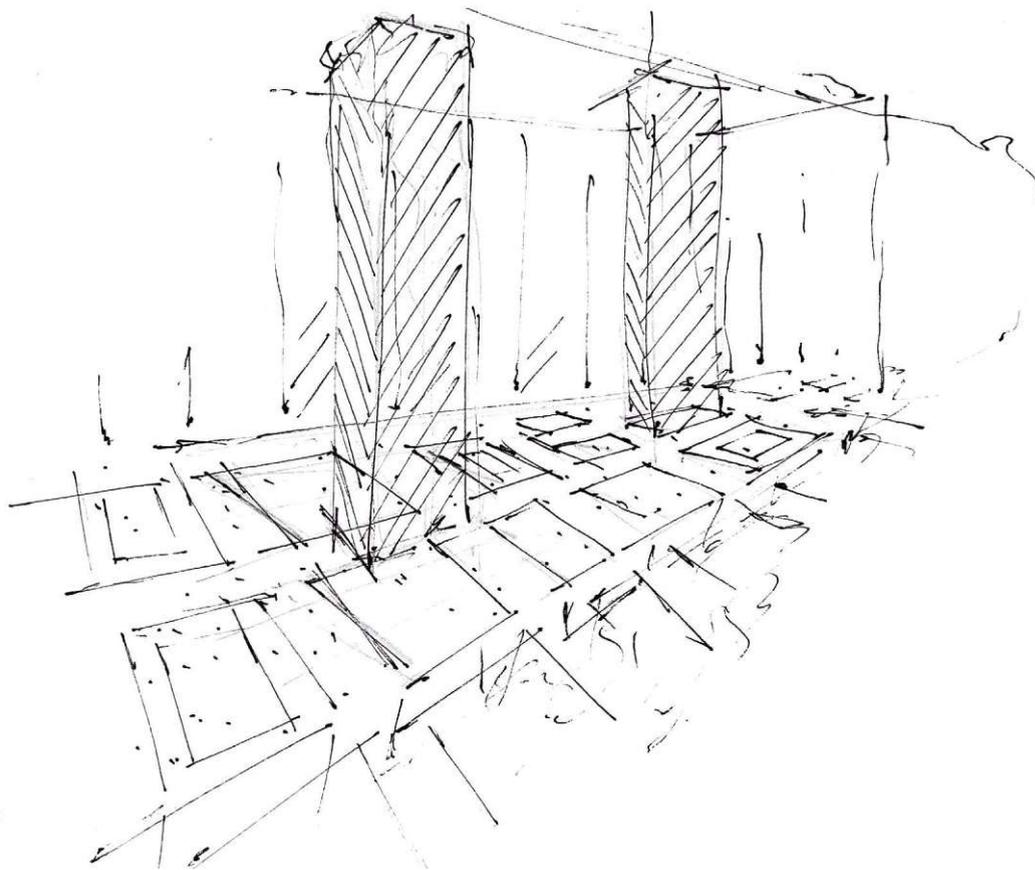
Es bleibt jedoch eine offene Frage, was sich noch alles in den Füllkörpern zwischen den Rippen befinden kann oder geschehen kann...



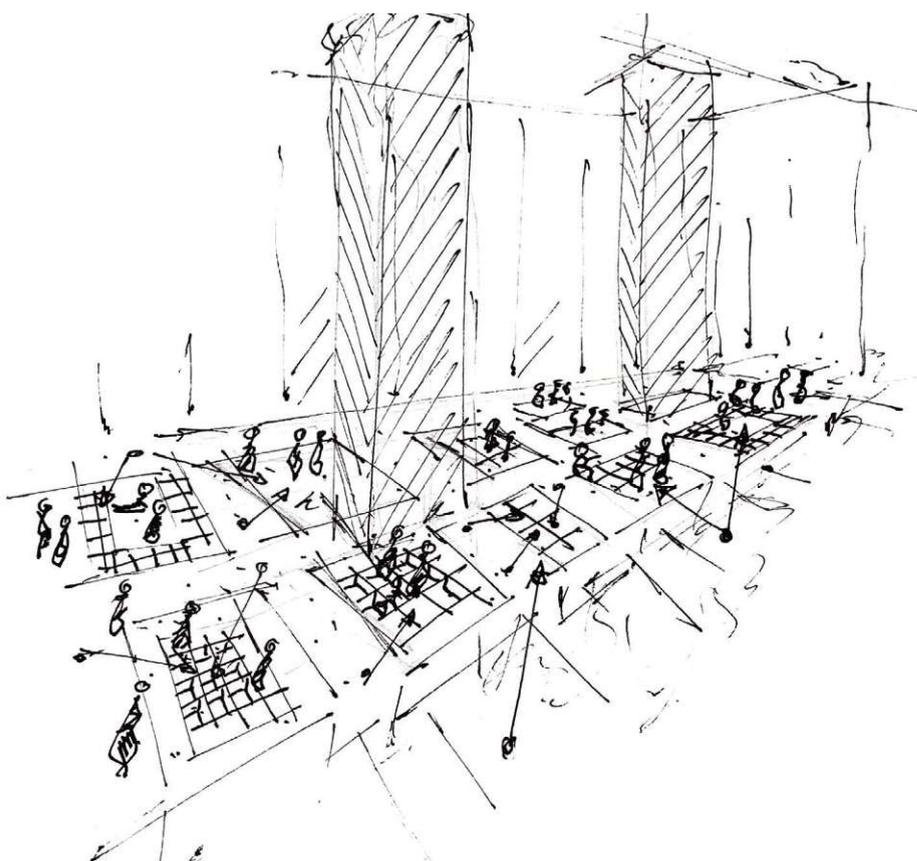
Die radikale Nutzung des konstruktiven Elements des Tragerosts basiert auf der Grundidee, dass sowohl sachliche Elemente als auch Erlebnisse und Erfahrungen in die Trageebene als Fullkörper integriert und dort abgelagert werden können, um sie zu entdecken.

Die Idee dahinter ist, dass ein Terminal raumphilosophisch betrachtet mehr oder weniger ein Nicht-Ort bleiben sollte, um die reibungslose Abwicklung der Transportwege zu gewährleisten. Durch solche Strukturen entsteht die Möglichkeit, bestimmte Gegenstände, Erlebnisse und andere Faktoren für eine gewisse Zeit zu verbergen, bis die Menschen sie entdecken. Durch spontane Kreativität können sie diese gespeicherten oder abgelagerten Elemente öffnen und Aktivitäten durchführen. Es wird zu einer zwingenden Aktivität, die Gegenstände aus der Trageebene herauszunehmen. Anschließend können sie bestimmte Aktivitäten entweder alleine oder in Interaktion mit anderen Menschen durchführen. Dieser Prozess ermöglicht es uns, einen leeren Nicht-Ort durch Raumexperimente und spontane Kreativität in einen Ort zu verwandeln. Da Menschen unterschiedliche Zeiträume am Terminal verbringen - sei es nur eine Stunde, drei Stunden oder acht Stunden bei einem Umsteigeflug - oder als Mitarbeiter, wandelt sich der Nicht-Ort für jeden Menschen auf unterschiedliche Weise in einen Ort um.

STILLE „NICHT-ORT“



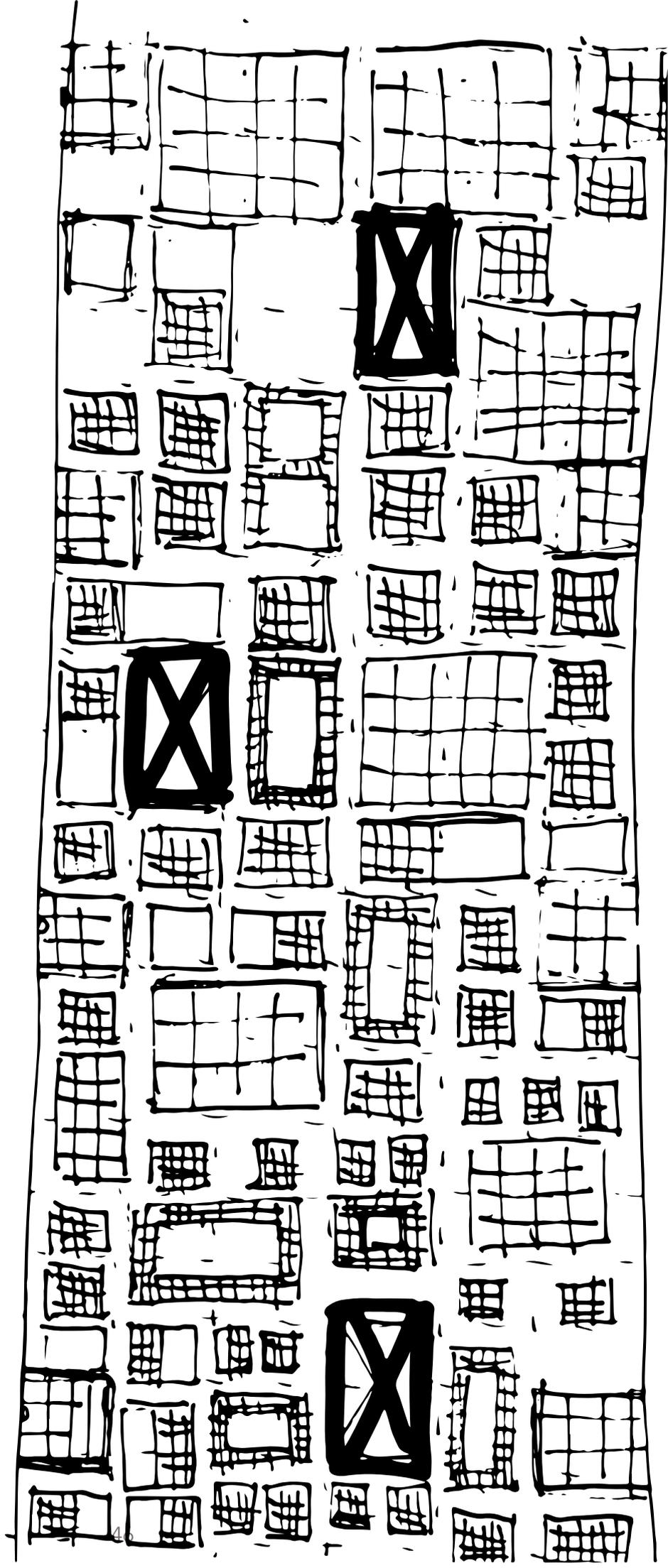
ANDERE „ORT“



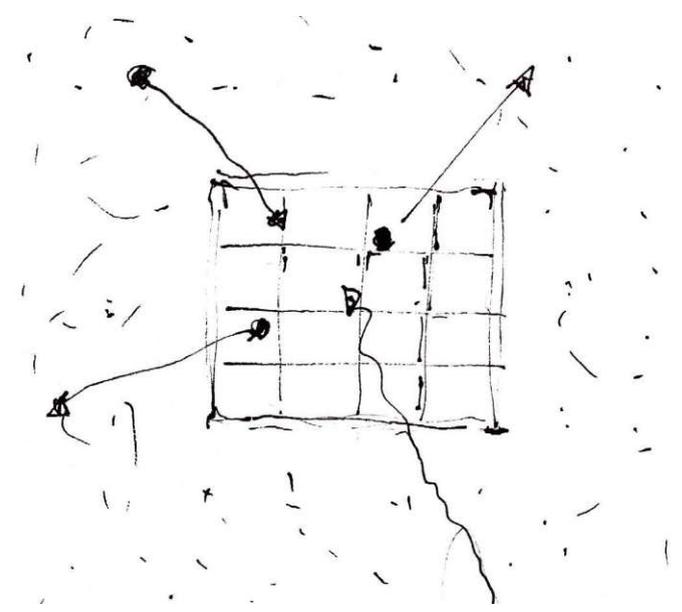
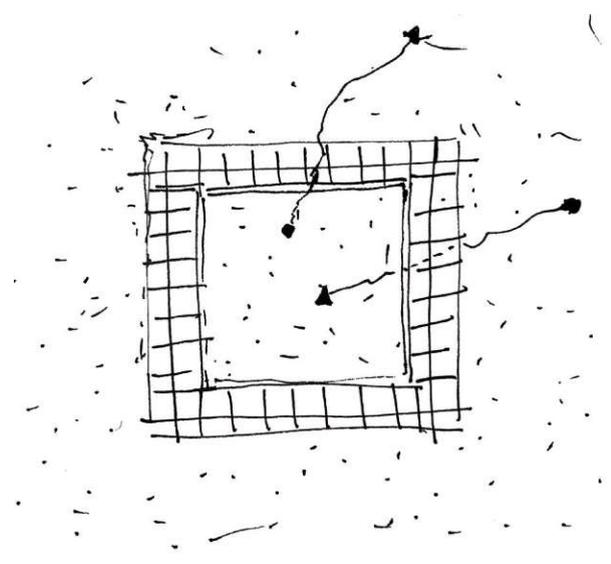
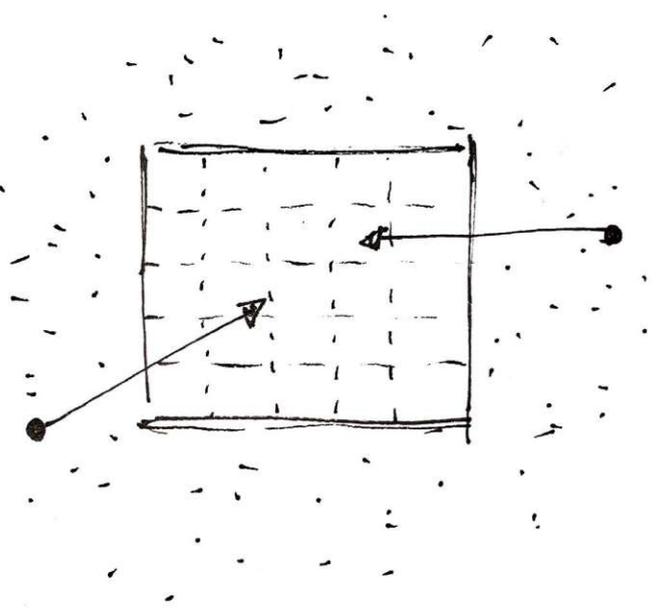
Als erstes Raumkonzept wird eine Vorstellungsskizze eines "Stillen Nicht-Ortes" entworfen, bei dem die Deckenkonstruktion (Trägerrost) die Felder bildet. In diesen Feldern sind die "Funktionen, Ereignisse und Erlebnisse" verborgen.

Die Felder fungieren im ruhenden Zustand als Nicht-Orte und für Transportwege konzipiert sind. Wenn Passagiere in Eile sind, wird der Raum für sie freigemacht.

Erst nach und nach entfalten sich die Geschehnisse und der Raum wird lebendig, wenn die Passagiere die Felder und ihre Funktionen, Ereignisse und Erlebnisse entdecken. Durch das Erkunden der Felder und ihrer Funktionen, Ereignisse und Erlebnisse entdecken die Passagiere die vielfältigen Möglichkeiten und Potenziale des Raums. Jeder Passagier kann nach eigenem Ermessen teilnehmen und seine individuellen Erfahrungen machen. Es entsteht eine dynamische Gemeinschaft, in der sich die Passagiere miteinander verbinden und austauschen.

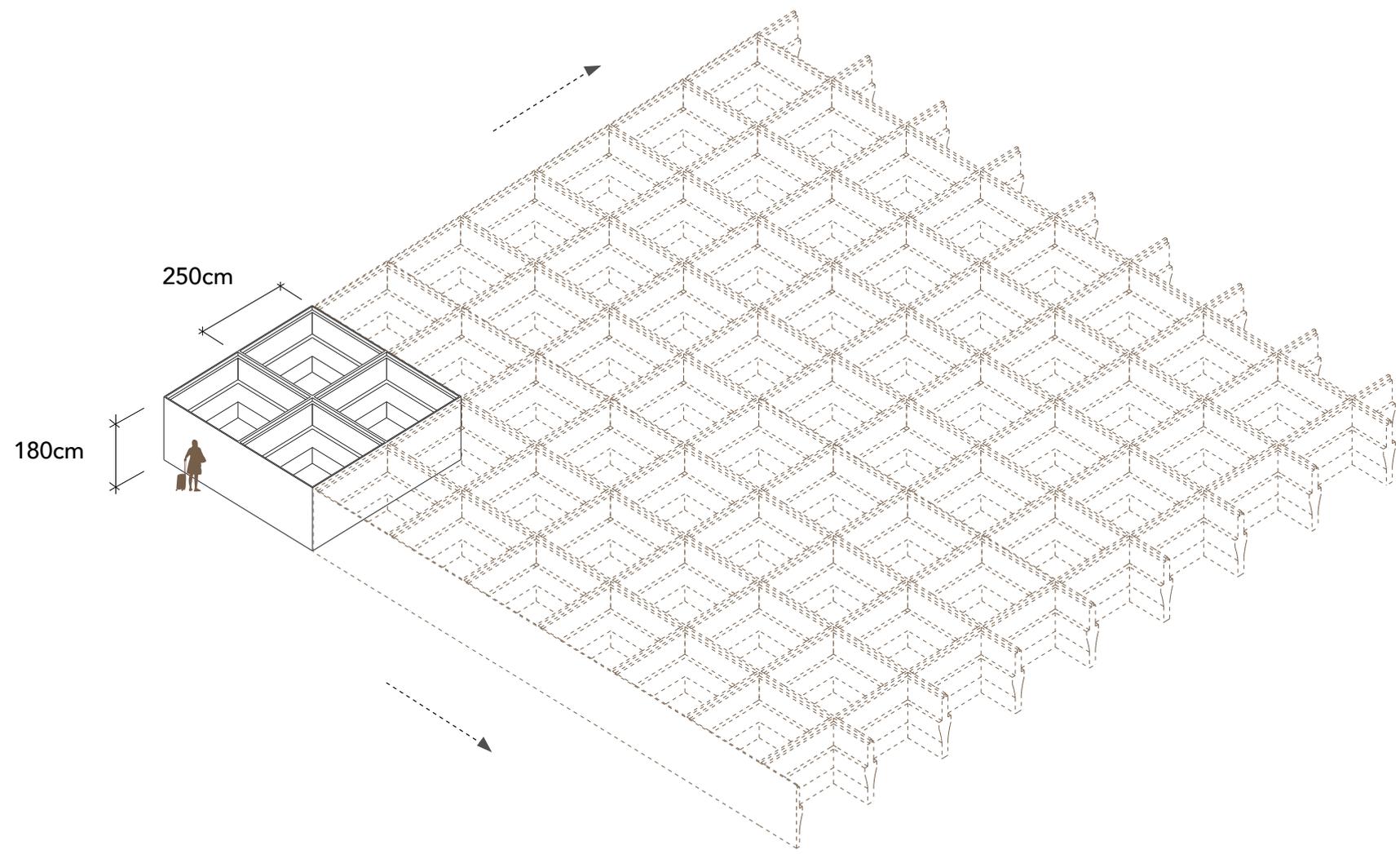


Ein weiterer Aspekt dieses Gedankenaustauschs besteht darin, die strenge Struktur der Terminaltypologien, die als Nicht-Orte fungieren, aufzulösen und porös zu gestalten. Dadurch entsteht eine teppichartige Struktur, die nach außen hin geschlossen ist, jedoch im Inneren eine radikale Vision für Kommunikationsräume bildet.



Ein wichtiger Aspekt ist die Oberflächenbeschaffenheit der einzelnen Felder. Jedes Feld soll eine spezifische Oberfläche, Materialität, Textur und Deckenaufbau aufweisen. Die Idee dahinter ist, dass durch die Oberflächenbeschaffenheit Zonierungen entstehen. In der detaillierten Ausarbeitung werden konkrete Beispiele gezeigt, welche Materialien verwendet werden und wie sie zur Zonierung beitragen. In einer teppichartigen Struktur halte ich es für wesentlich, klare Regeln für die Oberfläche der Felder festzulegen.

Wo gibt es eine Zonierung, die als Grenze fungiert? Sobald man diese Grenze überschreitet, betritt man einen klar definierten Raum.

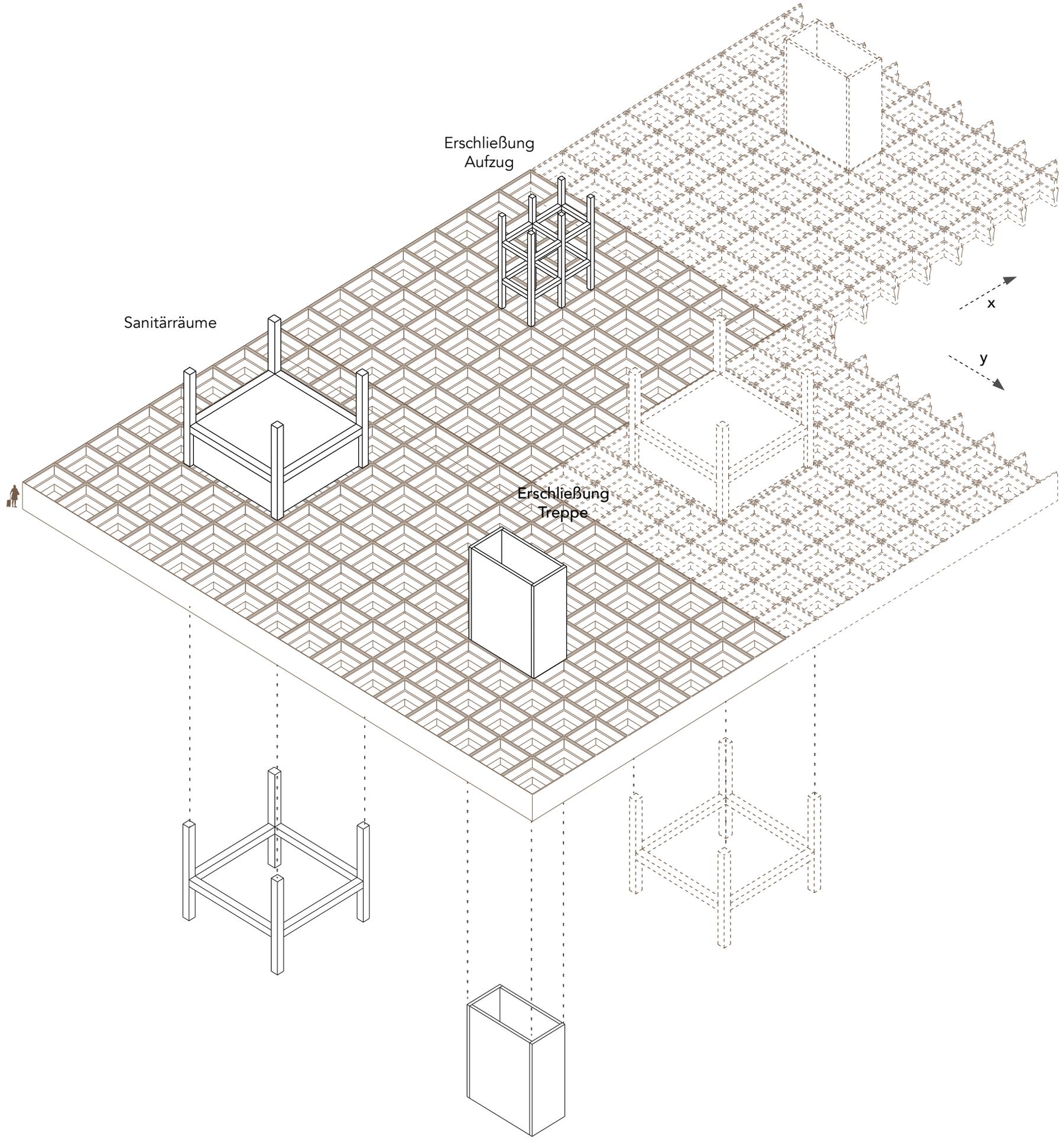


## III.II KONZEPTAUSFORMULIERUNG

### Schritt I:

Im ersten Schritt der Konzeptausformulierung wird eine Stahlbeton-Trägerrostkonstruktion mit einer Rippenabstand von 250 cm und einer Bauhöhe von 180 cm errichtet. Dies bildet die primäre Deckenkonstruktion.

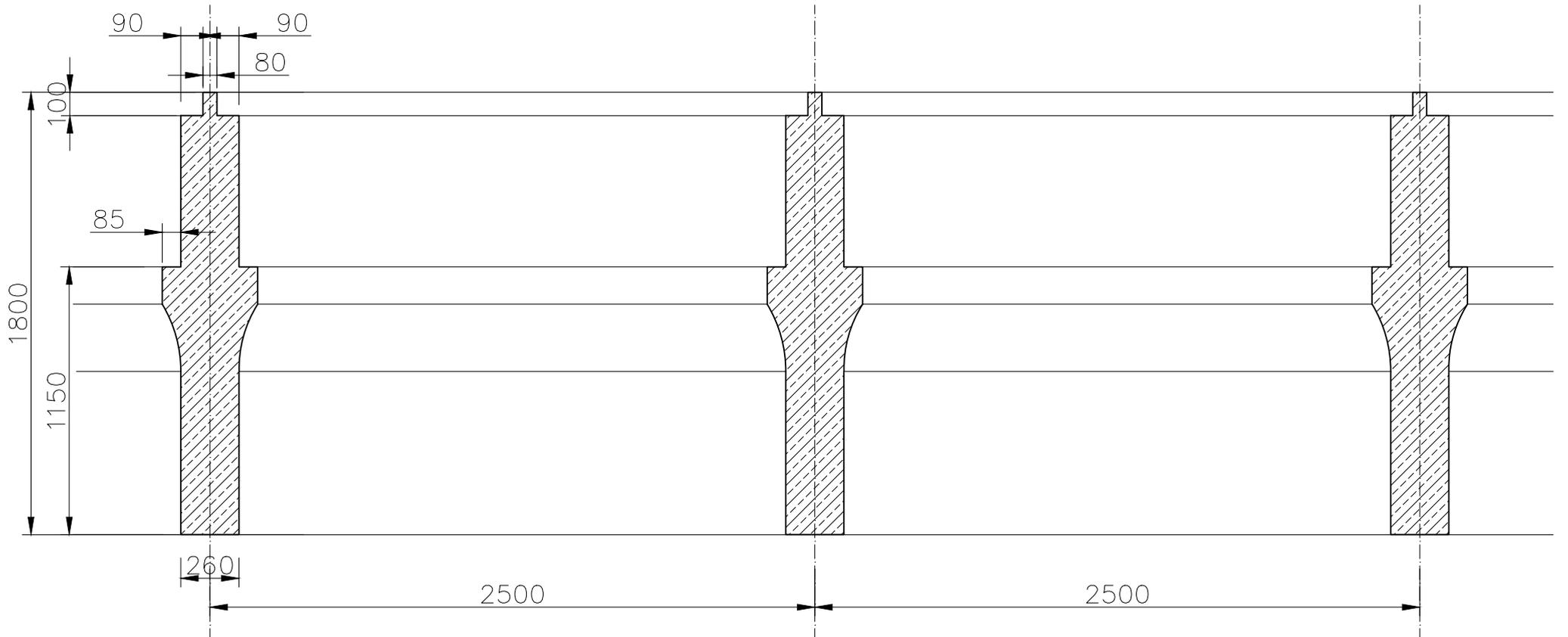
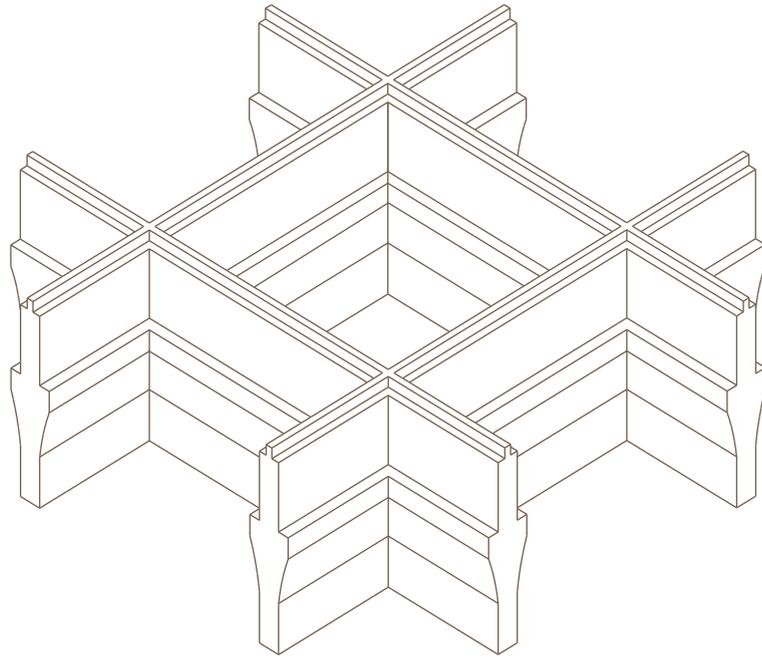
Dank seines modularen Systems kann die Trägerrostkonstruktion in der x- und y-Richtung beliebig erweitert werden. Dadurch kann sie flexibel an verschiedene städtebauliche Situationen angepasst werden, sei es eine langgestreckte Gebäudestruktur oder ein kompaktes, rechteckiges Gebäude. Die Anpassungsfähigkeit ermöglicht es, die Trägerrostkonstruktion effizient in unterschiedlichen architektonischen Flughafenkontexten einzusetzen.



## Schritt II:

Die Trägerrostkonstruktion wird entweder auf Kernen oder auf ein rechteckiges Stützsystem aufgelegt. Die Kerne dienen der notwendigen Aussteifung des Gebäudes. Die maximale Spannweite beträgt 15 m, und die maximale Auskragung beträgt 7,50m, was wiederum einer Spannweite von 15m entspricht. Die Anordnung der Kerne und des rechteckigen Stützsystems kann innerhalb dieser Regel multipliziert werden, um das Gebäude in x- und y-Richtung zu erweitern.

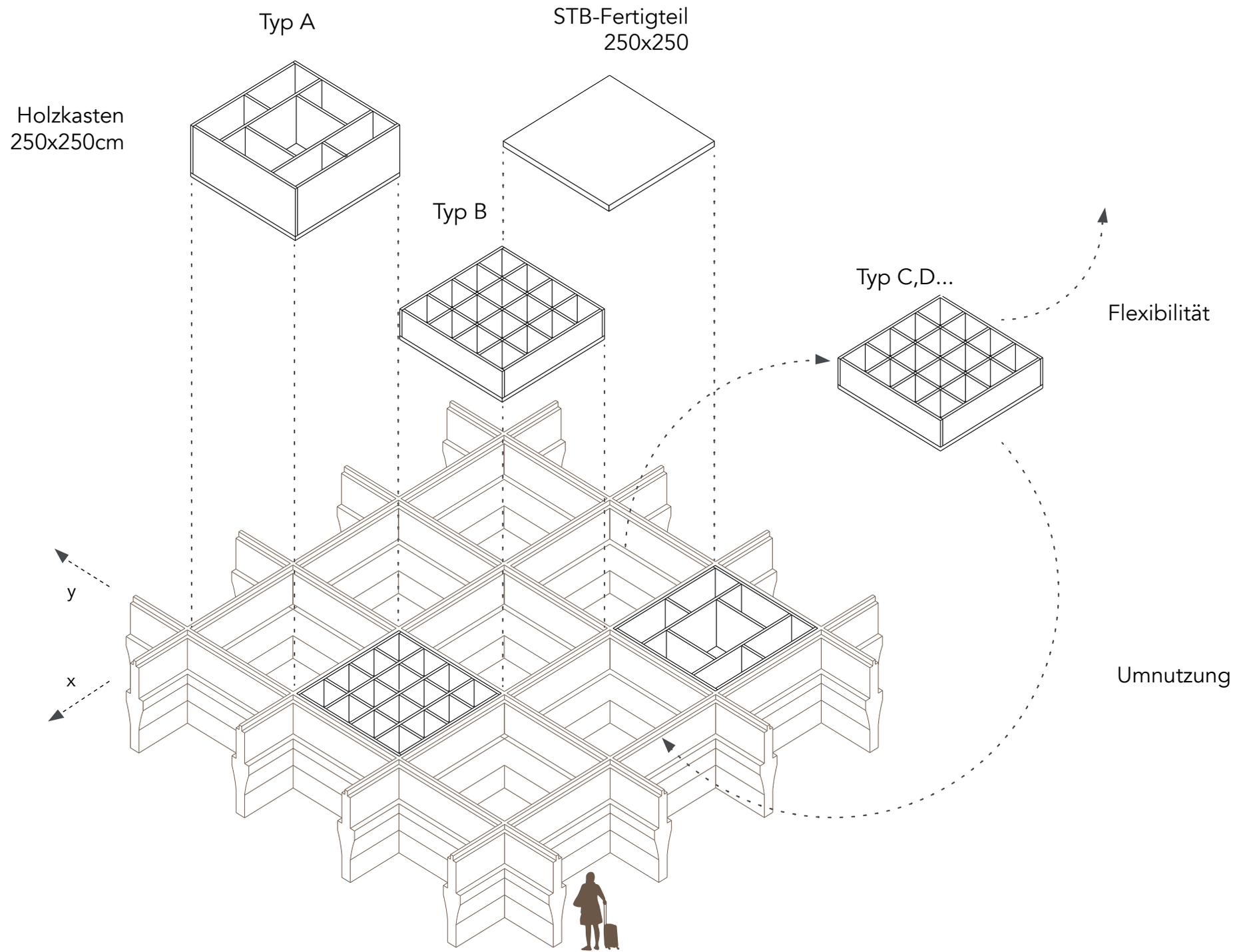
Diese Kerne dienen nicht nur als statisches System, sondern beherbergen auch die bedienten Räume. Die Funktionen der bedienten Räume variieren je nach dem statischen System. Dort, wo Wandscheiben vorhanden sind, befinden sich die Erschließung, Treppe oder Aufzug, und dort, wo die Stützen ein rechteckiges Raster bilden, sind die Sanitärräume oder Umkleideräume angebracht. Diese Anordnung ist flexibel und kann je nach Raumbedarf und Programm variieren.



### Schritt III:

Als nächster Schritt betrachten wir die Trägerrostkonstruktion im größeren Maßstab. Die Rippen in der Stahlbeton-Trägerrostkonstruktion weisen einen besonderen Querschnitt auf. In der Mitte breitet sich der Rippenquerschnitt aus, während auf beiden Seiten ein kleiner Betonvorsprung entsteht, um eine funktionale Wirkung zu erzielen. Diese Details werden auf den folgenden Seiten näher erläutert.

Die Deckenkonstruktion wird vor Ort betoniert, wobei Prototypen verwendet werden, die mit einem 3D-Drucker hergestellt werden. Dies ermöglicht eine Reduzierung des manuellen Arbeitsaufwands und optimiert den Bauprozess.

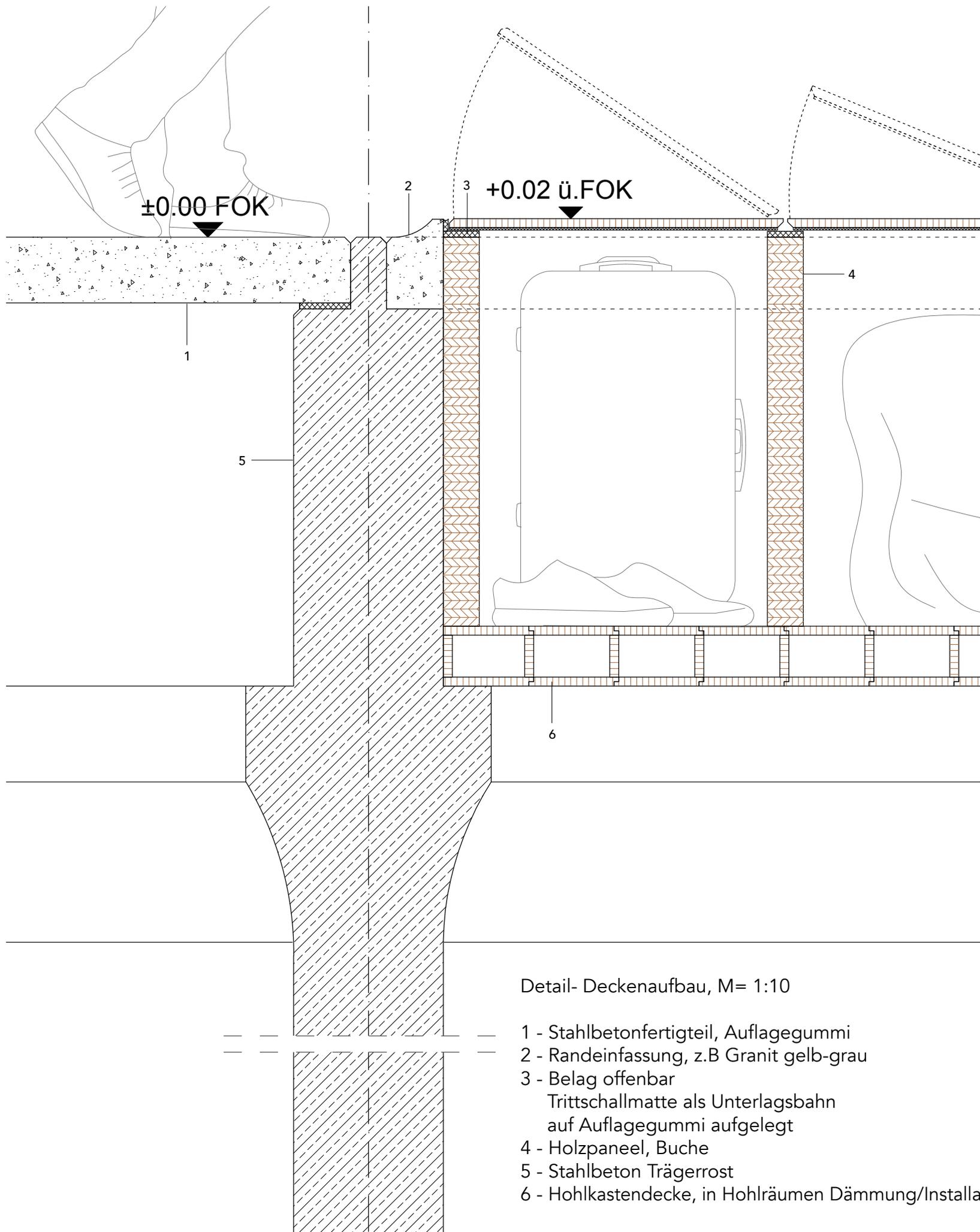


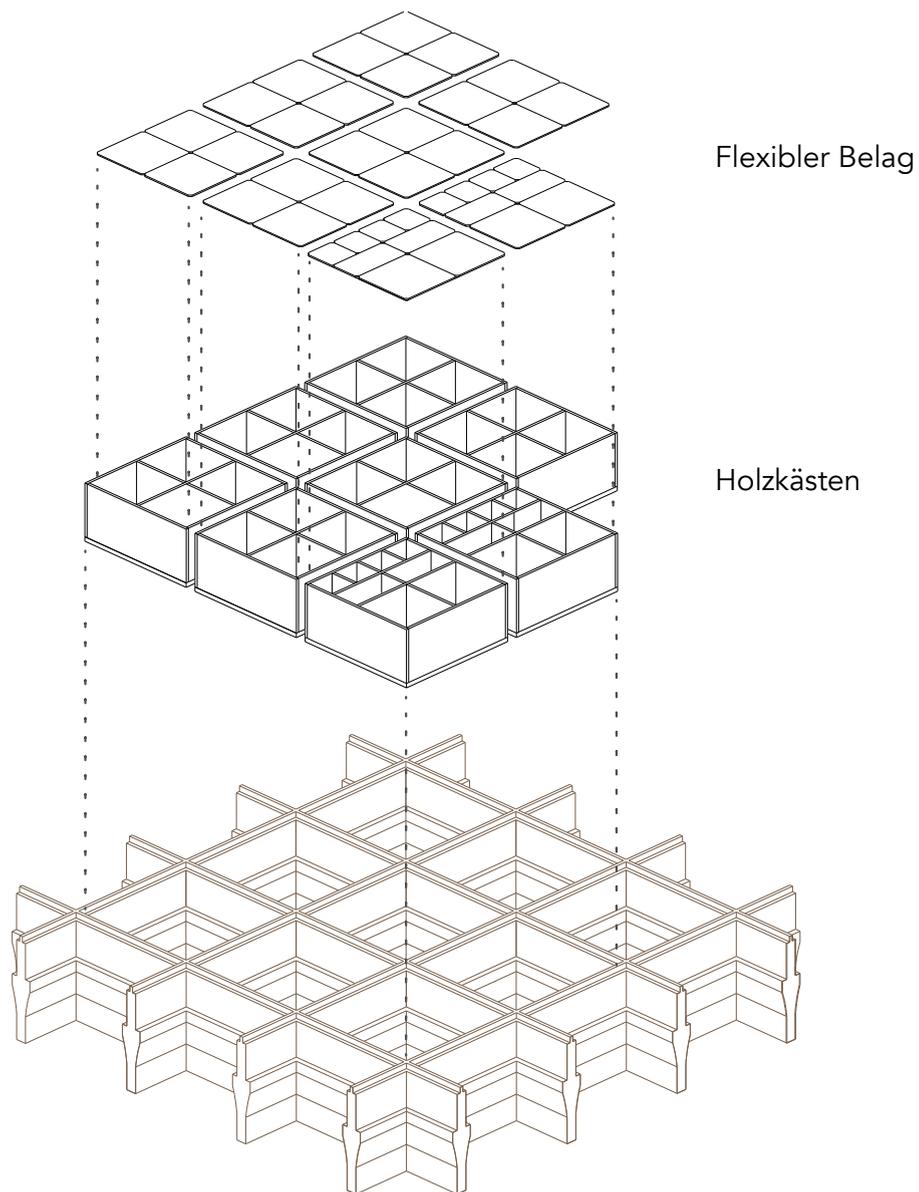
#### Schritt IV:

Die Trägerrostkonstruktion enthält verschiedene vorgefertigte Elemente als Füllkörper in der Tragebene. Grundsätzlich gibt es zwei Arten von Elementen, die verwendet werden können:

Holzkästen, in denen Menschen bestimmte Aktivitäten ausführen, Dinge lagern und Funktionen verstecken können, sowie Stahlbetonfertigteile für Transitwege. Diese Elemente, sei es der Holzkasten oder das Stahlbetonfertigteile, werden nahtlos auf die Betonnase der Rippen in der Trägerrostkonstruktion aufgelegt. Sie können jederzeit demontiert und durch einen neuen Typ ersetzt werden oder das Raumprogramm und die Raumstruktur können durch Umnutzung an einem anderen Ort umgestaltet werden. Dadurch kann die Architektur immer an die sich wandelnde Gesellschaft und die sich verändernden Bedürfnisse der Menschen angepasst werden.

\* Es ist wichtig zu betonen, dass die dargestellte Größe der Trägerrostkonstruktion lediglich ein Schema ist, um die Logik des Projekts zu veranschaulichen. Tatsächlich kann die Struktur, wenn wir der Logik folgen, in der Größe des Projekts in der x- und y-Richtung erweitert und multipliziert werden. Die Darstellung dient lediglich als Orientierung, und das Projekt kann flexibel an unterschiedliche Größenverhältnisse angepasst werden.





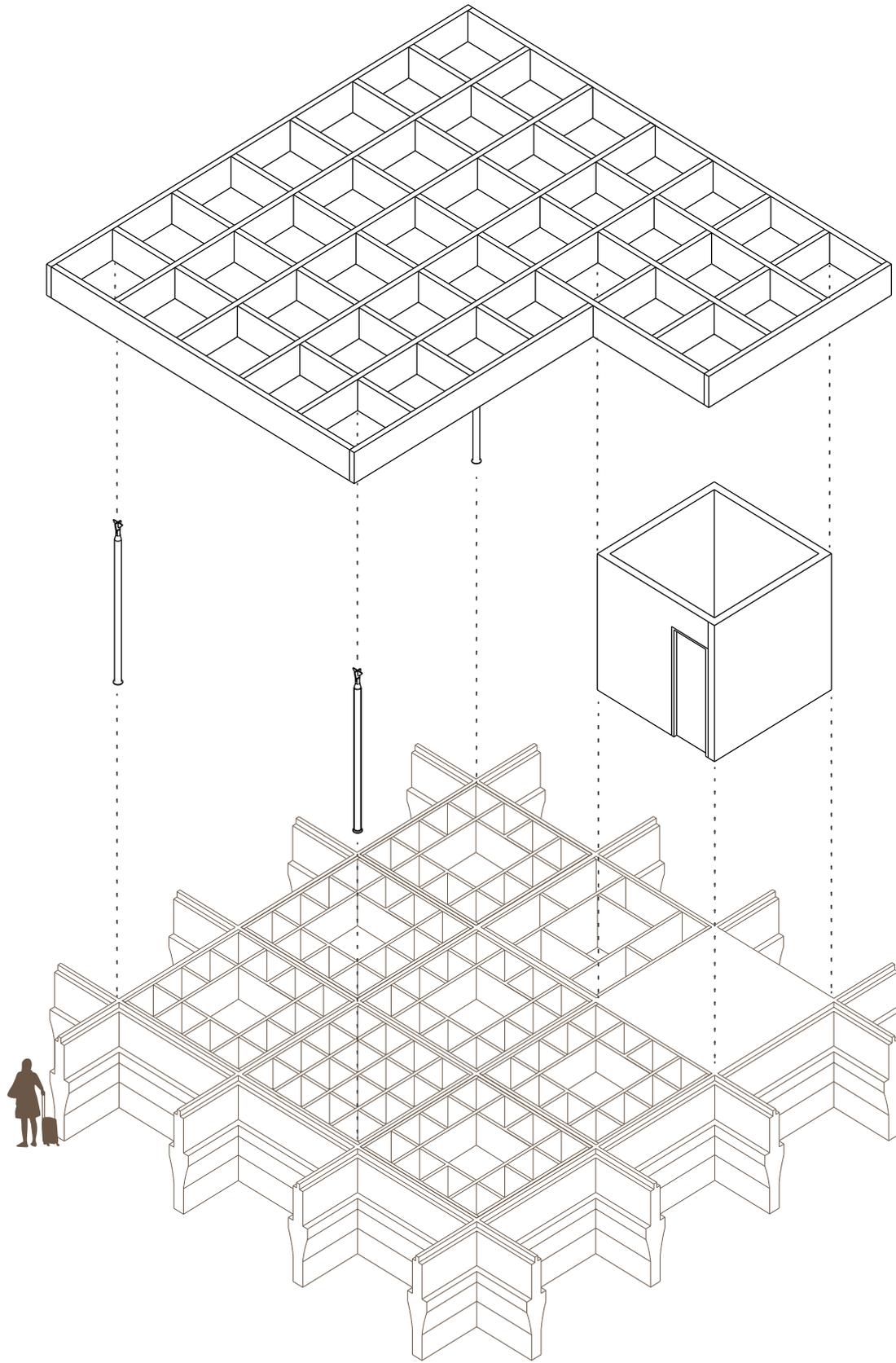
## Schritt V:

Hier wird gezeigt, wie die Holzkästen und Fertigteile auf den Stahlbetonrippen aufgelegt werden. Auf der linken Seite des Details befindet sich ein Betonfertigteile als Transitbelag, der mittels eines Auflegebands auf den Trägerrostrippen aufliegt. Auf der rechten Seite ist ein Holzkasten als Füllkörper in die Tragebene integriert. Der Holzkasten besteht aus Paneelen und enthält einen offenen und flexiblen Belag, der geöffnet werden kann. Die Oberflächenbeschaffenheit der einzelnen Felder spielt dabei eine wichtige Rolle. Jedes Feld soll eine spezifische Oberfläche, Materialität, Textur und Deckenaufbau aufweisen. Diese werden in den nächsten Kapiteln anhand verschiedener Szenarien vorgestellt, um zu zeigen, wie sich die Oberflächenbeschaffenheit mit dem Programm variieren kann.

Es ist wichtig, dass das Gewicht der einzelnen Platten nicht mehr als 15 kg beträgt, damit die Menschen den Belag problemlos öffnen können. Der Belag in diesem Konzept verfügt immer über einen Untergrund und Trittschallmatte. Als Beispiel für einen Korkfußbodenbelag eignet sich ein Unterboden aus Holzfasernplatten und Gipselementen. Der Korkbelag kann direkt mit dem Holz verbunden werden, indem ein spezieller Dispersionsklebstoff verwendet wird, um eine feste Verklebung zu gewährleisten.

Die Oberkante des Fußbodenbelags ist um 2 cm erhöht, um eine barrierefreie Zonierung zu ermöglichen und den Wechsel des Belags in der teppichartigen Struktur erkennbar zu machen.

Pavillon  
Dachkonstruktion



Mehrzweckraum

## III.II KONZEPTERGEBNIS

### Schritt VI:

Als letzter Punkt in der Konzeptausformulierung kann die Trägerrostkonstruktion und die verschiedenen Füllkörper durch einen Mehrzweckraum und ein pavillonartiges Trägerrostdach ergänzt werden.

Der Mehrzweckraum besteht aus leicht aufstellbaren Holzsandwichpaneelen, die je nach Bedarf und Funktion in einem Feld der Trägerrostkonstruktion eingefügt werden können, ähnlich wie die Holzkästen.

Die pavillonartige Dachkonstruktion besteht aus einem Trägerrost, der je nach Funktion und Bedarf in die Gesamtstruktur integriert werden kann. Das Dach wird auf filigranen Stahlstützen gelenkig aufgelegt und kann auch direkt mit dem Mehrzweckraum verbunden werden, der dann als Aussteifung des Daches fungiert und zusätzliche Stabilität bietet. Dabei dient das Dach als durchlässiges Element, um eine Trennung in der Gesamtstruktur zu vermeiden und gleichzeitig einen gewissen Schutz für die Menschen zu bieten, indem es eine Art persönlichen Rückzugsort schafft.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

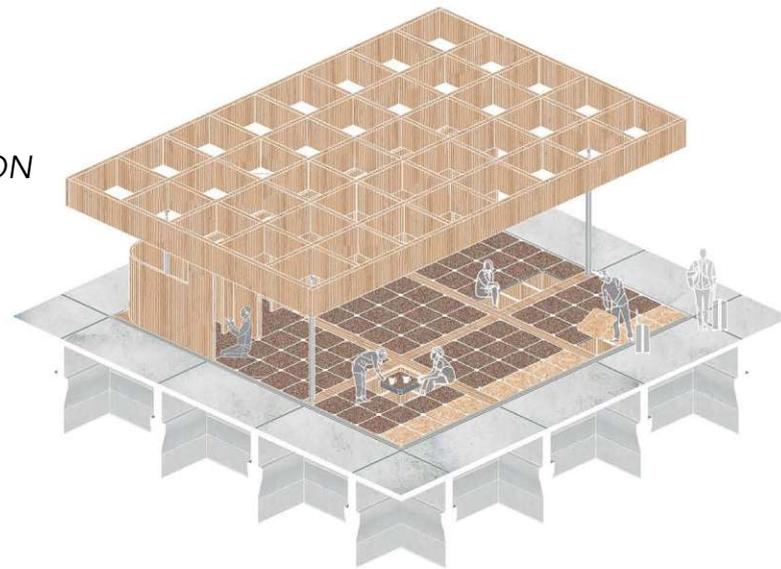
# IV

## SZENARIO

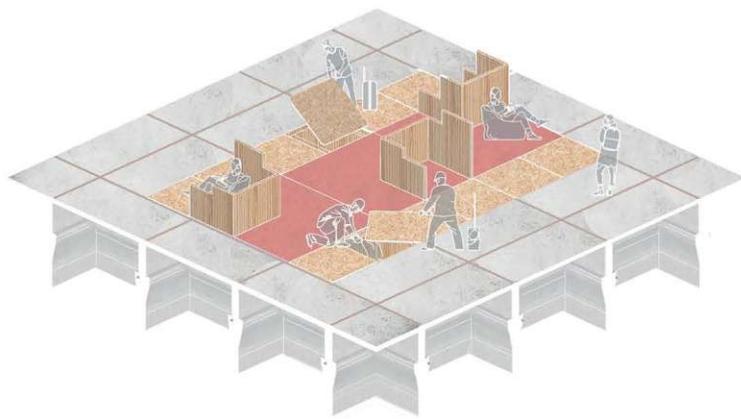
AUSTAUSCH



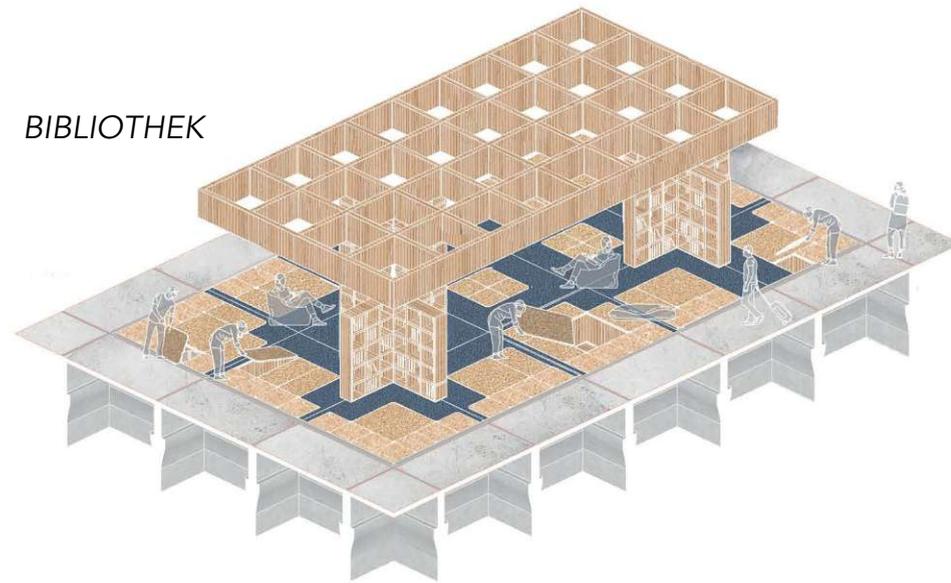
RELIGION



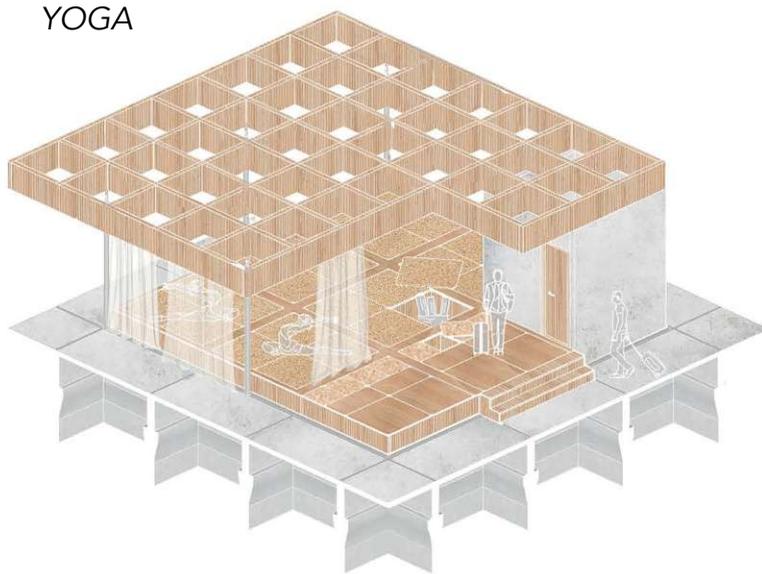
AUFENTHALT



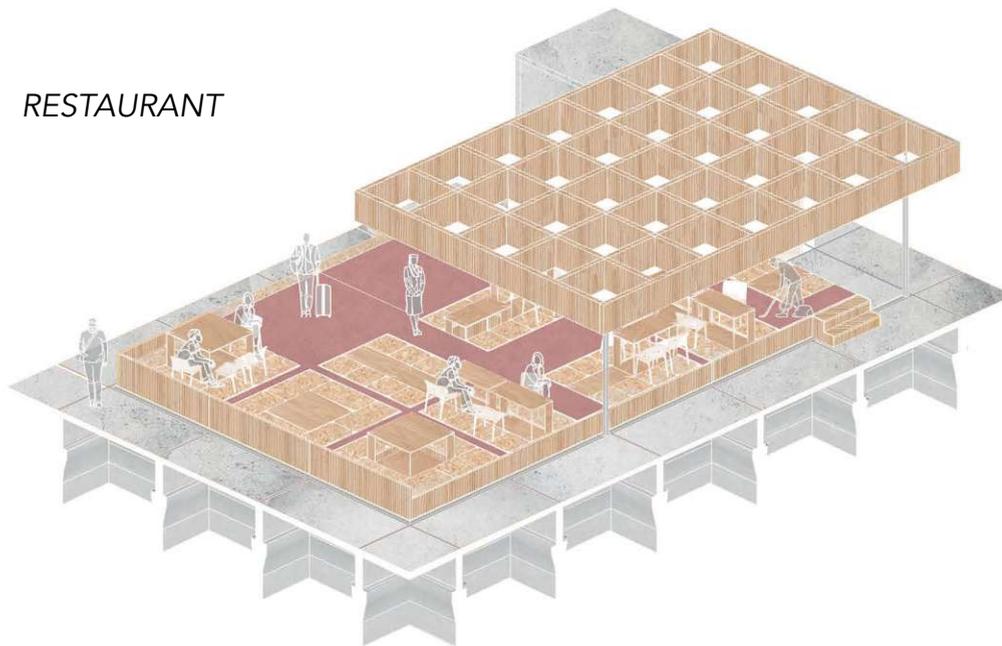
BIBLIOTHEK



YOGA



RESTAURANT



In diesem Kapitel werde ich verschiedene Szenarien vorstellen, die das Verhalten der Menschen im Konzept und die Transformation von Nicht-Orten zu Orten verdeutlichen. Dabei wurden sechs Szenarien ausgewählt, die verschiedene Aktivitäten und Tätigkeiten repräsentieren, sei es im kulturellen, sportlichen, bildenden oder kommunikativen Bereich.

Pavillion Dachkonstruktion  
auf Stahlstützen aufgelegt  
Trägerrost aus Buche, Furnierschichtholz

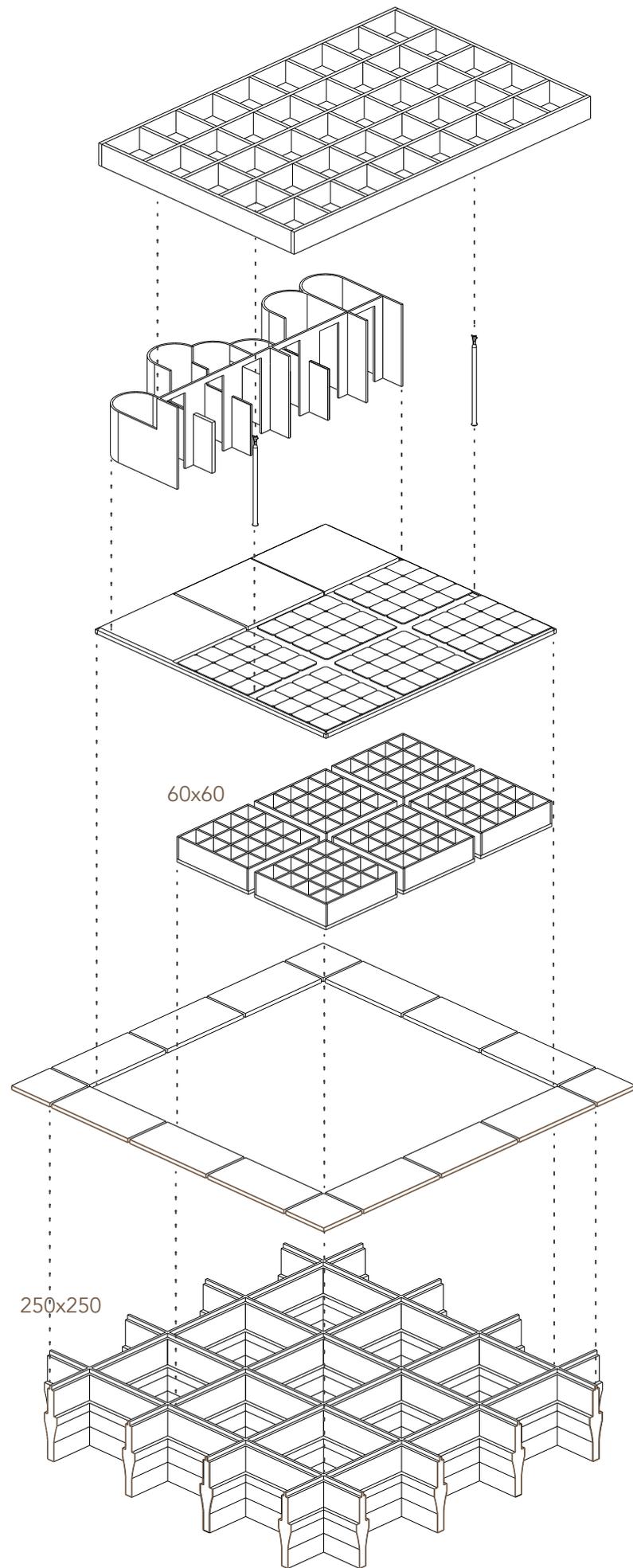
Trennwände für Privatheit  
Holzpaneele

Flexibler Belag  
60x60cm Platten, öffenbar  
Belag: OSB Platten und EPDM Granulat

Holzkasten als Füllkörper in der Tragebene  
Holzpaneele aus Buche, Furnierschichtholz  
abmontierbar

Transitbelag  
Betonfertigteile/oder BSP Fertigteile  
abmontierbar

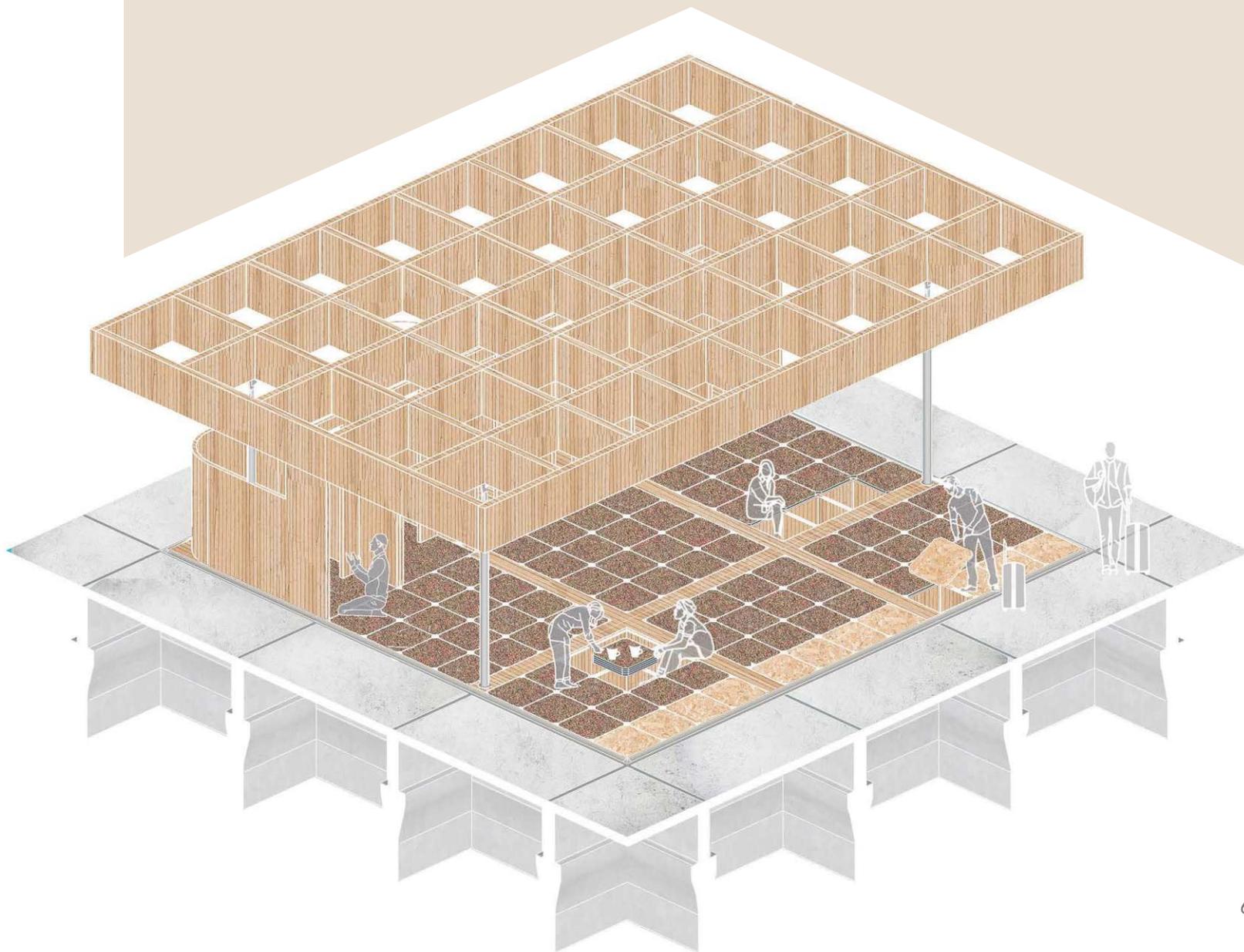
Stahlbeton Trägerrost  
vor Ort betoniert  
tragendes Bauteil

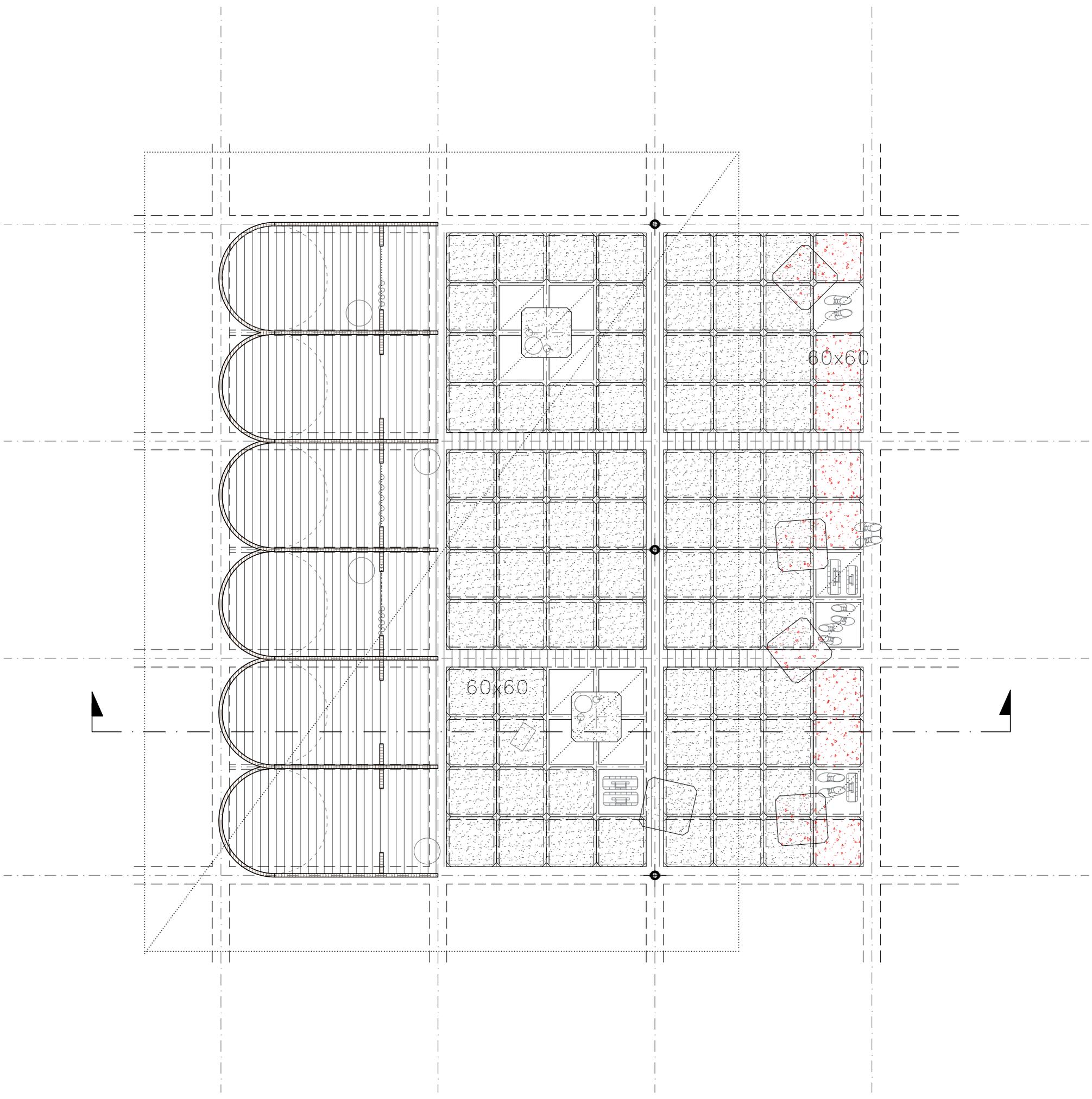


## IV.I PROTOTYP RELIGION

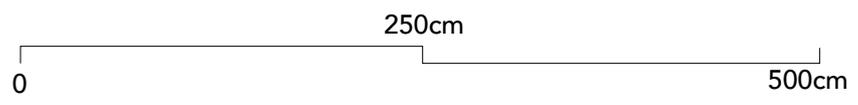
Es handelt sich hier um den Prototyp einer kulturellen Aktivität, der Raum für verschiedene religiöse Tätigkeiten bietet. Egal, ob es sich um offene Versammlungen und gemeinsames Gebet handelt oder um getrennte Bereiche für individuelle Andachten, für diejenigen, die eine unabhängige Religionspraxis bevorzugen.

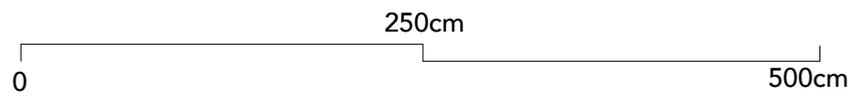
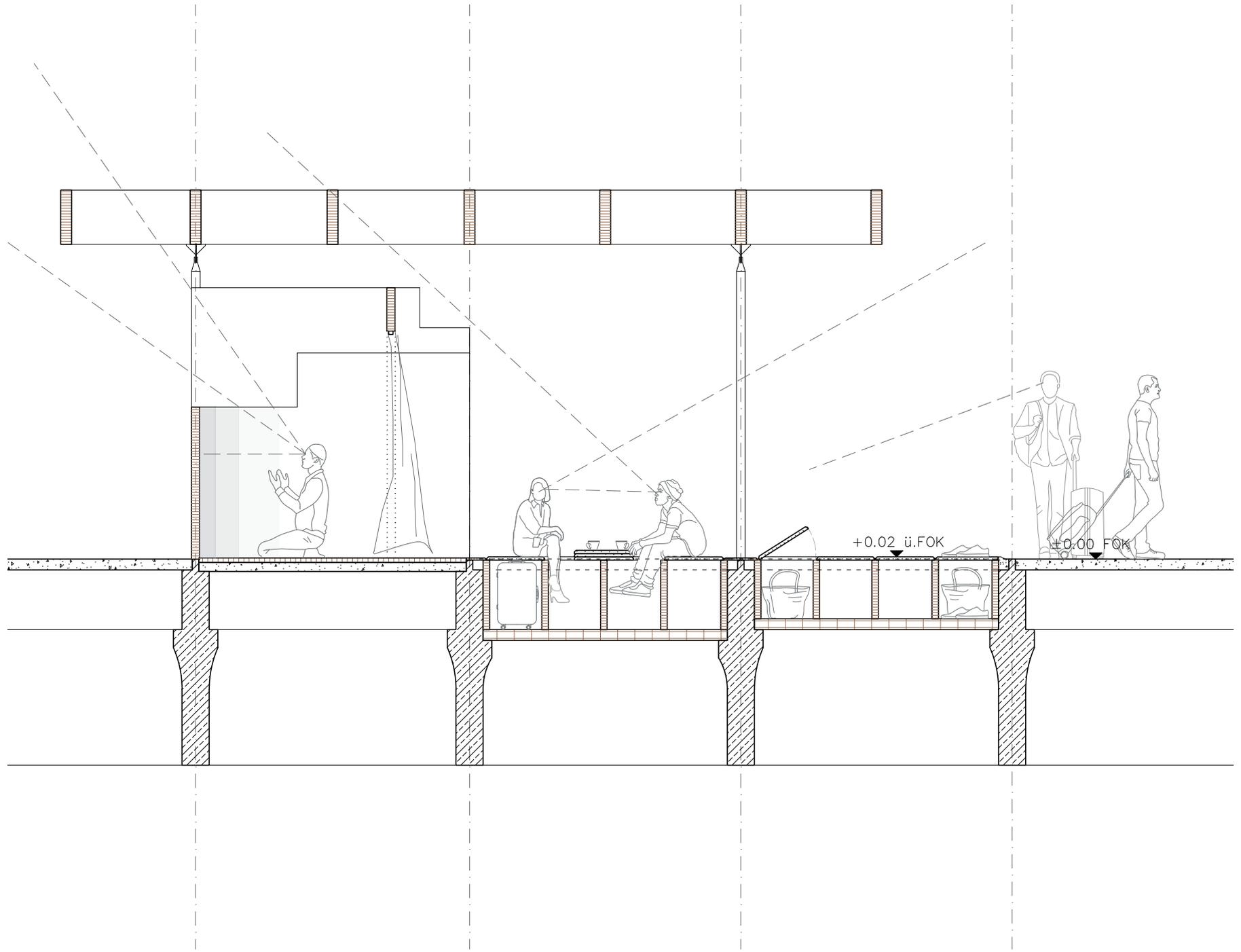
Beim Betreten des Raumes über den OSB-Belag können Besucher ihre Schuhe ausziehen und ihr Gepäck ablegen, um den sauberen Raum zu betreten. In diesem sauberen Raum erwartet die Menschen ein EPDM-Granulatbelag, der nur barfuß betreten werden sollte.



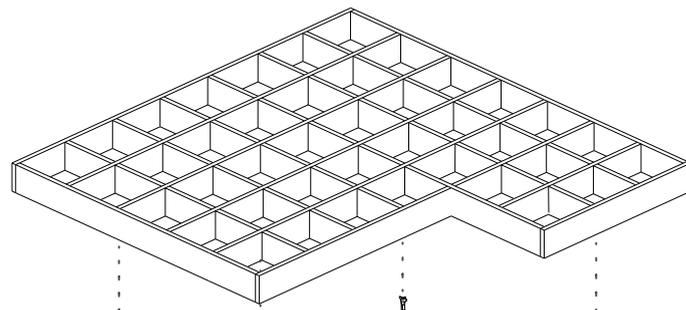


M= 1:50

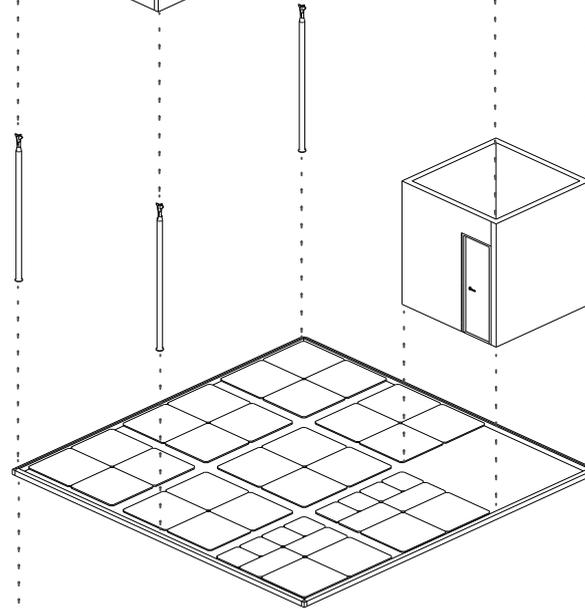




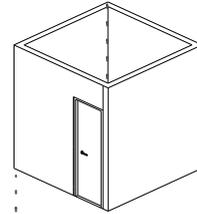
Pavillon Dachkonstruktion  
auf Stahlstützen aufgelegt  
Trägerrost aus Buche, Furnierschichtholz



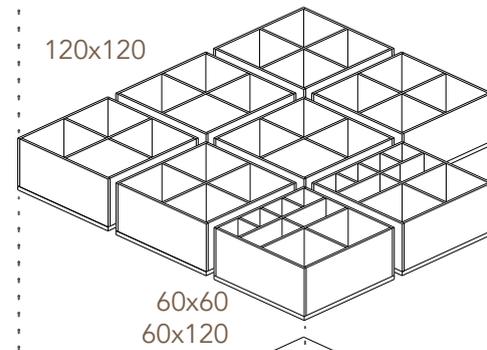
Flexibler Belag  
60x60/60x120/120x120cm Platten, öffnbar



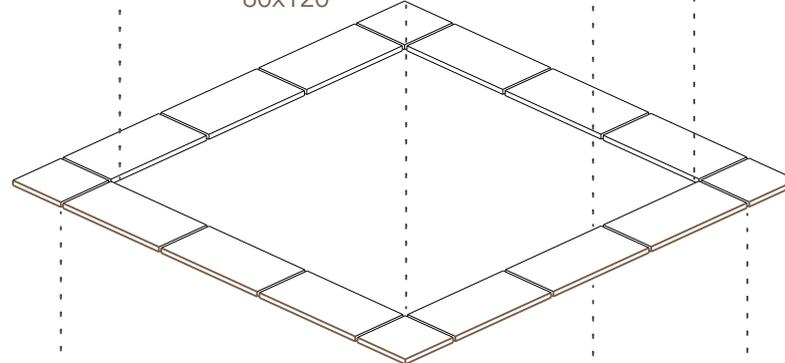
Umkleide aus Holzsandwichpaneelen



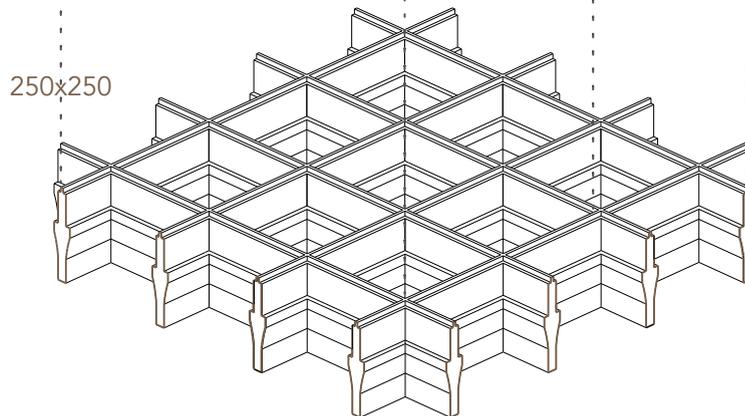
Holzkasten als Füllkörper in der Tragebene  
Holzpaneele aus Buche, Furnierschichtholz  
abmontierbar



Transitbelag  
Betonfertigteile/oder BSP Fertigteile  
abmontierbar



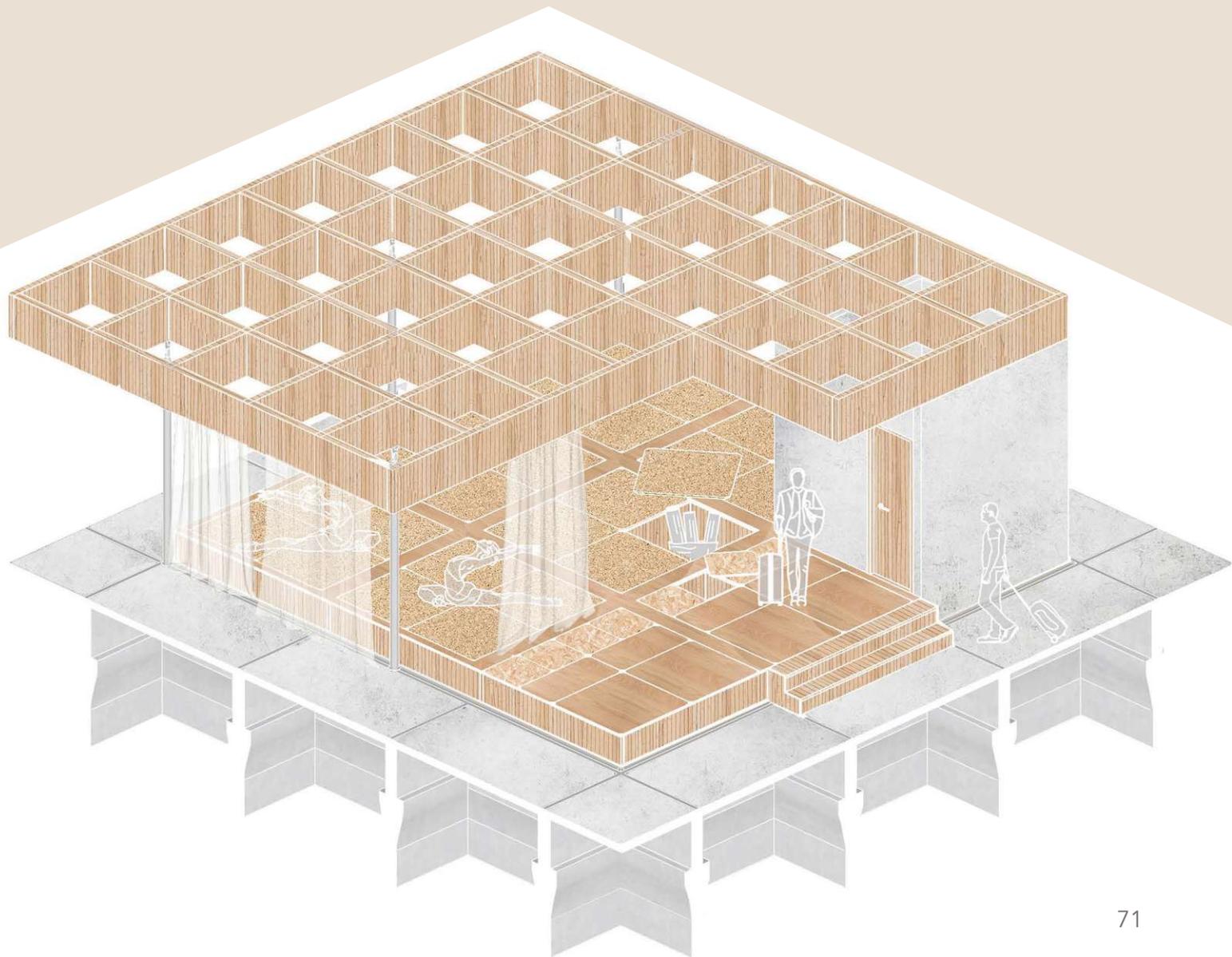
Stahlbeton Trägerrost  
vor Ort betoniert  
tragendes Bauteil



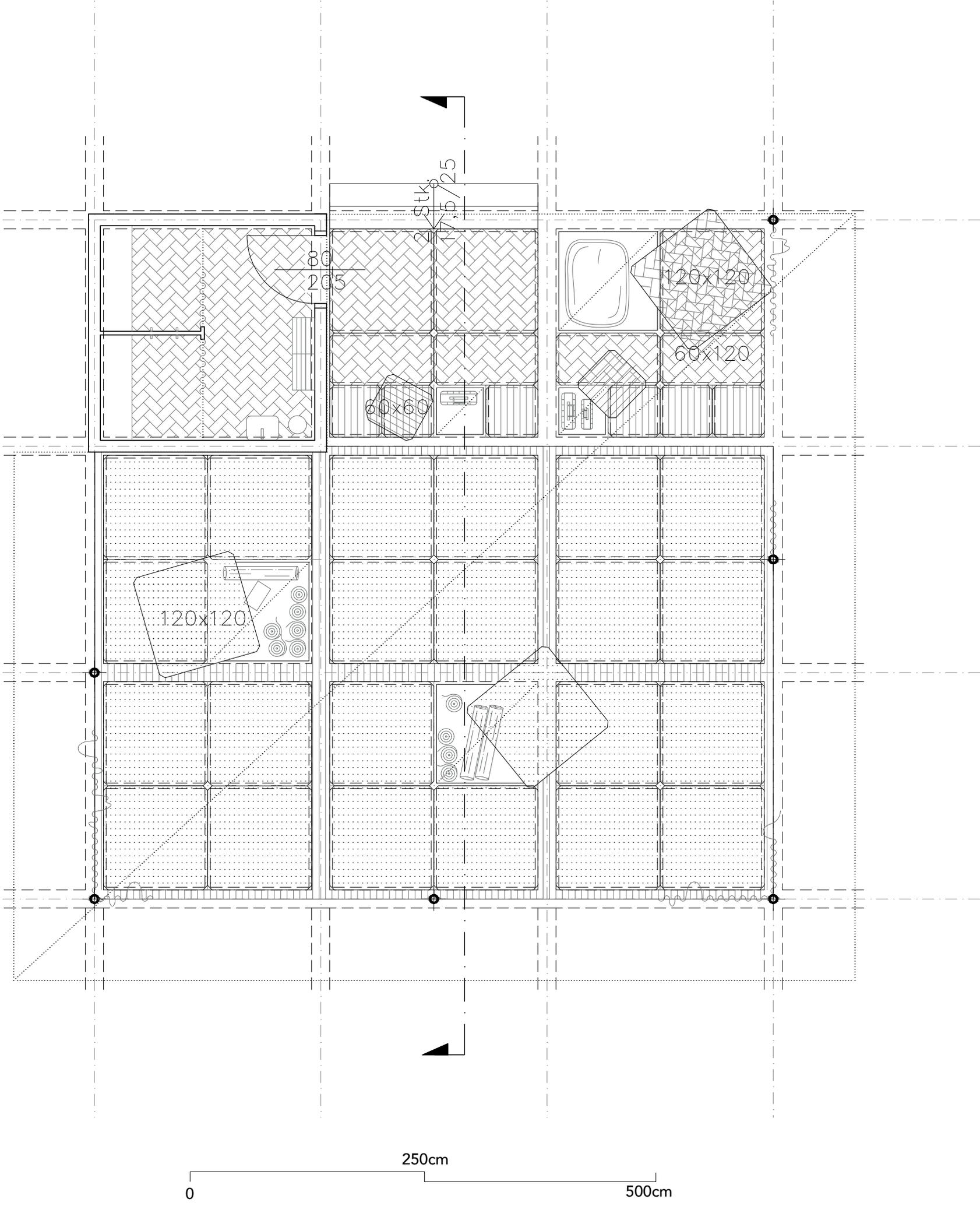
## IV.II PROTOTYP YOGA

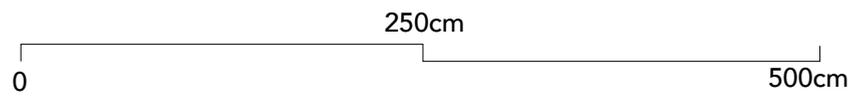
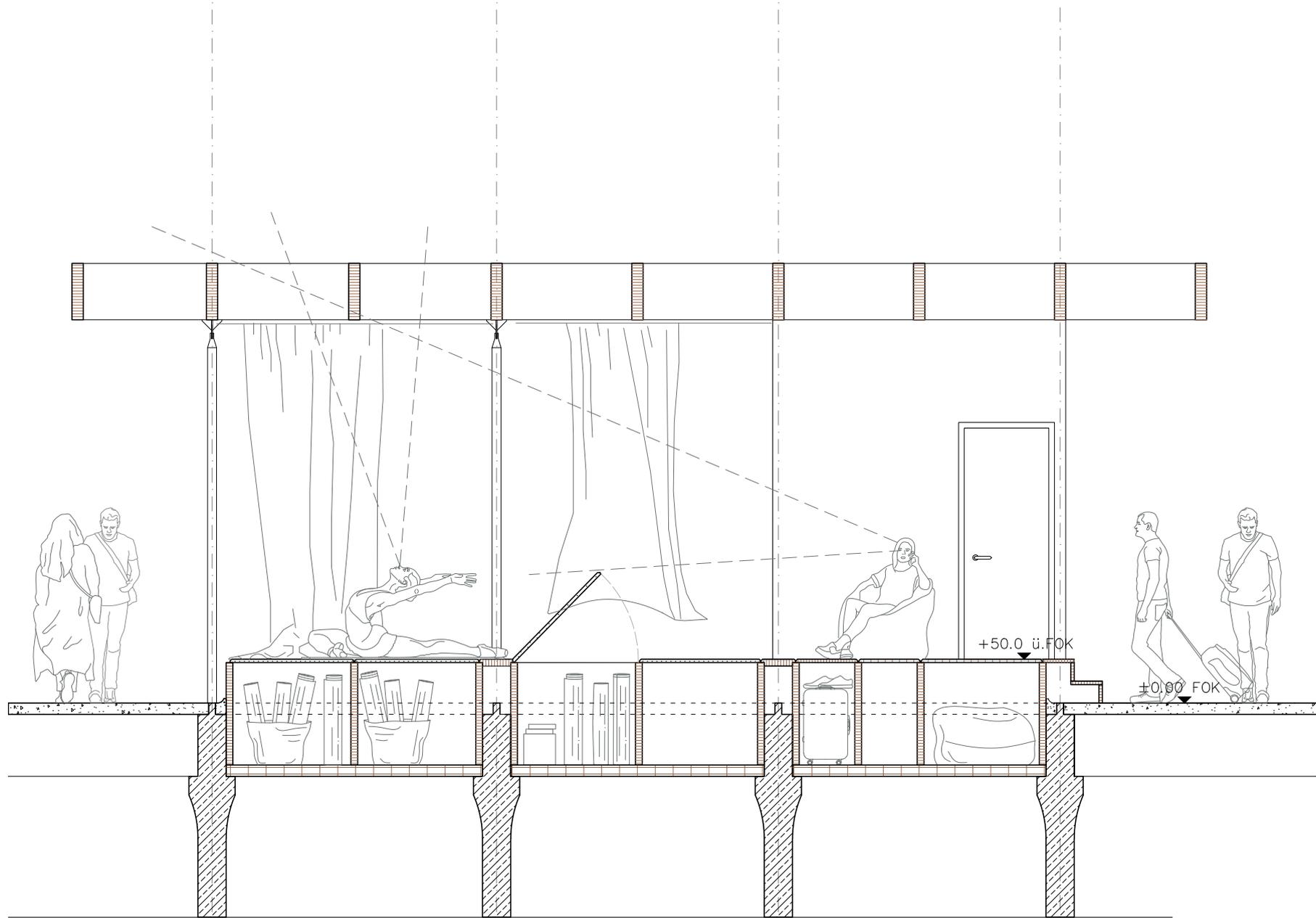
Hierbei handelt es sich um den Prototyp für Yoga. Er bietet Platz für Yogaübungen. Der Prototyp ist als erhöhte Plattform konzipiert, die 50 cm über der Höhe der Transitoberfläche liegt. Durch diese Erhöhung entsteht eine gewisse Trennung und es entsteht ein steriler Raum für Yoga. Der Yoga-Raum ist mit einem Belag aus Korkplatten ausgestattet, der geöffnet werden kann, um die Yogamatten aus den Holzkästen zu entnehmen.

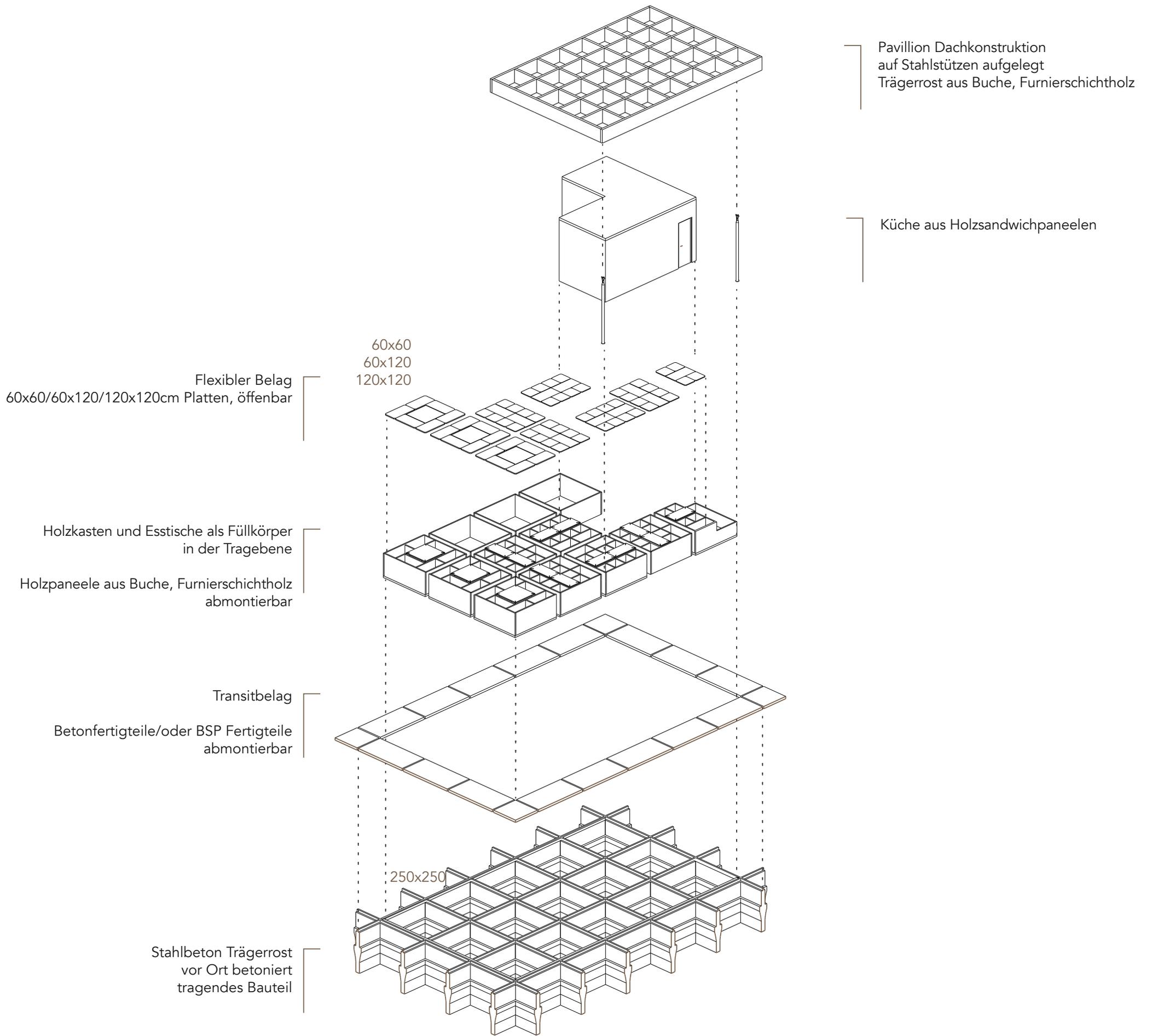
In der Vorhalle können Besucher ihre Schuhe ausziehen und ihr Gepäck ablegen. Außerdem können Sitzsäcke herausgenommen werden, um nach dem Yoga eine Pause einzulegen. Der Yoga-Prototyp ist mit einer Umkleidekabine ausgestattet, und durch Vorhänge kann der Bereich vom Terminal abgetrennt werden.



M= 1:50



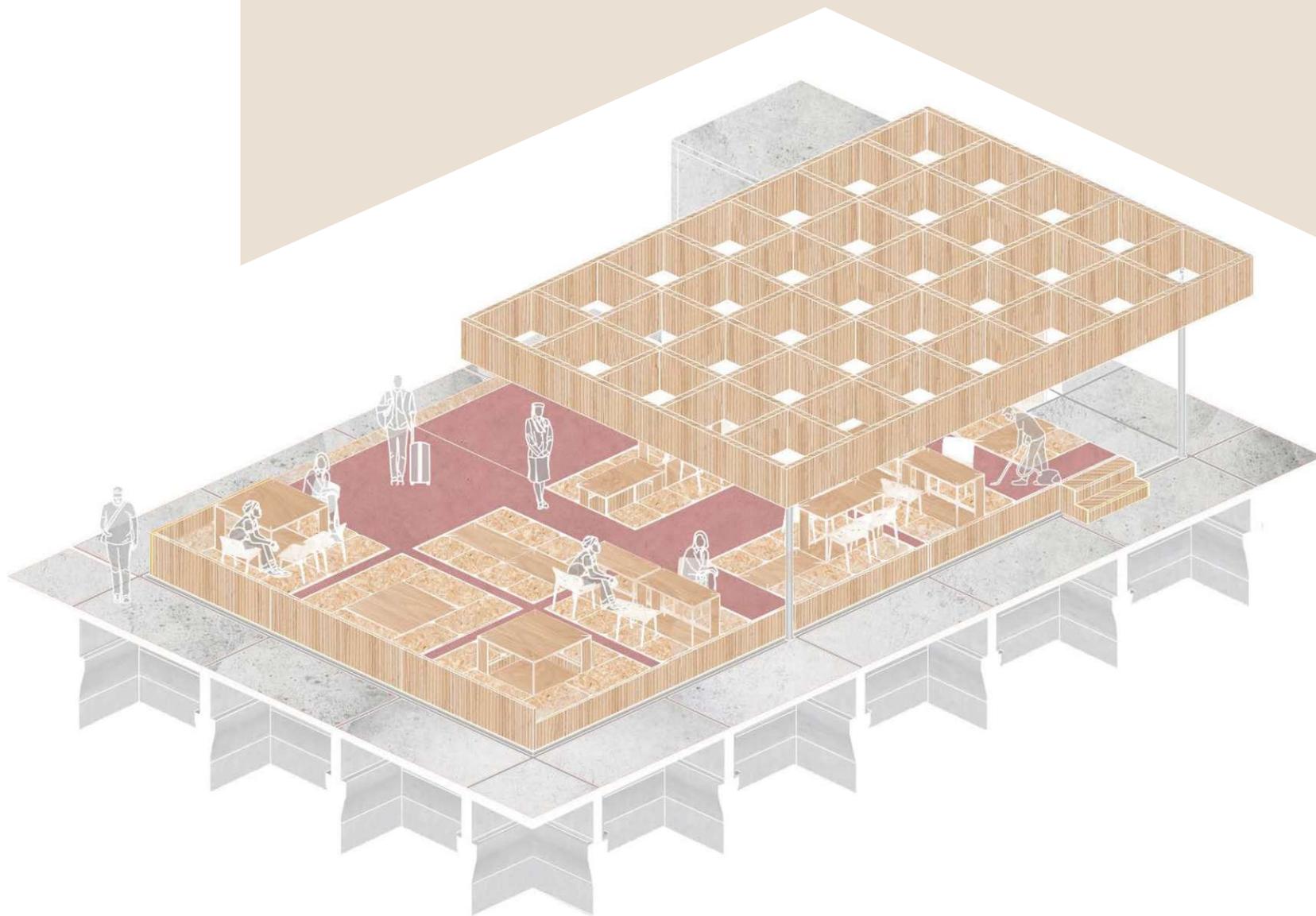


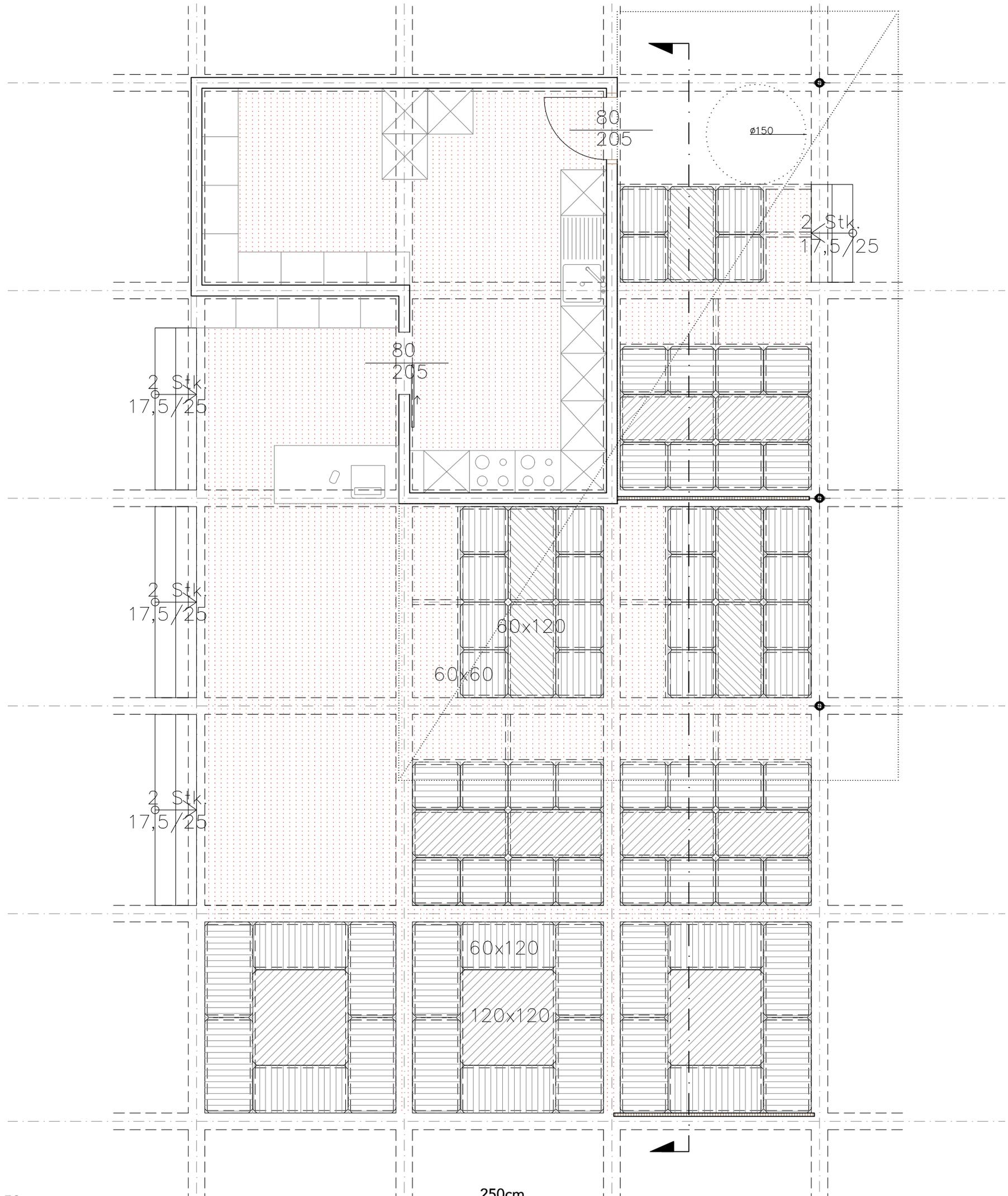


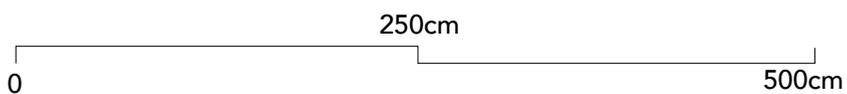
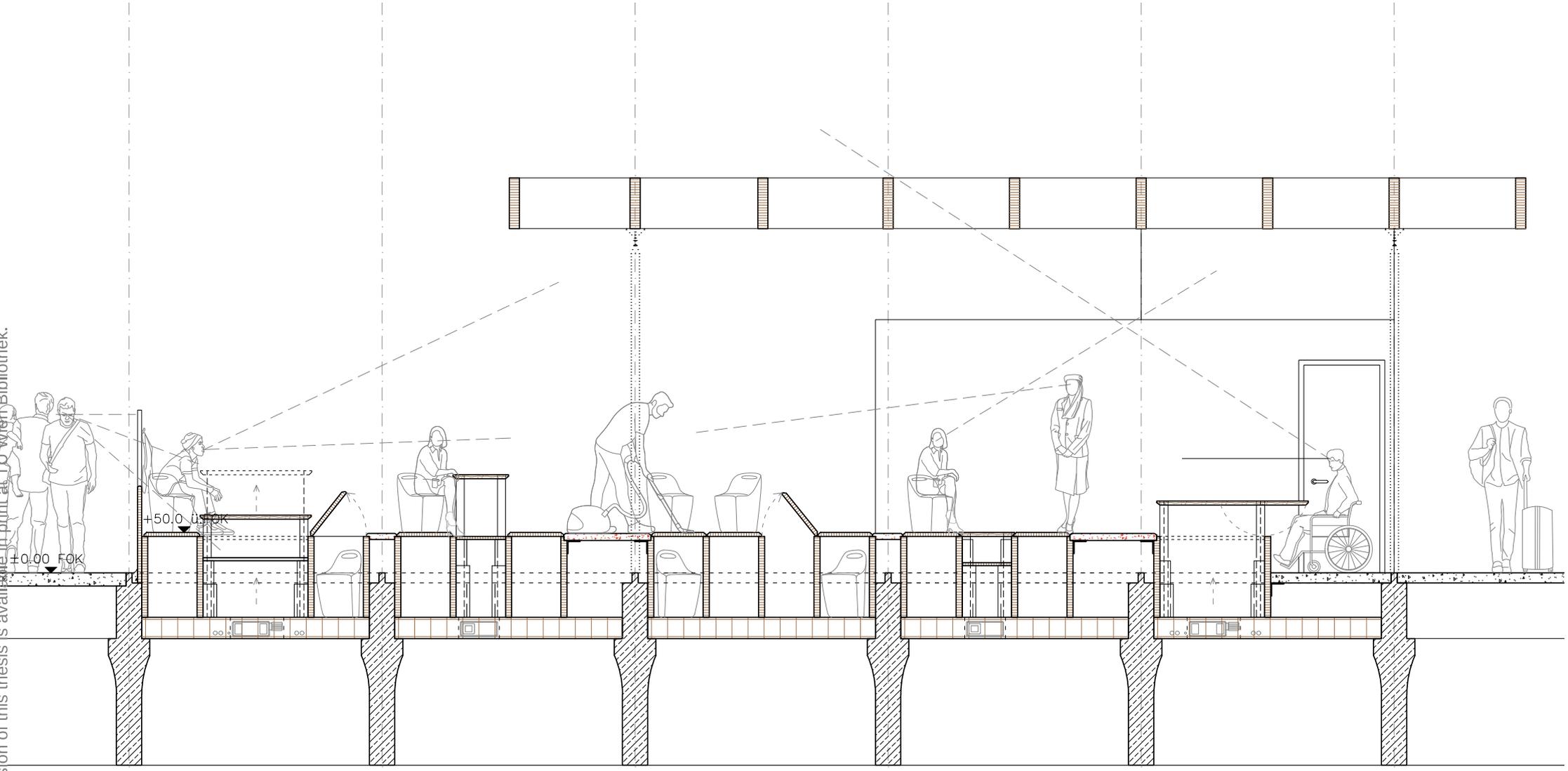
### IV.III PROTOTYP RESTAURANT

Hierbei handelt es sich um den Prototyp für ein Restaurant. Eine besondere Eigenschaft besteht darin, dass in der Tragebene des Holzkastens die Esstische integriert sind, die mithilfe eines Push-Druck-Systems nach oben fahren können. Dies dient als Hebeelement und basiert auf dem Hydrauliksystem, bei dem Druckluft in geschlossenen Systemen eingesetzt wird.

Der Prototyp ist als erhöhte Plattform konzipiert, die 50 cm über der Höhe der Transitoberfläche liegt. Diese Erhöhung schafft eine gewisse Trennung und bietet mehr Platz für Esstische sowie für das Abstellen von Stühlen. Der Restaurant-Prototyp ist mit einer Küche ausgestattet.







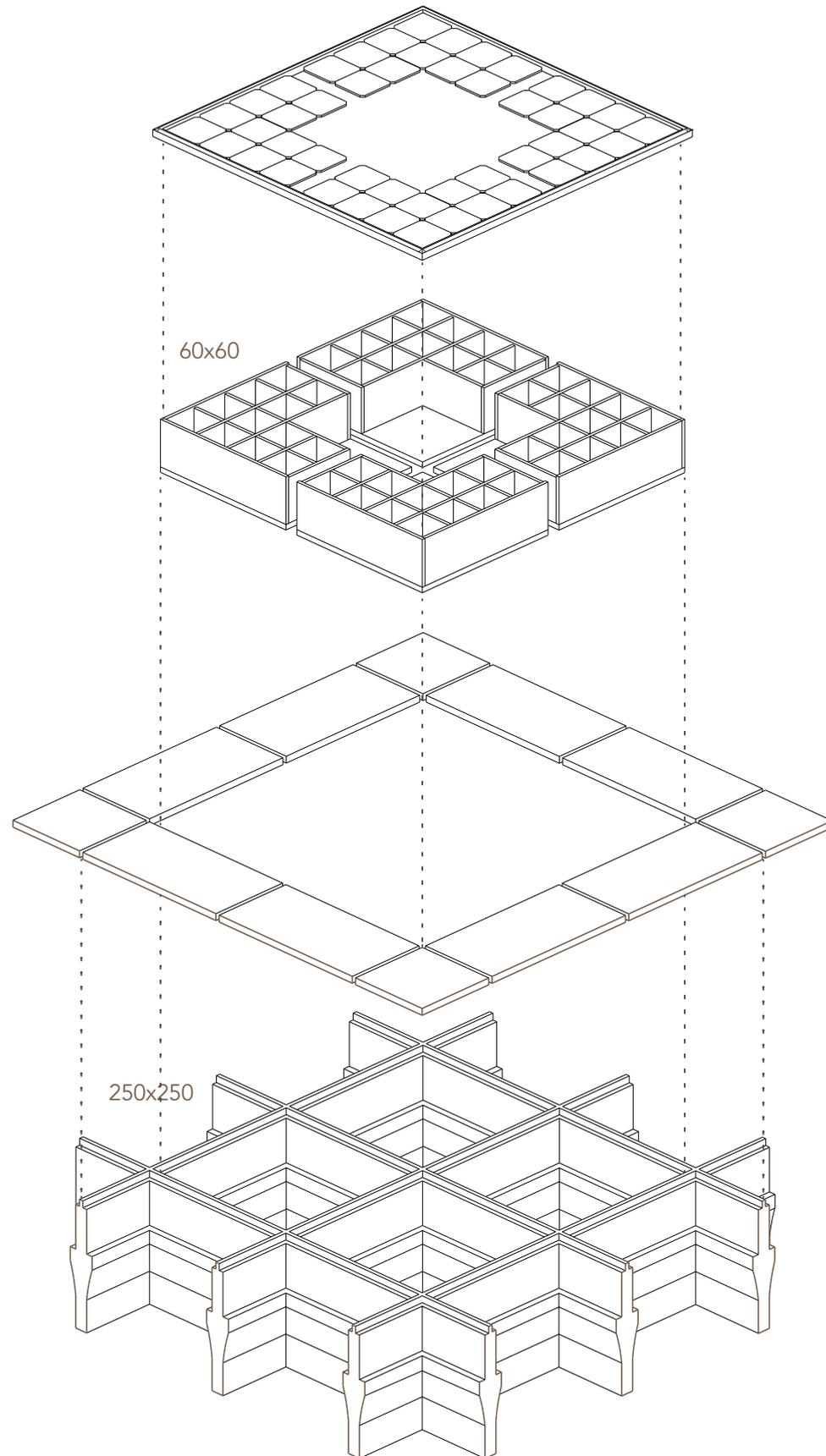
M= 1:50

Flexibler Belag  
60x60cm Platten, öffenbar

Holzkasten als Füllkörper in der Tragebene  
Holzpaneele aus Buche, Furnierschichtholz,  
abmontierbar

Transitbelag  
Betonfertigteile/oder BSP Fertigteile  
abmontierbar

Stahlbeton Trägerrost  
vor Ort betoniert  
tragendes Bauteil

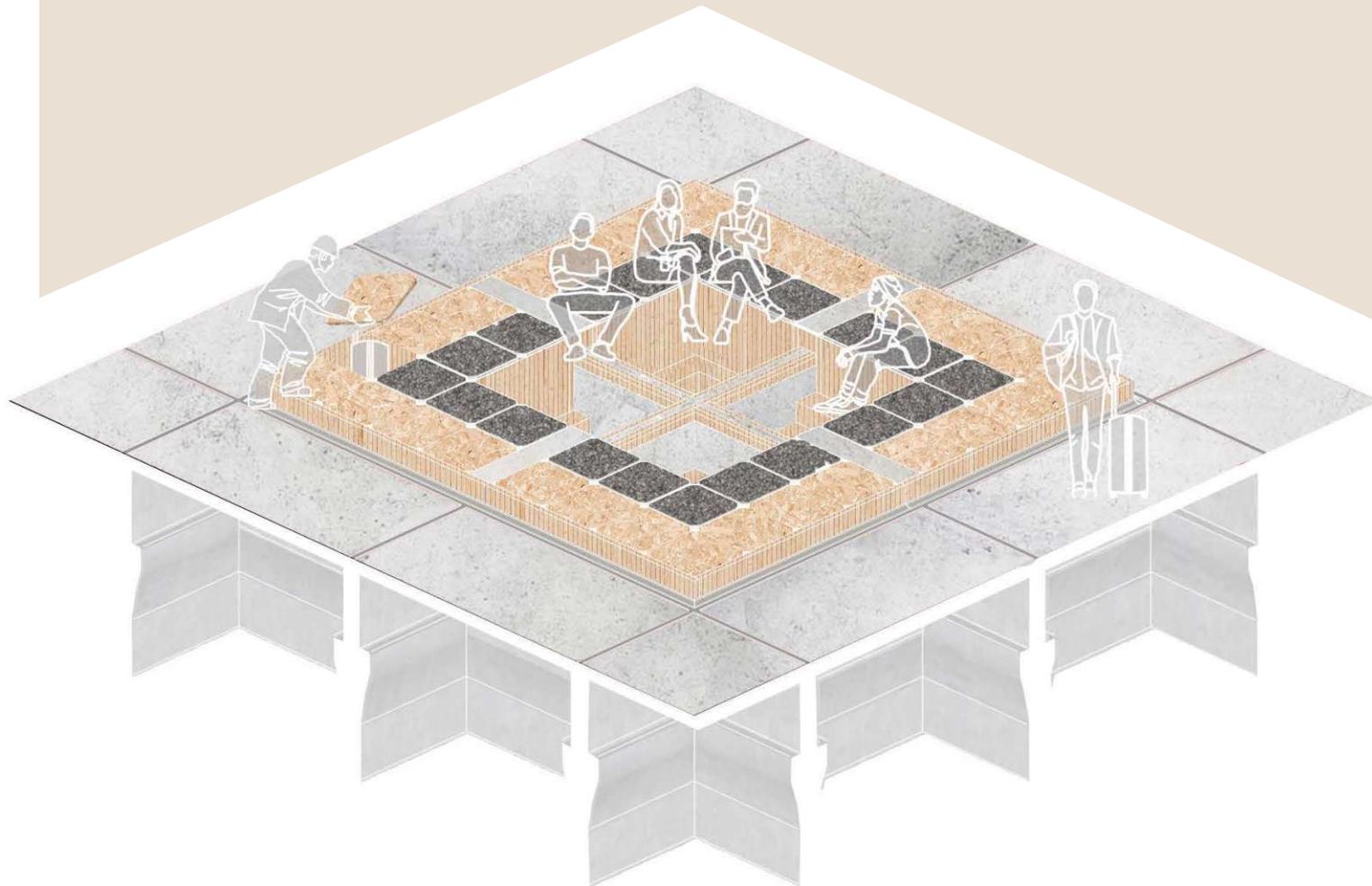


## IV.IV PROTOTYP AUSTAUSCH

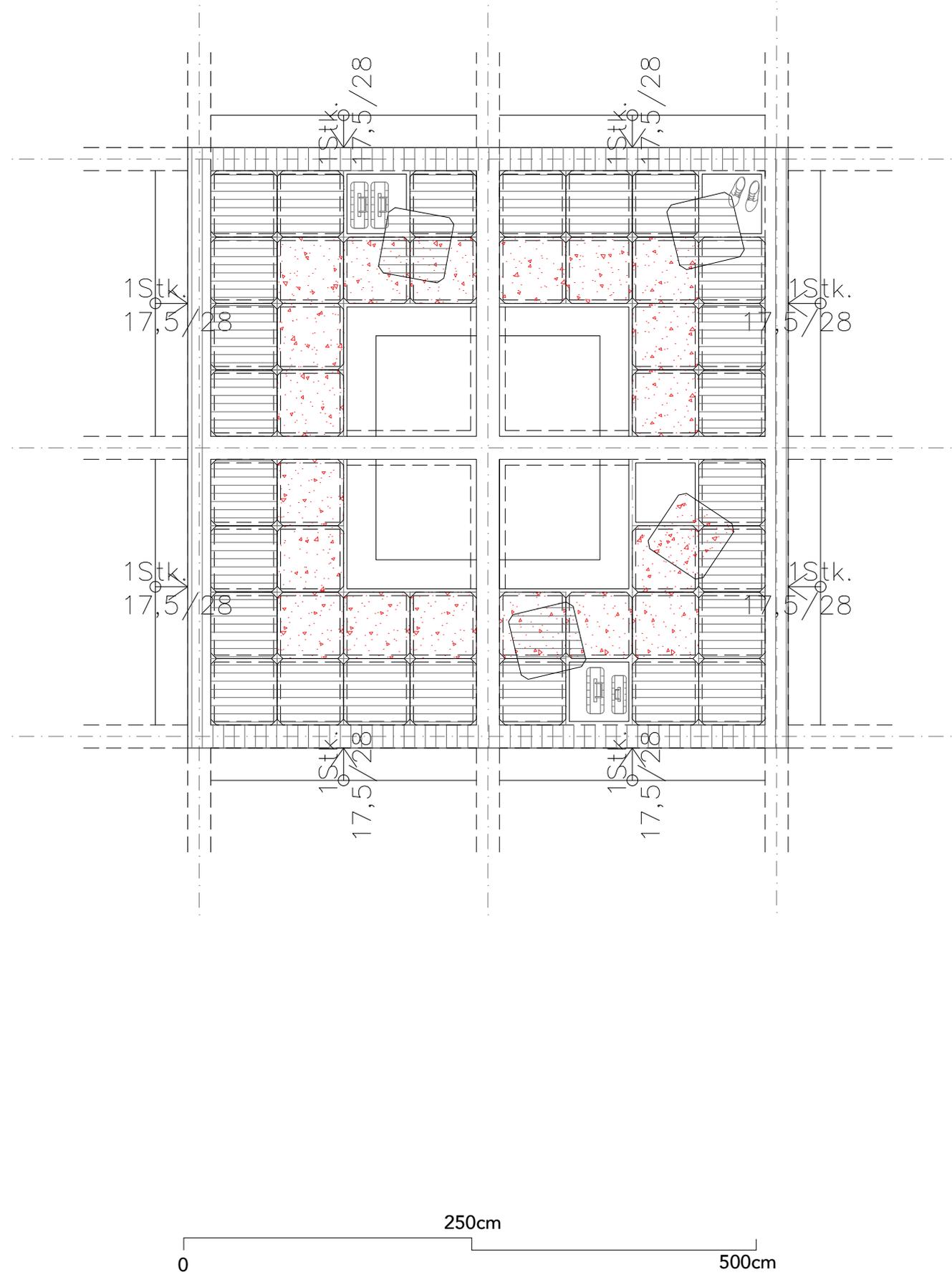
Hierbei handelt es sich um den Prototyp für einen Austauschplatz. Der Prototyp ist als erhöhte Plattform konzipiert, die 18 cm über der Höhe der Transitoberfläche liegt. Diese Erhöhung dient dazu, eine gewisse Trennung zu schaffen.

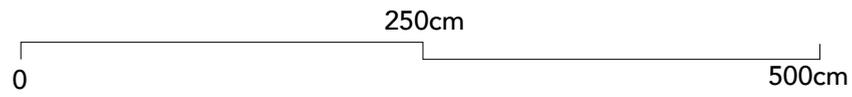
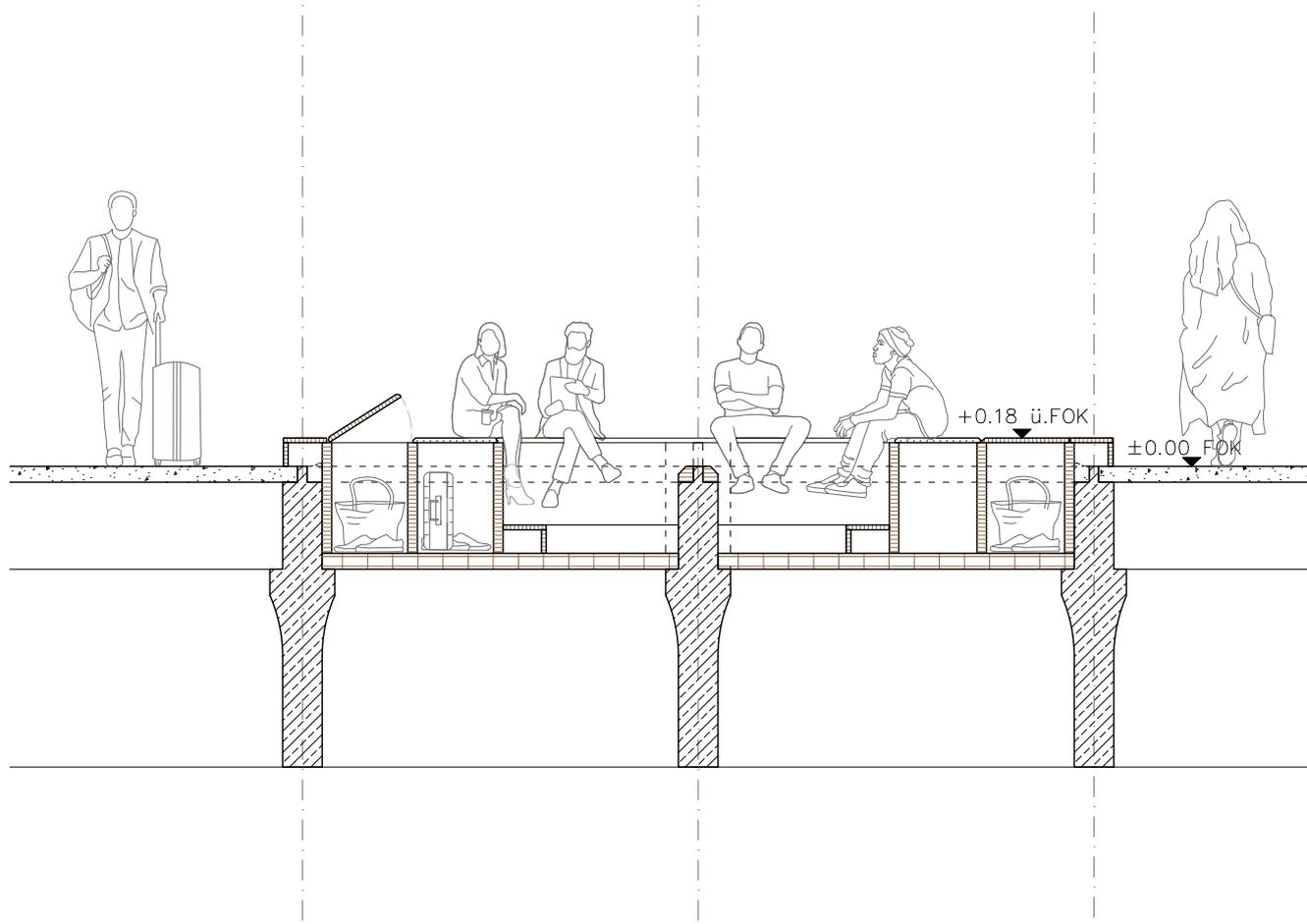
Hierbei markieren OSB-Platten erneut die Holzkästen für die Ablagerung von Gepäck und Schuhen. In den Austauschbereichen kann man barfuß beliebig einen Sitzplatz einnehmen. Die Sitzplätze sind mit einem weichen Kautschukbelag versehen, der für zusätzlichen Komfort sorgt.

Der Prototyp bietet Platz für Austausch und schafft einen positiven Kommunikationsraum für menschliche Interaktionen. Hier können öffentliche Diskussionen stattfinden und ein Raum für den Austausch von Ideen geschaffen werden.



M= 1:50





Pavillion Dachkonstruktion  
auf Stahlstützen aufgelegt  
Trägerrost aus Buche, Furnierschichtholz

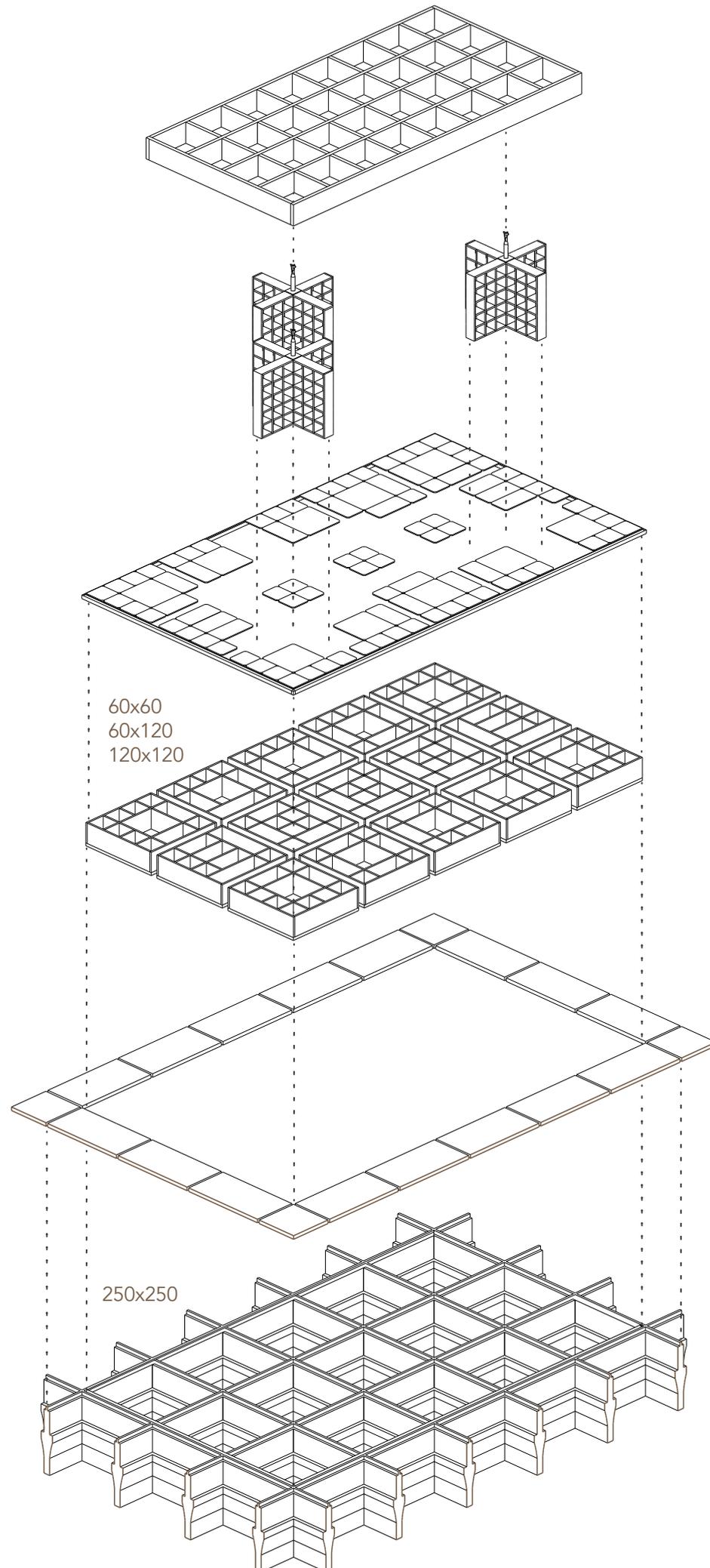
Buchregale  
Holzpaneele

Flexibler Belag  
60x60/60x120/120x120cm Platten, öffnenbar

Holzkasten als Füllkörper in der Tragebene  
Holzpaneele aus Buche, Furnierschichtholz,  
abmontierbar

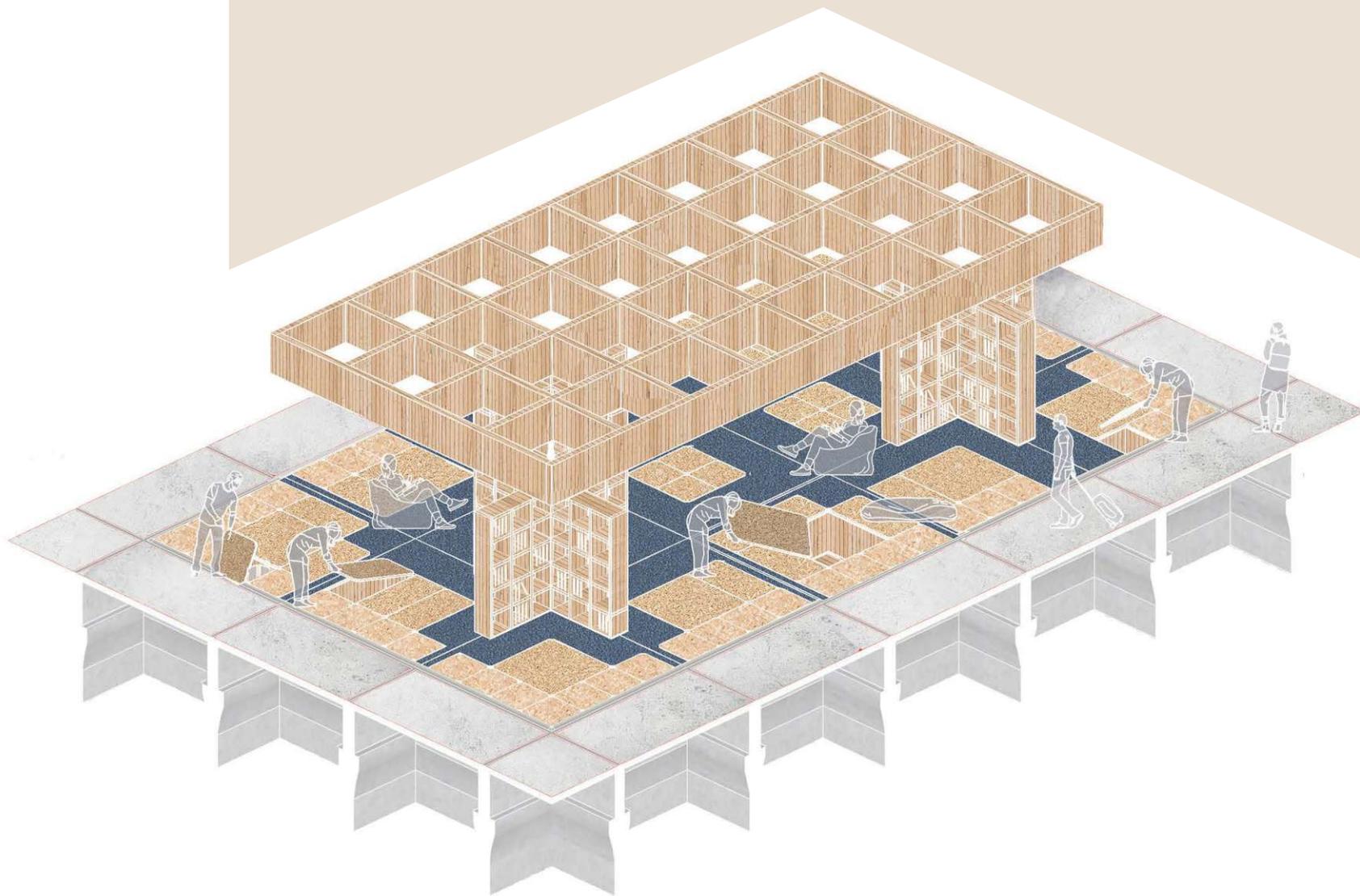
Transitbelag  
Betonfertigteile/oder BSP Fertigteile  
abmontierbar

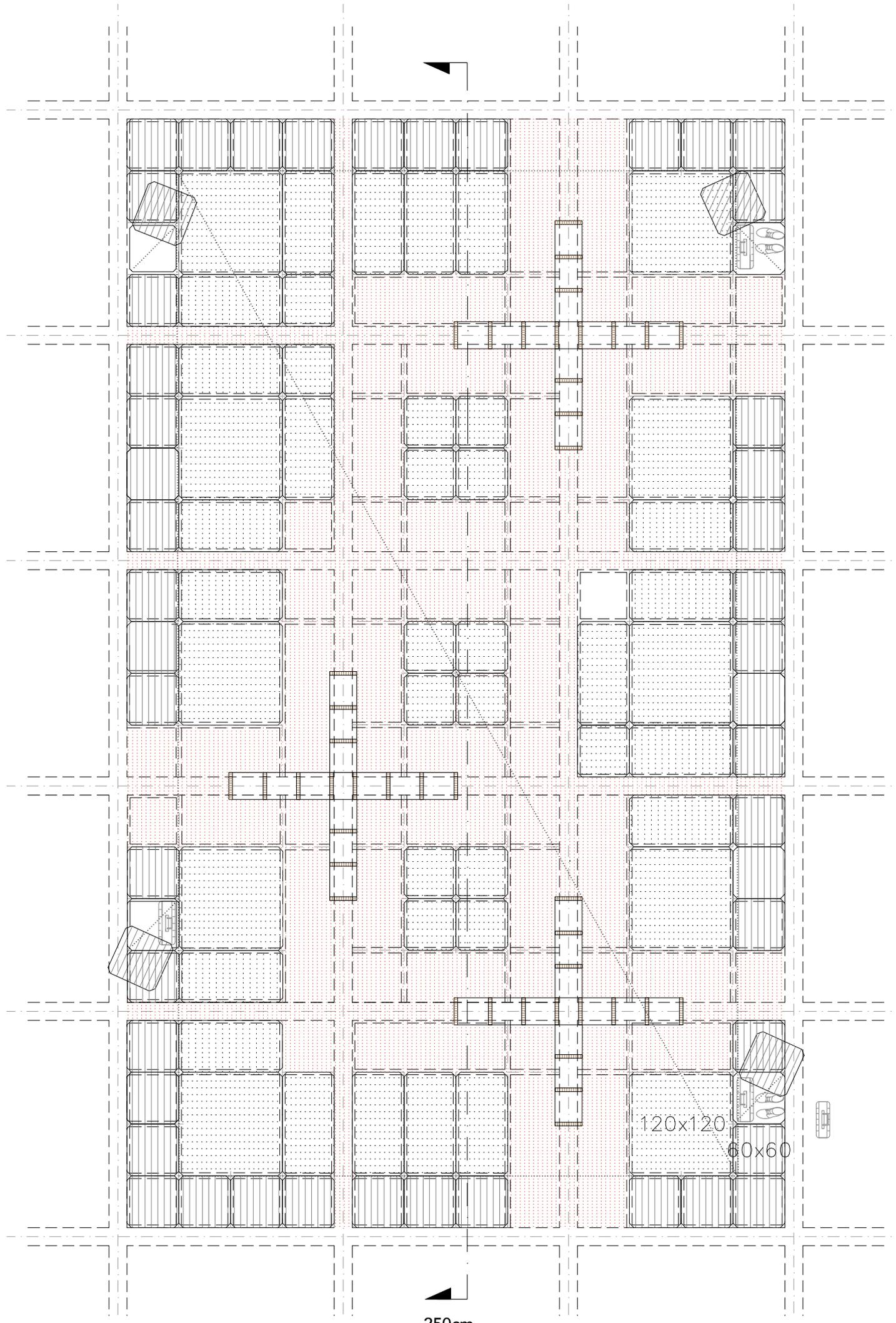
Stahlbeton Trägerrost  
vor Ort betoniert  
tragendes Bauteil



## IV.V PROTOTYP BIBLIOTHEK

Hierbei handelt es sich um den Prototyp einer Bibliothek, der Platz für Bildung und Lehre bietet. Hierbei markieren OSB-Platten erneut die Holzkästen für die Ablagerung von Gepäck und Schuhen. In der nächsten Zone befinden sich Sperrholzplatten als Belag, in denen die Sitzsäcke in den Holzkästen gelagert sind.





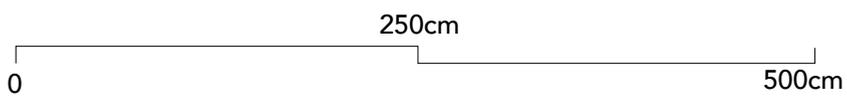
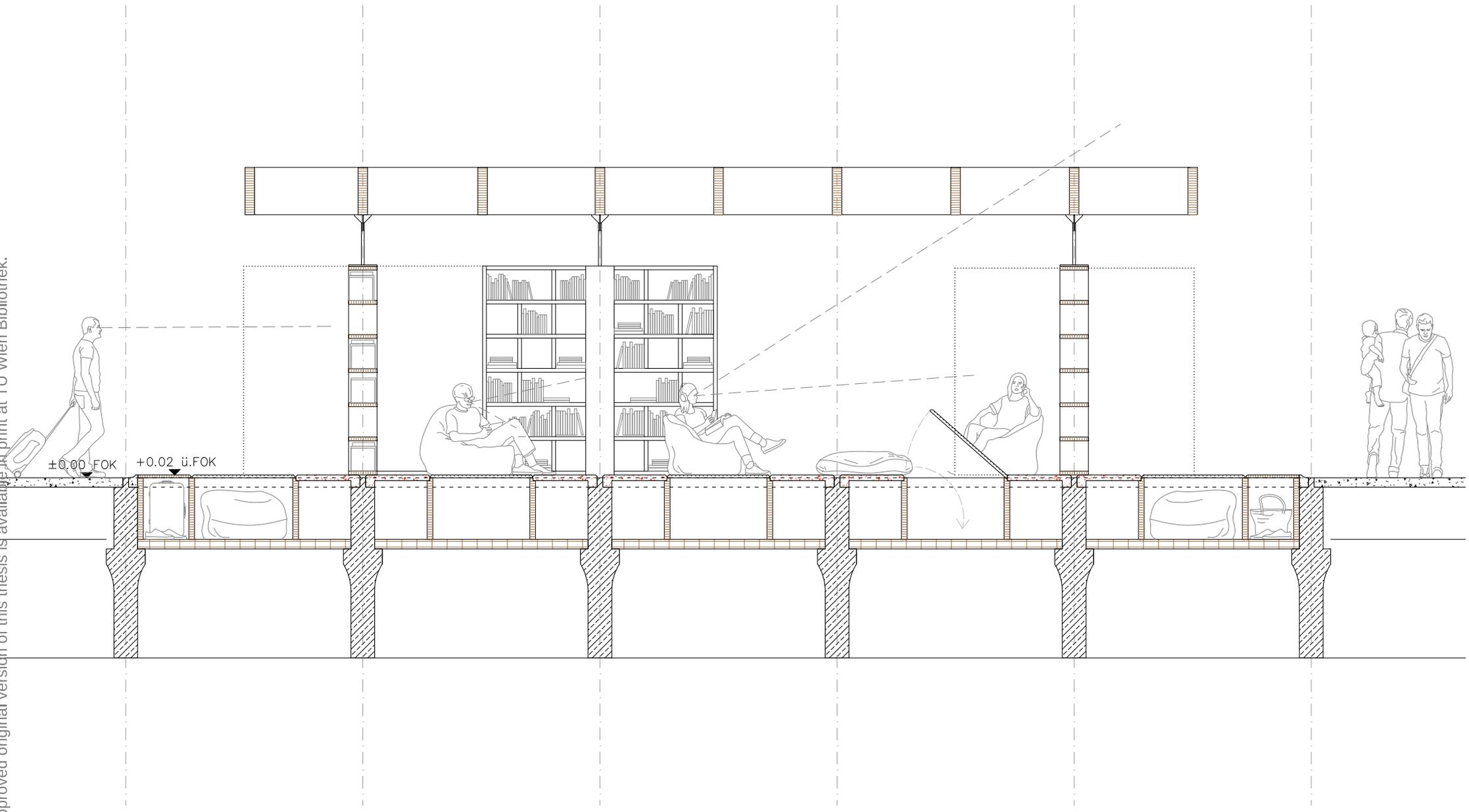
M= 1:50

0

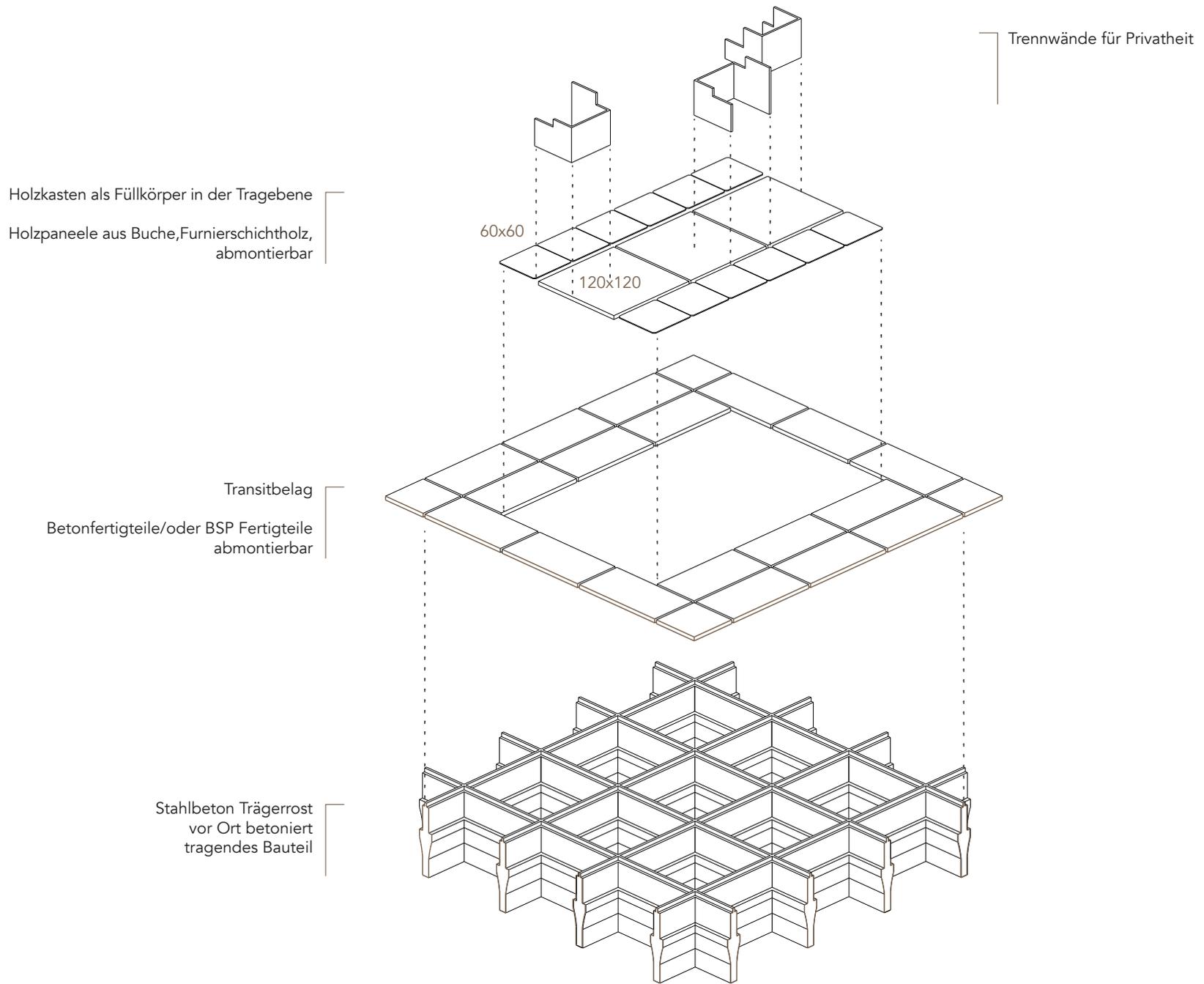
250cm

500cm

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

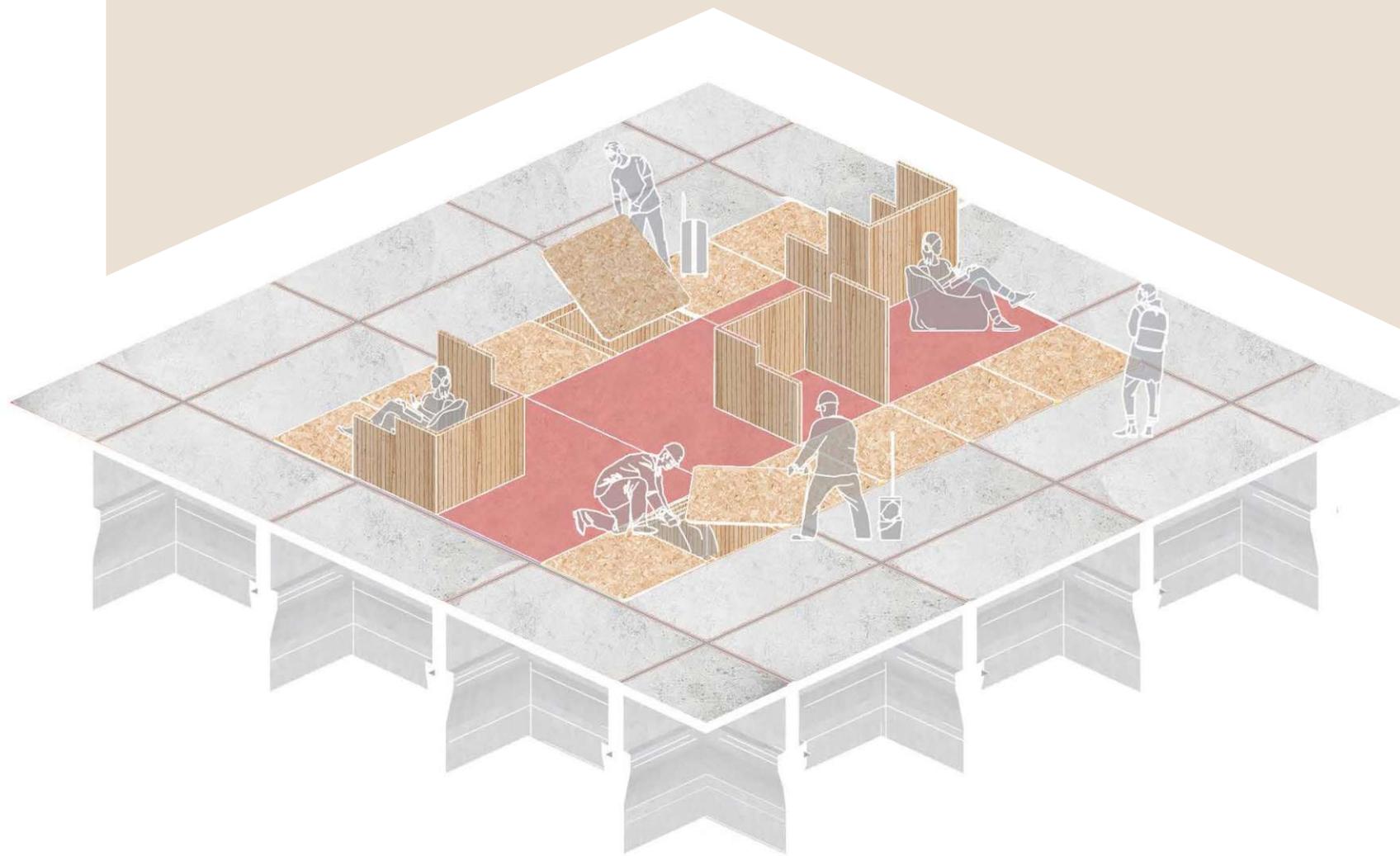


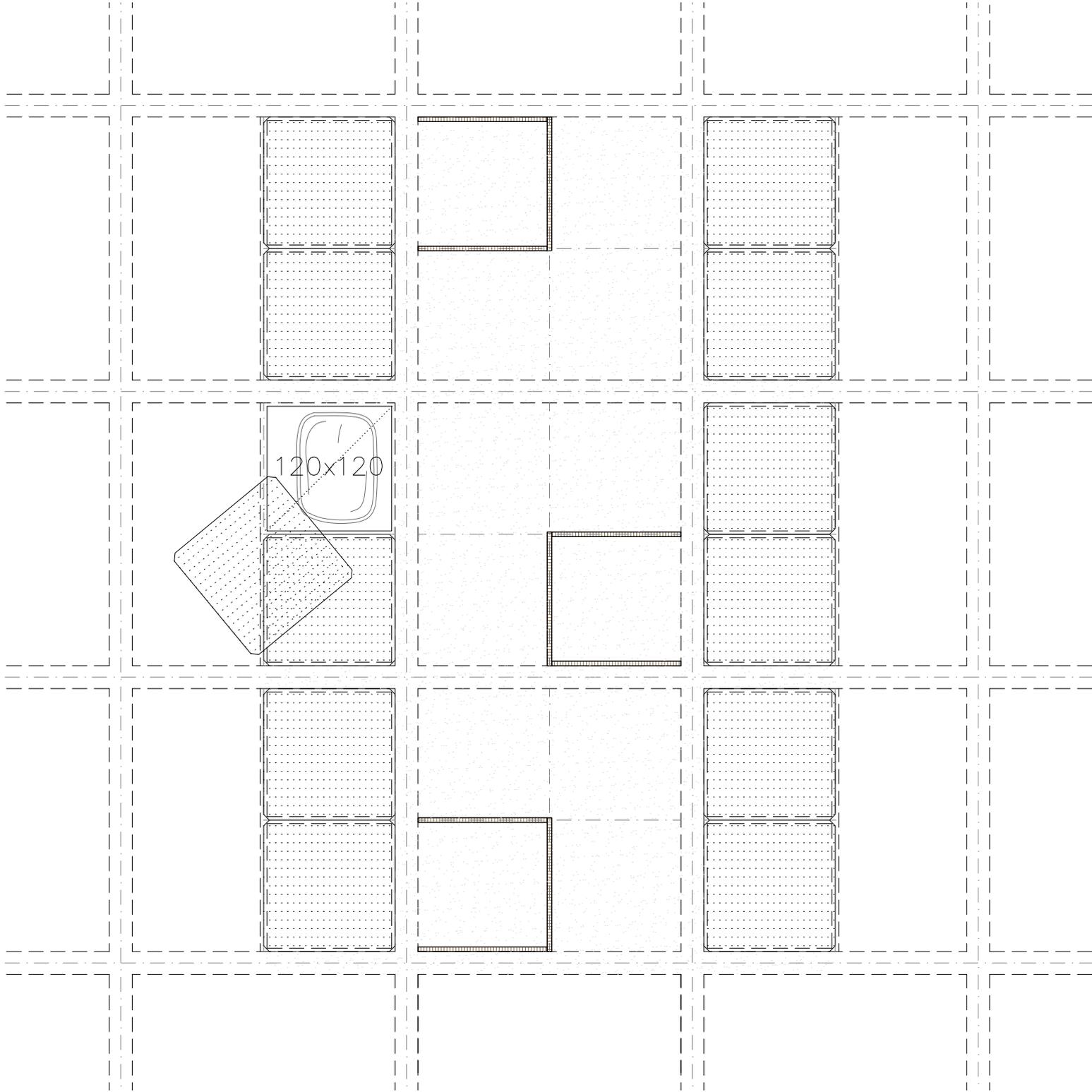
M= 1:50



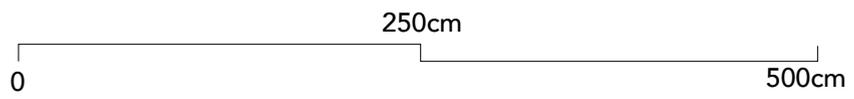
## IV.V PROTOTYP AUFENTHALT

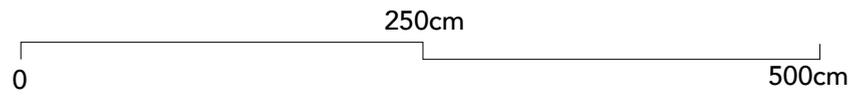
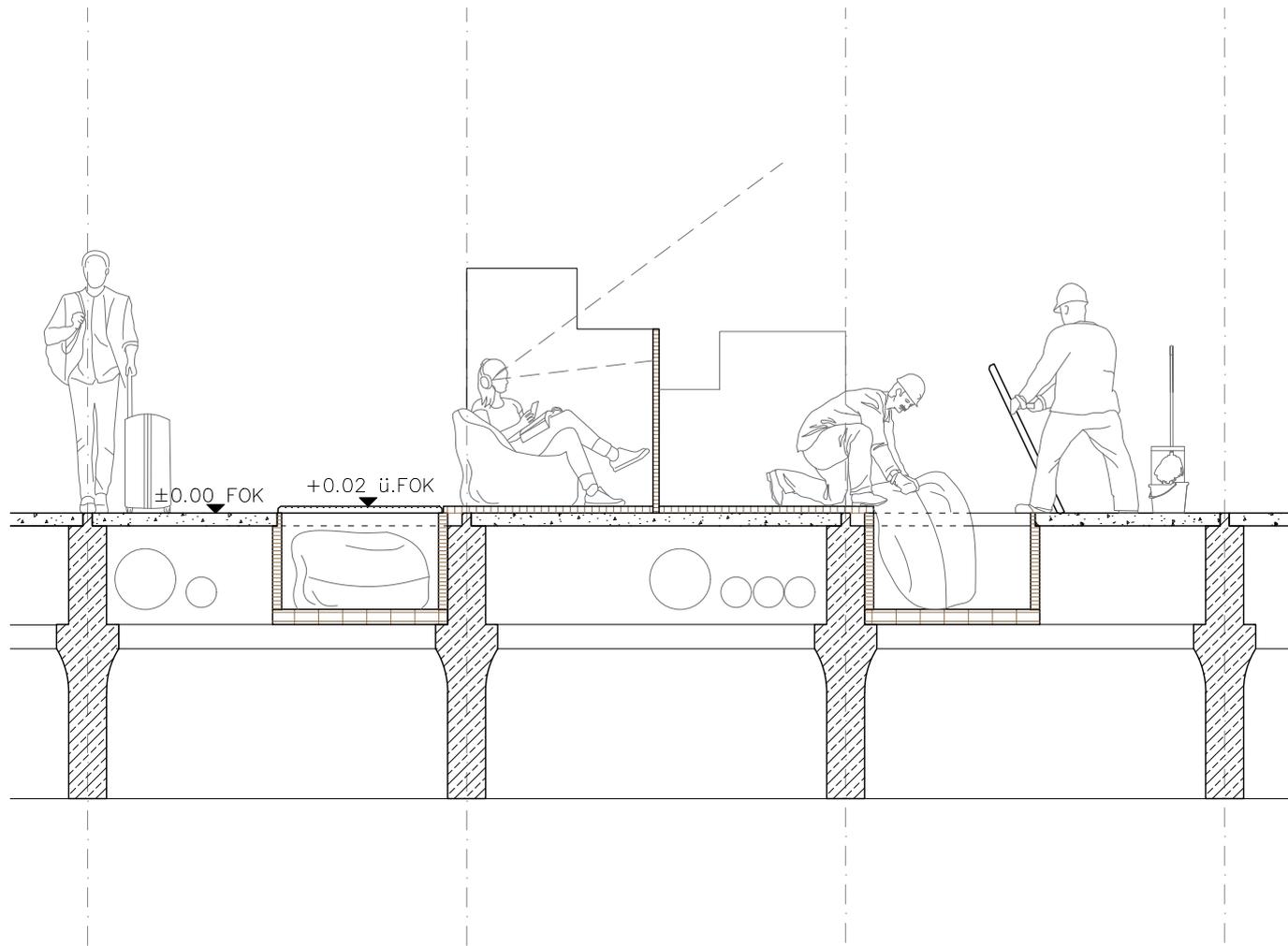
Bei diesem Prototyp handelt es sich um einen Aufenthaltsbereich, der sowohl den Passagieren als auch den Mitarbeitern des Terminals eine Ruhezone bietet. Dabei werden OSB-Platten erneut als Ablage für Schuhe, Gepäck, Sitzsäcke verwendet. Der Belag aus EPDM-Granulat Material dient als weiche Oberfläche zum Ausruhen oder zur Verwendung von Sitzsäcken.





M= 1:50

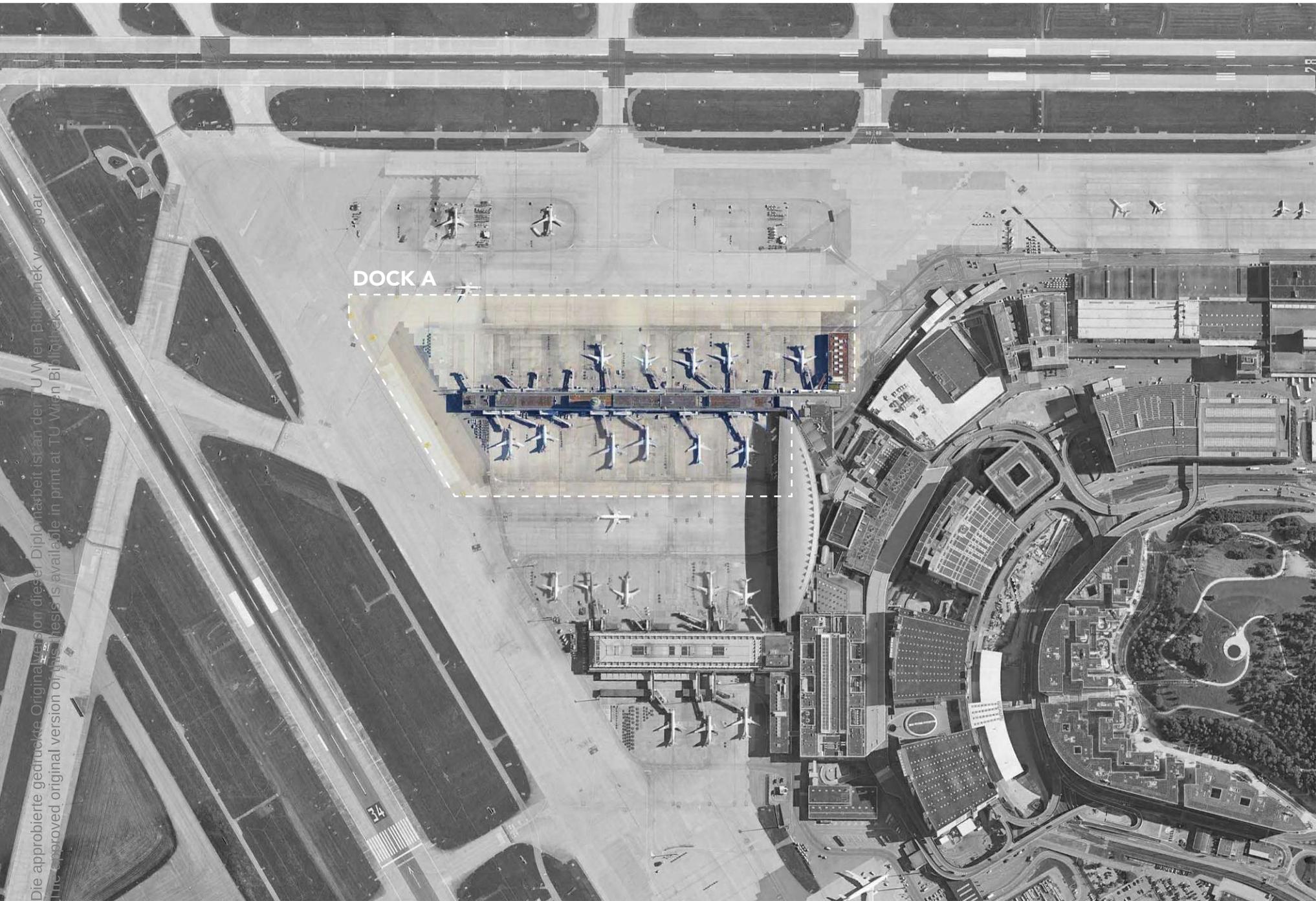






Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

# V ENTWURF



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb.6 Flughafen Zürich, Googlemaps

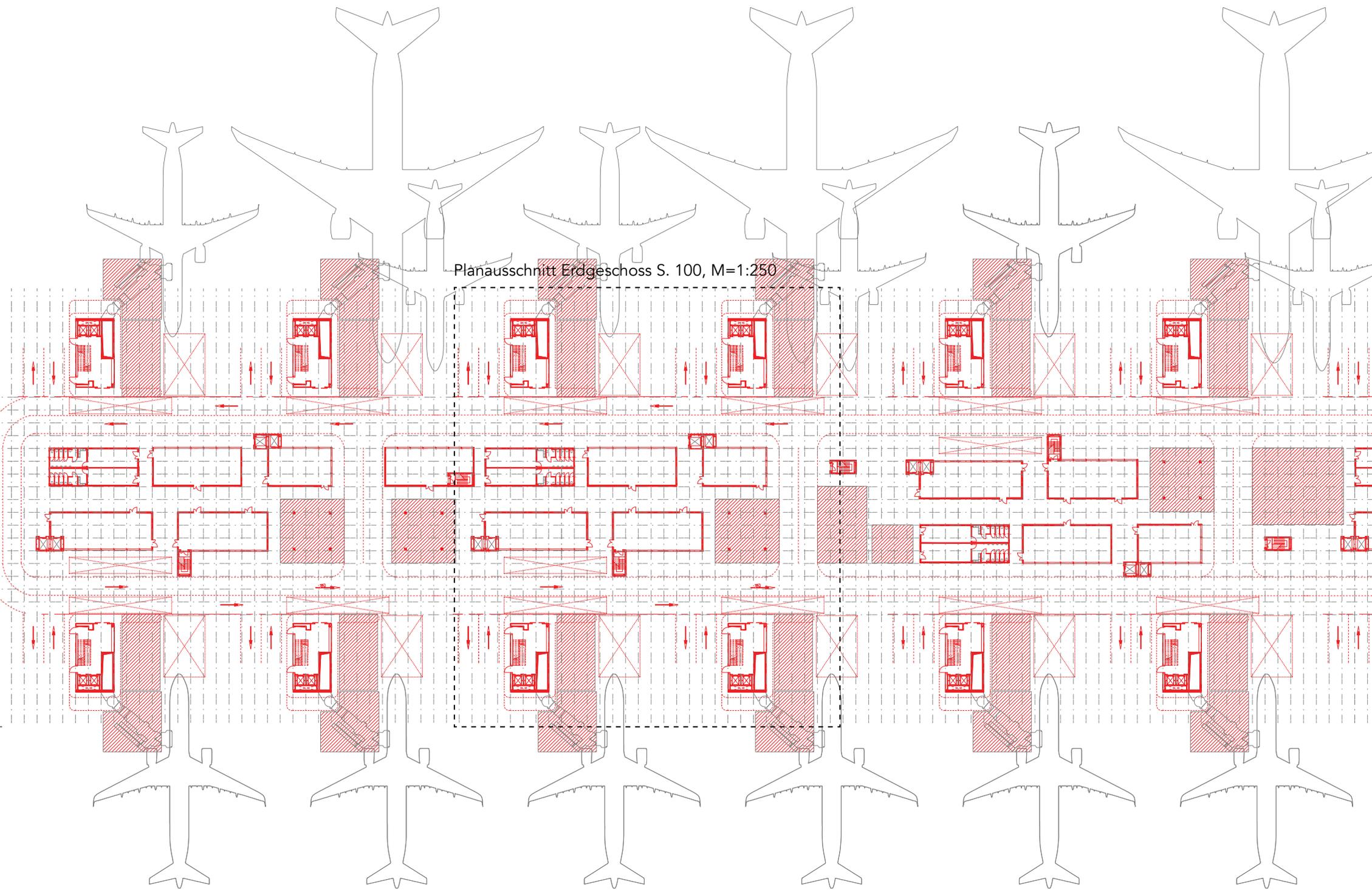
M= 1:1000 

## V.I ENTWURF IN DER WETTBEWERBSTHEMATIK

Das Wettbewerbsverfahren am Züricher Flughafen konzentriert sich auf die Entwicklung des Flughafenkopfs DOCK A. Terminal 2 und Dock B wurden bereits erneuert, und nun ist es an der Zeit, die Kerninfrastrukturen Dock A und Vorfeld Dock A zu erneuern oder zu ersetzen. Ab 2030 ist geplant, am Flughafen Zürich einen Ersatzneubau für das alte Dock A zu errichten.

Die Ausschreibungsunterlagen, die im Jahr 2020 veröffentlicht wurden, bilden die Grundlage für meine Diplomarbeit. In meiner Arbeit habe ich ein Konzept entwickelt, das sich mit der Umwandlung von Nicht-Orten zu Orten beschäftigt. In der Wettbewerbsthematik werde ich meine entwickelten Strukturen und Ideen vorstellen und präsentieren. Dabei soll geprüft werden, wie sie auf den neuen Flughafenkopf Dock A am Züricher Flughafen angewendet werden können.

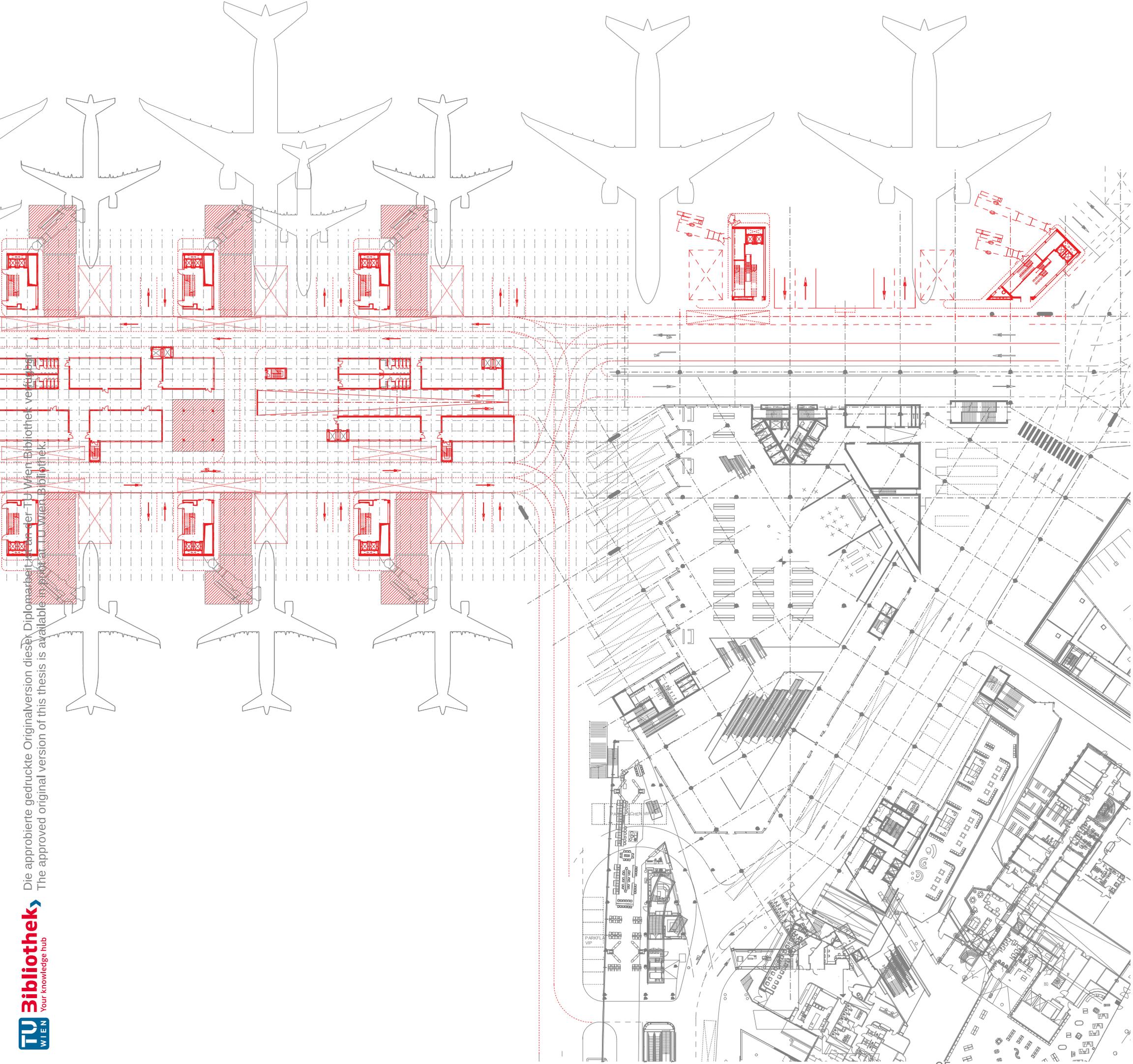
Planausschnitt Erdgeschoss S. 100, M=1:250



Im **ERDGESCHOSS** des neuen Terminals A befindet sich eine Betriebstrasse und Abfertigung. Das Ziel war es, die statischen Kerne und die Räumlichkeiten für Personal (Umkleide, Aufenthalt..) dicht im mittleren Bereich zu platzieren, um einen reibungslosen Betrieb von Flugzeugen, Betriebstrasse, Be- und Entladen von Gepäck und Fracht, Betanken von Flugzeugen sowie das Einweisen von Flugzeugen auf dem Rollfeld zu gewährleisten. Die Betriebstrasse schließt an die bestehenden Busgates an und passt sich der Struktur der vorhandenen Betriebstrasse an.

Im Erdgeschoss ist der Großteil der Fläche dem Personal gewidmet, und zwar zu 95%. Die verbleibenden 5% sind den Passagieren gewidmet, die die Bus Gates nutzen.



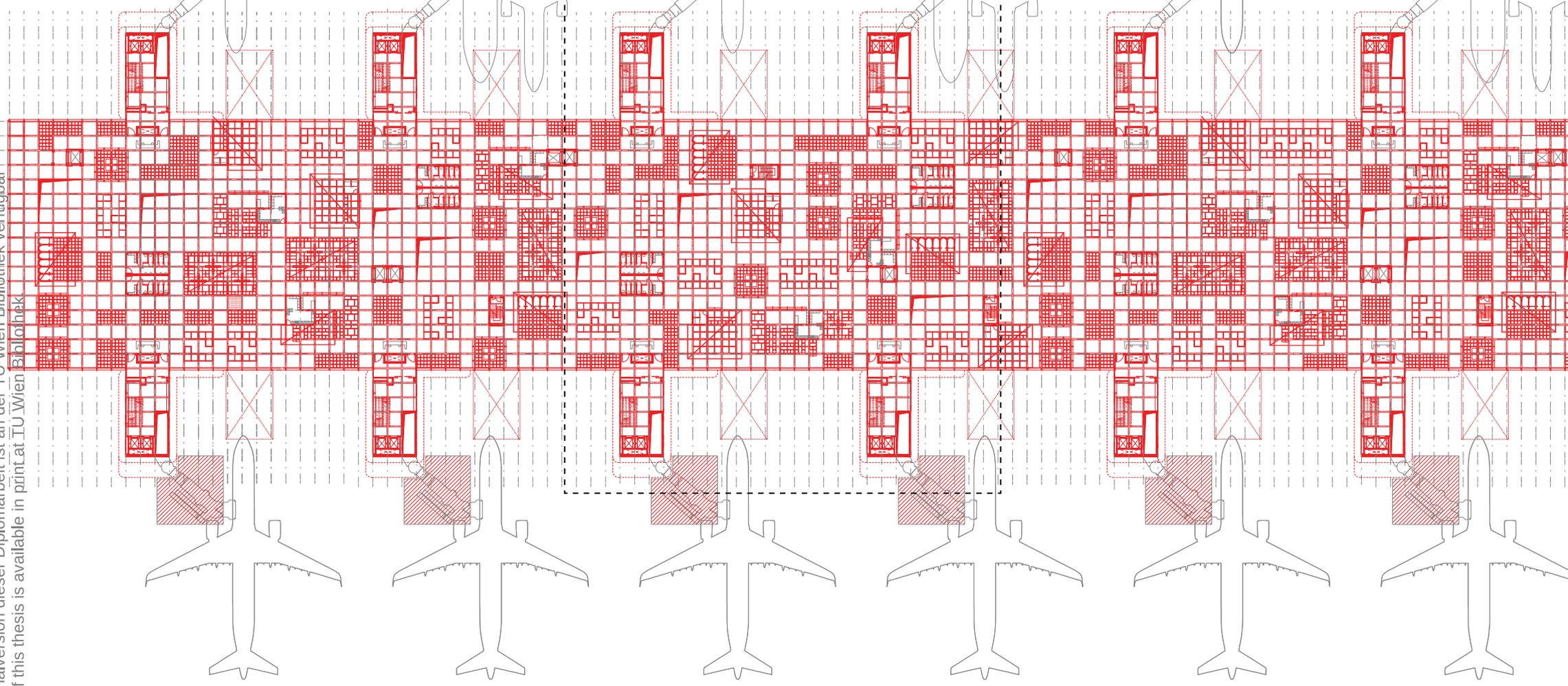


Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

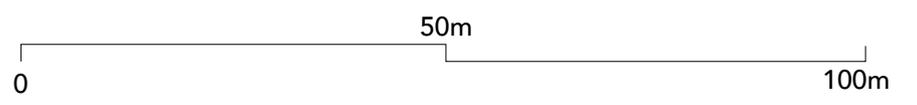


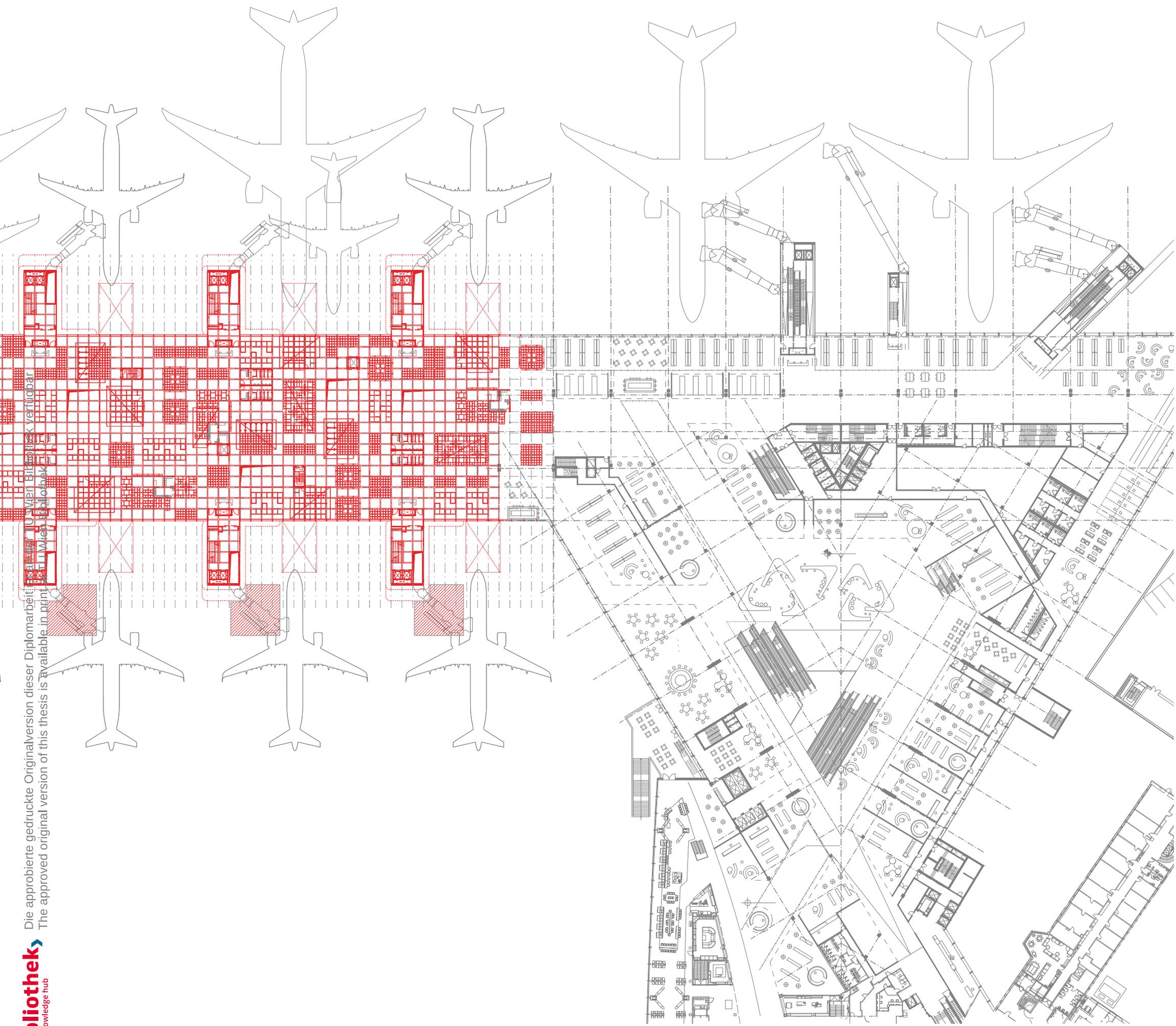
M= 1:750 1.OG

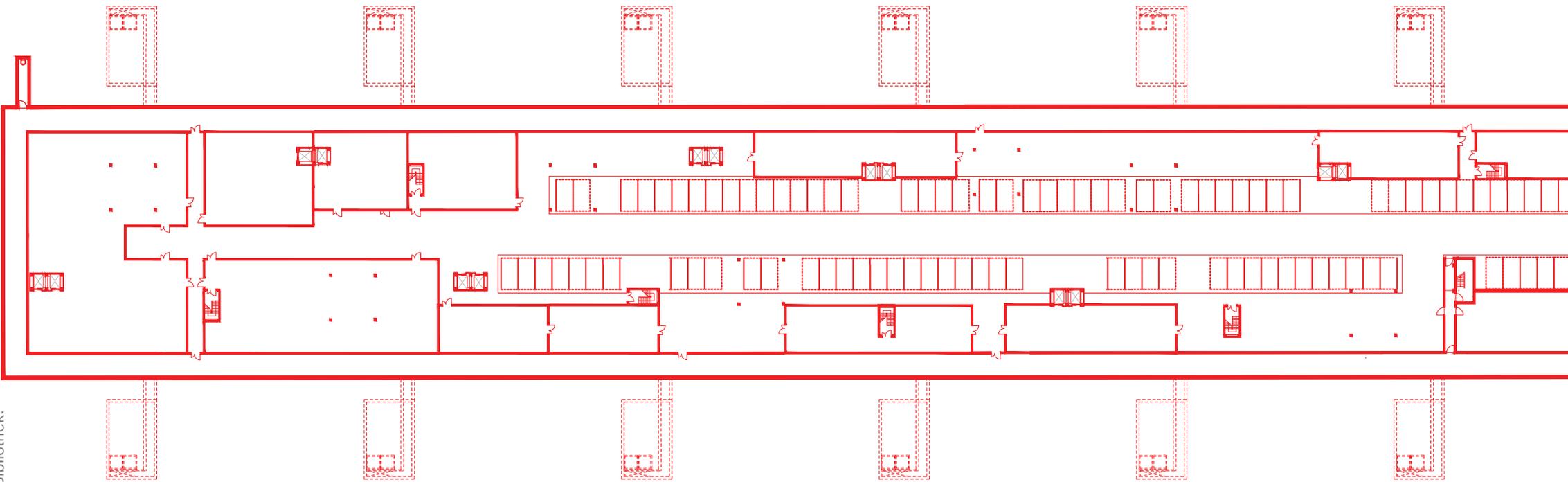
Planausschnitt 1. Obergeschoss S. 101, M=1:250



Das **1. OBERGESCHOSS** des neuen Terminals DOCK A schließt an den zentralen Raum des bestehenden Terminals an, wo sich die Passagiere bereits nach der Passkontrolle und dem Check-in befinden. Die neue, langgestreckte Struktur des DOCK A erstreckt sich über eine Länge von 450 Metern nach links.

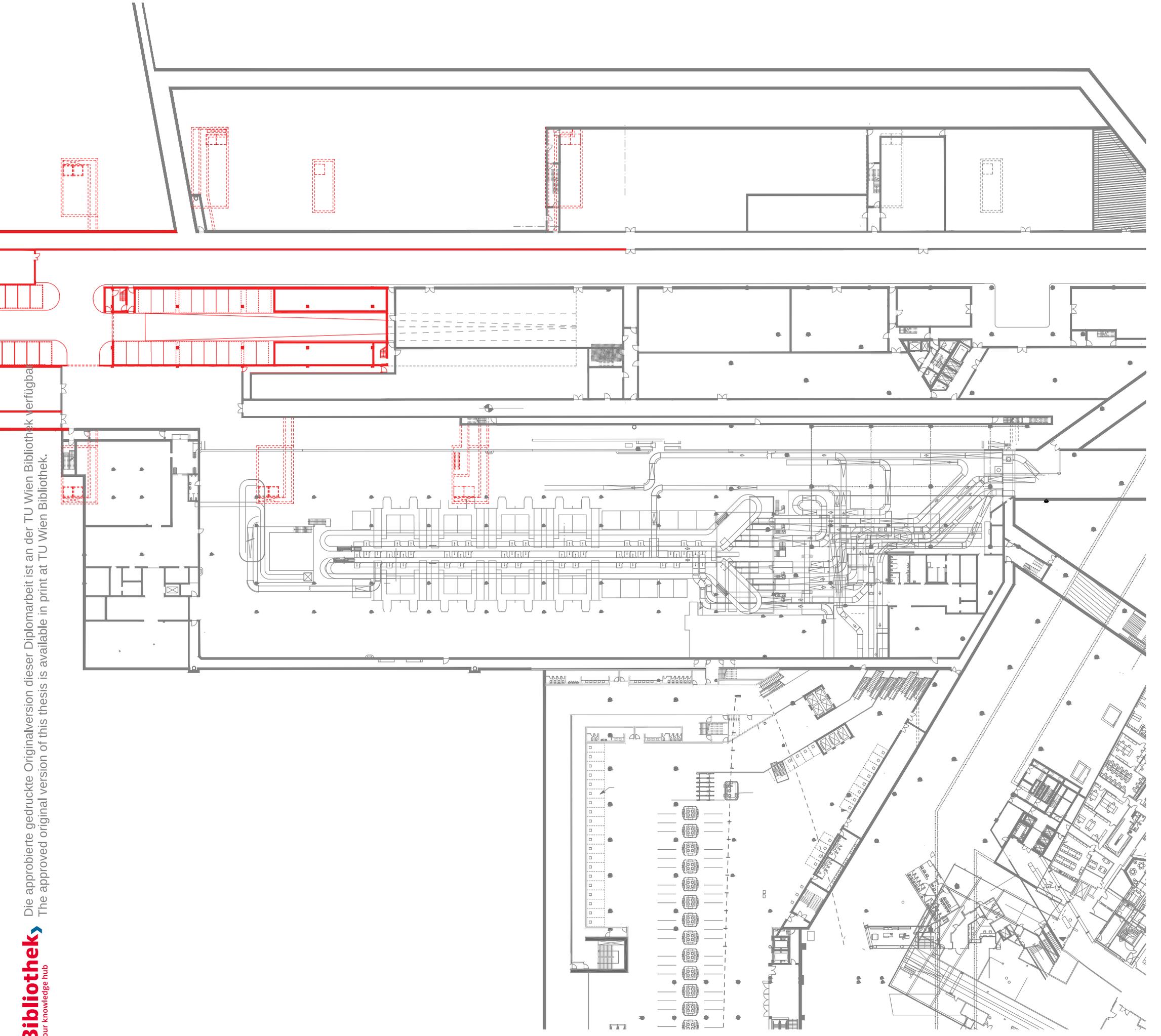


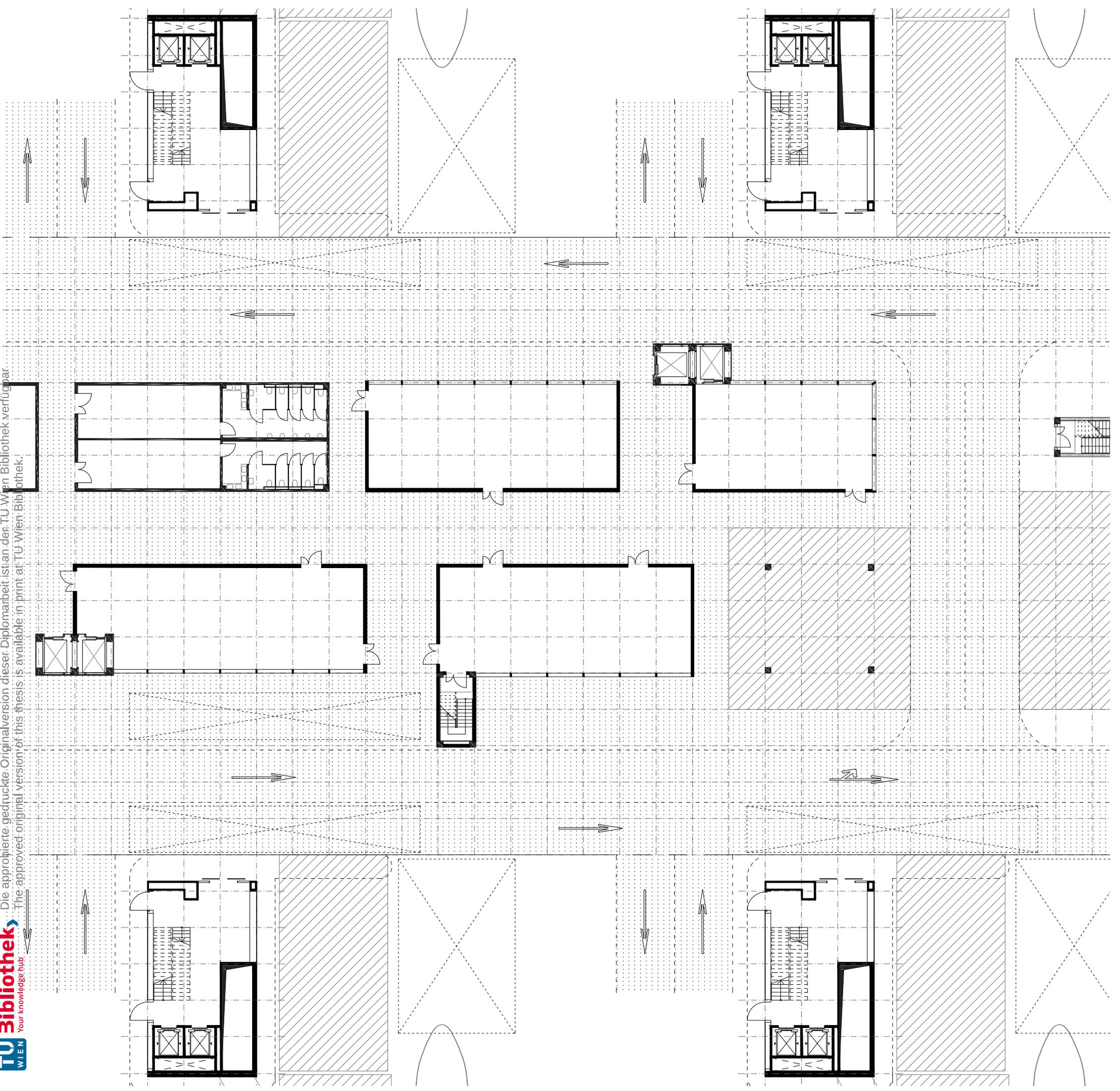




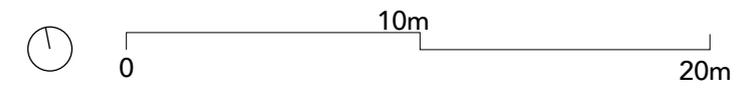
Im **UNTERGESCHOSS** knüpft das neue DOCK A an die Gepäcksortieranlage des bestehenden Terminals an. Die neue Struktur ergänzt den Bestand um Parkplätze für das Personal. Die Idee dahinter ist, dass das Personal ankommt und über die zahlreichen Erschließskernen eine schnelle Verbindung zu allen Geschossen und Arbeitsplätzen gewährleistet ist. Zusätzlich befinden sich im Untergeschoss Entsorgungsbereiche, Logistikräume sowie zahlreiche Technikräume. Ein Regenwassertank sammelt das von der Dachfläche abgeleitete Regenwasser.

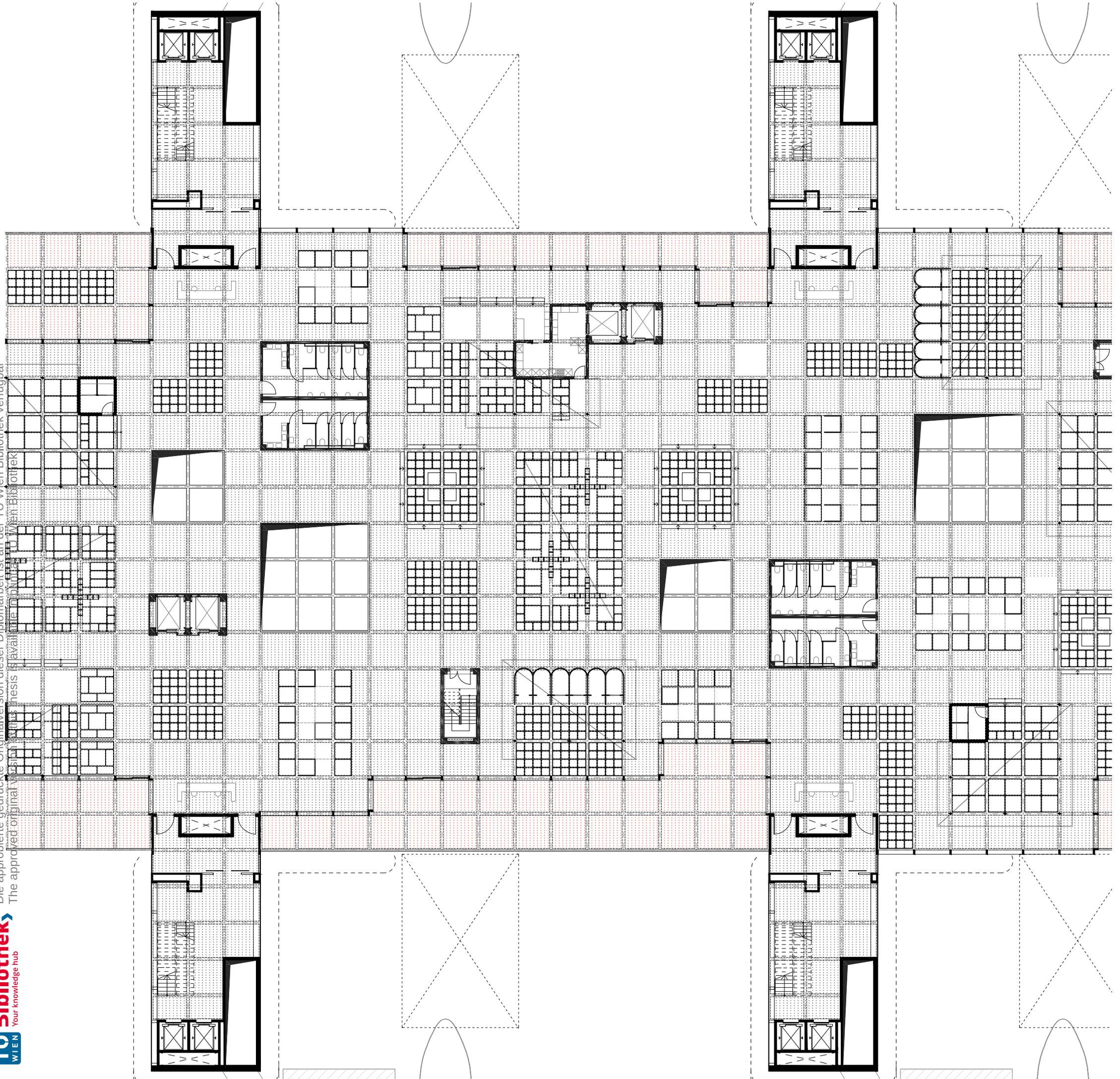




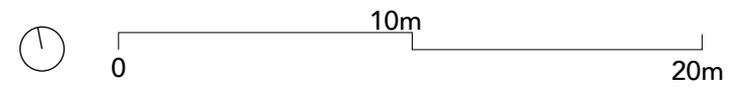


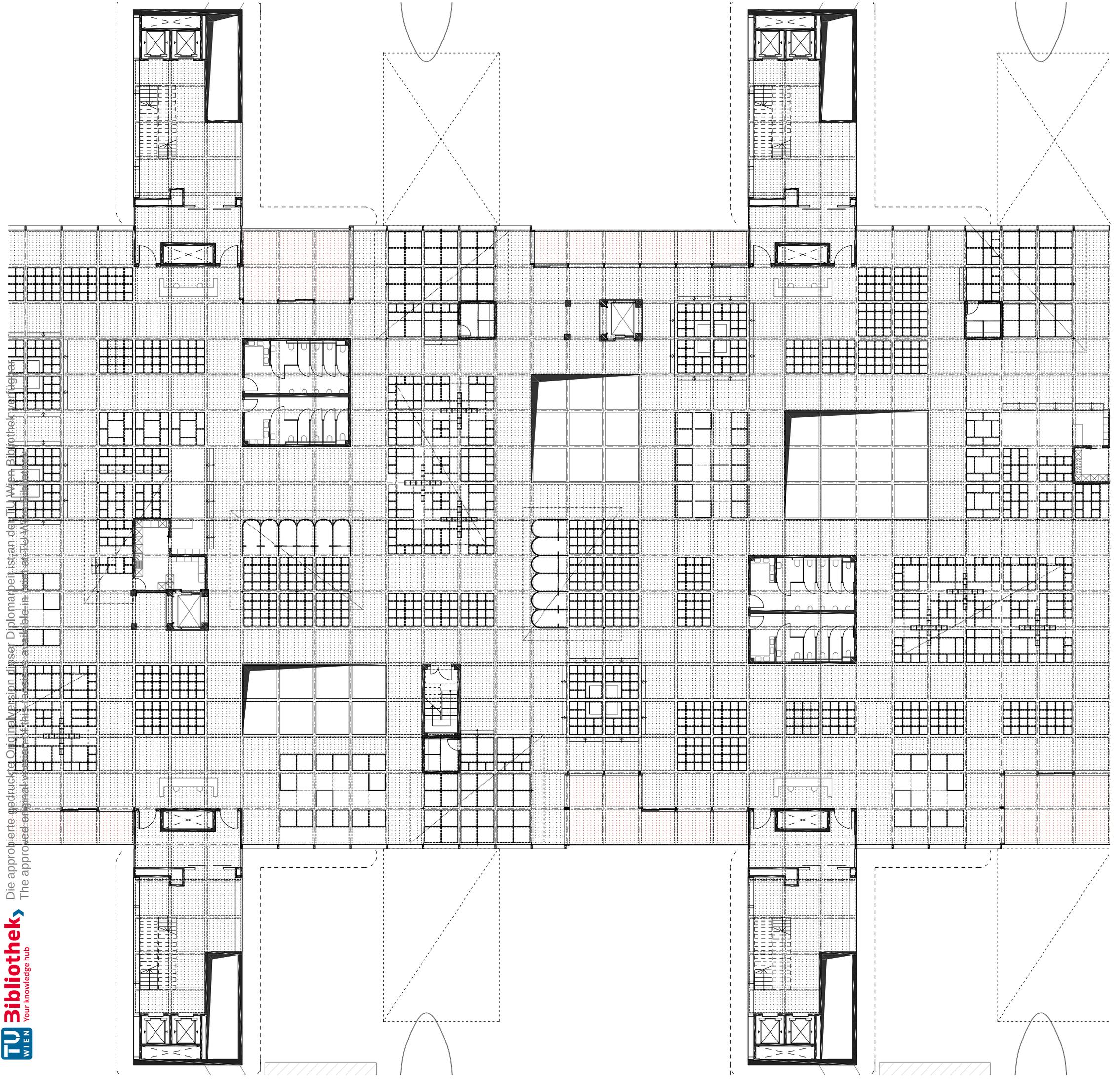
Planausschnitt Erdgeschoss, M= 1:250





Planausschnitt 1.Obergeschoss, M= 1:250





Plananschnitt 2.Obergeschoss, M= 1:250





© TU Wien Bibliothekverfügbar  
erhältlich an der TU Wien Bibliothek  
erhältlich an der TU Wien Bibliothek

Die abgebildete gedruckte Originalversion  
The approved original version of this thesis



The approved and printed original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

STILLE „NICHT-ORT“



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

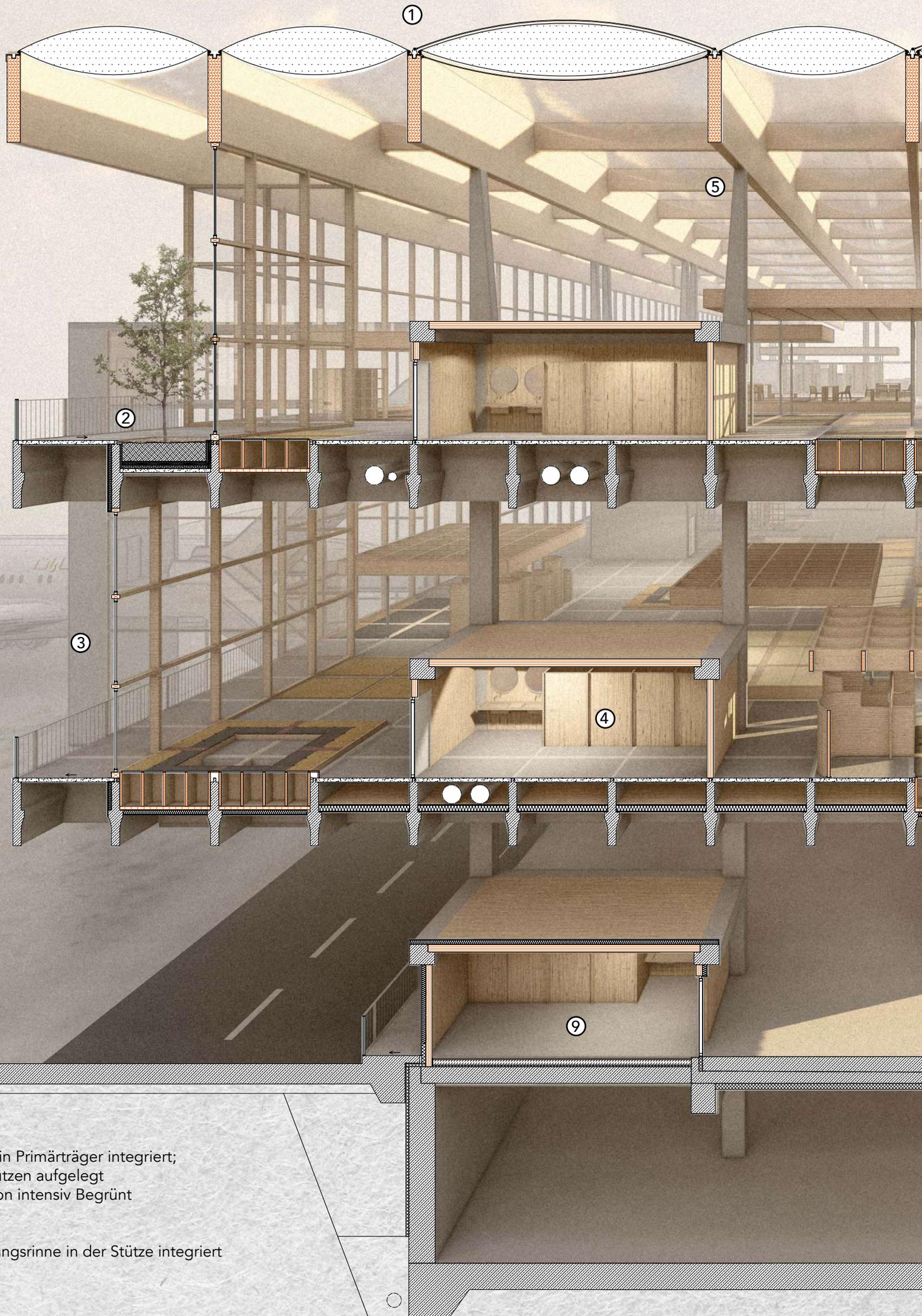


Die abgebildete gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist Eigentum der TU Wien Bibliothek. Die digitale Originalversion dieser Diplomarbeit ist Eigentum der TU Wien Bibliothek. The illustrated printed original version of this thesis is available in print at the TU Wien Bibliothek. The digital original version of this thesis is available in print at the TU Wien Bibliothek.



### ANDERE „ORT“

Räumliche Umwandlung  
von einem „Nicht-Ort“  
zu einem „Ort“



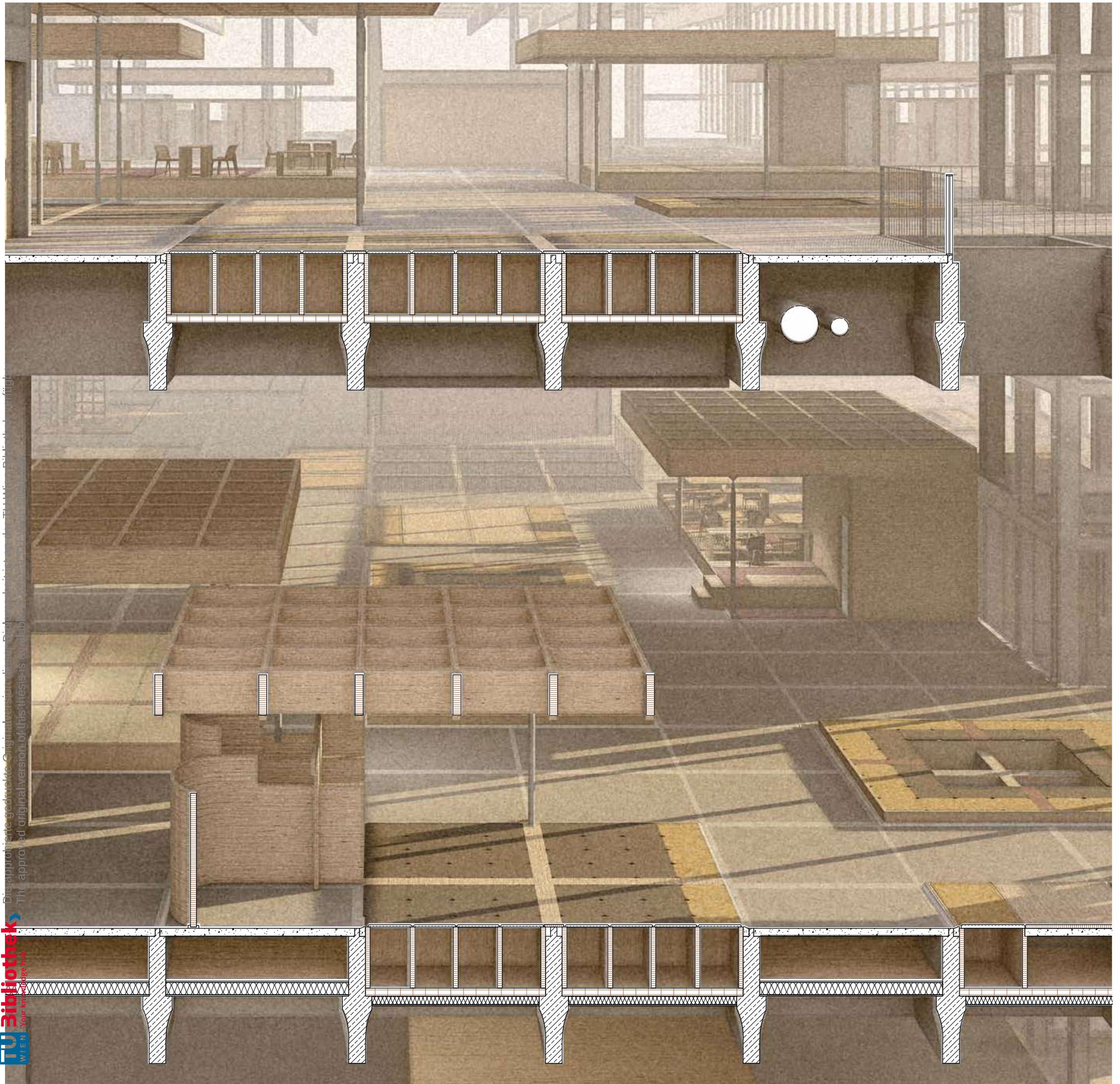
- 1 - ETFE Folie; Dachentwässerungsrinne in Primärträger integriert;  
Primärträger aus Holz und auf STB Stützen aufgelegt
- 2 - Terrassenbereich; Betontrog, Vegetation intensiv Begrünt
- 3 - Holz Pfosten-Riegel Fassade
- 4 - Sanitärräumlichkeiten für Passagiere
- 5 - Stahlbetonstütze, vertikale Entwässerungsrinne in der Stütze integriert

Schnittperspektive, M= 1:100



Die abgebildete Gestaltung ist eine Originalversion der TU Wien Bibliothek. Die abgebildete Gestaltung ist eine Originalversion der TU Wien Bibliothek.

- 6 - Holzkästen mit offenbaren Belag
- 7 - Deckendurchbruch mit umliegender ABS
- 8 - Betriebstraße
- 9 - Umkleide und Sanitärräume für Personal
- 10 - Parkplätze, Technikräume, Regenwassertank



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Studie ist verfügbar unter [www.bibliothek.tuwien.ac.at](http://www.bibliothek.tuwien.ac.at).  
The approved original version of this thesis is available at <http://www.bibliothek.tuwien.ac.at>.

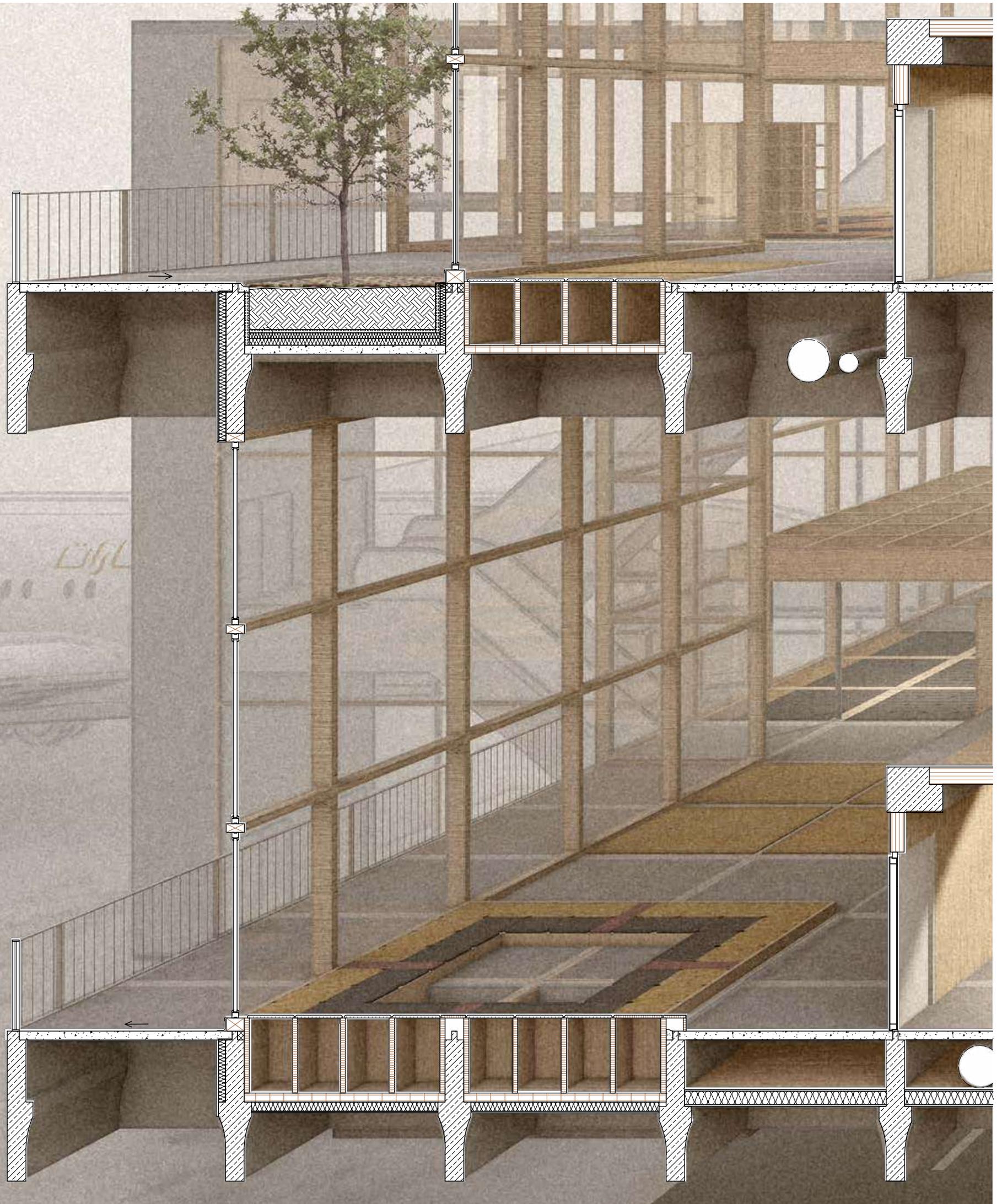


Planausschnitt Schnittperspektive, M=1:50

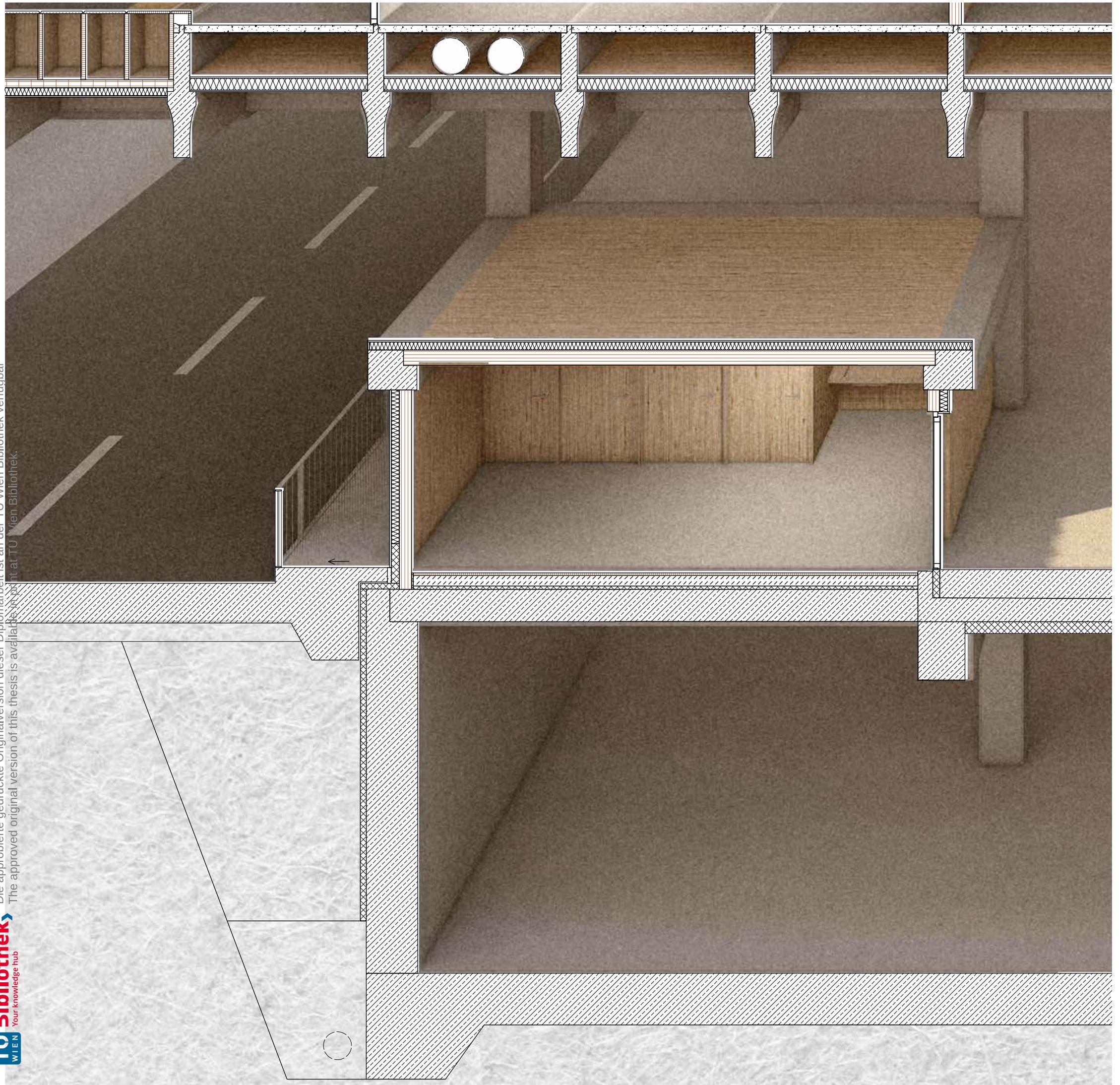


Planausschnitt Schnittperspektive, M=1:50

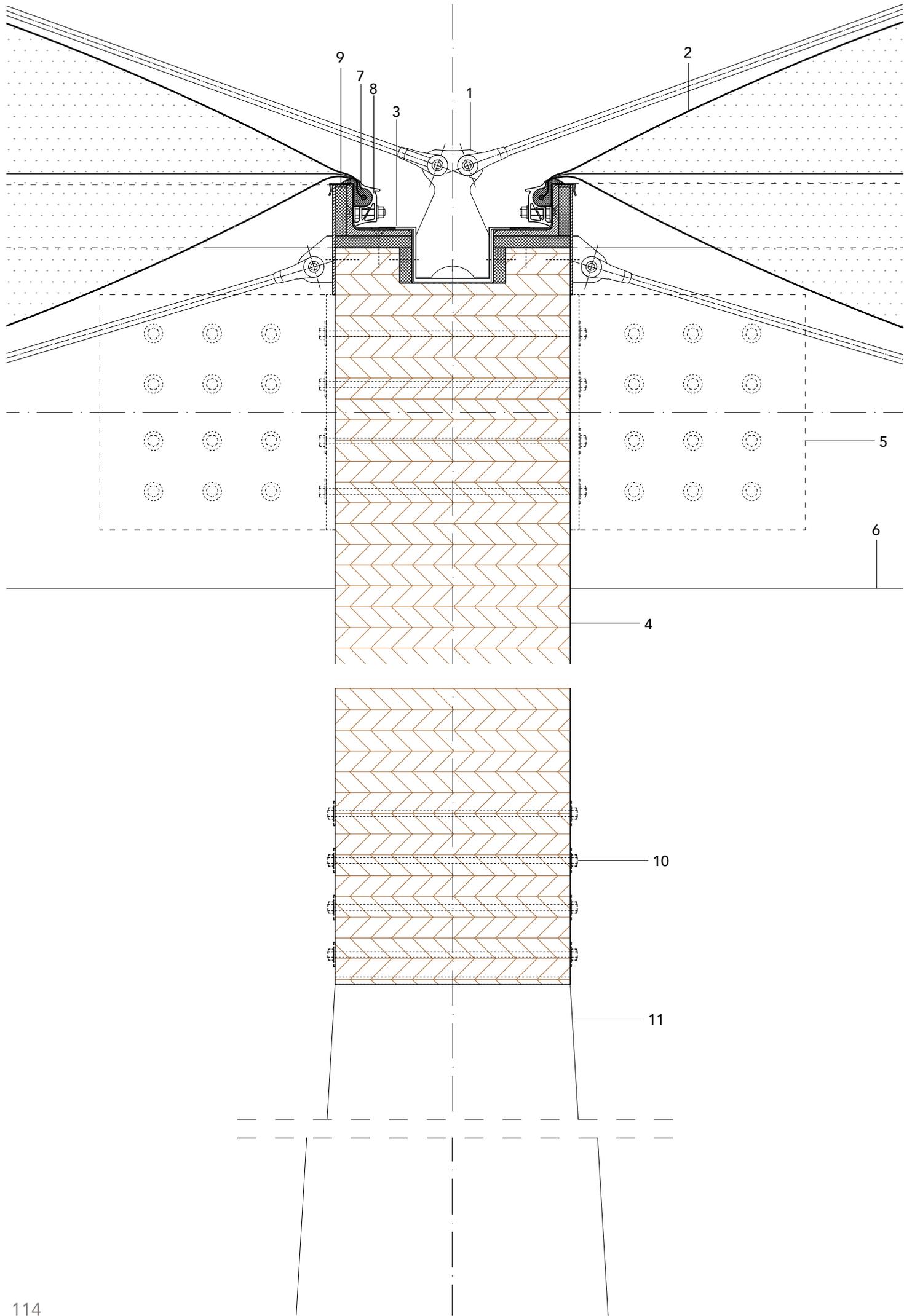
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Planausschnitt Schnittperspektive, M=1:50



Planausschnitt Schnittperspektive, M=1:50



Detail- Dachbereich, M= 1:10

- 1 - *optional*- ETFE Folie mit Seilnetzunterstützung bei Spannweiten mehr als 7,5m
- 2 - ETFE Folie -mit Luftversorgung; Dreilageiges Foliendach mit dachintegrierten Beschattungssystem
- 3 - Dachrinne Innenliegend; Doppelt verblecht
- 4 - Primärträger: BSH-Laubholz-Buche, Querschnitt lt. Statik
- 5 - Sekundärträger mittels Schlitzblechen an Primärträger befestigt
- 6 - Sekundärträger: BSH- Laubholz-Buche, Querschnitt lt. Statik
- 7 - EPDM Dichtprofil
- 8 - Klemmprofil an Winkelstahl verschraubt
- 9 - Hochzug; Winkelstahl und Innenliegend harte Dämmung
- 10 - Primärträger liegt auf Stahlbetonstützen auf, Schlitzblech und Stahlverbindung
- 11 - Stahlbetonstütze



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

# VI

## ANHANG

## LITERATURVERZEICHNIS

Carine Amacker: Struktur- „Die Kassettendecke ist eine Verbesserung der Rippendecke.“ These 2; 2014

Entwicklung Flughafenkopf- Dock A und Anschlussbauten: Bericht des Beurteilungspremiums; Ausschreibungsunterlagen Zürich- Flughafen, 19.Mai 2022, PDF

Géczy Nóra: Design - Tér- és formakultúra- Gondolatok térről, tárgyról, emberről; SCOLAR KIADÓ KFT.; 2019

Julia Marchgraber: Vom Fliegerhost zum Airport City- eine entwicklungsgeschichtliche Untersuchung zum Flughafen Wien- Schwechat; Diplomarbeit; TU Wien; 2019

March Augé: Vorüberlegung zu einer Ethnologie der Einsamkeit; Die französische Originalausgabe mit dem Titel >Non-Lieux. Introduction à une anthropologie; Deutsche Ausgabe: © 1994 S. Fischer Verlag GmbH, Frankfurt am Main

Neue Nationalgalerie: Bauwelt EINBLICK; Konzeption und Redaktion: Therese Mausbach (Leitung), Kaye Geipel und Sebastian Redecke; 2021; Bauverlag BV GmbH

Stephanie Weiß: „Orte und Nicht-Orte“ Kulturanthropologische Anmerkungen zu Marc Augé; Band 12; Deutsches Institut, Abt. Kulturanthropologie / Volkskunde, Universität Mainz; 2005

### Online Quellen

<https://de.wikibrief.org/wiki/Non-place>

<https://prezi.com/b7qo1tjflckd/marc-auge-nicht-orte/>

[https://en.wikipedia.org/wiki/The\\_Terminal](https://en.wikipedia.org/wiki/The_Terminal)

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abbildung 1      Portrait von Marc Augé:  
<https://www.seagullbooks.org/our-authors/a/marc-auge/>
- Abbildung 2      Buch von Marc Augé:  
<https://www.yumpu.com/de/document/view/7470001/marc-auge-orte-und-nicht-orte-hfbk-swiki>
- Abbildung 3      Terminal, Flughafen München, Foto:  
<https://www.lindner-group.com/ru/referencii/detail/Flughafen-München-Satel-lite-Terminal-2-6790/>
- Abbildung 4      Tom Hanks aus dem Film, The Terminal:  
<https://thecinemaholic.com/where-was-the-terminal-2004-filmed/>
- Abbildung 5      Tom Hanks aus dem Film, The Terminal:  
<https://www.imdb.com/title/tt0362227/>
- Abbildung 6      Fotogrundlage, © Google Maps

Alle Abbildungen und Pläne, die nicht mit der Kennzeichnung "Abb." versehen sind, wurden vom Verfasser dieser Arbeit erstellt.

© Attila Mathe

Attila Mathe  
Technische Universität Wien



