

Geschichte : die ständige Baustelle

Autor(en): **Loderer, Benedikt**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **17 (2004)**

Heft [16]: **Flughafenkopf**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122512>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Die ständige Baustelle

Der Flughafen Zürich-Kloten war immer eine Baustelle. Der Flugverkehr wuchs schneller als die Bauten und Pisten. Fünf Bauetappen sind bis heute verwirklicht worden, die hier vorgestellt werden. Der Flughafen ist heute ein Konglomerat, nicht das Resultat einer konsequenten Planung. Trotzdem: Zürich ist einer der führenden Flughäfen Europas.

• Der erste Zürcher Flughafen lag bei Dübendorf. Dort hatten 1910 die flugbegeisterten Bauern dem Riedland in Fronarbeit ein Flugfeld abgerungen. Das entwickelte sich bald zum wichtigsten Flugplatz der Schweiz, auf dem bis 1948 Militär- und Zivilluftfahrt nebeneinander funktionierten. Doch ab 1943 sollte es in Dübendorf nur noch Militärflieger geben. Der Kanton Zürich suchte ein Gelände für einen interkontinentalen Flughafen und fand es im Artillerieschiessplatz bei Kloten. Niemand wehrte sich gegen den Standort. Heute wäre er undenkbar. Nach der Annahme der Rothenturm-Initiative 1987 wäre der Artillerieschiessplatz eine Moorlandschaft von nationaler Bedeutung und vor Überbauungen geschützt. Die Bedeutung des Fliegens veranschaulichte damals der Krieg. Die Schweiz bereitete sich nach Stalingrad auf die Nachkriegszeit vor.

Die erste Bauetappe 1946–1953

Im Dezember 1943 lag das erste Projekt vor, sechs Jahre später das siebte. Nicht mehr der Stadtflughafen vom Typ Tempelhof in Berlin war Vorbild, sondern man blickte nach den USA, entdeckte dort (LaGuardia) in New York und den Flughafen von Washington. Die Pisten berücksichtigten die vorherrschenden Windrichtungen und kreuzten sich. Auf der grünen Wiese baute man in Kloten den Idealflyhafen der Vierzigerjahre. Als am 17. November 1948 die Blindlandepiste (16/34) eingeweiht wurde, war der Flughafen Zürich-Kloten einer der modernsten der Welt.

Allerdings nur das Pistensystem, das zuerst gebaut wurde. Für den Betrieb und die Passagierabfertigung stand fünf Jahre lang ein Barackendorf am Pistenrand. Erst im August 1953 war der Flughafen der Architektenbrüder Alfred und Heinrich Oeschger fertig. Sein Grundriss erinnerte an ein Flugzeug: Im Rumpf lag die grosse Halle und in den Flügeln recht und links die Büroräume. Eine riesige Glaswand liess den Blick auf den Flugbetrieb frei. Das Gebäude ist ein Leitbau der Fünfzigerjahre und steckt verstümmelt und seiner Aussicht beraubt im Konglomerat der heutigen Flughafenbauten noch drin. Fünfzig Jahre später nahm das Airside Centre das architektonische Thema des Panoramablicks auf das Flugeschehen wieder auf. Fliegen war in den Fünfzigerjahren noch etwas besonderes, Pilot ein Traumberuf und die Stewardess die Krönung der Mädchenblüte.

Die zweite Bauetappe 1958–1971

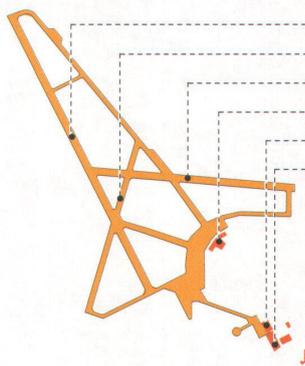
Seit er fertig war, war der Flughafen eine ständige Baustelle. Nach der Eröffnung verdoppelten sich die Passagierzahlen in nur drei Jahren, bis 1955 hatten sie sich verdreifacht. 1958 erreichte man zum ersten Mal über 100 000 Flugbewegungen, über eine Million Passagiere und über 10 000 Tonnen Fracht. Im Oktober 1956 war zum ersten Mal ein Strahlflugzeug, eine sowjetische Tu-104 auf dem Flug-

← Seite 3 **Fünfzig Jahre und fünf Bauetappen lang war der Flughafen eine Baustelle.**

1946–1953. Erste Etappe

Drei sich kreuzende Pisten und ein Flughaf. Hochbauten 20 Mio., Gesamtinvestition 50 Mio. Fr.

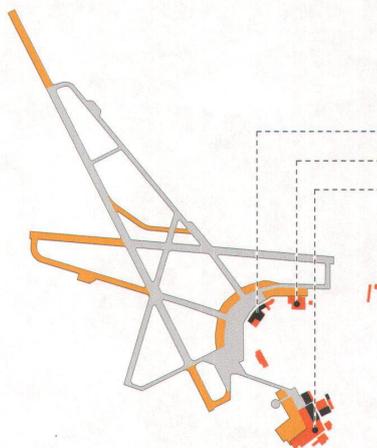
- Blindlandepiste
- Bisenpiste
- Westpiste
- Flughafen
- Werft 1
- Hangar 1



1958–1971. Zweite Etappe

Die Pisten wurden verlängert, das Vorfeld vergrössert. Hochbauten 54 Mio., Gesamtinvestition 100 Mio. Fr.

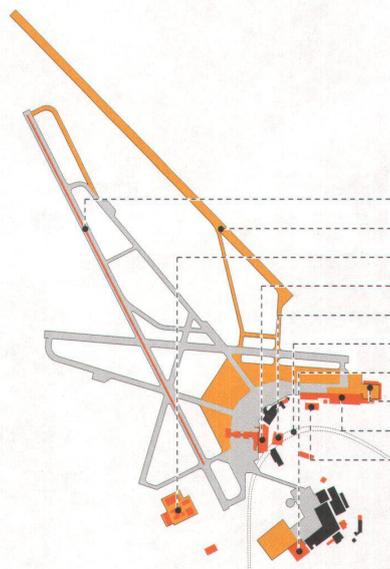
- Terminal A
- Fracht West
- Werft 2



1970–1980. Dritte Etappe

V-Piste und Flughafenbahnhof wurden gebaut, Blindlandepiste erneuert. Hochbauten 400 Mio., Gesamtinvestition 1300 Mio. Fr.

- Erneuerung Blindlandepiste
- V-Piste
- Werkhof FDZ
- Terminal B mit Fingerdock
- Parkhaus C, heute Parkhaus 3
- Flughafenlinie SBB
- Werft 3
- General Aviation Centre
- Fracht Ost
- Parkhaus F, heute Parkhaus 5



hafen Zürich gelandet, das Jet-Zeitalter begann. Bereits das Ausführungsprojekt VII hatte einen «Ausbau auf Klasse 1a» vorgesehen, die zweite Bauetappe begann mit der ersten. Ursprünglich plante man auf der Luftseite dem Flughafen eine Halle vorzulagern, die zu zwei Fingerdocks geführt hätte. Doch das 181-Millionen-Franken-Projekt scheiterte an der Urne. 54,2 Prozent der Zürcher – die Zürcherinnen hatten noch kein Stimmrecht – sagten 1957 Nein. Doch schon ein Jahr später bewilligten sie mit zwei Drittel Ja-Stimmen ein reduziertes Projekt. Der Ausbau der Pisten war 1961 bereits abgeschlossen, doch beim Terminal verzögerte der sogenannte Variantenstreit die Ausführung. Die Flughafenleute wollten das, was gebaut wurde: Den Terminal A, eine landseitig vor den Oeschger-Bau gestellte zweigeschossige Querhalle. Die Bundesbehörden dagegen wollten neben den «Flughof» eine eingeschossige Halle aufstellen. Man verlor Jahre, ehe man sich einigte.

Die dritte Bauetappe 1970–1980

Nach dem Jet-Zeitalter war nun die Jumbo-Aera angebrochen. Die fliegenden Säle mit 300 Passagieren machten aus den Flugreisen Alltag. Im Jahr 1970 gab es 4,53 Millionen Passagiere, zehn Jahre später knapp 8 Millionen.

Man rüstete sich für die Zukunft. Ein Masterplan von 1969 sah die Verschiebung der Blindlandepiste (16/34), 90 Standplätze (2003 waren es 84) und drei selbständige Terminals vor. Man dachte an eine Endkapazität von 35 bis 40 Millionen Passagiere pro Jahr. (2003 waren es 17 Millionen). Für die geplante U-Bahn, die den Flughafen mit der Stadt Zürich verbinden sollte, hatte man bereits mit dem Bau einer Kaverne für ihren Bahnhof begonnen. Doch die geplante Entwicklung geriet ins Stocken. In Zürich wurde im Mai 1973 die U-Bahn-Vorlage abgelehnt. Die Verlegung der Blindlandepiste liess sich nicht durchsetzen und von den drei Terminals wurde nur einer, der Terminal B, samt Parkhaus, gebaut. Der Durchsetzungswille erlahmte, der Masterplan zerbröckelte, die Planung erfolgte nun von Fall zu Fall.

Doch der Flughafen brauchte einen Bahnanschluss. Nach der Ablehnung der U-Bahn reagierten die SBB rasch. Sie schlugen die Flughafenlinie vor, eine 6,4 Kilometer lange Schleife, die von der vorhandenen Stammlinie zum Flughafen abzweigt. In überraschend kurzer Zeit entstand in 16 Metern Tiefe und 12 Meter unter dem Grundwasserspiegel ein Bahnhof mit vier Gleisen und einer Perronlänge von 420 Metern. Heute benützen 54 Prozent der Passagiere den öffentlichen Verkehr. Die angefangene Kaverne für die U-Bahn baute man zum zweigeschossigen Shopping Centre um. Die neu gebaute V-Piste (14/32) bildet aus Gründen des Lärmschutzes zur Blindlandepiste einen spitzen Winkel, ein V wie ihr Name sagt. Damals fürchtete die Politik die Opposition der Stadt Bülach, die bei einer Parallelpiste vom Fluglärm besonders betroffen worden wäre. Doch nun kreuzt sich der Anflugweg der beiden Pisten, was keine gleichzeitigen Landungen erlaubt. Darum taucht der Vorschlag die V-Piste parallel zur Blindlandepiste zu verlegen, periodisch wieder auf.

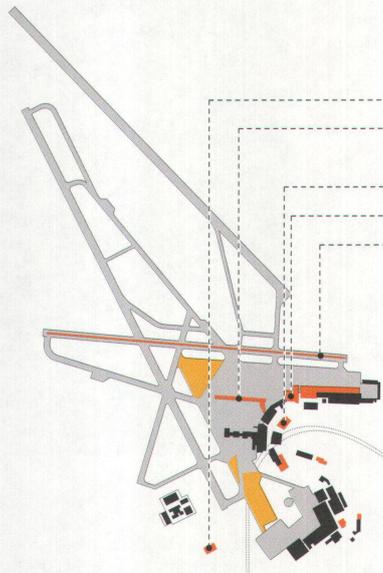
Die vierte Bauetappe 1981–1990

Mit dem Ausbau der dritten Etappe war das «Zürcher Modell» verwirklicht worden, der drittbeste Flughafen der Welt mit dem besten Bahnanschluss überhaupt. Doch die Fliegerei ist im Umbruch. In den USA hatte die Administration von Präsident Carter die Deregulierung durchgesetzt, was zu einem erbitterten Verdrängungskampf unter den →

1981–1990. Vierte Etappe

Ein Zwischenschritt mit der Erneuerung der Westpiste und dem Bau des Fingerdocks A. Hochbauten 400 Mio., Gesamtinvestition 500 Mio. Fr.

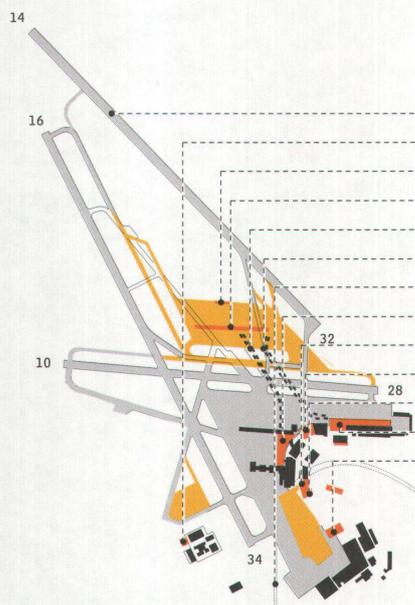
- Auswechslungsamt PTT
- Fingerdock mit neuem Tower vor Terminal A
- Parkhaus A, heute Parkhaus 1
- Operations Centre
- Erneuerung Westpiste



1996–2004 Fünfte Etappe

Dock Midfield, Airside Centre, Bahnhofterminal, Parkhaus 3, Ausbau Fracht, Sortieranlage. Hochbauten 1153 Mio. Fr., Gesamtinvestitionen 2031 Mio. Fr.

- V-Piste
- Unique one
- Bereitstellungszentrum PTT
- Dock Midfield, heute Dock E
- Skymetro
- Strassentunnel
- Flughafenlinie SBB
- Airside Centre
- Bahnhofterminal
- Gepäcksortieranlage
- Parkhaus C, heute Parkhaus 3
- Ausbau Fracht
- Catering



- ⊕
- Hochbauten neu
- Hochbauten bestehend
- Piste neu
- Piste bestehend

→ Fluggesellschaften führte. Die Zeiten der Kartelle für den Nordatlantikverkehr waren vorbei. Die Swissair musste sich auch über den Preis der Konkurrenz stellen. Regionalfluggesellschaften wie die Crossair tauchten auf, sie flogen mit kleinen Maschinen neue Destinationen an. Der Flug in die Ferien war unterdessen zum Normalfall geworden, die Verkehrsspitzen in der Hauptreisezeit führten seit 1987 zu regelmässigen Verspätungen. Fliegen war nicht mehr ein Erlebnis, sondern harte Arbeit.

Die vierte Etappe war daher auch ein Zwischenschritt oder ein Ergänzungsprogramm. Es herrschte Parkplatznot. Luftseitig an Stand-, landseitig an Parkplätzen. Das 450 Meter lange Fingerdock A, in das auch der neue Kontrollturm integriert wurde, bot 27 Standplätze für die Flugzeuge, die über die Fahrgastbrücken trockenen Fusses erreicht werden können, ein Komfortgewinn. Seit Herbst 1984 finden im Parkhaus 1 2200 Autos Platz. Das Fingerdock A steht seltsam schräg vor der Oeschger-Halle und nimmt ihr die Aussicht auf das Vorfeld. Das Operations Centre (Flugbetriebsgebäude) wurde zwischen der Passagier- und Frachtterminals gesetzt. Nachdem in der dritten Bauetappe die Blindlade piste erneuert worden war, war nun die Westpiste fällig. Im Sommer 1984 wurde ihr Mittelstreifen in nur drei Monaten vollständig neu betoniert.

Die fünfte Bauetappe 1996–2004

Die fünfte Etappe ist die grösste und wohl letzte: Der Vollausbau wird nicht mehr von der Entwicklung des Luftverkehrs und dem vorhandenen Platz diktiert. Eine Erweiterung des Flughafens wäre nur möglich, wenn das Gelände des benachbarten Waffenplatzes zur Verfügung stünde. Bei der Einweihung des Flughofs, 1953, stand in der Festschrift noch: «Ein Überbauungsplan für das gesamte untere Glatttal sorgt ferner dafür, dass die Landwirtschafts-, Wohn- und Industriezonen sowie die Verkehrsverbindungen festgelegt werden und eine planlose Überbauung (...) noch wenig besiedelten Gebietes verhindert wird. Vor allem soll damit erreicht werden, dass die Umgebung des Flughafens ihren landwirtschaftlichen Charakter behält.» Die Wirklichkeit sieht heute anders aus. Der Flughafen war der Wirtschaftsmotor, der die Glattstadt hervorbrachte, jene dicht gedrängte Agglomeration um den Flughafen, in der im Jahr 2001 207 000 Leute wohnten und 135 000 Menschen arbeiteten – die viertgrösste Stadt der Schweiz und die wirtschaftlich dynamischste. Der Flughafen ist ihr Stadtzentrum. Heute sind es die Agglomeriten, nicht die Bauern, die über Fluglärm klagen.

In über fünfzig Jahren ist ein erheblicher Substanzwert entstanden, den es zu nutzen gilt. Die fünfte Bauetappe korrigiert die dritte, genauer, sie versucht noch einmal mit dem Masterplan 92 das Konglomerat zu einer funktionierenden Einheit zusammen zu zwingen. Zwei Nachteile sind im Laufe der Jahre in den Flughafen eingebaut worden: →

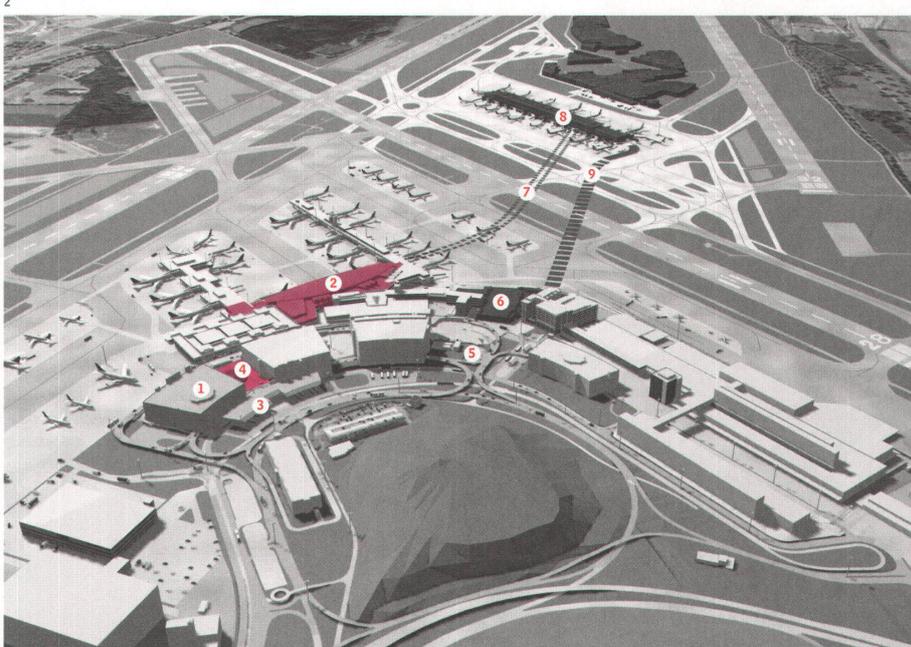
1 Am 30. August 1953 kamen 70 000 Besucher zur Eröffnung des Flughofs und schauten vom Butzenbühl aus der grossen Flugschau zu. Im Hintergrund die Werft 1.

2 Der landseitige Verkehrsanschluss wurde in der fünften Etappe gründlich verbessert. Kernstück ist die Erschliessungsschleife durch alle Parkhäuser.

3 Rendering der fünften Bauetappe. Besonders deutlich sind die Schleifen des landseitigen Verkehrsanschlusses. Plan: Unique



2 Projekt Landseitiger Verkehr Geplantes Trassee Glattalbahn BP Tankstelle



1 Parkhaus 3

Im Parkhaus 3 finden 2700 Autos Platz. Damit sind auf dem Flughafen im ganzen 17000 Parkplätze vorhanden, davon 13500 am Flughafenkopf.

- > Bauherrschaft: Unique
- > Architekten: Stutz + Bolt, Winterthur
- > Ingenieure: Minikus Witta Voss, Zürich
- > Kosten: CHF 55 Mio.

2 Airside Centre

Zwischen den beiden bestehenden Fingerdocks der Terminals A und B entstand eine neue verbindende Halle, das Airside Centre. Es ist das neue Schaufenster und der Aussichtsbalkon des Flughafens, aber auch seine zentrale Abflug- und Ankunftsdeckscheibe. Jeder Passagier verlässt oder betritt Zürich durch das Airside Centre. Es ist das neue, einprägsame Wahrzeichen des Flughafens, die Schweiz der Flugpassagiere beginnt und endet hier. Neben der grossen Halle mit ihren Einbauten gehören auch die Station der Skymetro, die unterirdische Einreisehalle, die Fahnenhalle B und das neue Restaurant auf dem Dach des Fingerdocks B zum Airside Centre.

- > Kosten: CHF 417 Mio.

3 Bushof

Auf der Landseite des Bahnhofterminals ist der neue Bushof entstanden. Ein weit ausgreifendes Vordach schützt die Buseinstiege. Nebenan haben die Carunternehmen ihren Busbahnhof, der in Zukunft auch überdacht werden soll.

- > Bauherrschaft: Unique
- > Architekten: Stutz + Bolt, Winterthur
- > Prüfingenieure: Ingenieurgemeinschaft landseitiger Verkehrsanschluss
- > Totalunternehmer: Wetter Hallen-, Metall- und Stahlbau, Stetten
- > Verfahren: Gesamtleistungswettbewerb
- > Bauzeit: 3 Monate
- > Kosten: CHF 3 Mio.

4 Bahnhofterminal

In Zukunft werden die Bahnpassagiere ihre Koffer bereits ein Geschoss über dem Flughafenbahnhof abgeben können. Der neue Terminal mit im Endausbau 60 Schaltern bietet einen erhöhten Komfort. Das Shopping-Centre darüber wurde ausgebaut und eine grosse Glaskuppel sorgt für natürliche Belichtung der grosszügigen Innenräume.

- > Kosten: CHF 198 Mio.

5 Strassensystem

Das Strassensystem wurde entwirrt und vereinheitlicht. Es funktioniert nun im Einbahnsystem ohne Kreuzungen und ohne Rotlichter. Die drei Parkhäuser 1, 2, 3 wurden durch eine Hochstrasse erschlossen. Sie führt als Schleife direkt durch die Parkhäuser.

- > Bauherrschaft: Unique
- > Verkehrskonzept: Enz & Partner
- > Verkehrsplaner: Ingenieurgemeinschaft landseitiger Verkehrsanschluss: F. Preisig, Zürich; SNZ Ingenieure & Planer, Zürich; DSP Dobler Schällibaum & Partner, Zürich
- > Kosten: CHF 110 Mio. ohne Dach Busbahnhof

6 Gepäcksortieranlage

Eine riesige Halle, in der eine Anzahl von Förderbändern steht, sorgt dafür, dass das Gepäck im richtigen Flugzeug und auf dem richtigen Rollband landet.

- > Bauherrschaft: Unique
- > Architekten: Dürig + Rami Architekten, Zürich
- > Ingenieure: SKS Ingenieure, Zürich
- > Verfahren: Wettbewerb
- > Kosten: CHF 125 Mio. (Bau), CHF 100 Mio. (Anlagen)

7 Skymetro

Die Himmelsbahn fährt unterirdisch, war aber ursprünglich als Hochbahn geplant. Das Airside Centre und das Dock E sind mit einer Luftkissenbahn verbunden. Sie schwebt 0,6 mm über einer Betonbahn und wird von einem Stahlseil gezogen. Die Fahrt dauert zwei Minuten. Es gibt keinen Wagenführer, die Skymetro bewegt sich, magisch von unbekanntenen Kräften gesteuert.

- > Bauherrschaft: Unique
- > Ersteller: Poma-Otis, Frankreich
- > Betreiber: Otis (Schweiz)
- > Baukosten: CHF 158 Mio. inkl. Tunnel

8 Dock Midfield, 1996-2003

Im Dreieck zwischen der Blindlande- und der V-Piste steht seit Herbst 2002 das Dock Midfield, heute Dock E genannt. Eine rund 500 Meter lange, elegante Umsteigemaschine wurde als unbehinderter Neubau ins leere Vorgelände gesetzt. Hier ist die Wegführung Architektur geworden. Ein schnörkelloser, funktionalistischer Bau, der das Abschiednehmen und Ankommen in eine Atmosphäre von Selbstverständlichkeit taucht. Fliegen ist alltäglich ge-

worden, die Architektur dazu ist nüchtern, ohne Verkleidungen und sägeroh. Man sitzt im Glashaus und sieht auf den Flugbetrieb. Die riesige Baumasse ist bewältigt, man verliert sich nicht und bewahrt den Überblick. Was gross ist, muss auch Grösse haben.

- > Bauherrschaft: Unique
- > Architekten: Arbeitsgemeinschaft Zayetta, Zürich Martin Spühler und Angéil/Graham/Pfenninger/Scholl
- > Bauingenieure: Nicolet, Chartrand, Knoll AG; Heyer Kaufmann Partner Bauingenieure AG
- > Gebäudetechnik: Amstein + Walther, Beratende Ingenieure
- > Verfahren: Wettbewerb mit Präqualifikation 1996
- > Kosten: CHF 330 Mio.

9 Strassentunnel

Zwischen der Gepäcksortieranlage und dem Dock E sorgt ein Strassentunnel für die Verbindung. Er erlaubt auch die Anlieferung anderer Güter und ist eine Zufahrt für Rettungsfahrzeuge.

- > Bauherrschaft: Unique
- > Ingenieure: Ingenieurgemeinschaft Jet Partners bestehend aus Amberg, Eichenberger, Höltschi & Schurter, Wolf Kropf & Partner
- > Kosten: CHF 137 Mio.

Am Wettbewerb Beteiligte

- Dock Midfield:
- > Calatrava (nicht abgegeben)
- > Haussmann – Helmut/Obata – Kassabaum – S+M
- > Richard Rogers Partnership
- > Rodolphe Luscher & Partners
- > Spühler – Angéil/Graham – EWI
- > Von Gerkan – Hotz Flughafenkopf:
- > Benthem Crouwel – Atelier WW
- > Béatrix & Consolascio
- > Burkhard Meyer Steiger und Partner
- > IttenBrechtbühl, Grimshaw, Ernst Basler+Partner, Arup
- > Dudler – Noebel/Höltschi & Schurter
- > Nouvel – Stücheli
- > OMA, Rem Koolhaas – Sulzer
- > S.A.R., Schnebli, Ammann, Ruchat Jury:
- > Eduard Witta, Bauingenieur, Präsident Baukommission FIG (Vorsitz)
- > Max Basler, Architekt, Entwicklungsplanung FIG
- > Albert Brunner Ingenieur, Gesamtprojektleiter
- > Hanspeter Brüttsch, Direktor FIG
- > Marianne Burkhalter, Architektin, Zürich
- > Rudolf Burkhalter, Projektkoordinator Aarproject, Bern
- > Uli Huber, Chefarchitekt SBB, Bern
- > Adolf Krischanitz, Architekt, Wien
- > Andrea Roost, Architekt, Bern
- > Urs Sieber, General Manager Produktionsplanung Swissair
- > Hans Peter Staffelbach, Flughafen-direktor
- > Peter Stutz, Architekt, Winterthur
- > Brigit Wehrli, Soziologin, Zürich
- > Bruno Welti, Generaldirektor Sieber Hegner, Zürich
- > Herbert Meier, Architekt, stv. Direktor FIG (Ersatz)

(FIG: Flughafen-Immobilien-gesellschaft)

→ Erstens: Der unterirdische Bahnhof der Flughafenlinie ist von den Terminals zu weit entfernt. Die Verbindungswege sind lang und unübersichtlich. Zweitens: Die zwei-stöckige Zufahrtsrampe trennt den Viertelskreis der Parkhäuser und den Bahnhof von den Terminals, die nur eine niedrige Passerelle verbindet.

Mitte der Neunzigerjahre platzt der Flughafen aus allen Nähten. Mit Ausnahme des Pistensystems ist überall ein Mehr von allem notwendig. Ein Problem ist unsichtbar: Den unterirdischen Verbindungen zwischen dem Bahnhof und den Terminals sind (fast) überall Infrastrukturen im Weg. Der Masterplan 92 legt fest, dass es für die Hochbauten drei Hauptaufgaben gibt: Erstens das Dock Midfield weit draussen auf dem Vorfeld nördlich der Westpiste, zweitens der Flughafenkopf mit dem Airside Centre und dem Bahnhofterminal. Drittens: Wie verbindet man die beiden?

Für den Studienauftrag wurden nach einer Präqualifikation mit 79 Bewerbungen sechs Planerteams für Dock Midfield und acht für den Flughafenkopf eingeladen (Seite 7, Am Wettbewerb Beteiligte). Die gleiche Jury beurteilte beide Aufgaben parallel im Sommer 1996. Das Dock Midfield gewann in der zweiten Runde das Team Spühler – Angélil/Graham. Es ist unterdessen gebaut, als Dock E.

Den Flughafenkopf entscheiden IttenBrechtbühl, Grimhaw, Ernst Basler + Partner, Arup in der ersten Runde für sich. Sie hatten das überzeugendste Projekt vorgeschlagen. Weder den Abbruch von Parkhäusern, noch den Durchbruch durch die Mitte als Verbindungsweg, sondern das Umgehen. Das Bahnhofterminal legen sie zwischen das Parkhaus 2 und das kommende Parkhaus 3, dort, wo das Catering der Swissair war, das ohnehin verlegt werden sollte. Eine neue Passerelle führt die Passagiere direkt ins Terminal B und parallel dazu zum neuen Airside Centre, zwischen den beiden Fingerdocks A und B. Die symmetrische Flügelform des Dachs allerdings gefiel der Jury wenig: «Eine allzu vordergründige Metapher», lautete ihre Kritik im Bericht.

Das Wettbewerbsprogramm von 1996 rechnete mit 240 000 Flugbewegungen, 20 Millionen Passagieren und 650 000 Tonnen Fracht für das Jahr 2002. Man plante einen Hub, einen Umsteieflughafen, der von der Swissair als Home Carrier beherrscht würde. Das Ziel war in einem Satz zusammengefasst: «Zürich, der qualitativ und ökologisch führende Flughafen im Herzen Europas.»

Airside Centre und Bahnhofterminal

Die fünfte Bauetappe ist die teuerste und komplexeste aller bisherigen. Sie kostet 2031 Millionen Franken und dauerte von 1996 bis 2004. Dieses Sonderheft konzentriert sich auf den Flughafenkopf. Gemeint sind die Bauten und Einrichtungen, die in einem grossen Bogen aufgereiht sind. Er beginnt beim Terminal B, führt über das neue Airside Centre zum Terminal A und weiter zum Operations Centre. Landseitig stehen in einer zweiten Reihe die Parkhäuser, dazwischen liegt die Vorfahrt. Die Sieger des Wettbewerbs für den Flughafenkopf haben die einfache Gesellschaft Planergemeinschaft Flughafenkopf (PGF) gegründet und zwei Projekte entworfen und gebaut: Das Bahnhofterminal und das Airside Centre. Beide Projekte wurden gleichzeitig von der Planergemeinschaft geplant und ausgeführt. Sie sind zwar eigenständige Bauabschnitte, sind aber aufeinander abgestimmt und Teil der komplexen Verkehrsmaschine Interkontinentalflughafen. Das Schaubild auf der Seite 6 fasst die wichtigsten Hochbauten dieser fünften Flughafen-Bauetappe zusammen. •

Interview Josef Felder: (2051 ist der Zeithorizont)

Der Chief Executive Officer der Unique (Flughafen Zürich AG) beurteilt die Entwicklung, erklärt, warum der falsche Flughafen der richtige ist und warum Zürich von Anfang an ein Hub war, einer ist und auch einer bleiben muss. Denn geplant war die fünfte Bauetappe als Hub der Swissair, die es nicht mehr gibt.

? Haben Sie den falschen Flughafen gebaut?

Josef Felder: Glücklicherweise wiederholt sich die Geschichte und wir sind wieder dort, wo wir angefangen haben. 1994 rechnete der Zürcher Regierungsrat bei Vollendung der fünften Bauetappe mit 240 000 Flugbewegungen und mit sieben Jahren ohne Gewinn. 1998 waren es bereits 270 000 und die Hunterstrategie der Swissair führte zu 320 000 im Jahre 2000. Dieses Jahr werden wir rund 270 000 Flugbewegungen haben und Gewinn machen. Wir sind also im Zielbereich. Wir haben gelernt, dass es bei der Verkehrsinfrastruktur immer um den Zeithorizont geht. Wir haben eine 56-jährige Geschichte hinter uns und haben noch 47 Jahre vor uns, solange dauert unsere Konzession. Das ist unser Zeithorizont und wenn man ihn betrachtet, so hat man immer den falschen Flughafen gebaut, wenn er fertig ist.

? Ist Zürich ein Hub?

Josef Felder: Definieren wir den Begriff Hub: Es ist wie ein Knoten der Bahn 2000, aber im Luftverkehr. Im Hub geschieht die Bündelung der Kurz-, Mittel- und Langstreckenflüge. 1953, beim ersten Flug von Zürich nach New York, waren bereits fünfzig Prozent Umsteiepassagiere in der Maschine. Der Hub Zürich ist also bereits fünfzigjährig. Im Markt Schweiz wären Interkontinentalverbindungen fast nicht möglich ohne die Verknüpfung mit Kurz- und Mittelstrecken. Der Flughafen Zürich war ein Hub und er ist ein Hub und wenn die Schweiz in den nächsten 47 Jahren ihren Wohlstand und ihre sozialen Errungenschaften erhalten will, so muss Zürich ein Hub bleiben.

? Gibt es ein Leben ohne Swiss?

Josef Felder: Es gibt immer ein Leben ohne ein bestimmtes Unternehmen. Die Frage ist, wie sieht das aus? Wir mussten in den letzten Jahren schmerzhaft lernen, mit Risiken zu leben und in Alternativen zu denken. Es ist eine der wichtigsten Aufgaben des Managements, Szenarien zu entwickeln. Man darf sich nicht einrichten mit nur einem Businessplan oder nur einer Stossrichtung. Am Schluss bestimmt der Markt und den können wir nicht steuern. Die Frage nach der Swiss ist eine Frage nach dem Schweizer Markt und wir glauben an den Schweizer Markt also glauben wir auch an die Swiss und darum glauben wir auch an den Hub.

? Das Airside Centre war als Drehscheibe gedacht. Doch das Fingerdock B wurde geschlossen, was dem Gedanken der Drehscheibe widerspricht. Warum nicht das Dock E schliessen statt Fingerdock B?

Josef Felder: Im Jahr 1995 mussten über fünfzig Prozent der Fluggäste mit Bussen zu den Flugzeugen gebracht werden, doch heute verlangen die Passagiere, dass sie trockenen Fusses in die Maschine gelangen. Das Dock E verfügt über 27 Standplätze, das Dock B über neun. Wenn wir Qualität anbieten wollen, dann müssen wir das grosse neue, nicht das kleine alte Dock betreiben. Von morgens um sechs Uhr bis zum Mittag haben wir eine hundertprozentige Auslastung, am Nachmittag allerdings haben wir Überkapazitäten. Es war eines der Ziele der fünften Bauetappe, dass die Passagiere möglichst trockenen Fusses in ein grosses Flugzeug steigen können. Interview: Benedikt Loderer

Chronik der wichtigsten Ereignisse

-
- > 1939. Der Bund kündigt an, dass die Zivilluftfahrt bis Ende August 1943 den Flugplatz Dübendorf zu verlassen habe.
- > 1943. Der Regierungsrat des Kantons Zürich findet einen Standort, den Artillerieschiessplatz bei Kloten.
- > 1945. Ein Bundesbeschluss bestimmt Zürich zum Interkontinentalflughafen.
- > 1948. Das erste Flugzeug landet am 14. Juni auf der Westpiste.
- > 1953. Feierliche Eröffnung des Flughafens Zürich-Kloten am 30. August.
- > 1956. Der erste Jet, eine Tupolew TU-104, landet am 26. Mai.
- > 1957. Ablehnung der zweiten Etappe.
- > 1958. Annahme eines reduzierten Projekts für die zweite Etappe.
- > 1970. Der erste Jumbo-Jet, eine Boeing 747 landet am 9. Februar in Kloten. Die dritte Ausbauetappe wird angenommen.
- > 1972. Nachtflugsperre tritt in Kraft.
- > 1976. Die V-Piste wird eröffnet.
- > 1979. Die Crossair nimmt ihren Betrieb auf.
- > 1980. Der Bahnhof Zürich-Flughafen der SBB wird am 1. Juni eröffnet.
- > 1988. Die Beteiligung der Swissair rettet die Crossair vor dem Kollaps.
- > 1992. Der Regierungsrat genehmigt den Masterplan 92.
- > 1995. Der kantonale Kredit von 873 Millionen für die fünfte Bauetappe wird angenommen.
- > 1999. In November stimmt das Zürchervolk der Privatisierung des Flughafens zu.
- > 2000. Am 31. Januar beginnen die Arbeiten für die fünfte Bauetappe.
- > 2001. Am 1. Juni tritt die Betriebskonzession in Kraft. Die Unique löst den Kanton als Betreiberin ab. Das Grounding der Swissair am 2. Oktober ist der Anfang des Untergangs der Fluggesellschaft.
- > 2002. Im Oktober wird der Strassentunnel zum Dock E eröffnet.
- > 2003. Deutschland setzt im April eine verschärfte Verordnung für die Überfliegung des deutschen Staatsgebiets in Kraft.
- > 2004. Vom 10. bis 12. September wird das Airside Centre eröffnet.