

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 92 (1974)
Heft: 21

Artikel: Die Baustelle des Flughafens Zürich-Kloten: Exkursion des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins (ZIA) vom 10. November 1973
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-72376>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 06.02.2025

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

Die Baustelle des Flughafens Zürich-Kloten

DK 725.39:910.2

Exkursion des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins (ZIA) vom 10. November 1973

Der ZIA als Berufsverband beruht auf dem Zusammenwirken der verschiedenen Berufsgruppen, deren Dachverband der SIA ist

Unsere technisch- und strukturmässig immer komplizierter werdende Welt lebt nur weiter durch den Willen zur interdisziplinären Tätigkeit

Der ZIA bemüht sich, dieses Thema seinem ganzen Mitgliederkreis bewusstzumachen

Die Baustellen des Flughafens Zürich bieten eine willkommene Gelegenheit, diese interdisziplinäre Zusammenarbeit zu zeigen

Architekt H. Pfister vom Vorstand des ZIA wurde beauftragt, eine Exkursion zu organisieren

Es meldeten sich über 400 Teilnehmer und bekundeten dadurch das allgemeine Interesse an diesem Thema

In acht verschiedenen Gruppen (nach Berufsgruppen geordnet) wurden die Teilnehmer über verschiedene Rundgänge geführt, damit die spezifischen Berührungspunkte mit den andern Disziplinen gezeigt werden konnten

Das Kernstück der Exkursion war die Orientierung über den Bauvorgang im Bereich des Flughafes 2; vor allem der Vortrag von Ing. Kurt Meier (Basler & Hofmann), der die Funktion des Koordinators dieser Baustelle innehat

Es sei an dieser Stelle nochmals allen Mitwirkenden im Namen des ZIA der beste Dank ausgesprochen.

Projekt- und Ausführungscoordination Flughafen 2

Von K. Meier, Zürich

DK725.39.002

1. Problemstellung

Bei der Verwirklichung des neuen Flughafes 2 des Flughafens Zürich-Kloten sind fünf Problemkreise besonders zu berücksichtigen:

- die aussergewöhnliche «Baudichte» im Flughafenbereich
- die zahlreichen Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Bauten
- die Interessenkonflikte der verschiedenen Bauherren
- die einschneidenden Randbedingungen des Areals
- die ungewohnte Grössenordnung des Bauvorhabens.

Die «Baudichte» im Flughafenbereich

Im Rahmen der 3. Ausbaustapen des Flughafens Zürich-Kloten werden im Bereich des neuen Flughafes 2 etwa 20 verschiedene Bauwerke erstellt (Bild 1). Die Kostenvoranschläge für diese Bauten ergeben eine Gesamtsumme von rd. 460 Mio Fr. Da diese Bauten auf einem sehr kleinen Gebiet (einem gleichschenkligen Dreieck mit Seitenlängen von 600 und 300 m) realisiert werden müssen, ergibt sich für dieses Gebiet eine sehr hohe «Baudichte», nämlich rd. 50 Mio Fr./ha (Shop-Ville unter dem Bahnhofplatz Zürich: 35 Mio Fr./ha, Stadtspital Triemli in Zürich: 15 Mio Fr./ha). Unter Berücksichtigung der Bauzeit ergibt sich für den Flughafenbereich eine sogenannte «Bauintensität» von etwa 12 Mio Fr./ha und

Jahr (Shop-Ville: 7 Mio Fr./ha und Jahr, Stadtspital Triemli: 2 Mio Fr./ha und Jahr).

Abhängigkeiten

Die meisten Bauvorhaben im Flughafenbereich sind direkt oder indirekt voneinander abhängig (Bild 2). So kann zum Beispiel die Vorfahrt des Flughafes 2 erst erstellt werden, wenn die Fassaden des Flughafes montiert sind und wenn der darunterliegende SBB-Bahnhof fertig erstellt ist. Umgekehrt ist der Flughafenweiterbau auf eine termingerechte Fertigstellung dieser Vorfahrt angewiesen, da erst nach einer Verkehrsumleitung über die neue Vorfahrt die alte, provisorische Wegfahrt des Flughafes 1 abgerissen werden kann, was wiederum Voraussetzung ist, um die Restaurantanlieferung in diesen Bereich zu verlegen. Erst nach dieser Verlegung können die Hofüberdachung und die Gepäckverbindung zwischen dem alten und dem neuen Flughafen erstellt werden, was wiederum Voraussetzung ist, um die vorgängig erstellte provisorische Containerhalle auf dem Flugsteig abzubauen und den Flugsteig in diesem Bereich fertig zu erstellen.

Interessenkonflikte der verschiedenen Bauherren

Die etwa 20 verschiedenen Bauvorhaben im Flughafenbereich werden durch vier gänzlich voneinander unabhängige