

5. Ausbautetappe des Flughafens Zürich-Kloten

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **83 (1996)**

Heft 10: **Wetten und Bewerben = La course aux concours = Competitors for competitions**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-63065>

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.

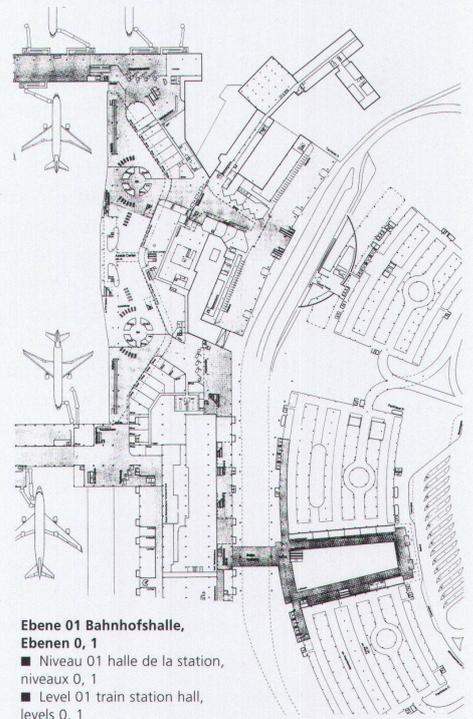
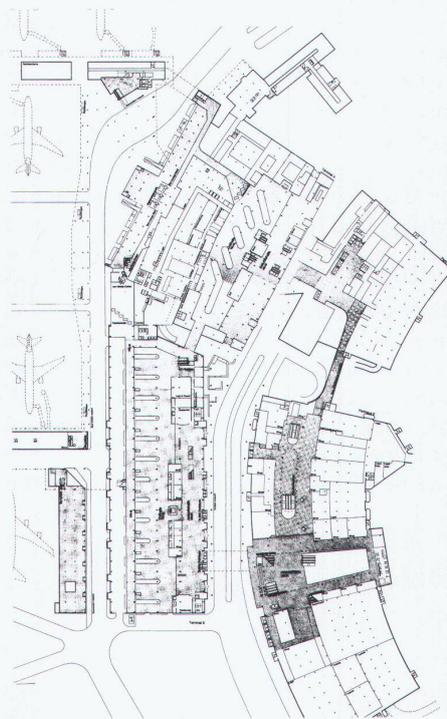
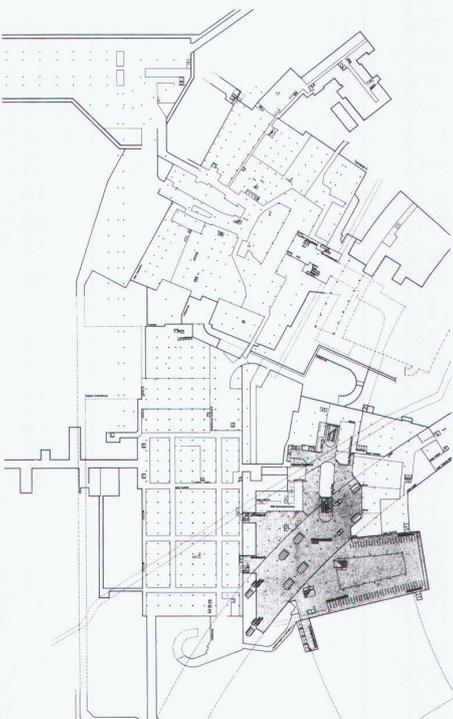
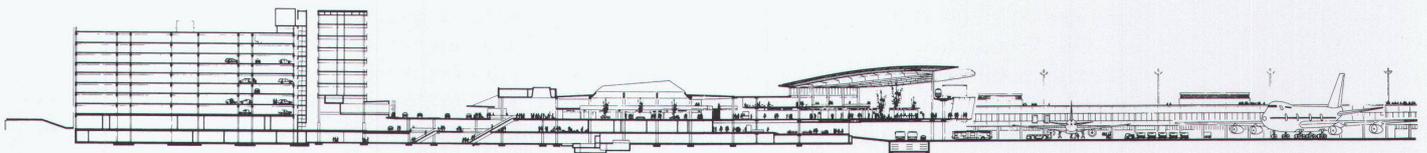
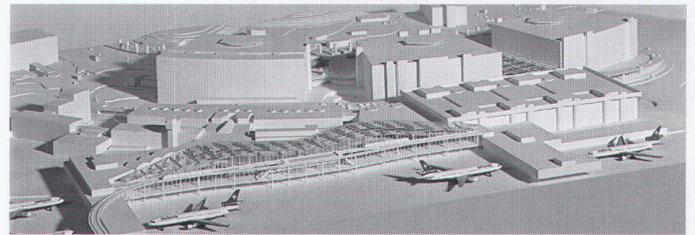
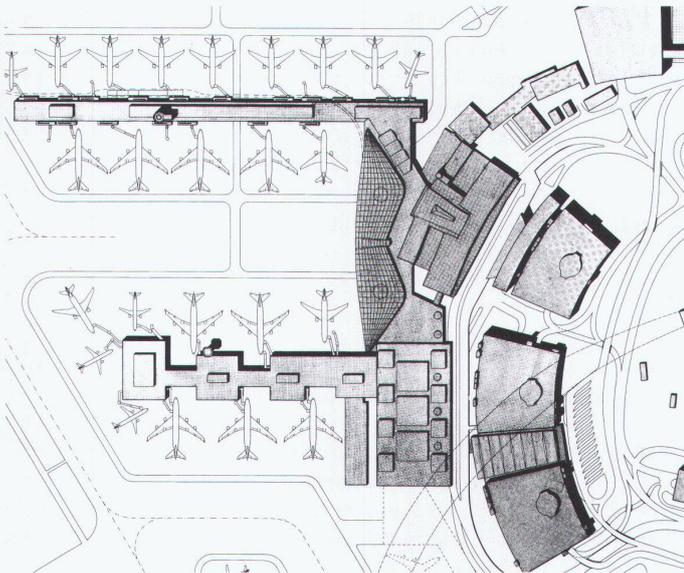
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

5. Ausbautappe des Flughafens Zürich-Kloten

Projekt
Grimshaw/Itten+Brechtbühl



Ebene 01 Bahnhofshalle,
Ebenen 0, 1
■ Niveau 01 halle de la station,
niveaux 0, 1
■ Level 01 train station hall,
levels 0, 1

Bei diesem Wettbewerb, an dem sich 79 Büros beworben haben, kann die Auswahl als eine Mischung aus fachlichen Kriterien, aus internationalen und lokalen Präferenzen verstanden werden. Viele Bewerbungen taktierten denn auch mit einer entsprechenden Kombination: schweizerische bildeten mit ausländischen Büros eine Arbeitsgemeinschaft, um örtliche Bauerschaft mit dem Bonus spezifischer Qualifikation für Flughafenbauten oder eines Renommées auszuschöpfen.

Das Besondere an dieser Präqualifikation war schliesslich der Einbezug eines fachspezifischen, betriebstechnisch geschulten Stabs, so dass bis zu 30köpfige Teams entstanden, in denen nicht selten die gleichen Namen und Firmen auftauchten.

Acht Studienaufträge wurden für den «Flughafenkopf» erteilt (ein neuer Bahnhofsterminal mit Check-in-Schaltern und das «Airsides-Center», das im wesentlichen ein Einkaufszentrum ist; Bauvolumen etwa 360 Millionen Schweizer Franken) sowie sechs Studienaufträge für das Midfield-Dock (ein zusätzliches Dockgebäude im Pistendreieck, Bauvolumen etwa 200 Millionen).

Die Veranstalter, eine öffentlich-private Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG), definierten klare Vorgaben (Funktions- und Betriebsschemen, Kostenrahmen); andererseits verschleierten sie ihre planerischen Absichten mit Allgemeinplätzen und Widersprüchen: der Wunsch nach dem Besten – «der qualitativ und ökologisch führende Flughafen im Herzen Europas» – kontrastiert etwa mit dem selbstkritischen Hinweis auf den bestehenden Flughafen als ein irreparables «Flickwerk», dem die Wettbewerbsteilnehmer aber dennoch eine neue, unverkennbare architektonische Identität abgewinnen sollten.

Enträtselt konnte das Programm als eine Mischung aus kommerziellen und betriebstechnischen Interessen gedeutet werden: erstens die Vergrößerung der vorhandenen Verkaufsflächen zu einem Warenangebot, das nicht bloss den Reisenden dient, sondern den regionalen Bedarf abdeckt – und dies mit wesentlichen Vorteilen gegenüber der Konkurrenz: erweitertes Kundenspektrum, flexible Öffnungszeiten, optimale Erschliessung mit öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln.

Für die Erhöhung der Flughafenkapazität soll

ein neues Midfield-Dock realisiert werden, zudem das heute unüberblickbare Flughafenlabyrinth (mit langen Wegen und klaustrophobisch orientierungslosen Räumen) verbessert werden, um auch in dieser Hinsicht mit dem internationalen Niveau mithalten zu können. Angesichts der verschärften Konkurrenz im Flugreisegeschäft legten die Veranstalter ihr Hauptaugenmerk freilich auf die (Bau-)Kosten.

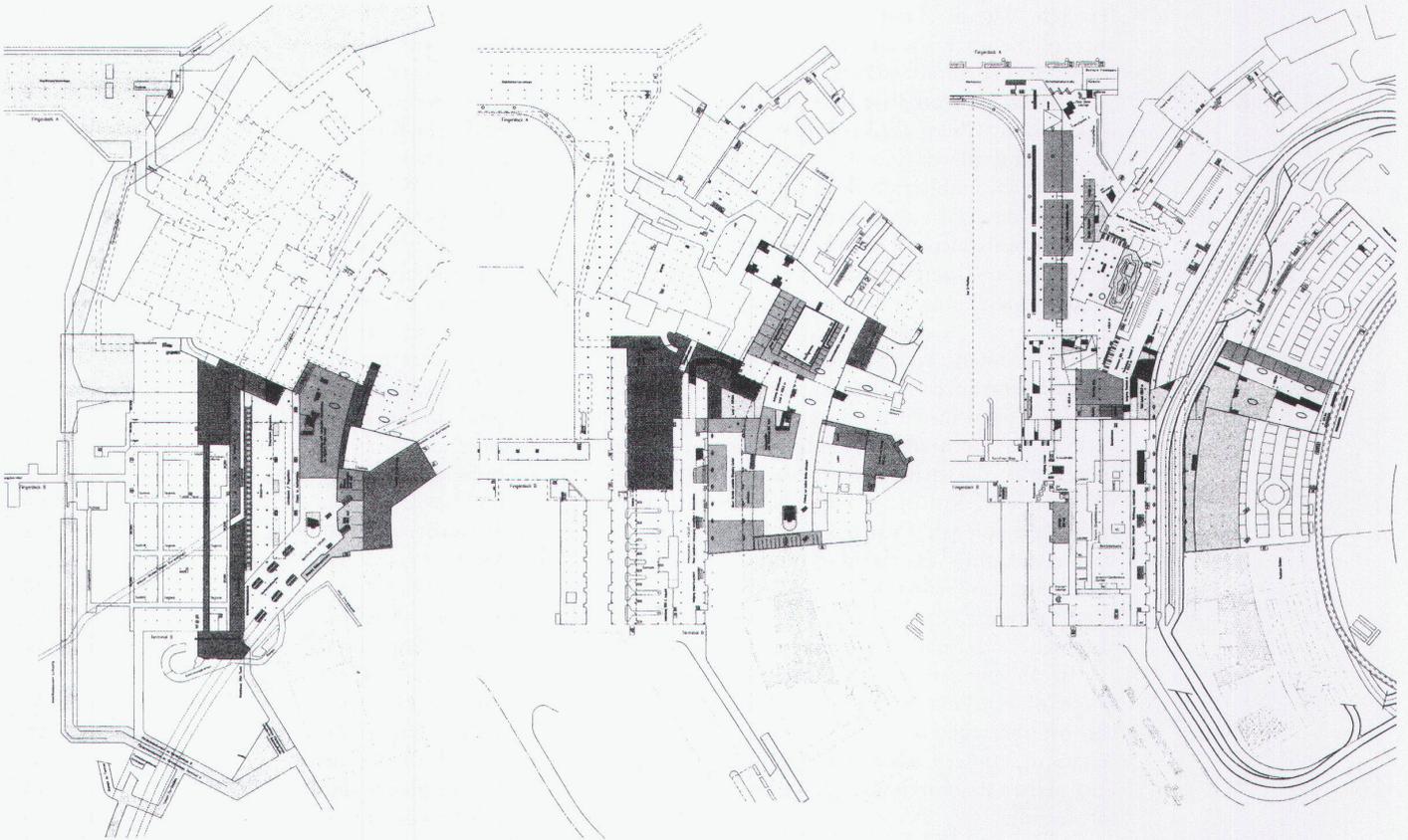
In der 17köpfigen Jury waren 11 Mitglieder direkt oder indirekt, geschäftlich oder durch Aufträge, an den Veranstalter, die FIG, gebunden.

Das eingeladene Team um Santiago Calatrava verzichtete auf ein Projekt, mit dem Vorwurf an die Veranstalter, «sichere Informationen» legten nahe, «dass andere beteiligte Büros eine eindeutige Bevorzugung in der Behandlung bereits in der Wettbewerbsphase erhalten haben» (den Beweis für seine Anschuldigungen ist Calatrava bisher schuldig geblieben).

Das Präqualifikationsverfahren, das bei diesem Wettbewerb praktiziert wurde, verdeutlicht allgemeine und spezifische Mängel, die im Hinblick auf die europaweite Generalisierung dieser Wettbewerbsform erhebliche Konflikte provozieren.

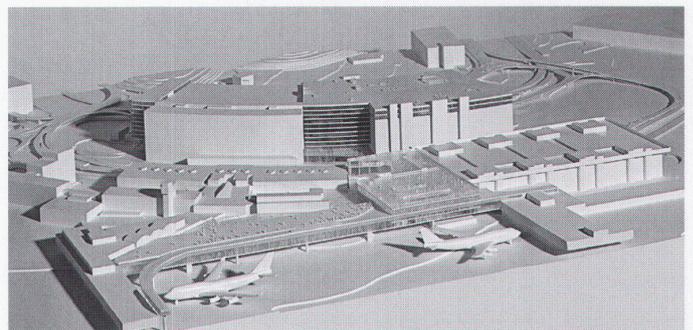
Mit der Präqualifikation verbindet sich zwangsläufig eine Bevorzugung von Architekturbüros, die auf eine möglichst lange Liste von Baurealisierungen zurückblicken können. Eine breite Berufserfahrung – so wird im allgemeinen vermutet – steht für das Vertrauen der Bauherren. Die Überlegung ist nicht falsch, angewendet auf einen Wettbewerb hingegen eine Halbwahrheit. So lassen sich etablierte und grössere Büros von Entschädigungen in der Höhe von 60 000 oder 100 000 Franken kaum für einen üblichen Projektierungsaufwand – geschweige denn für ein grosses Engagement ködern, wenn andere, laufende Aufträge wichtiger oder «sicherer» erscheinen (oder wenn die Aussicht auf einen ersten Preis beziehungsweise auf eine Projektausführung unwahrscheinlich ist).

Auch bei diesem Wettbewerb ist das unternehmerische Kalkül international renommierter Architekturbüros unübersehbar – als Kontrast zwischen professionellem Engagement und Pflichtübungen in Form von «schnellen», routinierten (oder delegierten) Entwürfen, die kaum ihre Entschädigung recht-



Ebene 01 Bahnhofshalle,
Ebenen 0, 1
 ■ Niveau 01 halle de la station,
 niveaux 0, 1
 ■ Level 01 train station hall,
 levels 0, 1

Projekt
Rem Koolhaas/Sulzer



fertigen. Was die Präqualifikation verspricht – ein ausgeglichenes Entwurfsniveau – kann sich in der Praxis ins Gegenteil verkehren.

Dieser Sachverhalt gibt nicht bloss Anlass zum Ärger mässig «Präqualifizierter», sondern ist ein Argument dafür, dass insbesondere bei grossen Bauaufgaben die etablierten Büros mit anderen in Konkurrenz treten, die (noch) nicht dem unternehmerisch-administrativen Druck ausgesetzt sind. Dies nicht nur im Interesse einer (zumindest partiellen) Chancengleichheit, sondern im Interesse der Sache selbst.

Freilich kann eine Erweiterung präqualifizierender Selektion auch als Alibi dienen. Eine in dem Sinn positive Diskriminierung kann nur ein Preisgericht verhindern, das unabhängig bleibt, was jene Machtfrage stellt, die sich als Interessenkonflikt von Investition und Kultur wie in den Jury-Zusammensetzungen spiegelt. Mit anderen Worten: mit der Präqualifikation ist zwangsläufig eine verschärfte Wettbewerbspolitik angesagt, die insbesondere die Frage aufwirft, ob berufsethische Kategorien verabschiedet oder neu definiert werden.

In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage, ob ein Präqualifikationsverfahren nicht über die (oft überschätzten, teilweise auch gezinkten) Referenzen, sondern über eine Projektidee (sei es in Form einer Beschreibung oder eines Entwurfes) erfolgen soll.

Flughafenkopf

Die acht Projekte können zunächst in ihrem Präjudiz gegenüber der heutigen Flughafenanlage unterschieden werden – in einer antagonistischen versus einer mimetischen Haltung. Das Architektenteam um Bétrix/Consolascio formulierte wohl am deutlichsten die Kritik an der vergangenen Flughafenplanung, die als Erbe ein zerstückeltes Konglomerat hinterliess, das jede architektonische Intention zugunsten unmittelbar kommerzieller Interessen und betriebstechnischer Anpassungen negierte. Die Alternative, eine neue, stringente, orthogonale Ordnung (die sich an den Fingerdocks orientiert), überschritt freilich das Kostendach bei weitem, was das Projekt gewissermassen *hors concours* figurieren liess.

Wenn auch in abgeschwächter Form, bewegen

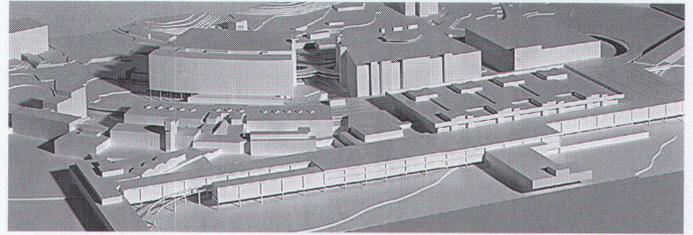
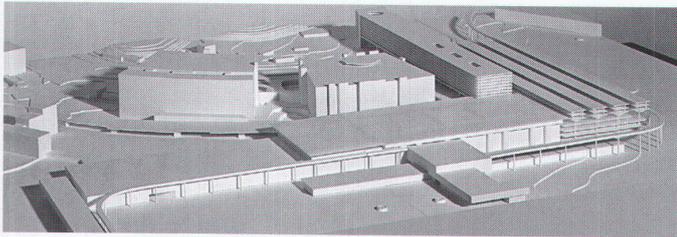
sich die Projekte von Schnebli/Ammann/Ruchat von Burkard/Meyer/Steiger und von Dudler/Noebel/Höltschi/Schurter ausserhalb des Kostenrahmens (wenn auch letzteres fiktive Erträge massiv vergrößerter Kommerzflächen offeriert).

Abgesehen von einem Projekt (Bentham Crouwel, Atelier WW), das sich mit einem Überangebot an Kommerz und vaterländischem Raunen vergeblich der FIG anbot und einem «schnellen», unausgegorenen Entwurf von Nouvel/Stücheli blieben nur noch zwei Projekte in Konkurrenz, die annähernd das Programm erfüllten.

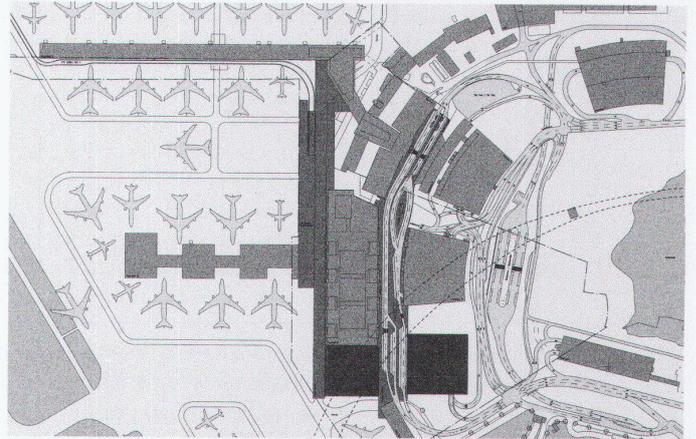
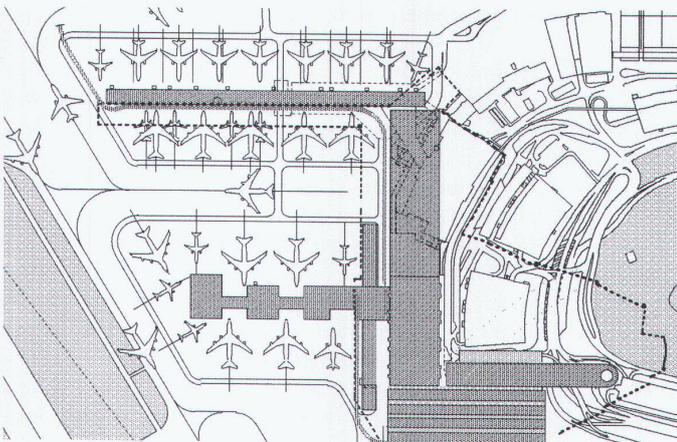
Das Team Koolhaas/Sulzer legte einen von der Jury unterschätzten Entwurf vor, der die *instabile* Baustruktur eines Flughafens thematisiert. Die Widersprüche zwischen dem Anspruch auf eine architektonische Ordnung und der Wirklichkeit eines unüberblickbaren Dauerprovisoriums sind in dem Projekt weder aufgehoben noch veranschaulicht. Mit kleinen und grösseren Eingriffen, mit Ergänzungen, neuen Ausblicken und Lichtführungen wird dem bestehenden Flickwerk ein architektonisches Instrumentarium implantiert, das die Anlage lesbarer macht und visuell bereichert. Ohne eine Grossform oder Einheit zu suchen, dient das Spiel von Bewegungen, die solche Orte des Reisens kennzeichnen, als Motiv für punktuelle Szenarien.

Im Vergleich dazu ist das Projekt von Grimshaw/Itten+Brechtbühl nicht nur pragmatischer und kostengünstiger; getrimmt auf die geradlinige Erfüllung des Pflichtprogrammes, entbehrt der Entwurf einer Idee. Das Airside-Center ist dem heutigen Terminal A einfach vorgelagert, ohne optischen und räumlichen Zusammenhang zum neuen Bahnhofsterminal, der zwischen die beiden vorhandenen Parkhäuser geschoben ist. Dementsprechend führt die Verbindung über Umwege, Lifte und lange Korridore. So wird das bestehende Labyrinth aus trostlosen Fussgängertunnels und öden Verkaufsflächen – das in diesem Flughafen allen und seit jeher als Ärgernis sattsam bekannt ist – nicht nur erweitert, sondern verewigt.

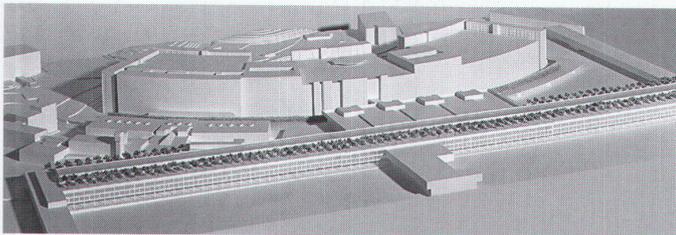
Professionell präsentiert, veranschaulicht das Projekt freilich, dass mit relativ bescheidenen Eingriffen Kommerzflächen gewonnen werden, dabei ein leicht verbesserter Betriebsablauf erreicht und die bestehende Bausubstanz nur geringfügig angetastet



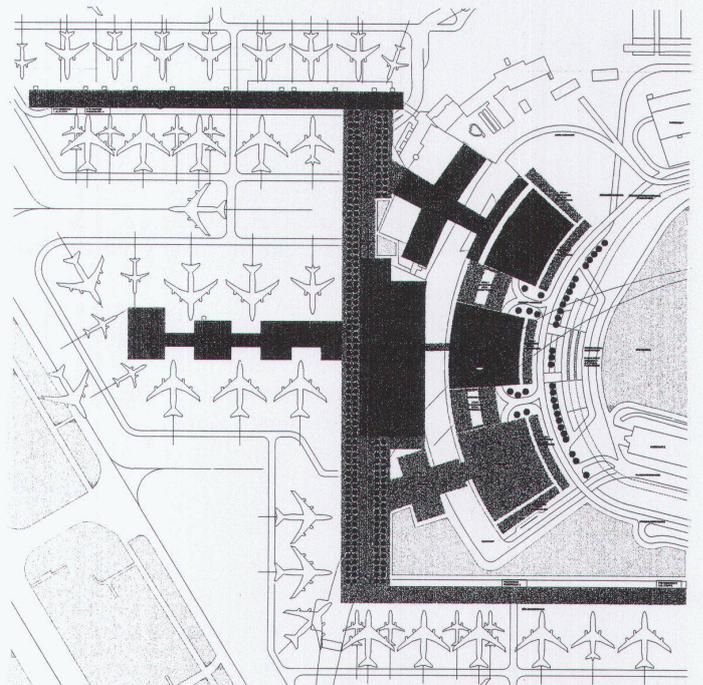
Projekt
Burkard Meyer Steiger Partner



Projekt
Béatrix/Consolascio



Projekt
Dudler/Noebel/Höltzchi/
Schurter



wird. Architektonisch wird damit wenig herausgeholt (auch mit oder ohne die abgedroschene Flügelmetapher des Airside-Centers). Dieses (zur Weiterbearbeitung empfohlene) Projekt hatte insofern leichtes Spiel, als die «kritischen» Entwürfe die vorgegebenen Rahmenbedingungen der Veranstalter sprengten und so im wesentlichen *unvergleichbar* blieben.

Midfield

Funktionell und betriebsorganisatorisch (auf der Ebene eines Vorprojektes) weitgehend vorgegeben, liessen die Entwürfe für das Midfield-Dock nur kleine konzeptionelle Spielräume offen. Etwas überspitzt gesagt, beschränkte sich dieser Teilwettbewerb auf verschiedene (Quer-)Schnittlösungen.

Hinsichtlich der entsprechenden Sorgfalt in der Detaillierung (Lichtführung, Beschattung, Transparenz, Orientierung) ist beim Entwurf des Teams von Gerkan/Hotz kaum etwas zu beanstanden – es sei denn die relativ hohen Kosten, die sekundäre Konstruktionselemente und grosszügige Raumvolumen verursachen (zudem kann die elliptische Grossform nicht etappiert werden). Die Entwurfsidee basiert auf der räumlichen Durchlässigkeit in der Vertikalen: die verschiedenen Ebenen sind visuell verschränkt, so dass sich das gesamte Reisegeschehen in einem einzigen Grossraum abspielt. An einen urbanen Schmelztiegel erinnernd, wird mit den Mitteln der Transparenz, der räumlichen Durchdringung und Lichtlenkung eine *promenade architecturale* inszeniert. Im Gegensatz zu Koolhaas/Sulzer, die in ihrem Entwurf einem ähnlichen Motiv folgen, verwenden von Gerkan/Hotz die Instrumente der klassischen Moderne. Den Gebäudekern umhüllt die vollverglaste dreigeschossige Raumschicht, die dynamisch aufgefächert, sich an den Gebäudeenden verjüngt. Diese Formbewegung parallelisieren die Geschossflächen, wobei die Verjüngung abgeschwächt ist, so dass sich die Raumschicht verengt.

Die ellipsenförmige Komposition für den Solitär lässt die skulpturale Handschrift des Zürcher Architekten erkennen, insbesondere den Preis für die schöne Form: wo die grössten Jumbos andocken, hat es am wenigsten Platz.

Neben dem Entwurf von Gerkan/Hotz hat die

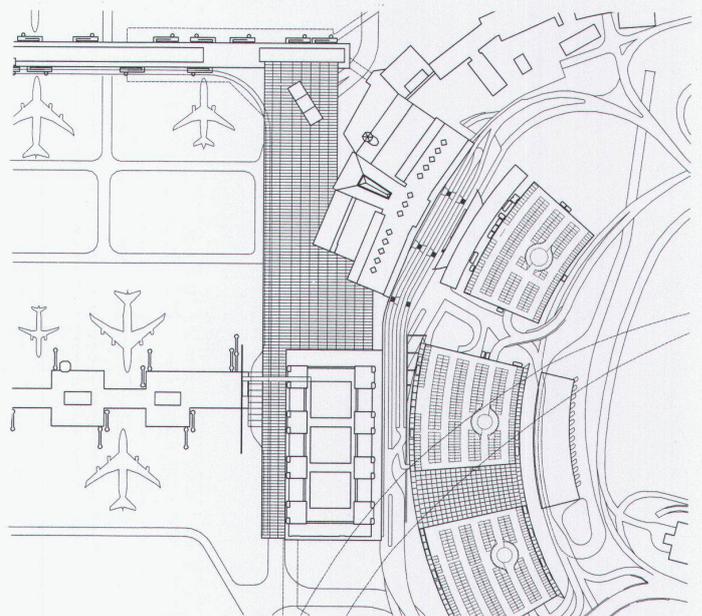
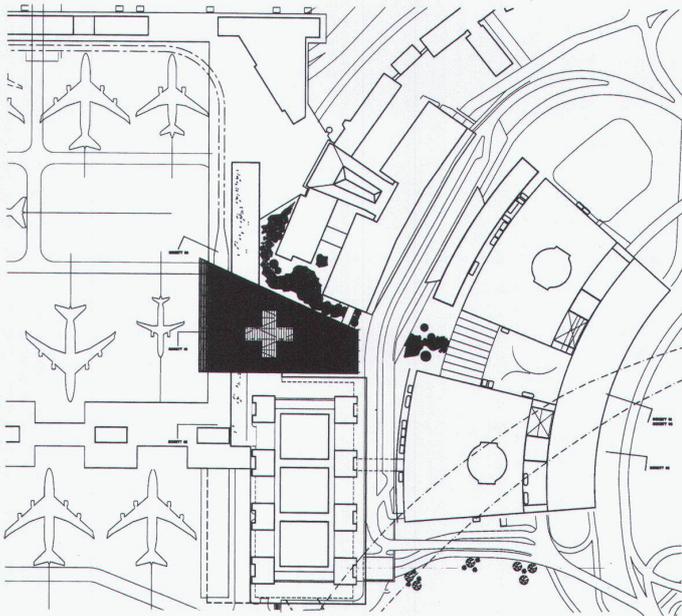
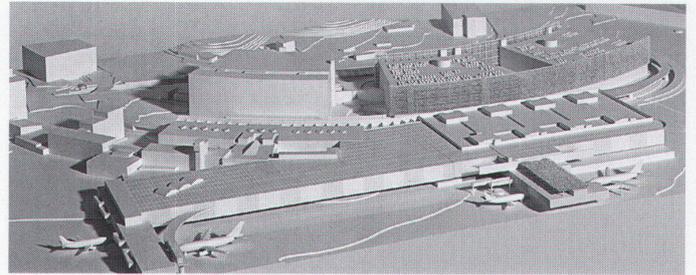
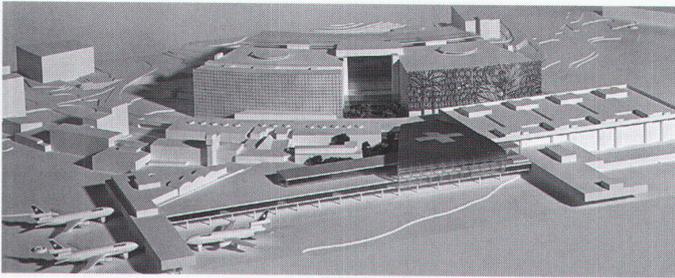
Jury das Projekt von Spühler/Angélil/Graham zur Weiterbearbeitung vorgeschlagen. Ohne sich durch eine entwerferische Idee oder architektonische Feinheiten auszuzeichnen, erfüllt es das Pflichtprogramm. Die Schnittlösung besteht in einer schmalen, wintergartenartigen, mit Balkonen bestückten äusseren Raumzone und inneren, mehrgeschossigen und begrünten Lichthöfen. Diese Raumabfolge (eine unbeabsichtigte Anlehnung an den Wohnungsbau?) kann nur mit einem vergleichsweise grossen Bauvolumen erreicht werden (eine Beanstandung, welche die Projektverfasser durch eine einfache Bauweise kompensieren wollen).

Das korrekte Projekt erreicht die «Umweltfreundlichkeit» (Beurteilungskriterium) insbesondere mit Baumbepflanzungen in den Lichthöfen, was wohl selbst opportunen Flughafenästheten zu dick aufgetragener Öko-Kitsch ist. Ohne wesentliche funktionelle Mängel zu entdecken, hebt die Jury vor allem die «optimal platzierten und gut gestalteten Kommerzflächen» hervor.

Der routinierte Entwurf von Richard Rogers besteht in einem kompakten Bauvolumen und einem Einraumkonzept, das – gemessen an der professionellen Erfahrung des grossen Büros – erstaunlicherweise erhebliche betriebliche und funktionelle Mängel aufweist (u.a. Umwege, Richtungswechsel, Sonnenschutz).

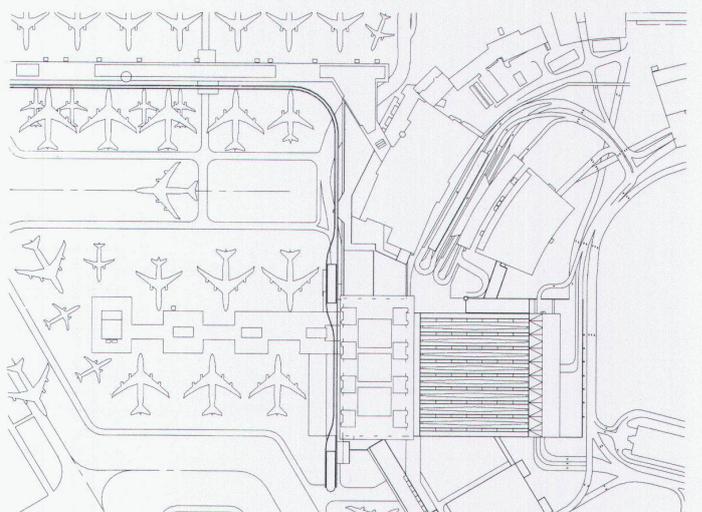
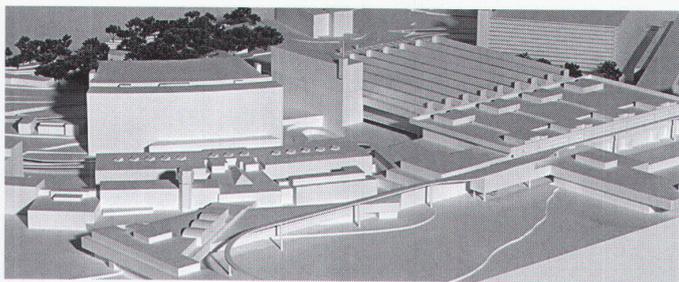
Die Projekte von Rodolphe Luscher und jenes von Hausmann/Hellmuth/Obata/Kassabaum bemühten sich um schweizerische Metaphern. Ernsthaft im Entwurf von Luscher, der seinen leichten, abstrakten Glaskubus im Innern mit einem Parcours üppiger Schweizer Ikonen kontrastiert (und die Kommerzflächen marginalisiert); ironischer und indirekter im andern Entwurf mit einer Holzfassade und einer innovativen Dachform aus Beton – ein kapriziöses Spiel mit Hommagen an die schweizerische Ingenieurbaukunst und an rustikale Präferenzen, mit der Ambivalenz von Schwerem und Leichtem, mit ästhetischen Widersprüchen globalisierter Allertorte.

Red.

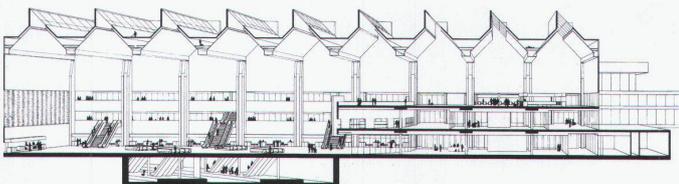


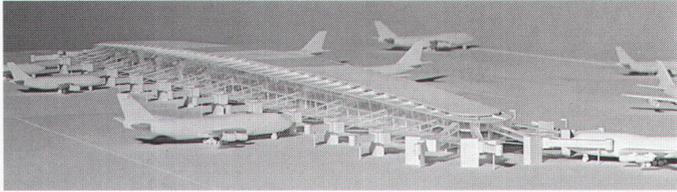
Projekt
Bentham Crowel/Atelier WW

Projekt
Nouvel/Stücheli

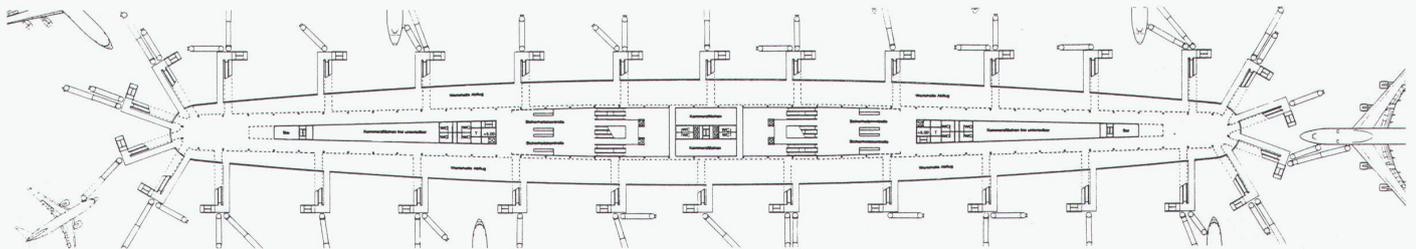
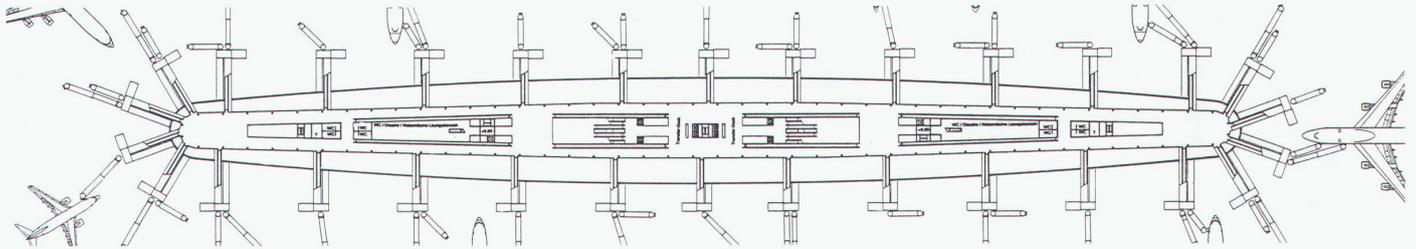
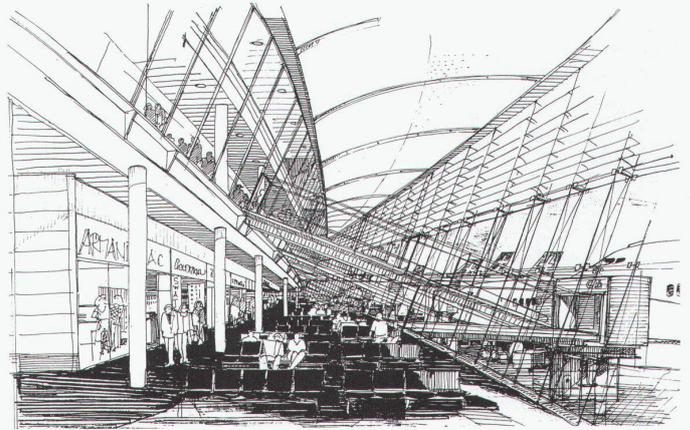


Projekt
Schnebli/Ammann/Ruchat

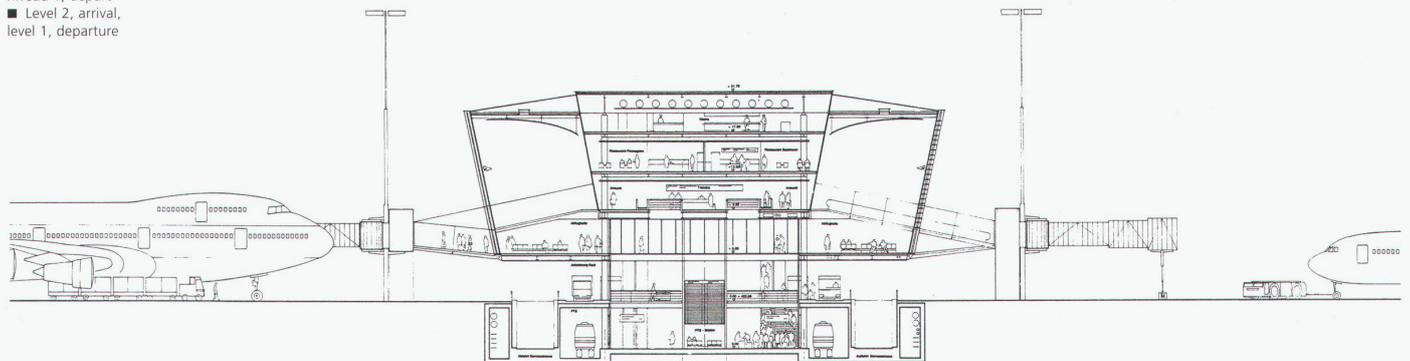


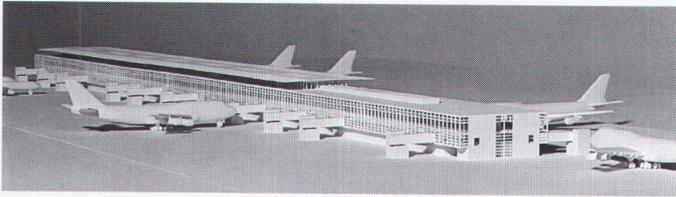


Projekt
von Gerkan/Hotz

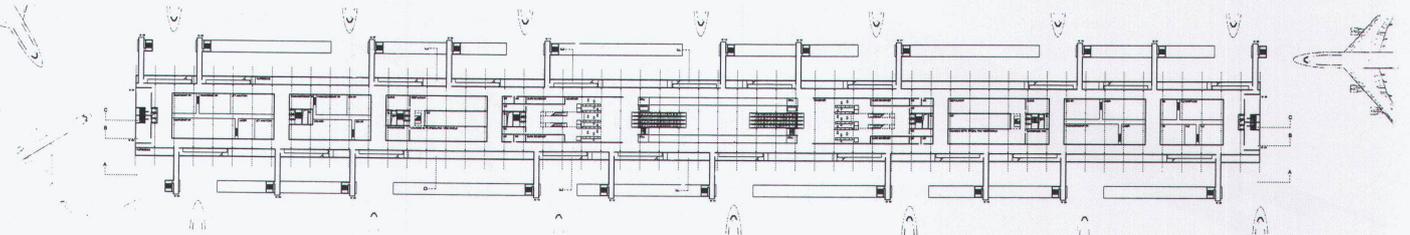
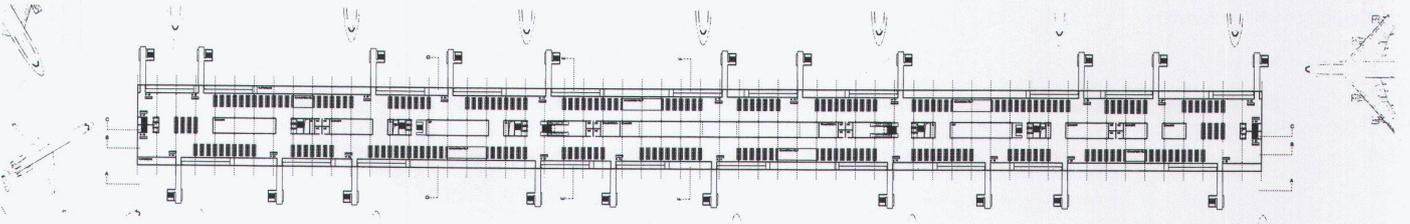


Ebene 2, Ankunft
Ebene 1, Abflug
■ Niveau 2, arrivée,
niveau 1, départ
■ Level 2, arrival,
level 1, departure

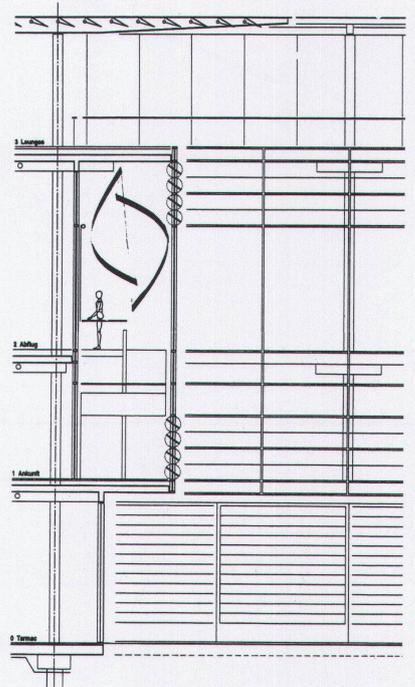
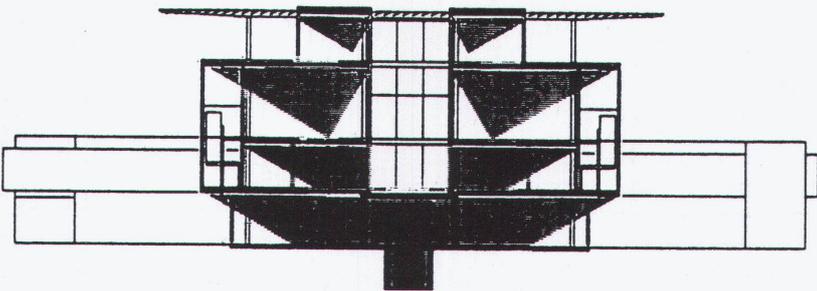


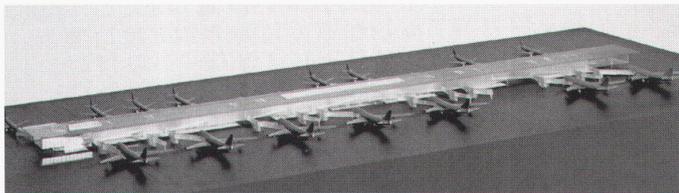


Projekt
Spühler/Angélli/Graham

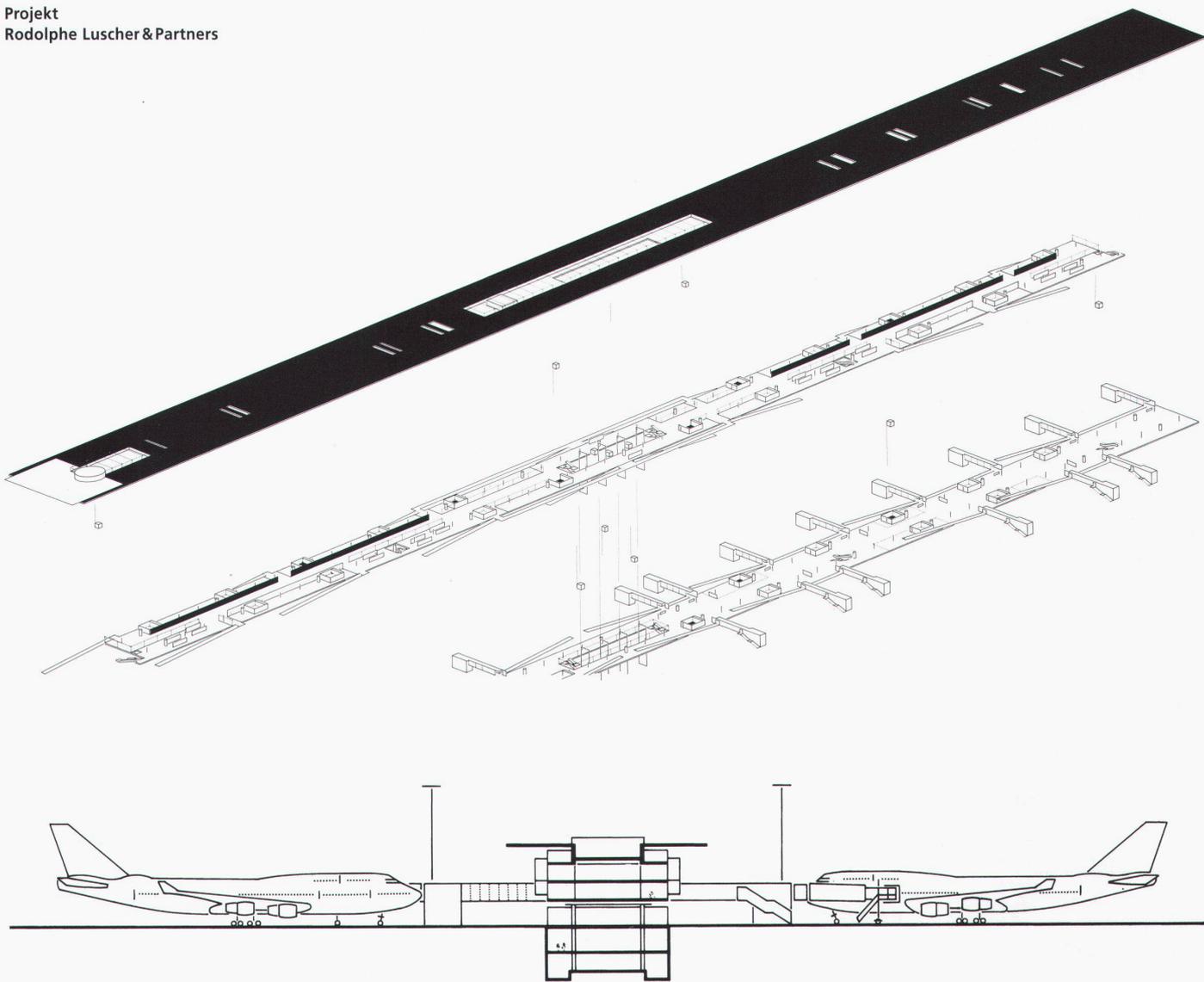


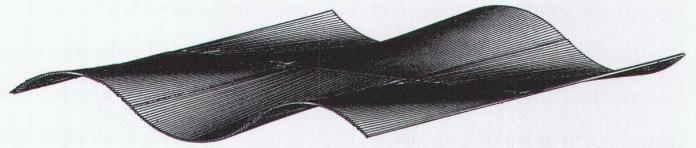
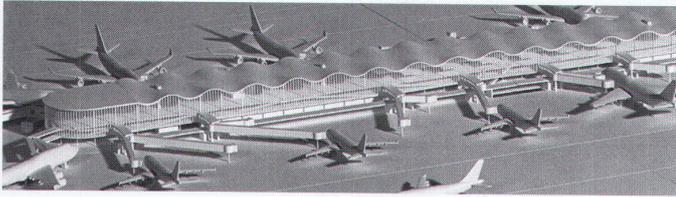
Ebene 2, Abflug
Ebene 1, Ankunft
■ Niveau 2, départ,
niveau 1, arrivée
■ Level 2, departure,
level 1, arrival



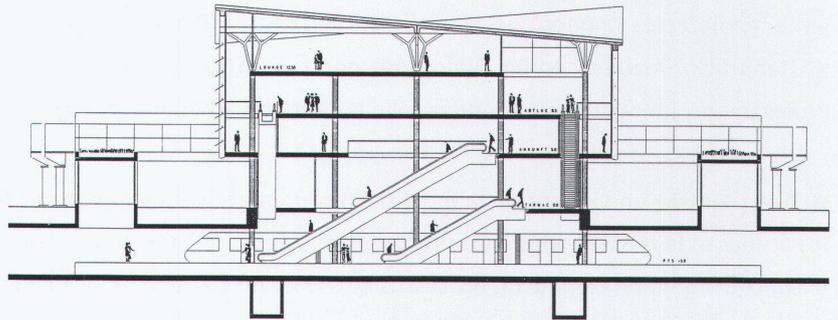


Projekt
Rodolphe Luscher & Partners





Projekt
 Haussmann/Hellmuth/
 Obata/Kassabaum S+M



Projekt
 Richard Rogers Partnership

