

Die Zufahrt zum Flughafen Zürich

Autor(en): **Marti, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **80 (1962)**

Heft 32

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-66207>

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.

Zusammenschluss auch die Möglichkeit, die eine Hälfte für den interkontinentalen, die andere für den europäischen Verkehr, jener mit Zollabfertigung, dieser ohne, zu verwenden. Die übrigen Erweiterungen im Erdgeschoss dienen der Swissair, Nebenanlagen des Restaurationsbetriebes, dem Personal, oder stehen als Reserve zur Verfügung.

4. Im Untergeschoss ist der zentrale Raum dem Gepäckverkehr gewidmet. Ringsherum sind die Küchen, Personalgarderoben, Toiletten, eine Sanitätsstation in Verbindung mit der Abflug-Transithalle, Lagerräume, Werkstätten usf. angeordnet, die auch noch gewisse Reserven enthalten.

5. Rein äusserlich wird der Flughafen eine wesentliche Veränderung vor allem in der Vorfahrtsfront erfahren. Die neue Schalterhalle und die als Reserve gedachte Ladenhalle werden, grosszügig zusammengefasst, gelagert in Erscheinung treten. Die Vorfahrtsrampen für die Abfliegenden und Ankommenden werden in die Länge gezogen und mit Parkplätzen für Kurzparkierer und Wartestellen für Busse, Taxis usf. in Verbindung stehen. Gegen die Pisten hin wird sich das gewohnte Bild nur insofern ändern, als der Restauranttrakt etwas tiefer ausgebaut und verglast werden soll und die Terrasse für die Zuschauer auf dem Dach der Abrufräume verbreitert wird. Die Konzeption des wachsenden Gebäudes, das den Erfordernissen entsprechend etappenweise ausgebaut und erweitert wird, kann glücklicherweise beibehalten werden. Die einzelnen Etappen zeigen die für die Erfüllung ihrer Zwecke notwendige Gestalt in den Formen der Zeit, in welcher sie geschaffen worden sind. Es ist ja anzunehmen, dass der Flughafen im Laufe seiner Geschichte noch manche Aenderung erfahren wird, weil sich der Verkehr in noch unvorstellbaren Bahnen entwickeln kann. Eine festgefügte Form wäre daher einer organischen Entwicklung hinderlich gewesen.

Infolge eines frühzeitig und periodisch wiederholten vom Architekten aufgenommenen «Masterplannings» kann der Flughafen Zürich funktionell-organisch über weitere Etappen ausgebaut werden, was bei keinen andern Flughäfen schon ab der ersten Etappe möglich ist.

Die Zufahrt zum Flughafen Kloten DK 711.7

Das erste Teilstück der definitiven Zufahrt zum Flughafen ist am 9. Juni 1962 dem Verkehr übergeben worden. Diese nur 800 m lange Autobahn wurde mit der Thurgauerstrasse in Verbindung gebracht, die in Zürich beim Hallenstadion endet. Diese Kombination ist als Provisorium gedacht, das wegen der nicht gelösten Zürcher Stadtplanung noch viele Jahre dienen muss. Die Verhältnisse in Glattbrugg waren durch den stark zunehmenden Flughafenverkehr unhaltbar geworden, weshalb sich der Kanton Zürich veranlasst sah, dieses Provisorium in die Wege zu leiten. Leider hat sich diese Anlage schon wenige Wochen nach ihrer Eröffnung als so gefährlich erwiesen, dass erwogen wird, sie mit einer durchgehenden Geschwindigkeitsbegrenzung auszustatten. Der Thurgauerstrasse, die einen vierspurigen Ausbau aufweist, fehlen auf dem Gebiet der Stadt Zürich die Begleitstrassen, weshalb sich die Industriebauten mit ihrem hinderlichen Werkverkehr unmittelbar an ihr aufreihen. Ausserdem trägt sie gemischten Verkehr, der sich mit dem dichten und schnellen Motorfahrzeugverkehr nicht verträgt; dazu sind eine Reihe von Kreuzungen und Fussgängerüberwegen vorhanden, die die Strasse äusserst gefährlich werden lassen. Die provisorische Verbindung zwischen der Thur-

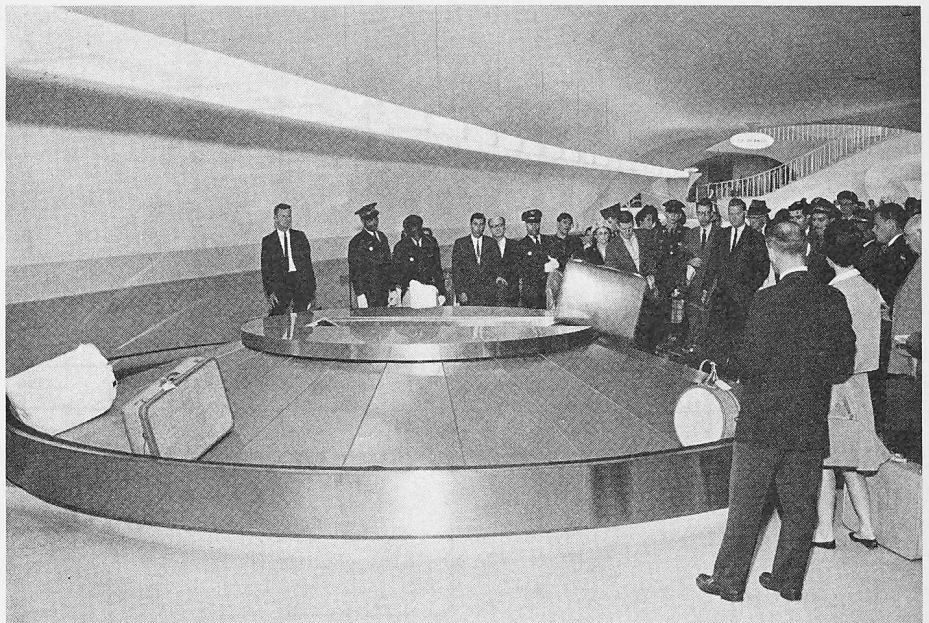


Bild 4. Drehtisch für die Abgabe des Gepäcks an die Passagiere im Flughafen New York Idlewild. Photo TWA

gauerstrasse und der Autobahn ist mit einem Korbbogen hergestellt, der gewisse Anforderungen an den Automobilisten stellt. Dieser Bogen ist von Anfang an nur mit 60 km/h befahrbar gewesen. Auf dem Gebiet der Gemeinde Opfikon wurde die Schnellfahrstrasse wenigstens mit Begleitstrassen ausgestattet.

Aus der Geschichte dieser Strasse ist allerlei Wissenswertes bekanntzugeben. Als die Thurgauerstrasse vor vier Jahren bis zur Stadtgrenze verlängert werden sollte, verlangte ich — damals noch als Mitglied des Zürcher Gemeinderates — den Bau von Begleitstrassen, was aber mit der Begründung abgelehnt wurde, die Strasse werde ausserhalb der Stadt als einfaches, 12 m breites Bauwerk ohne Mitteltrennung fortgesetzt. Als es sich dann herausstellte, dass der Kanton das Provisorium bauen wollte, war es zu spät, die baulichen Korrekturen auszuführen, so dass diese Expressstrasse heute ein Zwitterding ist, das in keiner Weise befriedigt.

Die Gemeinde Opfikon half dem Kanton bei der Wahl der Trasse. Sie setzte eine Kommission aus Fachleuten ein, die die Vor- und Nachteile der verschiedenen zur Diskussion stehenden Varianten beurteilen sollte. Leider wurde damals davon ausgegangen, die Expressstrassenplanung Zürichs sei abgeschlossen, eine andere als die offizielle Lösung komme überhaupt nicht mehr in Frage. Heute wissen wir, dass die Expressstrassen immer noch nicht festgelegt sind... Opfikon wurde mit einem Bauwerk versehen, das der Erschliessung des Industrielandes dienen soll und gleichzeitig Flughafen-zufahrt ist. Wenn es erlaubt gewesen wäre, über die Lage des Tunnels, der zur Stadt führt, ernsthaft zu diskutieren, dann wäre es möglich gewesen, andere Varianten zu prüfen, doch schieden wegen des städtischen «Entscheidens» alle Varianten aus, die die Flughafenstrasse als selbständiges Bauwerk vorsahen.

Es ist sehr bedauerlich, dass mit solchen Methoden «geplant» wird. Alle jenen, die die Auseinandersetzung über die Expressstrassenplanung in unserer Zeitschrift verfolgt haben, werden wohl verstehen, wenn wir nur zurückhaltend kommentieren wollen¹⁾. Aber gut wäre es, wenn sich die Fachwelt einmal gründlich mit dem Fall der Thurgauerstrasse und der Flughafen-zufahrt auseinandersetzte, denn so dürfen wir weder planen noch bauen.

H. M.

¹⁾ Eine ausführliche Analyse der Situation bringt die «Automobilrevue», Bern, vom 28. Juni 1962.