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

**Herausgeber:** Hochparterre

**Band:** 9 (1996)

**Heft:** 10

**Artikel:** Der Kürlauf des Sachzwangs : die Resultate des Wettbewerbs der fünften Etappe des Flughafen Zürich-Kloten

**Autor:** Loderer, Benedikt

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-120445

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 07.08.2025

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

# Der Kürlauf des Sachzwangs

**Wer die fünfte Etappe des Flughafens Zürich bauen soll, ist (fast) entschieden. Doch wer durch die Ausstellung ging, dem wurde mulmig. Auf der einen Seite eine klar begrenzte Aufgabe, Midfield genannt, ein «Bahnsteig» für Flugzeuge. Auf der andern ein Flughafenkopf, der sich ducken musste. Zu sehen war das Leiden am Sachzwang, geboren aus der Geschichte des Anstückens.**

Uns allen ist es schon passiert: Wir sind eben mit dem Zug in Zürich-Flughafen angekommen, genauer im Bahnkeller. Die Rolltreppe führt uns in eine Verkaufslandschaft. Nur, wohin jetzt? Terminal A oder B, das ist die Frage. Wir folgen den Schildern und wissen nicht, wo wir sind. Diese Verwirrung ist das Ergebnis der dritten Bauetappe und mit der fünften sollen die Fehlentscheide der dritten korrigiert werden. Das war die Aufgabe. Sie ist nur verständlich, wenn wir uns die Entwicklungsgeschichte des Flughafens anschauen (vgl. Kasten).

### Ein Dock und ein Flughafenkopf

Diese Geschichte ist gebaut und stellt einen erheblichen Wert dar, der seine Abschreibung erdauern muss. Es wurden aber auch Probleme eingebaut. Die wichtigsten davon:

- Die Verbindung zwischen Flughafenbahnhof und Terminals ist unübersichtlich und weit.
- Eine zweistöckige Zufahrtsrampe trennt den Halbkreis der Parkhäuser und den Bahnhof von den Terminals.
- (Fast) überall dort, wo man unterirdisch bauen möchte, sind lebenswichtige Infrastrukturen im Weg.

Darüber hinaus platzt der Flughafen aus allen Nähten, und darum sollen mit der fünften Bauetappe «die Flughafenanlagen den Bedürfnissen der nahen Zukunft angepasst und die notwendigen Kapazitäten bereitgestellt werden». (Das, wie alle weiteren Zitate, steht im Jurybericht.) Investitionssumme 2,1 Milliarden Franken. Die Flughafen Immobilien Gesellschaft (FIG) entschloss sich, im Rahmen des Masterplans 92 die Projektierung der notwendigen Hochbauten in Angriff zu nehmen. Für zwei Hauptstücke führte sie erst eine Testplanung und anschliessend Studienaufträge durch: 1. Midfield, ein neues Dock weit draussen auf dem Vorfeld, jenseits der Westpiste für 200 Millionen. Wie macht man aus einem Personenfluss ein Gebäude, war hier die Frage. 2. Flughafenkopf mit einem Bahnhofterminal und einem Airside-Center, zu übersetzen mit: Abfertigung unmittelbar beim Bahnhof und Erweiterung der Ankunfts- und Abflugeinrichtungen für die Passagiere. Kostenpunkt 360 Millionen Franken. Die Knacknuss aber war die Verbindung vom einen zum anderen. Wie führt man die Passagiere und ihr Gepäck vom Bahnhof zum Airside-Center? Quer durch den Riegel der Zufahrtsrampen und der unterirdischen Infrastruktur?

### Studienaufträge

Die beiden Aufgaben sind durch ein Bähnli, vornehmer PTS, Personentransportsystem, verbunden, sonst haben sie wenig miteinander gemein. Darum haben die Veranstalter sie getrennt behandelt und niemanden beide Aufgaben bearbeiten lassen. Die gleichzeitige Beurteilung des Ungleichen aber sparte Zeit und Geld. Die Jury musste nur einmal aufgeboten werden. Wieder einmal eine Präqualifikation. Es meldeten sich 79 Planungsteams, wovon eine Kommission – nicht die Jury – sechs Teams für das Midfield und acht für den Flughafen-

### Flughafen Zürich

**Auftraggeber:** Flughafen Immobilien Gesellschaft (FIG) unter Mitarbeit der Flughafendirektion Zürich, Tiefbauamt des Kantons Zürich, Swissair und SBB

### Beteiligte Midfield

**Haussmann:**
T. und R. Haussmann, Zürich; Hellmuth, Obata & Kassabaum, St. Louis USA; S + M Architekten, Zürich; Wolf, Kropf & Zschaber, Zürich; Spaltenstein Immobilien, Zürich; Dobler, Schällibaum & Partner, Greifensee; Bois Consult Natterer, Etoy-Village; Haerter + Partner, Zürich; Bakoplan Elektroingenieure, Dübendorf; U. Kasser, Zürich

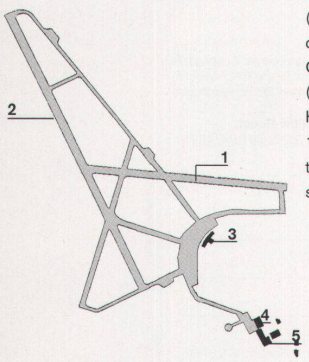
**Rogers:**
Richard Rogers Partnership, London; Ove Arup & Partners, Consulting Engineers, London; BDSP Partnership, London

**Luscher:**
Luscher Rodolphe, Architecture & Urbanisme, Lausanne; Atelier d'architectes Serge Charrier, Fribourg; Monod Ingénieurs Conseils, Epalinges/Lausanne; SGI Ingéniérie, Genève; Pierre Chuard et Sorane, Lausanne; Roland Ribi & Associés, Aménagistes et Ingénieures Conseils, Genève; RDS Retail & Development Services, Genthod/Genève

**Spühler/Angélil:**
Martin Spühler, Zürich; Angélil/Graham, Los Angeles/Zürich; Nicolet, Chartrand, Knoll, Zürich/Montreal; Heyer Kaufmann Partner, Zürich; Elektrowatt Ingenieurunternehmung, Zürich; TBV Airport Consulting, London; TRA Airport Consulting, Seattle; AAA Kommunikation; Zürich; Göhner Merkur, Zürich

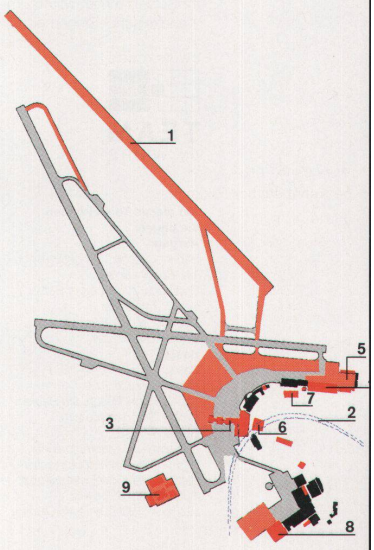
**Von Gerkan/Hotz:**
Architekten von Gerkan Marg + Partner, Hamburg; Theo Hotz, Architekten-Planer, Zürich; Ing. Büro Schlaich, Bergermann + Partner, Stuttgart; Polke Ziege von Moos, Zürich; HL-Technik, beratende Ingenieure, München/Zürich; Hefti, Hess, Martignoni, Elektro Engineering, Zürich; Kienast Vogt + Partner, Zürich; E. Basler + Partner, Zürich; Wichser Akustik + Bauphysik, Dübendorf; PBK, Pfäffikon

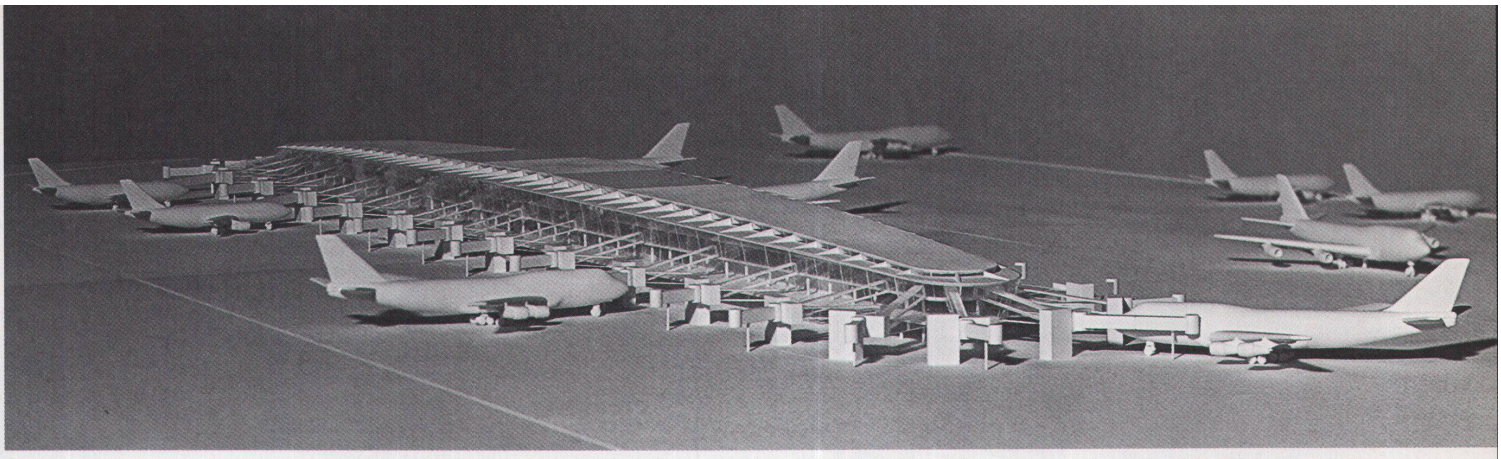
Pläne: Hochparterre



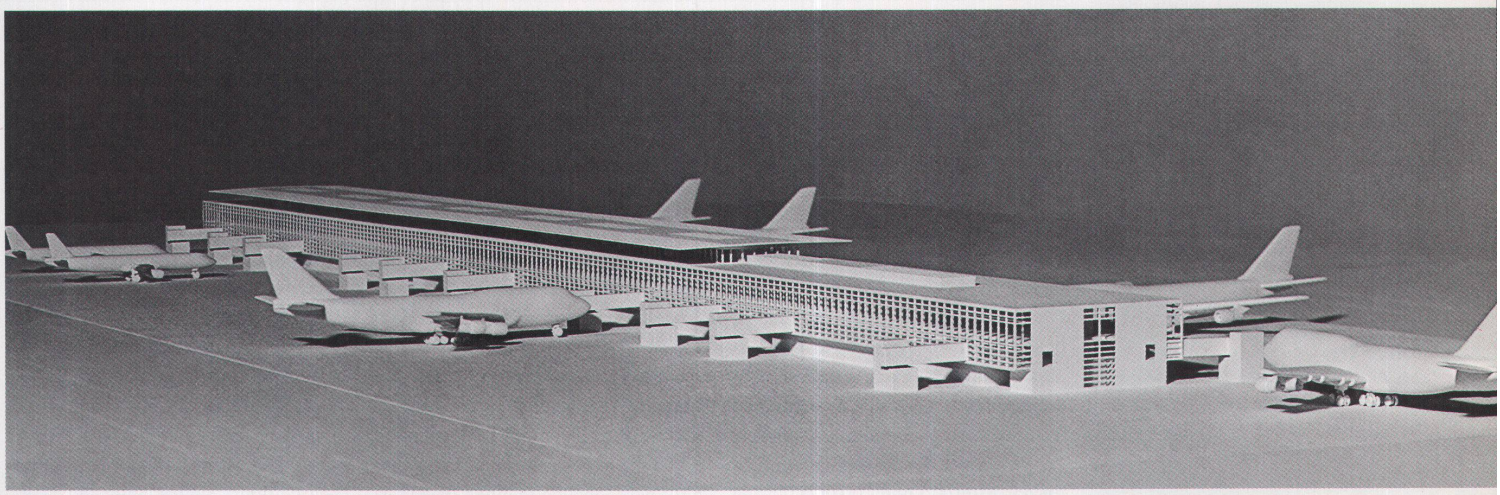

**Erste Bauetappe 1946–53**
Im Juli 1946 begannen die Bauarbeiten auf dem ehemaligen Artillerie-Waffenplatz. Mitte 1948 konnte die West- (1), Ende 1948 die Blindlandepiste (2) eröffnet werden. 1953 wurde der von Alfred und Heinrich Oeschger entworfene Flughof (3) eingeweiht. Wichtigste Hochbauten: Flughof, Werft 1(4), Hangar 1 (5). Hochbauten 20 Millionen, Gesamtinvestition 50 Millionen.

**Zweite Bauetappe 1958–71**
Sie bringt eine Verlängerung der Pisten und den Ausbau der übrigen Infrastruktur. Wichtigste Bauten: Erweiterung des Flughofs zum Terminal A (1), Fracht West (2), Werft 2 (3). Hochbauten 54 Millionen, Gesamtinvestition 100 Millionen.





*Von Gerkan/Hotz stellen ein spannend geschwungenes, technisches Krokodil ins Midfield*

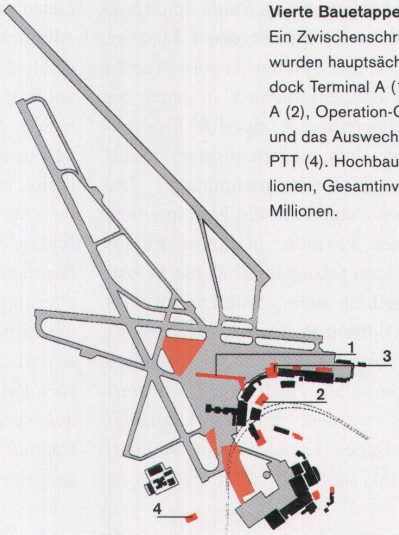


*Das Dock von Spühler/Angélil, ein sauberer Koffer, steht auf dem Tarmac*

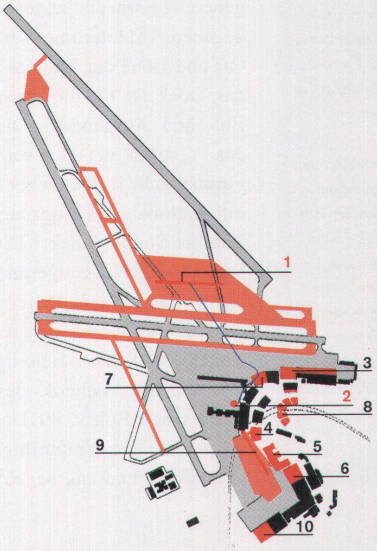
Bilder: Anton Schnyder

*Midfield des Teams Haussmann, das mit einem gewellten Holzdach und einer Holzfassade eine Ausstellungshalle als Dock vorschlägt*

**Dritte Bauetappe 1970–80**
Das Pistensystem wurde um die V-Piste (1) erweitert, die Flughafenlinie mit Bahnhof (2) gebaut und eine Unterflurbetankungsanlage eingerichtet. Die zweistöckige Zufahrtsrampe trennt seither Parkhäuser und Terminals. Die wichtigsten Hochbauten: Terminal B mit Fingerdock (3), Fracht 0st (4), General Aviation Center (5), Parkhäuser C (6) und F (7), Werft 3 (8), Werkhof FDZ (9). Hochbauten 400 Millionen, Gesamtinvestition 1300 Millionen.




**Vierte Bauetappe 1981–90**
Ein Zwischenschritt. Gebaut wurden hauptsächlich: Fingerdock Terminal A (1), Parkhaus A (2), Operation-Center (3) und das Auswechslungsamt PTT (4). Hochbauten 400 Millionen, Gesamtinvestition 500 Millionen.




**Fünfte Bauetappe 1997–2008**
Dargestellt ist der Masterplan 92, der in grossen Zügen den Endausbau des Flughafens Zürich darstellt. Die wichtigsten Hochbauten: Dock im Midfield (1), Flughafenkopf (2), Ausbau Fracht (3), Parkhaus C (4), Neubau Borddienst (5), Werft 5 (6). Hochbauten 1000 Millionen, Gesamtinvestition 2,1 Milliarden. Später folgen: Administration (7), Dienstleistungszentrum Butzenbühl (8), Dock Süd (9), Werft 4 (10).

## Beteiligte Flughafenkopf

**Benthem Crouwel:**
Benthem Crouwel, Amsterdam; Atelier WW, Zürich; Philip Dilley's Design Group, London; Henauer + Gugler, Zürich; Gruenberg + Partner, Energie- und Haustechnik, Zürich; Göhner Merkur, TU und Projektmanagement, Zürich; Jenni + Gottardi, Ing. für Planung und Verkehr, Zürich; Friedli Geotechnik, Zürich

**Bétrix Consolascio:**
Bétrix & Consolascio, Erlenbach; Caretta + Weidmann, Zürich; Lüchinger + Meyer, Zürich; Moor & Hauser, Bern; Amstein + Walthert, Zürich; Waldhauser Haustechnik, Bern; IBB, Institut für Bauberatung, Zürich; Wichser Akustik + Bauphysik, Dübendorf; Leuthe & Zimmermann, Bauphysik, Biel; Janser & Partner, Sicherheit, Egg; Mebatech, Metallbauingenieure, Baden; Dubs, Visuelle Kommunikation, Männedorf; Ryffel + Ryffel, Landschaftsarchitekten, Uster

**BMS:**
Burkard Meyer Steiger und Partner, Baden; Winiger, Kränzlin + Partner, Zürich; Schubiger, Zürich; Schubiger, Luzern; Waldhauser Haustechnik, Münchenstein; Herzog, Kull + Lüem, Schlieren; Wichser Akustik + Bauphysik, Dübendorf; Sieber Cassina + Partner, Zürich; F. Bühlmann, Zollikon

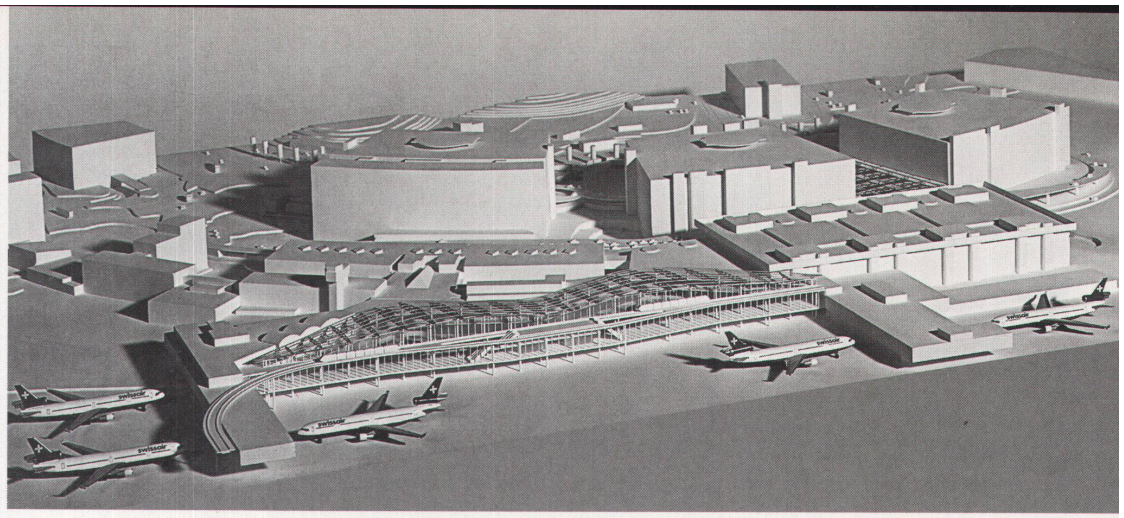
**I+B/Grimshaw:**
Itten + Brechbühl, Zürich; Nicholas Grimshaw & Partners, London; Ernst Basler & Partner, Zürich; Martin Manning Unit, London; Perolini Baumanagement, Zürich; NAPA, Airport Development Consultants Inc., Toronto; DLE Davis Langdon & Everest, London; JHP John Herbert Partnership, London

**Dudler/Noebel:**
Max Dudler, Berlin/Zürich; Walter A. Noebel, Berlin; Höltschi & Schurter, Zürich; Ingenieurbüro Eichenberger, Zürich; HL-Technik, Zürich; Mosimann & Partner, Dübendorf; Gottfried Kupsch, Berlin; Artemedia Production, Chemnitz; Karl Dudler, c/o Oerlikon-Bührle, Immobilien, Zürich

**Nouvel/Stücheli:**
Architectures Jean Nouvel, Paris; Stücheli Architekten, Zürich; Emch + Berger Zürich, Zürich; NACO Netherlands Airport Consultants, Den Haag; Kaiser Bautechnik, Duisburg; Techdata, Basel

**Koolhaas/Sulzer:**
OMA, Rem Koolhaas, Rotterdam; Sulzer Industrie und Bürobau, Winterthur; SEC Suker Energie Consulting, Winterthur; airplan, Stuttgart; Infras, Zürich; Spaltenstein Immobilien, Zürich; dai Design, Zürich; Cecil Balmond Unit, London; H. Jäckli, Zürich; J. van Dijk, Zürich; W. Vetsch, Zürich

**Schnebli Amman Ruchat:**
Schnebli, Ammann, Ruchat Architekten und Partner, Zürich; Deuring und Oehringer, Zürich; Vollenweider, Zürich; Buchofer Barbe, Zürich; Meierhans und Partner, Fällanden; Thomas Baumgartner, Dübendorf; Eicher + Pauli, Liestal/Zürich; Studio di ingenieria Sergio Rusconi, Ruvigliana; Keller + Partner, St. Gallen; Walter Müller Ing., Zürich; IBG B. Graf, St. Gallen; Elektrowatt Ingenieurunternehmung, Zürich; Werner Kälin, Schwyz



*Der Flughafenkopf von I + B/Grimshaw. Sie setzen eine symmetrische Halle zwischen die beiden Fingerdocks. Das Dach des Bahnhofterminals ist zwischen den Parkhäusern B und C zu erkennen*

kopf auswählte (vgl. Kasten). Gegen dieses Verfahren lässt sich einiges einwenden, einen Vorteil aber hat es bestimmt: Die, die man will, kriegt man garantiert. Das Verfahren war nicht anonym, und die Planer konnten ihre Entwürfe präsentieren. Wer sein Projekt abgab, bekam 60 000 Franken für das Midfield und 100 000 für den Flughafenkopf. Calatrava gab nicht ab. Er vermutete Mauschelei. Blieb aber die Beweise schuldig.

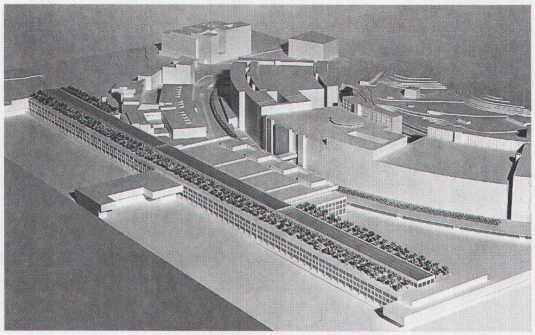
Funktionalität, Beeinträchtigung des Betriebs, Wirtschaftlichkeit, formale Gestaltung, Ökologie, das waren die fünf Beurteilungskriterien, und zwar in absteigender Ordnung. Und diese Kriterien waren es auch, welche im Zweifelsfall wichtiger waren als das deklarierte Ziel der Übung: «Zürich, der qualitativ und ökologisch führende Flughafen im Herzen Europas».

### Dock im Midfield

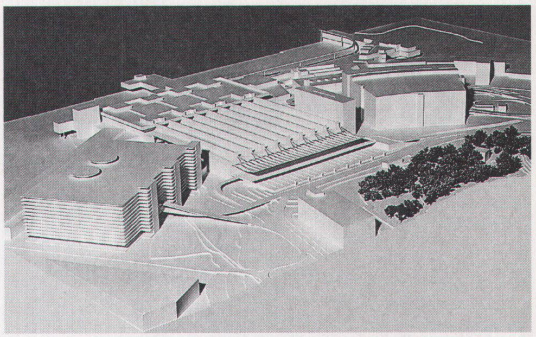
Beginnen wir mit dem Midfield. Die generelle Form der langen Stange war gegeben. Mantellinien bestimmten Ort und Höhe der Bauten. Trotzdem, das Dock ist für die Passagiere ein Ein- und Ausgangstor, sie betreten das Vestibül der Schweiz. Welche Formsprache ist hier angemessen, die internationale der Flugzeuge oder ein Zürcher Sonderdialekt? Die Antwort lautet: zwei Flugzeuge und drei Gebäude. Die Teams Rogers und von Gerkan/Hotz (wer in den Teams dabei war, siehe Kasten Beteiligte) übernahmen die Ästhetik des grossen technischen Rohrs, ihr Dock ist ein gelandetes Grossraumflugzeug. Etwas simpel und eng bei Rogers, elegant und grosszügig bei Gerkan/Hotz. Haussmann, Luscher und Spühler/Angélil hingegen stellen eine Halle auf den Tarmac (ein neues Wort, das die versiegelte Erdoberfläche des Flughafens bezeichnet, die Ebene 0). Das Projekt Haussmann macht den ökologischen Ansatz zum Thema und hüllt das Gebäude in einen Holzmantel. Das Dach mit Wellen wie bei Gaudí und das Stabraster der Fassaden ergeben von aussen einen schwebenden Schrein, von innen eine Ausstellungshalle. Regionalismus? Holzbau als Ausdruck der Schweiz? Die Jury zuckte zurück: «Die Wirtschaftlichkeit der Holzfassade ist fragwürdig.» Das Projekt Luscher operiert mit dem Flugzeugblick. Ein begrüntes Dach begrüsst die Ankommenden schon in der Luft. Im Innern wird die Schweiz mit einer Art Bahnhofstrasse verkörpert, «die eindrückliche Erlebniswelt eines lichtgenerierten Parcours». Raum durch Konstruktion, sagt das Projekt Haussmann, Raum durch Medien und Licht, entgegnet Luscher. Das Projekt Spühler/Angélil arbeitet mit Fassadenschichten, in denen die Passagiere über Rampen die Flugzeuge erreichen. Im Innern sorgen Lichthöfe für Gartenstimmung. Die Schweiz empfängt die Welt in einem grossen Pavillon, in einem fraglos perfekten Ökoapparat. Keine Selbstdarstellung, nein, so sind wir. Keines der Midfield-Projekte überzeugte die Jury vorbehaltlos. In einer zweiten Runde sollen zwei Projekte überarbeitet werden. Von Gerkan/Hotz' technisches Krokodil und Spühler/Angélils sauberer Koffer.

### Wieviel Störung erträgt's?

Nun zum Flughafenkopf. Die Hauptfrage lautet: Wie gross ist der Eingriff ins Bestehende? Von möglichst bescheidenen bis zum grundsätzlichen Umbau gehen die Vorschläge. Sie werden in dieser Reihenfolge vorgestellt. I+B/Grimshaw, der zur Weiterbearbeitung ausgewählte Entwurf, löst die Probleme durch Umgehung. Die Bahnhofhalle liegt zwischen dem bestehenden Parkhaus B und dem künftigen C und damit auf jenem Gelände, wo heute das Catering der Swissair steht, das ohnehin umziehen soll. Eine neue Passerelle führt die Passagiere in der Ebene 1 im Süden ins Terminal B, eine Lösung wie sie etwas nördlicher heute schon besteht. Ein neues Airside-Center zwischen dem Fingerdock A und B verteilt die Passagiere. Seine symmetrische Flügelform wurde im Jurybericht heftig kritisiert, «eine allzu vordergründige Metapher». Man stockt etwas beim Lesen und denkt: Etwas mussten die Architekten ja daran aussetzen, angesichts der betrieblichen Vorteile dieses Projekts. Es stört den Flugbetrieb wenig, es lässt die bisherigen Anlagen in Ruh, auch die Oeschgerhalle bleibt, es setzt mit dem Airside-Center eine neue Mitte, kurz, ein Vorschlag voller praktischer Intelligenz. Benthem Crouwel operieren ähnlich, allerdings mit einem Durchbruch in der Mitte, und unterqueren die Strasse zwischen Terminal A und B. Die Jury spricht streng, aber gerecht: «Zudem vermag das Projekt im zentralen Bereich gestalterisch nicht zu überzeugen». Auch Nouvel/Stücheli schla-



*Dudler/Noebel zeigen, welcher Grossflughafen im bestehenden verborgen liegt*



*Schnebli Ruchat Ammann reissen das Parkhaus B ab und gewinnen damit Platz für eine grosszügige Bahnhofhalle*

**Beurteilungsgremium**

Eduard Witta, Bauingenieur, Präsident Baukommission FIG (Vorsitz); Max Basler, Architekt, Entwicklungsplanung FIG; Albert Brunner, Ingenieur, Gesamtprojektleiter; Hanspeter Brütsch, Direktor FIG; Marianne Burkhalter, Architektin, Zürich; Rudolf Burkhalter, Projektkoordinator Aarproject; Uli Huber, Chefarchitekt SBB; Adolf Krischanitz, Architekt, Wien; Andrea Roost, Architekt, Bern; Paul Schatt, Architekt, Küsnacht/ZH; Urs Sieber, GM Produktionsplanung Swissair; Hans Peter Staffelbach, Flughafendirektor; Peter Stutz, Architekt, Winterthur; Birgit Wehrli, Soziologin, Zürich; Bruno Welti, Generaldirektor, Siber Hegner, Zürich; Herbert Meier, Architekt, stv. Direktor FIG (Ersatzmitglied)

**Kolloquium Architektur Forum Zürich**

Am Dienstag, den 22. Oktober, findet um 15 Uhr im Operation Center auf dem Flughafen Zürich/Kloten ein Kolloquium zu diesen Studienaufträgen statt.

**Thema:**

**Der qualitativ und ökologisch führende Flughafen?**

**Es nehmen teil:**

Max Basler, Architekt HTL, Stabstellen-Leiter Entwicklungsplanung SIG
Albert Brunner, dipl. Ing. ETH, Gesamtprojektleiter fünfte Etappe, FDZ
Eraldo Consolascio, dipl. Arch. ETH/BSA
Sepp Moser, Aviatikjournalist
Andrea Roost, dipl. Arch. ETH/BSA
Gesprächsleitung: Benedikt Loderer

**Auskunft bei:**

Architektur Forum Zürich, Neumarkt 15, 01 / 252 92 95.

gen eine Direttissima in der Mitte vor, doch «die Gefällesituation für die Zentralrampe ist dabei betrieblich problematisch». Und die Angst vor Betriebsstörungen wiederholt sich: «Ganz massiv sind sie bei den Eingriffen zwischen den Terminals A und B»: Wäre es nicht einfacher gewesen, den Durchbruch in der Mitte gleich von Anfang an für unmöglich zu erklären? Denn auch Koolhaas/Sulzer rennen sich daran den Kopf ein. Um Höhe zu gewinnen, wollen sie die obere Zufahrtsrampe um rund 1,5 Meter anheben, was die Jury für «kaum nachvollziehbar» hält.

**Wieviel Umbau darf's denn sein?**

Das Projekt Dudler/Noebel muss die Jury durch seine Masslosigkeit erschreckt haben, trotzdem es die erwünschten Tugenden durchaus aufweist. Hier wird das Vorhandene zu Ende und gleichzeitig an den Flughafen von morgen gedacht. Es widerspricht aber dem bewilligten Masterplan 92, muss der unwiderlegbare Einwand dagegen gelautet haben. Was durch eine Volksabstimmung abgesegnet ist, ist unantastbar. Nichts fürchten die Flughafenbetreiber mehr als Abstimmungen. BMS haben den gordischen Knoten halb durchgehauen. Sie heben die untere Zufahrtsstrasse auf und legen allen Verkehr auf die obere Ebene, was nach der Meinung der Jury «unausweichlich zu schweren betrieblichen Nachteilen (...) führen muss». Dafür aber kann die ganze Ebene O als Verteiler gebraucht werden, aus dem spröden Charme einer Autobahnunterseite machen BMS eine weitläufige Halle und erreichen erst noch einen ebenerdigen Anschluss von der Bahnhofhalle zur Ankunft. Schnebli Ammann Ruchat zerhauen den Knoten ganz. Sie reissen das Parkhaus B und die Hälfte der Zufahrten ab und gewinnen damit Platz für ein eigentliches Bahnaufnahmegebäude. Mit einer grosszügigen Halle werden die Höhenprobleme gelöst. Doch die Flugleute wollen ihre Hallen luft-, nicht landseitig haben, und der Abbruch und Wiederaufbau eines Parkhauses ist in der Schweiz auch dann unsittlich, wenn es sich um etwa 1 Prozent der Investitionssumme handelt, denn es ist politischer Widerstand zu befürchten. Bétrix/Consolascio räumen auf. «Anstelle der heterogenen und über Jahrzehnte gewachsenen Anlage wird ein radikales Gesamtkonzept mit einer neuen orthogonal ausgerichteten Bebauung vorgeschlagen.» Der Sachzwang wird nicht anerkannt, was eine Sünde wider den Schweizergeist darstellt, was die Jury klar erkannte: «Das Projekt stellt eine fundamentale Kritik am Bestehenden und an der Ausschreibung des Studienauftrags dar.» Und so war es nie gemeint, denn «Zielsetzung und vorgegebenes Programm rechtfertigen (...) keine Realisierung einer derartig spektakulären Neuorientierung des Flughafens».

**Der Zeitgeist fliegt mit**

Bis vor kurzem verdienten alle Geld mit dem Fliegen, heute aber wissen wir nicht mehr, wie lange es «unsere Swissair» noch geben wird. Das Ergebnis der Studienaufträge spiegelt getreulich diese Unsicherheit. Das machbarste Projekt hat beim Flughafenkopf gesiegt (beim Dock die beiden Organisationsklügsten). Dass das niemanden recht begeistert, ist verständlich, doch ist dies alles das Ergebnis des fortwährenden Anstückens, das nun bereits ein halbes Jahrhundert dauert. Die Lage des Bahnhofs zu den Terminals stimmt heute nicht, sie war aber einmal richtig. Als der alte Masterplan die Entwicklung des Flughafenkopfs nach Süden vorsah nämlich. Dazu hätte die Blindlandepiste nach Norden verschoben werden müssen, doch der Kantonsrat lehnte das 1987 ab, worauf die Planung umgekrempelt wurde. Der Aviatikjournalist Sepp Moser hatte schon im «Hochparterre» vom März 1990 geschrieben: «So aber ist das Kriterium der politischen Machbarkeit von vornherein das Mass aller Dinge. Es werden nicht Ziele gesetzt und diese dann (mit mehr oder weniger Erfolg) gegen Widerstände verteidigt, sondern am Anfang steht die Bestandesaufnahme der Widerstände, und an diesen orientieren sich die Zielsetzungen.»

Benedikt Loderer