

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 16 (2003)
Heft: 8

Artikel: Die Heuschrecke im Midfield
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122156>

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: 08.02.2026

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



Die Heuschrecke im Midfield

Text: Werner Huber
Fotos: Ralph Bensberg

Zayetta, das ist die Heuschrecke auf Walliserdeutsch. Zayetta ist aber auch das Planerteam, das mitten in den Turbulenzen des Luftverkehrs im Midfield des Flughafens Zürich das Dock E gebaut hat. Dieses allein ist eine Reise wert, denn es macht das Abfliegen und Ankommen in Zürich – wieder – zu einem architektonischen Ereignis.

Man ist eingezwängt zwischen fremden Sitznachbarn, müht sich mit Gabelchen und Messerchen auf dem kleinen Tablett ab und vertritt sich ab und zu ein wenig die Füsse, bis einen das Fasten-seat-belt-Signal wieder an den Platz zwingt. Das ist Fliegen in der Economy-Klasse. In den letzten Jahrzehnten, seit dem Bau der beiden Docks A und B, bereitete der Zürcher Flughafen seine Passagiere schon am Boden auf dieses Sardinen-in-der-Dose-Gefühl vor: Kurz nach der Passkontrolle fällt die Decke von sechs auf drei Meter zwanzig, das Tageslicht dringt nur noch in homöopathischen Dosen in die Räume und hinter dunkel getönten Scheiben sind die Flugzeuge in eine andere Welt entrückt. Das war der Zeitgeist der Siebziger- und Achtzigerjahre: der Flughafen als perfekt funktionierende Maschine, die die Passagiere durch ihre Eingeweide pumpt; pflegeleicht, abwaschbar und dauerhaft. Doch nun halten mit der fünften Ausbautetappe Licht und Luft im Zürcher Flughafen Einzug. Seit Ende März ist der Bahnhofsterminal unter der Glaskuppel in Betrieb (HP 5/03) und im September 2004 wird das Airside Center zwischen den Docks A und B eröffnet. Diese beiden Neubauten fügen dem Gebäudekonglomerat des Zürcher Flughafens eine weitere Schicht an. Die grössten Schlagzeilen macht aber ein anderes Bauwerk, das seit Monaten schlüsselfertig, aber von der Öffentlichkeit entrückt weit draussen auf dem Vorfeld steht: Das Dock Midfield, das am 1. September als Dock E die ersten Passagiere empfangen wird.

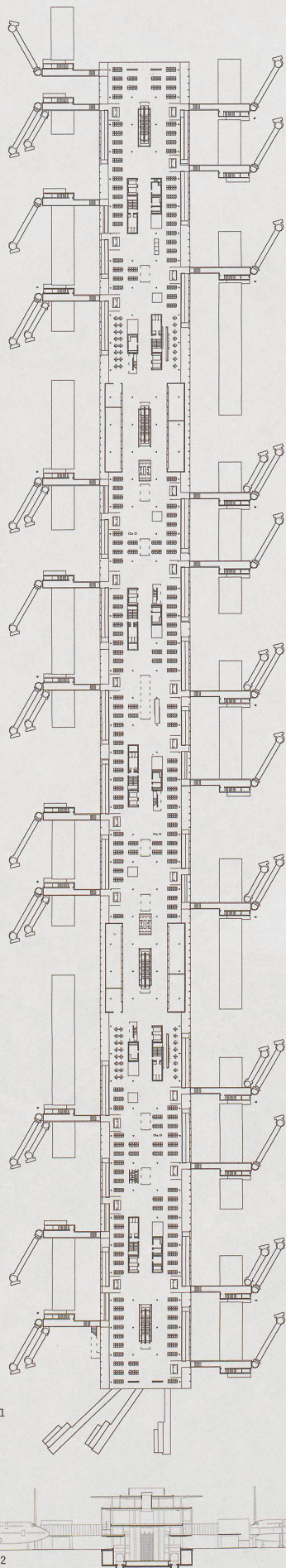
Allein schon die Ankunft im Dock E macht das Fliegen zum Erlebnis. Vom Flughafenkopf fahren die Passagiere mit der Skymetro, einer auf einem 0,6 Millimeter dünnen Luftkissen schwebenden, von Seilen gezogener U-Bahn, ins Untergeschoss des Gebäudes. Hier erwartet sie ein über zwölf Meter hoher, lichter Raum. Durch die hoch liegende Verglasung erspähen die Passagiere bereits die Nasen der Flugzeuge. An den Schmalseiten dieser U-Bahn-Station weisen rot gestrichene Wände und weisse Pfeile den Weg nach oben zu den Gates. Im Erdgeschoss, wo die Gepäcksortierung liegt, haben die Passagiere nichts zu suchen. Sie gleiten deshalb auf Rolltreppen aus dem Untergeschoss direkt ins erste Obergeschoss, das Ankunftsgeschoss. Hier hängt die Decke tief, denn es ist nur eine Verteilebene: Die ankommenden Passagiere strömen aus den Flugzeugen in

← Das Dock E ist ein 500 Meter langer Solitär mitten im Vorfeld des Flughafens.

1-2 Im Grundriss wirkt das Gebäude mit den 27 Fluggastbrücken wie ein Insekt. Der Schnitt zeigt die Skymetro im UG, die Ankunft im 1. und den Abflug im 2. OG.

3 Die holzbeplante Terrasse mit Blick auf die Westpiste ist künftig auch ein Programmpunkt der Flughafenrundfahrt.

4 Nachts zeichnet sich das Innenleben des langen Baus, der wie ein Dampfer auf dem Vorfeld steht, nach aussen ab.



die Tiefe zur Skymetro oder sie gesellen sich als Umsteiger zu den abfliegenden Passagieren, die die Rolltreppenfahrt nach oben ins Abfluggeschoss fortsetzen. Die Grösse dieser Halle beeindruckt: Fast ein halber Kilometer lang, knapp 30 Meter breit und 5,5 Meter hoch ist sie. Sechs Betonkernpaare mit Treppen, Liften, Toiletten und den gläsernen Lichthöfen des Landschaftsarchitekten Daniel Ganz (HP 12/02) gliedern die Halle in sieben Abschnitte. Die Passagiere vertreiben sich die Zeit bis zum Einstieg beim Kaffeetrinken, beim Einkaufen in den Duty-Free-Läden – oder sie setzen sich einfach in einen der 2200 Sitze; denn langweilig wird es ihnen nicht: Die raumhohe Glasfront bietet einen Panoramablick über das Flughafenareal, die Skyline von Zürich Nord und die Alpen, und auf der nahen Westpiste scheinen die Flugzeuge allein für die hier Wartenden zu starten und zu landen. Ein Geschoss höher lässt sich sogar auf holzbeplankten Terrassen kerosingeschwängerte Luft schnappen. Hier liegen das Restaurant, die Zuschauerterrasse, die Unique-Lounge und die Nursery für die kleinsten Passagiere. Schon im Wettbewerb sind die Architekten der Faszination dieser Aussicht erlegen und sie haben die im Programm vorgegebene Geschossaufteilung – Abflug unten, Ankunft oben – kurzerhand umgekehrt. Denn nur wer abfliegt, hat Zeit und Muse das Panorama zu geniessen; wer gelandet ist, enteilt möglichst schnell durch die Passkontrolle ins Freie oder zu seinem Anschlussflug an einem der anderen Gates.

Inszeniert haben die Architekten auch den Weg aus der grossen Halle ins enge Flugzeug, das an einem der 27 Standplätze bereitsteht: Im Raum, der zwischen der äusseren und der inneren Fassade als Klimapuffer wirkt, spazieren die Passagiere auf hellblauen Rampen im Angesicht ihres Flugzeugs ein Geschoss tiefer. Hier tauchen sie in eine geschlossene Passerelle, bevor sie von der gläsernen Fluggastbrücke aus einen letzten Blick auf das stolze Gebäude und auf ihr Flugzeug erheischen können.

Die Wasserwaage überlistet

Um die Grosszügigkeit der Räume zu unterstreichen, haben die Architekten im Ausbau jede Kleinteiligkeit vermieden. Das heisst Terrazzo statt Plättliboden oder Pirelli-Sichtbetondecken statt mikrogelochte Blechpaneele. «Alles am Gebäude sollte echt sein, nicht verkleidet», bringt es Martin Spühler auf den Punkt und Marc Angélil ergänzt: «Wir wollten einen nackten Flughafen bauen, einen Flughafen, der altern kann.» Im Kontrast zu den harten Oberflächen an Boden, Decken und Wänden sind die Schalter bei den Gates aus dunklem, karbonatisiertem Buchenholz gefertigt. Am schräg zugeschnittenen Sockel dieser Möbel können aufmerksame Passagiere ablesen, was die feinfühligsten unter ihnen bereits bemerkt haben: Die Horizontalen im Gebäude, vom Fussboden über die Fensterprofile bis zu den Decken, sind leicht schräg. Mit einem Gefälle von sechs Promille folgt das 500 Meter lange Haus dem Terrain, das im Osten drei Meter höher liegt als im Westen. Ablesen kann man dies auch an den grossen Scheiben der Längsfassaden. Sie stehen schräg im Fassadenprofil und treppen sich in kleinen Schritten der Glasfront entlang ab, denn in den schiefwinkligen Öffnungen sitzen rechteckige Scheiben. Würden die Gläser exakt der Geometrie des Rohbaus und der Fassadenkonstruktion folgen, hätten sie eine Million Franken mehr gekostet. Also haben die Planer die horizontalen Profile verbreitert, damit sie die sechs Promille-Schräge aufnehmen können.



3



4



1



2



3

1 Die paarweise angeordneten Kerne unterteilen das 500 Meter lange Abfluggeschoss in überblickbare Abschnitte. In der Mittelachse bleibt dessen Länge spürbar.

2 Im Ankunftsgeschoss hängt die Decke tief, denn hier verweilen die Passagiere nicht, sondern sie eilen zur Passkontrolle oder zu ihrem Anschlussflug.

3 Die Station der Skymetro ist ein lichter, hoher Raum, der die Passagiere auf die Promenade d'architecture durch das Gebäude vorbereitet.

4 Aus der Station der Skymetro führen Rolltreppen auf zwei Seiten über die Ankunftsebene und die Sicherheitskontrolle zur Abflughalle im 2. Obergeschoss.

→ Über Fragen wie dieser brüteten die Gestalter – Martin Spühler, Marc Angélil, David Munz, Manuel Scholl und David Spühler – in wöchentlichen Sitzungen und im Rhythmus von zwei Wochen trafen sich die Planer mit den Vertretern der Bauherrschaft. Für wichtige Entscheidungen haben sie ihre Lösungsvorschläge samt Argumenten in Faltblättern dargestellt, so dass die Bauherrschaft ihre Entscheide zügig fällen konnte. Diese Papiere halfen auch, als die Bauherrschaft von der gemischtwirtschaftlichen Flughafen-Immobilien-gesellschaft FIG zur privatwirtschaftlich organisierten Unique (Flughafen Zürich AG) mutierte, war dieser Wechsel doch mit vielen Personaländerungen verbunden. Immerhin hat der Vertreter der Bauherrschaft, Jörg Rosenberg, die ganze Zeit über für Konstanz gesorgt und konnte den «Neuen» bereits gefällte Entscheide erläutern. Doch auch innerhalb des Planungsteams spielte die Kommunikation eine wichtige Rolle. Deshalb hat Zayetta wichtige Themen in Broschüren zusammengefasst – über zwanzig insgesamt – und diese im Team, aber auch an die Bauherrschaft und an Teilnehmer von Baustellenführungen abgegeben. Für die Flughafenarchitekten kam dazu, dass es ihr Büro vorher gar nicht gab. «Wir haben uns vor zwanzig Jahren an der ETH Zürich kennen gelernt. Ich war damals Assistent bei Herbert Kramel und Marc war Student und später auch Assistent. Seither sind wir befreundet», blickt Martin Spühler zurück. Als Kramel einst eine Team-Analyse machte, zeigte sich, dass Spühler und Angélil je auf einem anderen Planeten lebten: «Wenn ich X sage, dann sagt Martin bestimmt Y», schildert Angélil das Verhältnis, «und doch verstehen wir uns ausgezeichnet.»

Das «Dream Team» der Zayetta

Da die FIG beim Wettbewerb «Internationale Teams» verlangte, spielte Martin Spühler die Schweizerrolle und Marc Angélil übernahm den internationalen Part. Und dennoch sprachen beide Schweizerdeutsch, was sich bald als Vorteil erweisen sollte. Der Gesamtleiter ist Martin Spühler: «Ich war älter und erfahrener, und dieses Senioritätsprinzip hat gut funktioniert», resümiert Spühler und unterstreicht, wie wichtig es war, dass eine Person die Leitung übernahm, «vorne hinsteht»: «Damit wirkten wir auch gegenüber der Bauherrschaft glaubwürdig.» Schon in der Präqualifikation im Sommer 1995 gab sich das Team aus Architekten, Bauin-

genieuren und Fachplanern einen Namen, der Programm war: Zayetta. So heisst die Heuschrecke auf Walliserdeutsch. Und leicht, schnell, klein und flexibel wie eine Heuschrecke wollten auch die Flughafenplaner sein. Mit Erfolg: Ende 1996 gewann Zayetta die zweite Wettbewerbsrunde gegen Theo Hotz und von Gerkan, Marg und Partner (AWS 6/96, 2/97). Für die Planungs- und Bauzeit richteten die «Zayettaner» ihre Büros im Operation Center am Flughafen ein: «Es war wichtig, dass alle zusammen an einem Ort arbeiteten», unterstreicht David Munz. Und «alle», das waren nicht nur die 16 bis 18 Architekten aus den beiden Architekturbüros, sondern auch die Ingenieure und Fachplaner, insgesamt bis zu 50 Personen. David Munz ist überzeugt, dass es richtig war, dass die beiden beteiligten Architekturbüros ein gemeinsames Team bildeten, das den ganzen Bau von A bis Z betreute. Bei einer Aufteilung nach Phasen hätten viele Themen nicht kontinuierlich bearbeitet werden können und viel Information wäre verloren gegangen.

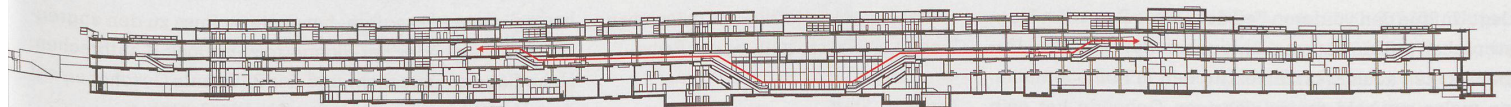
Probleme schweissen zusammen

Doch «einfach so» hat diese Zusammenarbeit mit Leuten aus Büros mit unterschiedlichen Kulturen natürlich nicht funktioniert. «Wir waren wie eine «Grünpeltturniermannschaft», die ein «Dream Team» werden musste», schmunzelt Marc Angélil. Die Psychologin Anita Bäumli übernahm die Rolle des Coaches. Zu Beginn «betreute» sie jede «Zayettanerin» und jeden «Zayettaner», später, als das Team wuchs, stand sie nur noch mit dem Projektleiter in Kontakt. «Während der Bauphase dachten wir dann, wir kämen ohne Betreuung aus – und ausgerechnet während des Baustresses hätten wir die Psychologin dann am nötigsten gehabt», blickt Marc Angélil zurück.

Die grösste Zerreissprobe erlebte Zayetta bei der Baueingabe. Die Swissair – damals als Hauptmieterin des Neubaus vorgesehen – teilte mit, dass das Abfluggeschoss mit den zentralen Kernen nicht funktionierte: Der Platz war scheinbar zu knapp, um ein Flugzeug von der Grösse eines Jumbos abzufertigen. Als die Baueingabekiste mit der Herkulesarbeit von 1400 Quadratmetern Plänen und zehntausenden A-4-Seiten abgegeben war, entwickelten die Architekten in drei Workshops in aller Eile sechs Varianten, und zwar nicht mehr in schön gestalteten Broschüren, sondern «direkt aus dem Atelier» auf gelbem amerikanischem Skizzenpapier. Sie spalteten die an der Mittelachse aufgereihten Kerne in zwei Hälften und gewannen so eine zusätzliche Gebäudeschicht, in der die Passagiere zirkulieren können ohne mit den Warteräumen ins Gehege zu kommen. Diese «Kernspaltung» bewirkte vieles: Sie löste das Problem der Swissair, zeigte der Bauherrschaft, wie flexibel die Planer und Architekten reagieren konnten und sie schweisse auch das Planerteam zusammen.

Aus den Fugen geraten

Als die Planung der 1995 von den Zürcher Stimmberechtigten bewilligten fünften Baustappe des Flughafens begann, lachte am Himmel über Kloten noch die Sonne: Getreu ihrer Hunter-Strategie jagte die Swissair Fluggesellschaft um Fluggesellschaft und Passagierzahlen und Flugfrequenzen stiegen munter immer schneller an. 1995 hiess es, nach →



→ Abschluss der fünften Baustappe werde der Flughafen 20 Millionen Passagiere abfertigen. 1999, als die Bauvorbereitungen für die fünfte Baustappe erst anliefen, war diese Zahl bereits erreicht und im Jahr 2000 waren es 22,7 Millionen. Die Erklärung dafür ist einfach: Die Prognose von Anfang der Neunzigerjahre basierte auf den ‹traditionellen› täglich drei Verkehrsspitzen, morgens, mittags und abends. Doch Ende 1996 führte die Swissair mit ihrem Hub-Konzept die ‹4. Welle›, eine zusätzliche Verkehrsspitze am späten Vormittag, ein. Eine bislang verkehrsarme Zeit wurde mit Starts und Landungen aufgefüllt, was die Anlagen besser ausnutzte und deren Kapazität also entsprechend erhöhte. Der Fluglärm war zwar immer wieder mal ein Thema, doch solange Baden-Württemberg in Berlin nur wenig Gehör fand, blieb alles beim Alten.

Dieses Gleichgewicht ist inzwischen gehörig aus den Fugen geraten: Die Swissair ist an ihrer eigenen Jagd zu Grunde gegangen, Deutschland schränkt die Anflüge aus Norden ein – sei es mit oder ohne Staatsvertrag – und der 11. September, die purzelnden Börsenkurse, der Krieg im Irak und Sars dämpften weltweit die Reiselust mit dem Flugzeug. Der Flughafen ist in aller Munde und Experten, die sagen, was man machen müsste und nicht hätte machen dürfen, gibt es zuhauf. Ostanflug, Südanflug, gekröpfter Nordanflug: Die Varianten drehen sich bald täglich im Kreis und die Argumente für das eine und gegen das andere gleichen sich – mit unterschiedlichen Vorzeichen. Für 2003 rechnet Unique mit einem weiteren Rückgang der Passagiere auf 17 Millionen, was etwa den Zahlen von 1996/97 entspricht; 5000 Arbeitsplätze sind am Flughafen nach dem Grounding verloren gegangen, seither hat sich der Abbau fortgesetzt. Auch die jüngste Reduktion von Swiss wird weitere Stellen kosten. Wie viele Flugzeuge – und auf welchen Routen – in drei, fünf oder gar zehn Jahren in Zürich starten und landen werden und wie viele davon dann überhaupt noch das Schweizerkreuz an der Heckflosse tragen, das steht zurzeit in den Sternen.

Das Dock E hebt ab

Diese Turbulenzen haben auch die Architekten erschüttert. ‹Das Grounding der Swissair kam völlig unerwartet und hat alle Beteiligten demoralisiert: uns Architekten, die anderen Planer, die Arbeiter auf der Baustelle, aber auch die Bauherrschaft›, blickt Marc Angélil zurück und erzählt, wie sie trotzig eine Schweizerfahne hissten, als eine Swissair-Maschine nach der anderen landete und in der Nähe der Dock-Midfield-Baustelle – ausgerechnet beim ‹Cheibenwinkel›, wie die Ecke heisst – parkte. Die Kritik an der fünften Baustappe schallte bald noch lauter: Der Ausbau sei eine Fehlinvestition, die auf übertriebenen Wachstumsprognosen beruhe, hiess es. Nein, er sei nötig, denn der Flughafen müsse langfristig planen, sagt Unique, und weder die Geschehnisse am 11. September noch der Kollaps der Swissair sei voraussehbar gewesen. Dennoch nahm die Flughafenbetreiberin wegen der rückläufigen Passagierzahlen das Dock Midfield nach seiner Einweihung erst einmal nicht in Betrieb. ‹Dies war für mich der grössere Schock als das Swissair-Grounding›, gesteht Martin Spühler. ‹Wir hatten das Gefühl, etwas zu bauen, dass gar nicht gebraucht wird.› Doch nun wird es am 1. September als Dock E eröffnet. Dafür legt Unique den vorderen Teil des Docks B mit den Flug-gastbrücken still und spart damit neben Betriebs- und Unterhaltskosten auch Ersatzinvestitionen in Millionenhöhe. Denn vieles am bald dreissigjährigen Gebäude hat sein

Dock E (Midfield), 2002

- Bauherrschaft: Unique (Flughafen Zürich AG), Zürich-Flughafen
- Vertreter: Jörg Rosenberg und Heinz Briner
- Planung, Ausführung, Bauleitung: Arge Zayetta, Martin Spühler, Architekt, Zürich; Angélil/Graham/Pfenninger/Scholl Architecture, Zürich und Los Angeles; Nicolet Chartrand Knoll, Zürich und Montreal; Heyer Kaufmann Partner Bauingenieure, Zürich; Amstein + Walther, Beratende Ingenieure, Zürich
- Baumanagement: Monika Heer
- Oberbauleitung: Bruno Senn
- Kunst am Bau: Anna-Maria Bauer, Stefan Gritsch, Carmen Perrin
- Landschaftsarchitektur: Daniel Ganz
- Auftragsart: Wettbewerb 1996
- Gesamtkosten: CHF 332 Mio.

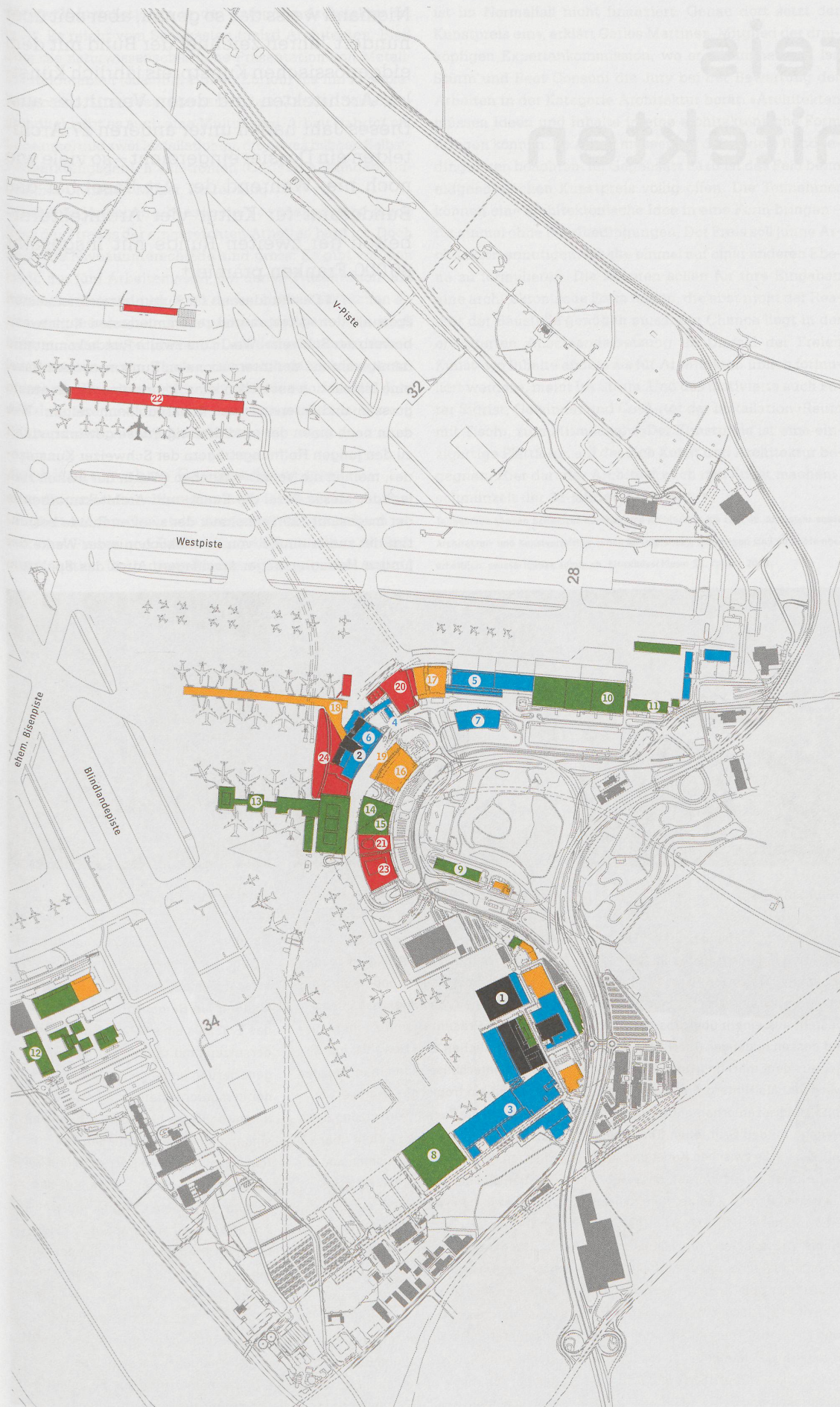
Das Dock E von Innen besichtigen

- Unique, die Arge Zayetta und Hochparterre laden zur Besichtigung des Docks E (Midfield) am Flughafen ein.
- Datum: Donnerstag, 21. August 2003, 17.30 Uhr
- Ort: Der Treffpunkt wird nach der Anmeldung bekannt gegeben
- Programm: Fahrt zum Dock E, Führung von Vertretern der Arge Zayetta und Unique, Apéro, Rückfahrt
- Anmeldung: Obligatorisch bis Montag, 18. August, per E-Mail an huber@hochparterre.ch (Anzahl der Personen und Namen angeben)
- Pass oder Identitätskarte mitnehmen
- Dies ist eine Veranstaltung der Reihe ‹Architektour› von Hochparterre und Zumtobel Staff.

Lebensende erreicht und muss renoviert werden, zudem verschwenden Gebäudehülle und Haustechnik viel Energie. Die Zukunft des Gebäudes ist ungewiss. Gewiss ist hingegen, dass es für den Flugbetrieb vorerst nicht benötigt wird: Mit täglich vier Verkehrsspitzen können die beiden Docks A und E 25 Millionen Passagiere pro Jahr aufnehmen, was auf absehbare Zeit wohl reichen dürfte – natürlich aus heutiger Sicht, wie man bei Luftfahrtprognosen wohl anfügen muss.

Fünf Etappen in fünfzig Jahren

Die ersten architektonischen Taten am Flughafen stammen von Alfred und Heinrich Oeschger. Sie fanden das Vorbild für den ‹Flugbahnhof› in Zürich im Washington National Airport. Doch sie drehten die Abflughalle um neunzig Grad, sodass das Panoramafenster mit Blick auf die Propellermaschinen zum Höhepunkt auf dem Weg durch das Gebäude wurde. Damit erhielt der 1953 eröffnete ‹Flughof› seinen charakteristischen Grundriss in Flugzeugform. ‹Die Flugplatzanlage, ein Ausdruck formsicherer Spannung›, meinte das Hochbauamt des Kantons Zürich. Ende der Sechzigerjahre baute Heinrich Oeschger in der zweiten Baustappe auf der Landseite die heutige Check-in-Halle und machte aus der alten Halle eine Ladenstrasse mit Aussicht. Als Teil der dritten Baustappe nahm 1975 der Terminal B (Fingerdock 9 Standplätze) seinen Betrieb auf, und der Flughof hiess fortan Terminal A. Im Terminal B fällt das Tageslicht nur noch gedämpft durch matte Scheiben in die Abflughalle. Flugzeuge sind weder zu sehen noch zu hören; das leise Rauschen stammt von der Klimaanlage. Der Flughafen ist eine Maschine, welche die Passagiere durch ihre Eingeweide pumpt. Die Architekten Gebrüder Pfister und Partner haben mit den Innenarchitekten Keller und Bachmann diesen Zeitgeist eingefangen und gekonnt durchdekliniert. ‹Mit der farbigen Gestaltung und der Materialwahl sollte der neue Terminal innerhalb der architektonischen Dissonanzen im Flughafenareal seine persönliche, ruhig-harmonische Note erhalten›, schrieb das ‹Werk›. Der Zeitgeist ist auch im zehn Jahre später eröffneten Fingerdock A (14 bis 18 Standplätze) von Generalunternehmer Steiner festgehalten. Doch bei der vierten Baustappe hat sich der Geist gewandelt: ‹Das architektonische Erscheinungsbild ordnet sich hoch technischen Funktionen unter und wirkt in seiner zurückhaltenden Farbgebung sachlich-nüchtern›, schrieb der ‹Schweizer Ingenieur und Architekt› über den langen Balken, in dem Kunststein und Blech eine Milchkaffeeatmosphäre verbreiten. Der architektonische Tiefpunkt ist an der ‹Fingerwurzel› erreicht, wo das Dock an den Terminal A anschliesst. Was hier geschieht, ist der Alptraum jedes Piloten: die Frontalkollision. Leicht abgewinkelt schiesst der Bau in die alte Oeschger-Halle und zerstört deren Prunkstück, die Glasfassade. Das Airside Center, das im September 2004 eröffnet wird, drängt den alten Flughof definitiv ins Abseits. Als Herzstück des Flughafenkopfes fasst der Neubau die beiden bestehenden Docks zu einer Einheit zusammen. Zwischen den beiden Terminals, die neu Check-in und Ankunft 1 (mit den Gates A) und Check-in und Ankunft 2 (mit den Gates B) heissen, entsteht eine Drehscheibe für abfliegende und umsteigende Passagiere. Hier treffen sich nach der Passkontrolle alle Passagiere, bevor sie zu Fuss zu den angrenzenden Gates oder per Skymetro zum Dock E aufbrechen. Hohe Räume, Tageslicht und der Blick aufs Geschehen auf dem Vorfeld prägen auch das Airside Center. •



1. Bauetappe

- > 1948: Westpiste 10–28, Blindlandepiste 16–34, 1 Werft I mit Bogenhangar
- > 1953: 2 Flughafen (Terminal A, Dock A; Alfred und Heinrich Oeschger)
- > 1953: 70 247 Starts- und Landungen, 417 266 Passagiere

2. Bauetappe

- > 1960: 3 Werft II, 4 Bürotrakt B und Flugsicherungsgebäude, 5 Fracht
- > 1961: Verlängerung Westpiste und Blindlandepiste
- > 1968/71: 6 Abflughalle (H. Oeschger)
- > 1972: 7 Parkhaus F
- > 1970: 130 472 Starts und Landungen, 4530 024 Passagiere

3. Bauetappe

- > 1973: 8 Werft III (Jumbo-Hangar), 9 Parkhaus E, 10 Fracht Ost
- > 1974: 11 Privatluftverkehr GAC, Bürohaus Fracht, 12 Werkhof, Bereitschaftszentrum Treibstofffirmen
- > 1975: 13 Terminal B (Dock B; Gebrüder Pfister und Partner; Innenarchitektur: Keller Bachmann & Partner), 14 Parkhaus B (Peter Stutz)
- > 1976: V-Piste 14/32, 14 Airport Plaza (Peter Stutz)
- > 1980: 15 Flughafenbahnhof (Steiger Partner, Hans R. Stierli)
- > 1975: 138 011 Starts und Landungen, 6354 565 Passagiere

4. Bauetappe

- > 1984: 16 Parkhaus A (Peter Stutz)
- > 1984/91/97: 17 Operations Center (Paillard, Leemann + Partner)
- > 1985: 18 Fingerdock Terminal A (Karl Steiner AG)
- > 1994: 19 Bürohaus A (Stutz und Bolt)
- > 1997: Betriebsgebäude T77
- > 1999: Ausbau Fracht Ost (Theo Hotz)
- > 1985: 172 910 Starts und Landungen, 9546 141 Passagiere

5. Bauetappe

- > 2001: 20 Gepäcksortieranlage (Dürig + Rämli)
- > 2002: Rollwege
- > 2003: 21 Bahnhofterminal (Nicolas Grimshaw & Partners, Itten + Brechbühl), 22 Dock E (Midfield, ARGE Zayetta), Skymetro und Strassentunnel; 23 Parkhaus 3, Zufahrt/Bushof
- > 2004: 24 Airside Center (Nicolas Grimshaw & Partners, Itten + Brechbühl);
- > Spitzenjahr 2000: 325 633 Starts und Landungen, 22 675 366 Passagiere
- > 2002: 282 154 Starts und Landungen, 17 948 058 Passagiere