Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 114 (1996)

Heft: 35

Wettbewerbe

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: 11.12.2025

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

Wettbewerbe

Veranstalter	Objekte PW: Projektwettbewerb IW: Ideenwettbewerb	Teilnahmeberechtigung	Abgabe (Unterlagen- bezug)	SI+A Heft
Bad Ragaz SG	Masterplanung Gebiet Unterrain	Architekten/Raumplaner, die ihren Geschäftssitz in den Kantonen St.Gallen und Graubunden sowie im Fürstentum Liechtenstein haben und über entsprechende Erfahrungen verfügen	30. Sept. 96 (26. Febr. 96)	8/1996 5. 126
Gemeinde Samedan und Stadt Zürich	Quartierplan auf dem Areal Crusch in Samedan (TW)	Fachleute mit Wohn- oder Geschäftssitz im Kanton Graubtinden seit mindestens dem 1.1.1996 oder solche, die dasellsst heimatberech- tigt sind	30. Sept. 96	25/1996 S. 548
Stacht Stein am Rheim	Aussenritume in der Alestadt (IW)	Fachleute wie Architekten, Landschaftsarchitekten oder Kunst- schaffende, die seit mindestens 1. Januar 1996 ihren Wohn- oder Geschäftssitz in den Kantonen Schafthausen, Thurgau und Zürich oder im Landkreis Konstanz (D) haben	4. Okt. 96 (31. Juli 96)	26/1996 S. 570
Stadt Winterthur	Primarschulhaus Därmau (PW)	Fachleute, die seit mindestens 1.1.94 ihren Geschäftssitz in Winterthur haben	11. Okt. 96	27/28/1996 S. 613
Gemeinde Wettingen	Neuhau Heilpädagogische Schule (PW)	Fachleute mit Wohn- oder Geschäftssitz in Wettingen seit minde- stens 1.7.1995 oder solche, die daselbst heimatberechtigt sind	14. Okt. 96	25/1996 S. 548
City of Thessaloniki, Greece, Europan	New collective spaces in the contemporary city the West Are in Thessaloniki	European professionals in the field of urbanism and architecture, under the age of 44	24 March 97 (23 Sept. 96 - 21 Feb. 97)	33/34 199 S. 704
Wettbewerb	sausstellunger	n		
Attendonton In Attangence	Character In Theorem	Property 4250-de appropriate beauty and the 470-department for \$10-department.		Carr

Gemeinde Untervaz Gemeinde Untervaz Evangel. Kirchgemeindehaus an der Ulmgasse in Untervaz; folgt (PW) 26, Aug. - 4, Sept., Mo - Fr 18.30 - 20.00 Uhr, Sa 9.00 - 11.00 Uhr

Präqualifikationsverfahren

Veranstalter	Objekte	Teilnahmeberechtigung	Abgabe	SI+A Heft
Wien	Neustrukturierung eines Teilbereiches des Betriebs- areals der Brauerei Ottakring in Wien	EWR und die Schweiz	neu: 21. Okt. 96	29/1996 S: 636
Confederazione svizzera, rappresentata dall'Ufficio federale dei trasporti, divi- sione pianificazione	Studio di pianificazione Sud (Fase C): esame di oppor- runità e rapporto sulla sostenibilità ambientale di 1º livello	Equipe interdisciplinare altamente qualificata, con comprovata esperienza nei settori trasporti, costruzione di gallerie, ambiente, analisi di redditività e pianificazione territoriale (gara d'appalto con procedura selettiva). Alle Berichte in Italienisch. Weitere Informationen: Bundesamt für Verkehr. Sektion Politik und Planung, Herr M. Hoenke, 5003 Bern, Tel. 031/322 51 26	8 scrt. 96 (14 agosto 96)	

Preise

Veranstalter	Objekte	Teilnahmeberechtigung	Abgabe	SI+A Heft
Le CONI (Comité Olym- pique National Italien)	La troisième édition du concours -Prix européen d'Architecture pour Infra- structures sportives	Architectes d'infrastructures pour le spectacle et les prestations de haut niveau ainsi que les infrastructures de base	10 ѕерт. 96	20/1996 S. 412
Genossenschaft Hobel	Bücherregal 1996		11. Sept. 96	26/1996 S. 570
Stiftung Technopark	Produkt, Prozess oder Konzept	Studierende, Diplomandlinnen, Assistierende, wissenschaftliche Mit- arbeiterfinnen und Doktorierende aller höheren Lehranstalten sowie Unternehmen	16. Sept. 96	21/1996 S. 444

Projektauswahl für den Ausbau Airport 2000

Der Flughafen Zürich soll mit der 5. Bauetappe bis zum Jahr 2000 den wachsenden Verkehrsansprüchen baufich angepasst werden. Anfang dieses Jahres wurden Studienaufträge an ausgewählte Planungsteams vergeben, die die geplanten Hochbauten im Bereich des Flughafenkopfes und im neuen Midfield-Dock betrafen. Die Beurteilungen der eingereichten Projekte liegen jetzt vor.

Ausgangslage

Der internationale Flughafen Zürich hat für den Schweizer Luftverkehr und für die ganze Region verkehrstechnisch und wirtschaftlich herausragende Bedeutung, Seit den letzten grösseren Erweiterungen der 4. Etappe von 1981 bis 86 (Fingerdock A. mit Kontrollturm, Operationszentrum sowie Frachtausbauten), erhöhte sich das Verkehrsaufkommen beträchtlich, und der Flughafen stösst an seine Kapazitätsgrenzen. Im Juni 1995 wurde von den Zürcher Stimmberechtigten mit grossem Mehr der Vorlage einer 5. Ausbauetappe zugestimmt. Das vorgesehene Gesamtpaket für einen Weiterausbau verursacht Investitionen von 2,1 Mia. Franken, wobei sich der Kanton mit einem Infrastrukturkredit von 873 Mio. Fr. beteiligt. Der Gesamtausbau

Mitglieder Beurteilungsgremium:

Ednard Witta, dipl Bauing, ETH/SIA, Präsident Baukommission FIG (Vorsitz)

Max Basler, dipl. Arch. HTL, Entwicklungsplanung FIG

Albert Brunner, dip. Ing. ETH/SIA, Gesamtprojektleiter

Hanspeter Britisch, lic. rer. publ. HSG, Direktor FIG

Marianne Burkhalter, Arch. BSA/SIA, Zürich

Rudolf Burkhalter, Dr. oec. Planer BSP Uli Huber, Arch. BSA/SIA, Chefarchitekt SBB

Adolf Krischanitz, Prof. Arch., Wien Andrea Roost, dipl. Arch. ETH/SIA, Bern Panl Schatt, dipl. Arch. ETH/SIA, Küsnacht ZH

Urs Sieber, Swissair

Hans Peter Staffelbach, dipl. Ing. ETH, Flughafendirektor

Peter Stutz, dipl. Arch. ETH/SIA, Winterthur

Birgit Webrli, lic. phil., Soziologin, Zürich Bruno Welti, Generaldirektor, Zürich Herbert Meier, dipl. Arch. ETH, stv. Direktor FIG (Ersatzmitglied) soll es ermöglichen, die bis 2003 erwarteten jährlichen 240 000 Flugbewegungen, 20 Mio. Passagiere sowie 650 000 Tonnen Fracht zu bewältigen.

Die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG ist für die Hochbauten des Flughafens zuständig. Zusammen mit den Flughafenpartnern wurden die Bedürfnisse des nötigen Ausbaus in einer Testplanung in bezug auf Raum- und Funktionsprogramme sowie vor allem verbindliche Kostendächer formuliert. Zu den Kernstücken des Ausbaus gehören der «Flughafenkopf» - ein Bahnhofterminal mit 60 Check-in-Schaltern sowie das Airside-Center (Investitionsrahmen 360 Mio. Fr.) - und das «Midfield-Dock» inmitten der drei bestehenden Pisten (Investitionen 200 Mio, Fr.). Das zukünftige Parkhaus C sowie die Verbindung des Midfield-Docks mit den Terminals durch ein Personentransport-System waren nicht Bestandteil der Studienaufträge (vgl. Heft 25 vom 15. Juni 1995, S. 604).

Das Verfahren

Auf die 1995 erfolgte internationale Ausschreibung eines Präqualifikationsverfahrens für Generalplanerteams wurden 79 Bewerbungen fristgerecht eingereicht und bewertet. Ein 15köpfiges Beurteilungsgremium - gebildet aus sieben Vertretern von FIG. Flughafendirektion, Swissair und SBB sowie von fünf Architekten, einer Soziologin, einem Ökonomen und einem Vielflieger (s. Kasten), unterstützt von Fachexperten - erteilte im Januar 1996 Studienaufträge an acht Teams für den Ausbau des «Flughafenkopfs» sowie an sechs Teams für das «Midfield-Dock». Die programmgemäss eingereichten Studienaufträge wurden mit je 100 000 Fr. für den Flughafenkopf und 60 000 Fr. für das Midfield-Dock entschädigt. Alle eingeladenen Teams - mit Ausnahme des Teams Calatrava, das kurzfristig und ohne Begründung auf eine Abgabe verzichtete - reichten im Juni ihre Projekte ein (s. Kasten).

Da das gesamte Verfahren nicht anonym ablief, hatte jedes Planungsteam in einer ersten Beurteilungsphase die Gelegenheit, in einer persönliche Präsentation sein Projekt vorzustellen. Einer zweiten, internen Beurteilungsphase lagen als Kriterien folgende wesendiche Anforderungen zugrunde: Funktionalität (insbesondere Kundenorientierung und Flexibilität); Wirtschaftlichkeit (wirtschaftlicher

Beauftragte Planungsteams:

Midfield:

- Calatrava, Zürich
- Haussmann, Zürich Hellmuth/Obata & Kassabaum, St. Louis USA - S+M, Zürich
- Richard Rogers Parmership, London
- Rodolphe Luscher & Partners, Lausanne
- Spühler, Zürich Angelil/Graham, Los Angeles/Zürich - EWI, Zürich
- von Gerkan, Hamburg Hotz, Zürich

Flughafenkopf:

- Benthem Crouwel, Amsterdam Atelier WW, Zürich
- Bétrix & Consolascio, Erlenhach ZH
- Burkard Meyer Steiger und Partner, Baden AG
- Itten+Brechbühl, Zürich Nicholus Grimshaw, London
- Dudler, Berlin/Zürich Noebel, Berlin -Höltschi & Schueter, Zürich
- Nouvel, Paris Stücheli, Zürich
- OMA, Rem Koolhaas, Rotterdam Sulzer, Winterthur
- S.A.R., Schnebli, Ammann, Ruchat, Zürich

Betrieb und kostengünstiger Unterhalt, zwingende Einhaltung der formulierten Kostendächer); formale Qualität; minimale Betriebsstörungen während der Bauzeit (insbesondere wenig Eingriffe in bestehende Strukturen, sinnvolle mögliche Etappierung, gut lösbare Provisorien); Umweltfreundlichkeit.

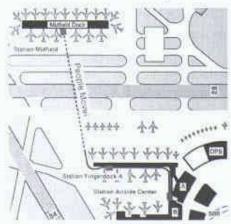
Die Projekte

Gesamtheurteilung Midfield:

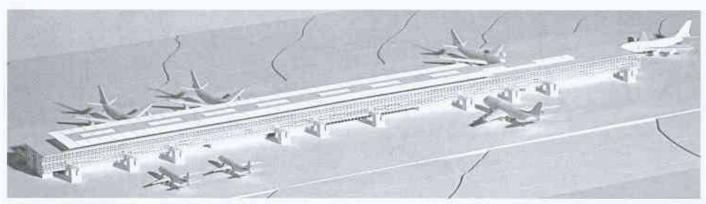
Keines der Projekte im Midfield wird aus der Sicht des Beurteilungsgremiums den gestellten Anforderungen voll gerecht. Alle überschreiten den Kostenrahmen und weisen funktionale Mängel auf oder sind schlecht etappierbar.

Das Gremium hält die Projekte des Teams Spiibler – Angelil/Graham – EWI sowie des Teams von Gerkau – Hotz für entwicklungsfähig. Es fordert jedoch, dass in einer Überarbeitungsphase vor allem die

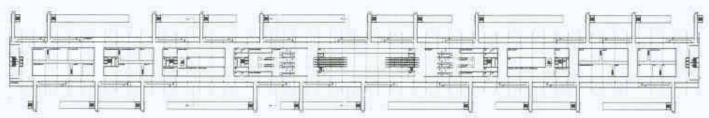
Fortsetzung Seite 40 aben



Situation Fingerdocks A und B sowie Midfield



Midfield-Projekt Spühler - Angelil/Graham - EWI: Ansicht aus Süd-West



Grundriss Ebene 1: Ankunft

Aus dem Bericht des Beurteilungsgremiums

Projekt -Midfield, Spühler - Augelil/Gruham -EWI:

Die Passagierflüsse sind gut gelöst. Aus einer grosszügigen Personentransportsystem-Station wird die Abflugebene über zwei Rolltreppen bequem erreicht. Die Warteraume sind grosszügig, mit guter Aussicht und optimal plaziertem Kommerz. Das Boarding erfolgt über langgestreckte Rampen in der vorgelagerten Klimapufferzone. Dem Besocher wird eine attraktive, gut gelegene Aussichtsterrasse mit Restaurant angeboten. Betrieblich sind einige Mängel festzustellen, wie die Erschliessung der stirnseitigen Standplätze und die Radien der Servicestrassen:

Das Projekt besticht durch seine Schlichtheit mit hellen, transparenten Innenräumen, die durch mehrgeschossige, begrünte Höfe gegliedert werden. Prägendes formales Element ist das weitausladende Pergoladach.

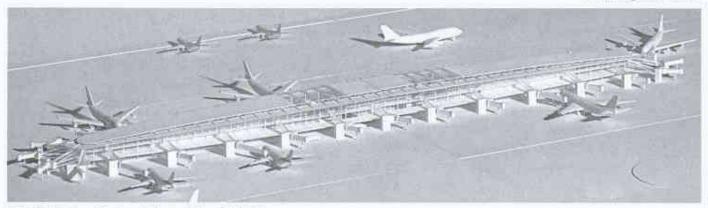
Das Projekt verspricht einfache, rationelle Bauabläufe und kann gut etappiert werden. Es besteht ein umfangreiches Energiekonzept mit Nutzung von erneuerbaren Energien. Das statische Konzept ist einfach, und der Aushau erfolgt mit konventionellen Materialien.

Projekt «Midfield», von Gerkan - Hotz:

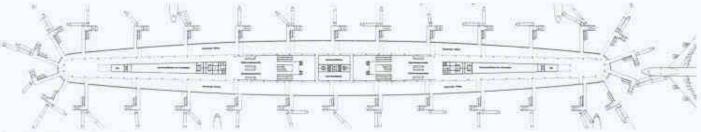
Die Verfasser schlagen nicht nur eine einfache und kurze Passagierführung vor, sondern machen den Weg zum Abflug und von der Ankunft geradezu zum visuellen Erlebnis. Auch Lounge- und Restaurantbereich sind Teil dieses grosszügigen, attraktiven Raumkonzeptes. Die dynamische Gehäudegeometrie und die räumlich grosszügigen Passagierbereiche mit starker optischer Durchdringung samt schönem Tageslichteinfall in die zentrale Halle haben hohe formale Qualität und geben dem Midfield-Dock eine unverwechselbare Identität.

Die ellipsoide Grundform ergibt an den Enden jedoch ein zu knappes Flächenangebot,

Fostsetzung Seite 40 unten



Midfield-Projekt von Gerkan - Hotz: Ansicht aus Süd-West



Grundriss Ebene 2: Ankunft

Kostenvorgaben und die Etappierbarkeit zu berücksichtigen sind.

In Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber sollen die ausgewählten Projekte für «Flughafenkopf» und «Midfield» weiterentwickelt und Ende November 1996 noch einmal dem Beurteilungsgremium vorgelegt werden.

Gesamtheurteilung Flughafenkopf:

Das Beurteilungsgremium stellte fest, dass das Projekt Itten+Brechbild - Nicholas Grimshau die gestellten Bedingungen funktional und wirtschaftlich am besten erfüllt. Allerdings muss es in formaler Hinsicht noch überarbeitet und dann nochmals beurteilt werden.

Die meisten anderen Projekte überschreiten den Kostenrahmen teilweise massiv (bis zu 30%); manche zeigen funktionale Mängel in der Verknüpfung der einzelnen Bereiche und Passagierwege, einige ermöglichen keine Etappierungen oder bedingen grössere Abbrüche bei bestehenden Bauten, andere sprengen sogar die Vorgaben der gültigen Rahmenkonzession.

Der Flughafen bleibt Flickenteppich

Die Planung des Flughafens Zürich begann 1944. Der erste Terminal (Ursprung des heutigen Terminals A) wurde 1953 in Betrieb genommen. In dem halben Jahrhundert, das seit der ersten Planungsphase vergangen ist, entwickelte sich der Flugverkehr mit allen Begleiterscheinungen in damals ungeahnter Weise. Dem wurde in Zürich durch vielerlei Ausbauten und Erweiterungen etappenweise Rechnung getragen. Der Flughafen ist und bleibt ein -Flickwerk-, wie es Eduard Witta, Präsident der Baukommission FIG, an der Medienpräsentation der neuesten Ausbauprojekte formulierte.

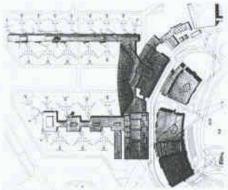
In dem heute bestehenden Konglomerat von Bauten unterschiedlichster Epochen, Anpassungen und Anforderungen haben - nach Ansicht des Beurteilungsgremiums - architektonische Solitäre gar keinen Platz mehr, und sie kämen auch nicht zur Geltung. Hier ist Einbindung in Vorhandenes gefragt, also durchaus realistische Vorhaben in heutigen, langsam gewachsenen Strukturen. Aus dieser Sicht scheint es folgerichtig, dass dem ausgewählten Flughafenkopf-Projekt von I+B/Grimshaw (Ingenieure: Ernst Basler & Partner und Ove Arup & Partners) die gute Einordnung und die Schonung des Vorhandenen als Positivum angerechnet, hingegen der weitausholende Flügelschlag des Airside-Center-Daches als zu augenfälliges und vordergründige Metaphers angekreidet wird. Anpassung und Wirtschaftlichkeit sind offensichtlich weitaus erwünschter.

Es bleibt aber zu hoffen, dass bei der Überarbeitung dem Projekt I+B/Grimshaw die Flügel nicht allzu sehr gestutzt werden! Der Entwurf begrüsst mit dem schönen Schwung seiner langgestreckten Glasfassade gegen das Flügfeld hin die ankommenden Passagiere in den heranrollenden Flügzeugen. Und damit erfüllt er in hohem Masse die formalen Qualitäten, die als Beurteilungskriterien des Gremiums ehenfalls aufgestellt wurden: Er ist *attraktiv*, *strahlt Einzigartigkeit aus* und kann dadurch zur Visitenkarte für den Airport 2000 werden.

Brigitte Honegger



Airside-Center-Projekt Itten+Brechbühl - Nicholas Grimshaw: Ansicht aus Nord-West



Situation in Sud-Nord-Richtung



Westfassade zwischen Fingerdock A (links) und B, gegen das Flugfeld

ausgerechner im Bereich der Standplätzte für die grössten Flugzeuge. Wegen der Anordnung vom Ankunfts- über dem Abfluggeschoss sind teure und zu steile Rollbändertunnel nötig. Vorwiegend als Folge des architektonischen Konzeptsergeben sich Rauminhalte, welche die Vorgaben deutlich übersteigen. Das Projekt lässt sich kaum sinnvoll etappieren. Obwohl es verschiedene Mängel aufweist, handelt es sich um einen funktionell und gestalterisch attraktiven Vorschlag. Er weist auch ein erhebliches Einsparpotential auf.

Projekt Flugbafenkopf, 1+B - N. Geimshaw (Ingenieure: Ernst Barler & Partner und (twe Arup & Partners):

Das Projekt zeigt mit dem Ausbau des Bahnhof-Check-in im Anschluss an die bestehende Bahnbofhalle sowie der grosszügigen Anordnung des Airside-Centers zwischen den Terminals A und B zwei markante Schwerpunkte.

Die über der Mitte des Airside-Centers angeordnete Personentransportsystem-Station liegt gat, die Verkehrswege für Passagiere sind noch verbesserungsfähig. Die starke Schonung vorhandener Bauwerke sowie die tiefen Investitionskosten lassen ein hohe Wirtschaftlichkeit erwarten. Das an die ausgebreiteten Schwingen eines Vogels erinnernde Airside-Center wirkt zwar augenfällig, ist jedoch eine allzu vordergründige Metapher. Die starke Betoming der Mitte wird nicht gebilligt. Da die Schmiegeform kein Solitär ist, bankörpermässig nur eine Vorderfront aufweist, ist diese stark symmetrische Form nicht folgerichtig.

Die Eusppierbarkeit ist überzeugend, das Projekt hinsichtlich Umweltfreundlichkeit unbedenklich. Insgesamt handelt es sich um ein sehr wirtschaftliches, funktionsfähiges Projekt.