

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 130 (2004)
Heft: 40: Verkehr

Sonstiges

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: 03.04.2026

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

STANDPUNKT

Gesamtverkehrsprodukt Flughafen

Es liegt in der Natur der Flughäfen, dass sie dauernd von den Entwicklungen überholt werden. Kaum ist die 5. Ausbaustufe in Zürich beendet, werden schon wieder neue Fragen aufgeworfen.

Was den landseitigen Verkehr angeht, hat die 5. Ausbaustufe am Flughafenkopf aufgeräumt. Der Vorbereich der Terminals ist entwirrt, die Anlagen für die verschiedenen Verkehrsmittel sind attraktiv, die Verknüpfungen untereinander und zu den anderen Flughafenbereichen funktionieren. Im internationalen Vergleich hat der Flughafen Zürich einen ausgezeichneten Ausbaustandard, insbesondere was den ÖV betrifft. Sein Bahnhof liegt punkto Passagieraufkommen an sechster Stelle in der Schweiz. Ein Wandel des Flughafens auch zum Umsteige-Knoten oder Hub im landseitigen ÖV zeichnet sich ab. Dass mit der Glattalbahn ein Hochleistungstransportmittel den Flughafen direkt für die grossen Arbeitsplatzgebiete im Glattal erschliesst, ist aussergewöhnlich.

Gleichzeitig ist das Engagement des Flughafens stark von Zurückhaltung geprägt: an der Glattalbahn z.B. beteiligte er sich weder in der Planung noch finanziell. Der Flughafen Amsterdam Schiphol kennt dieses Zögern nicht. Zusammen mit dem Regionalplanungsorgan Amsterdam gab er das «Schiphol Sternet» in Auftrag, das die Personal-Busse auf dem Flughafen-Terrain und den regionalen öffentlichen Verkehr in ein (Flughafen-zentriertes) System zusammenfasst; seit 2000 betreibt er es zusammen mit regionalen Bus-Unternehmen. Schiphol Real Estate, das Immobilien-Departement des Flughafens, beteiligt sich an der Entwicklung des Hauptbahnhofs von Antwerpen und baut ihn sozusagen zu einem Vorzimmer des Flughafens Amsterdam um.

In diesem Sinn wird auch der Flughafen Zürich vermehrt Koalitionen mit Verkehrsbetreibern, Investoren und Planungsinstanzen eingehen müssen. Eine Beteiligung des Flughafens am Betrieb der Glattalbahn, ein Engagement im regionalen Bahn- und Busnetz oder gar eine aktive Zusammenarbeit im nationalen Bahnnetz: So kann der Flughafen auch für seine Angestellten einen Modal-Split weit über den heutigen 20% erreichen, seine Vorreiterrolle punkto Umweltfreundlichkeit im internationalen Vergleich ausbauen. Er kann damit die Rahmenbedingungen für seine Immobilien-Ambitionen am Flughafen selbst, vielleicht aber auch an anderen strategischen Standorten der Region wesentlich verbessern. Mit einer aktiven Teilnahme des Flughafens im Verkehrsnetz ausserhalb seines eigenen Terrains schafft er sich ein massgeschneidertes Gesamtverkehrsprodukt, das lokal, regional und überregional komplementär zum Fliegen ist und das dem Wandel des Fliegens von einem exklusiven zu einem öffentlichen Verkehrsmittel gerecht wird.

Michael Güller und Mathis Güller, Güller Güller architecture urbanism, Autoren des Buches «From Airport to Airport City». www.ggau.net

AUSSTELLUNG

Architektur im Roten Wien

Das Architekturzentrum Wien zeigt in drei chronologisch gegliederten Folgen österreichische Architektur des 20. und 21. Jh. Zu sehen sind bisher zwei Etappen mit Projekten aus der Zeit von 1850–1958.

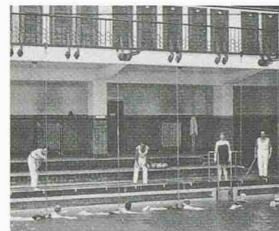
(pd/km) Im Architekturzentrum Wien ist die zweite Etappe der Trilogie «a_schau – österreichische Architektur im 20. und 21. Jahrhundert» eröffnet worden. Im ersten Teil der Ausstellung wurde das ideelle Fundament der österreichischen Architektur (1850–1918) beleuchtet. «Rotes Wien» knüpft inhaltlich direkt an die erste Etappe an, die in komprimierter Form weiterhin präsent ist. Thema des zweiten Ausstellungsteils sind die zahlreichen sozialpolitischen Umbrüche und kulturellen Identitätsfindungen der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

Sozialdemokratisches und «klerikofaschistisches» Bauen

Wie das Architekturzentrum schreibt, war Wien die erste Millionenstadt unter sozialdemokratischer Verwaltung. Deren *grossmassstäbliches kommunales Wohnbauprogramm* fand internationale Beachtung. Neben zahlreichen Gemeindebauten wurden auch soziale Einrichtungen wie Kindergärten und Bäder erstellt.

Landschaft als symbolisches Konstrukt ist weiterer Betrachtungsgegenstand der Ausstellung. Hier wird einerseits die Bedeutung der Landschaft für den Tourismus Österreichs gezeigt, andererseits die symbolische Landnahme thematisiert, als welche die Adaption der Natur durch das Bauen gesehen werden kann.

Macht: Neben dem sozialpolitischen Abbau ist die Bezugnahme der Einheitspartei «Vaterländische Front» auf die katholische Lehre – die Linke sprach von Klerikofaschismus – prägend für die Bauten der Vorkriegszeit. Mit dem Einmarsch Hitlers in Österreich 1938 erreichte die Politik der Vertreibung und Verfolgung eine neue totalitäre Dimension. Der Machtgustus der Architektur bekräftigte in diesem Zusammenhang vor allem in Linz den politischen



K. Schmalhofer, O. Nadel: **Ama-lienbad (1923–26)**; F. Tamm: **Flaktürme (1942–44)**; L. Welzenbacher: **Turmhotel Seeber (1930–31)**, mit **Parkhotel von Henke und Schreieck (2003)**; Bilder: azw

Führungsanspruch des Regimes, während die in Wien angesiedelten Vertreter der Moderne zumeist vertrieben wurden.

Der Bereich *Wiederaufbau* widmet sich dem «Wiener Schnellbauprogramm» unter Franz Schuster. Mit diesem Programm wurde versucht, den drängenden Wohnbaubedarf nach Kriegsende zu decken.

Insgesamt werden 66 Projekte anhand von Plänen, Dokumenten und Fotos vorgestellt. Ein vielfältiges Rahmenprogramm begleitet die Ausstellung. Die dritte Etappe ab 1958 bis heute wird im März 2005 eröffnet. In der Folge sollen alle drei Teile dauerhaft im Architekturzentrum Wien zu sehen sein. www.azw.at