

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **128 (2002)**

Heft 48: **Dock Midfield**

PDF erstellt am: **26.04.2024**

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.



Stapellauf

Das neue Flaggschiff des Flughafens Zürich ist ein Supertanker, 500 Meter lang und 330 Millionen Franken teuer. Wie eines der grossen Schiffe, die zu gross sind, um in den Hafen einzulaufen, steht es draussen auf dem Flugfeld, rund 800 Meter von den anderen Flughafengebäuden entfernt.

Diese Woche wird das Dock getauft. Wie ein grosses Schiff, das lange, bevor es in See sticht, vom Stapel läuft, wird das Dock noch ein Jahr lang «auf Reede liegen» und im Innern weitergebaut. Mit dem Wechsel zum neuen Flugplan im Oktober 2003 wird der Bau in Betrieb genommen und für die Öffentlichkeit zugänglich sein. Bis dann werden die Läden und Lobbies ausgebaut, und es laufen umfangreiche Tests für die Gepäckabfertigung und das Andocken der Flugzeuge.

Ein Besuch an Bord des Dock und die Gespräche mit den Planern haben bleibende Eindrücke hinterlassen. Die im Wettbewerb als unbekanntes Leichtgewicht gegen die Grossen der Branche angetretene Arbeitsgemeinschaft Zayetta hat einen Neubau geschaffen, der auf der architektonisch-konzeptionellen Ebene und auf der Ebene der Realisierung höchsten Anforderungen genügt. Grund genug, dem Bau ein Heft zu widmen.

Vor viereinhalb Jahren haben wir zum ersten Mal über das Projekt berichtet (SI+A 27/28, 1998); heute zeigen wir den fertigen Bau pur, wie er sich vor dem Einzug der Nutzungen präsentiert. Die schiere Grösse des Vorhabens hat nicht nur die Planer vor Probleme gestellt, auch wir sehen uns gezwungen, den Bericht zu etapieren: Teil 1, «Abflug», beschäftigt sich mit den konzeptionellen und architektonischen Absichten und Zusammenhängen. Er schildert, mit welchen Zielen die Arge Zayetta aufgebrochen ist. Teil 2, «Ankunft», beschreibt, ob und wie sie angekommen ist, d.h., er zeigt die Realisierung.

Der schönste Raum des Dock Midfield, die 500 Meter lange Abflughalle, hat sich bisher allen Versuchen, ihn angemessen abzubilden, entzogen. Diesen Raum muss man vermutlich mit eigenen Sinnen erleben. In einem Jahr wird es möglich sein. Es gibt gute Gründe, Flüge zu vermeiden. Diese Halle zu sehen wäre einer, einen Flug zu buchen. Fasten your seat belts.

Hansjörg Gadiant

7 Dock Midfield 1: Abflug

Ein Gang durch den Neubau zeigt seine konzeptionellen und architektonischen Qualitäten: ein Lehrstück der Moderne

Hansjörg Gadiant

21 Dock Midfield 2: Ankunft

Der Bau ist nicht nur riesig, sondern hat zudem 6 Promille Neigung. Und die Ausführung folgt einem sehr anspruchsvollen Materialisierungskonzept

32 Fliegerbar im Erdgeschoss

34 Den Holzbau hinaufschrauben