

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen

Herausgeber: Bund Schweizer Architekten

Band: 83 (1996)

Heft: 10: Wetten und Bewerben = La course aux concours = Competitors for competitions

Artikel: 5. Ausbauetappe des Flughafens Zürich-Kloten

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-63065>

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](#)

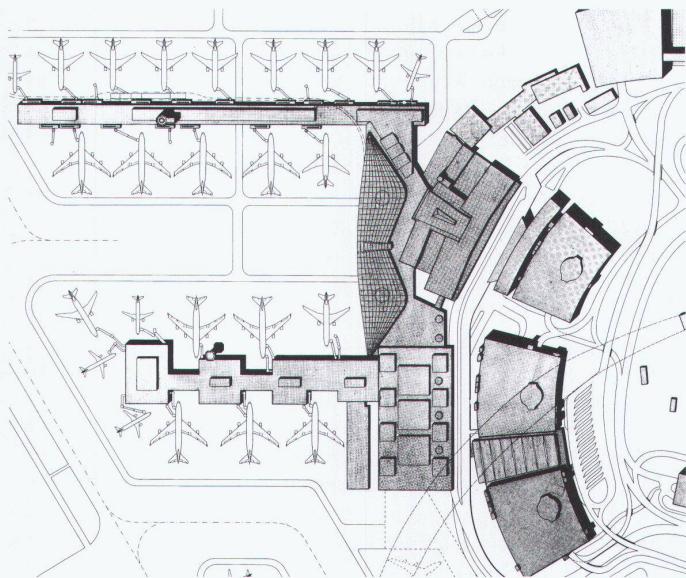
Terms of use

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](#)

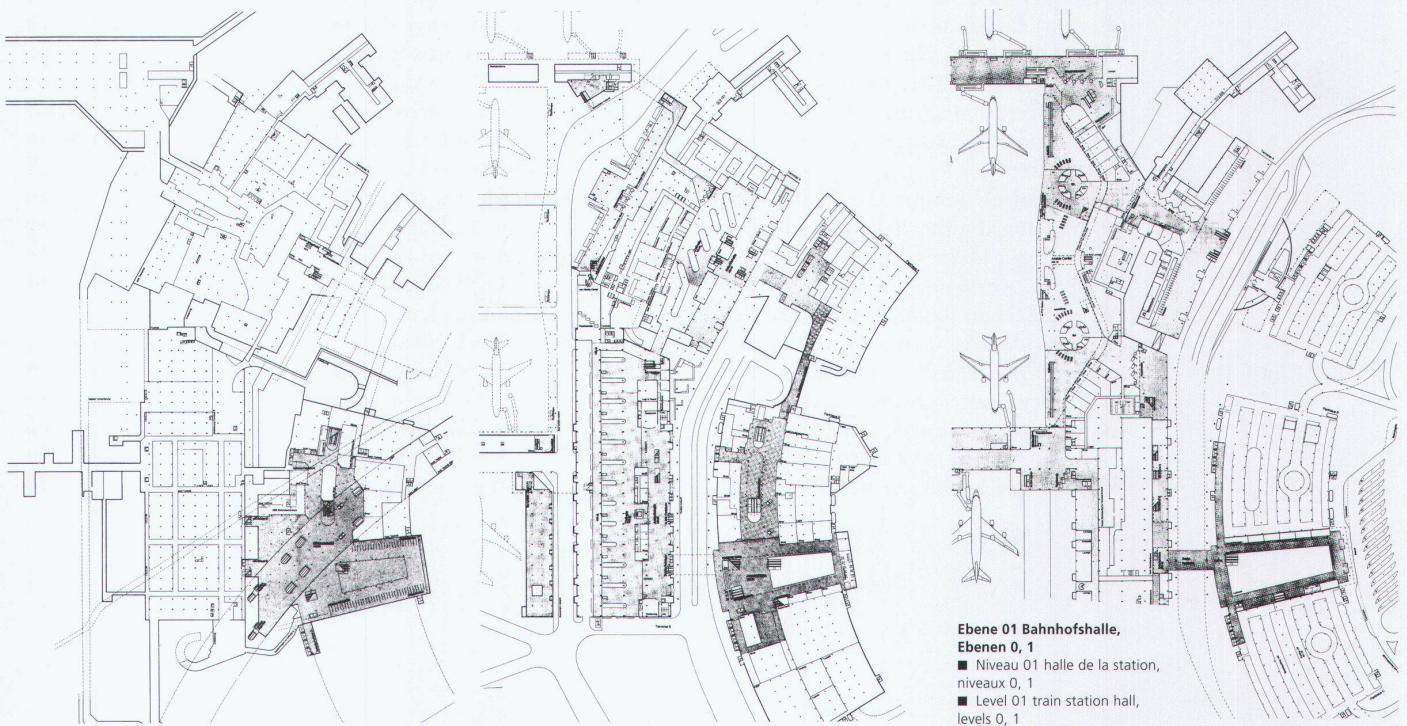
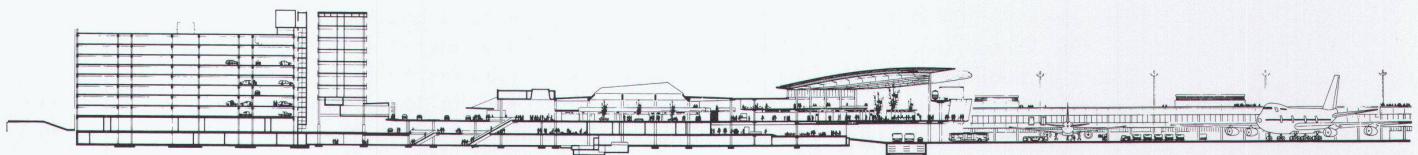
Download PDF: 12.01.2026

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

5. Ausbauetappe des Flughafens Zürich-Kloten



Projekt
Grimshaw/Itten+Brechbühl



Ebene 01 Bahnhofshalle,
Ebenen 0, 1
■ Niveau 01 halle de la station,
niveaux 0, 1
■ Level 01 train station hall,
levels 0, 1

Bei diesem Wettbewerb, an dem sich 79 Büros beworben haben, kann die Auswahl als eine Mischung aus fachlichen Kriterien, aus internationalen und lokalen Präferenzen verstanden werden. Viele Bewerbungen taktierten denn auch mit einer entsprechenden Kombination: schweizerische bildeten mit ausländischen Büros eine Arbeitsgemeinschaft, um örtliche Bauerfahrung mit dem Bonus spezifischer Qualifikation für Flughafenbauten oder eines Renommées auszuschöpfen.

Das Besondere an dieser Präqualifikation war schliesslich der Einbezug eines fachspezifischen, betriebstechnisch geschulten Stabs, so dass bis zu 30köpfige Teams entstanden, in denen nicht selten die gleichen Namen und Firmen auftauchten.

Acht Studienaufträge wurden für den «Flughafenkopf» erteilt (ein neuer Bahnhofsterminal mit Check-in-Schaltern und das «Airside-Center», das im wesentlichen ein Einkaufszentrum ist; Bauvolumen etwa 360 Millionen Schweizer Franken) sowie sechs Studienaufträge für das Midfield-Dock (ein zusätzliches Dockgebäude im Pistendreieck, Bauvolumen etwa 200 Millionen).

Die Veranstalter, eine öffentlich-private Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG), definierten klare Vorgaben (Funktions- und Betriebsschemen, Kostenrahmen); anderseits verschleierten sie ihre planerischen Absichten mit Allgemeinplätzen und Widersprüchen: der Wunsch nach dem Besten – «der qualitativ und ökologisch führende Flughafen im Herzen Europas» – kontrastiert etwa mit dem selbstkritischen Hinweis auf den bestehenden Flughafen als ein irreparables «Flickwerk», dem die Wettbewerbsteilnehmer aber dennoch eine neue, unverkennbare architektonische Identität abgewinnen sollten.

Entrüstelt konnte das Programm als eine Mischung aus kommerziellen und betriebstechnischen Interessen gedeutet werden: erstens die Vergrösserung der vorhandenen Verkaufsflächen zu einem Warenangebot, das nicht bloss den Reisenden dient, sondern den regionalen Bedarf abdeckt – und dies mit wesentlichen Vorteilen gegenüber der Konkurrenz: erweitertes Kundenspektrum, flexible Öffnungszeiten, optimale Erschliessung mit öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln.

Für die Erhöhung der Flughafenkapazität soll

ein neues Midfield-Dock realisiert werden, zudem das heute unüberblickbare Flughafenlabyrinth (mit langen Wegen und klaustrophobisch orientierungslosen Räumen) verbessert werden, um auch in dieser Hinsicht mit dem internationalen Niveau mithalten zu können. Angesichts der verschärften Konkurrenz im Flugreisegeschäft legten die Veranstalter ihr Hauptaugenmerk freilich auf die (Bau-) Kosten.

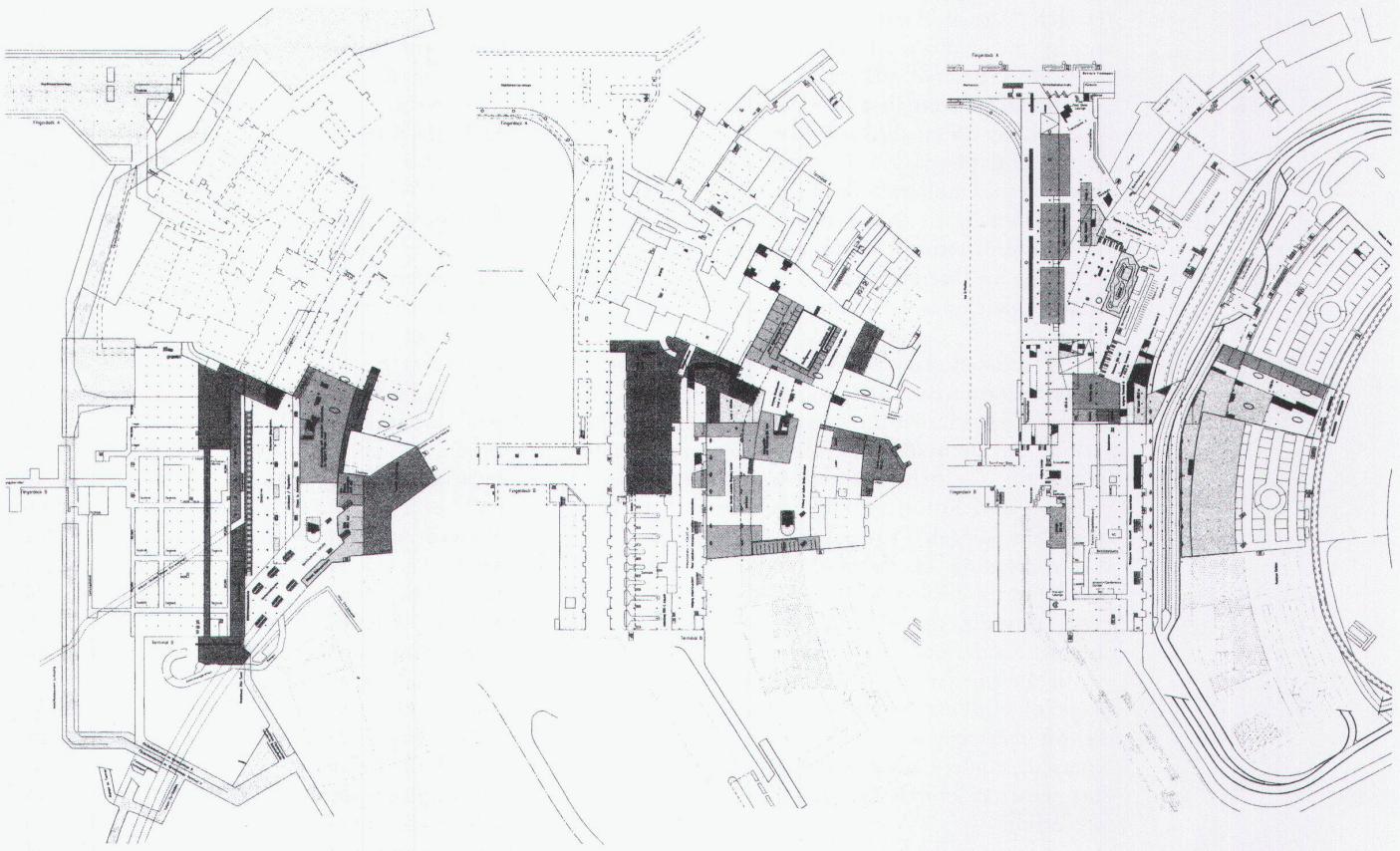
In der 17köpfigen Jury waren 11 Mitglieder direkt oder indirekt, geschäftlich oder durch Aufträge, an den Veranstalter, die FIG, gebunden.

Das eingeladene Team um Santiago Calatrava verzichtete auf ein Projekt, mit dem Vorwurf an die Veranstalter, «sichere Informationen» legten nahe, «dass andere beteiligte Büros eine eindeutige Bevorzugung in der Behandlung bereits in der Wettbewerbsphase erhalten haben» (den Beweis für seine Anschuldigungen ist Calatrava bisher schuldig geblieben).

Das Präqualifikationsverfahren, das bei diesem Wettbewerb praktiziert wurde, verdeutlicht allgemeine und spezifische Mängel, die im Hinblick auf die europaweite Generalisierung dieser Wettbewerbsform erhebliche Konflikte provozieren.

Mit der Präqualifikation verbindet sich zwangsläufig eine Bevorzugung von Architekturbüros, die auf eine möglichst lange Liste von Baurealisierungen zurückblicken können. Eine breite Berufserfahrung – so wird im allgemeinen vermutet – steht für das Vertrauen der Bauherren. Die Überlegung ist nicht falsch, angewendet auf einen Wettbewerb hingegen eine Halbwahrheit. So lassen sich etablierte und grössere Büros von Entschädigungen in der Höhe von 60 000 oder 100 000 Franken kaum für einen üblichen Projektierungsaufwand – geschweige denn für ein grosses Engagement ködern, wenn andere, laufende Aufträge wichtiger oder «sicherer» erscheinen (oder wenn die Aussicht auf einen ersten Preis beziehungsweise auf eine Projektausführung unwahrscheinlich ist).

Auch bei diesem Wettbewerb ist das unternehmerische Kalkül international renommierter Architekturbüros unübersehbar – als Kontrast zwischen professionellem Engagement und Pflichtübungen in Form von «schnellen», routinierten (oder delegierten) Entwürfen, die kaum ihre Entschädigung rech-

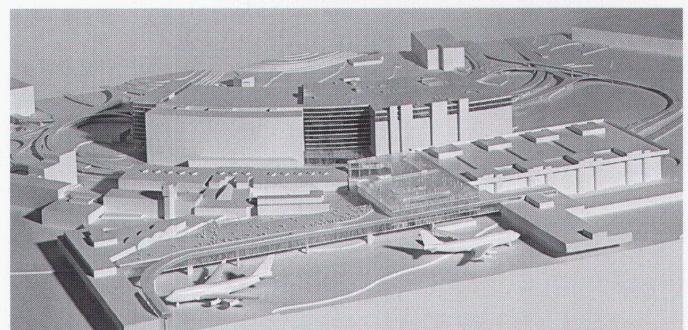


Ebene 01 Bahnhofshalle,

Ebenen 0, 1

- Niveau 01 halle de la station,
niveaux 0, 1
- Level 01 train station hall,
levels 0, 1

Projekt
Rem Koolhaas/Sulzer



fertigen. Was die Präqualifikation verspricht – ein ausgeglichenes Entwurfsniveau – kann sich in der Praxis ins Gegenteil verkehren.

Dieser Sachverhalt gibt nicht bloss Anlass zum Ärger mässig «Präqualifikationierter», sondern ist ein Argument dafür, dass insbesondere bei grossen Bauaufgaben die etablierten Büros mit anderen in Konkurrenz treten, die (noch) nicht dem unternehmerisch-administrativen Druck ausgesetzt sind. Dies nicht nur im Interesse einer (zumindest partiellen) Chancengleichheit, sondern im Interesse der Sache selbst.

Freilich kann eine Erweiterung präqualifizierender Selektion auch als Alibi dienen. Eine in dem Sinn positive Diskriminierung kann nur ein Preisgericht verhindern, das unabhängig bleibt, was jene Machtfrage stellt, die sich als Interessenkonflikt von Investition und Kultur wie in den Jury-Zusammensetzungen spiegelt. Mit anderen Worten: mit der Präqualifikation ist zwangsläufig eine verschärft Wettbewerbspolitik angesagt, die insbesondere die Frage aufwirft, ob berufsethische Kategorien verabschiedet oder neu definiert werden.

In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage, ob ein Präqualifikationsverfahren nicht über die (oft überschätzten, teilweise auch gezinkten) Referenzen, sondern über eine Projektidee (sei es in Form einer Beschreibung oder eines Entwurfes) erfolgen soll.

Flughafenkopf

Die acht Projekte können zunächst in ihrem Präjudiz gegenüber der heutigen Flughafenplanung unterschieden werden – in einer antagonistischen versus einer mimetischen Haltung. Das Architekten-Team um Bétrix/Consolascio formulierte wohl am deutlichsten die Kritik an der vergangenen Flughafenplanung, die als Erbe ein zerstückeltes Konglomerat hinterliess, das jede architektonische Intention zugunsten unmittelbar kommerzieller Interessen und betriebstechnischer Anpassungen negierte. Die Alternative, eine neue, stringente, orthogonale Ordnung (die sich an den Fingerdocks orientiert), überschritt freilich das Kostendach bei weitem, was das Projekt gewissermassen *hors concours* figurieren liess.

Wenn auch in abgeschwächter Form, bewegen

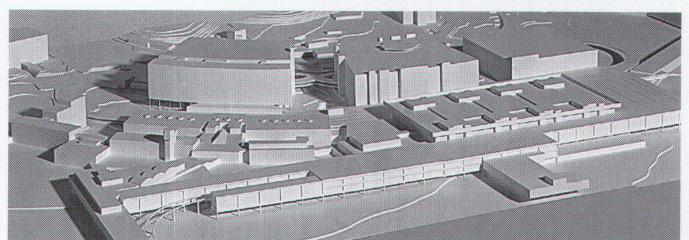
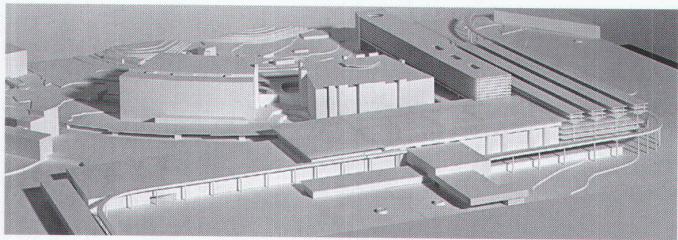
sich die Projekte von Schnebli/Ammann/Ruchat von Burkard/Meyer/Steiger und von Dudler/Noebel/Höltchi/Schurter ausserhalb des Kostenrahmens (wenn auch letzteres fiktive Erträge massiv vergrösserter Kommerzflächen offeriert).

Abgesehen von einem Projekt (Benthem Crouwel, Atelier WW), das sich mit einem Überangebot an Kommerz und vaterländischem Raunen vergeblich der FIG anbiederte und einem «schnellen», unausgegorenen Entwurf von Nouvel/Stücheli blieben nur noch zwei Projekte in Konkurrenz, die annähernd das Programm erfüllten.

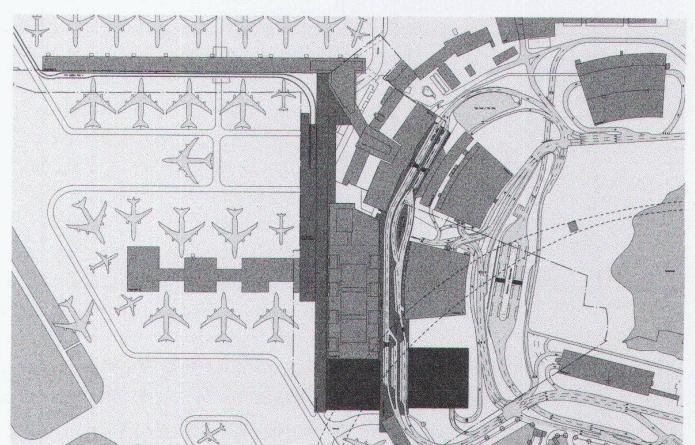
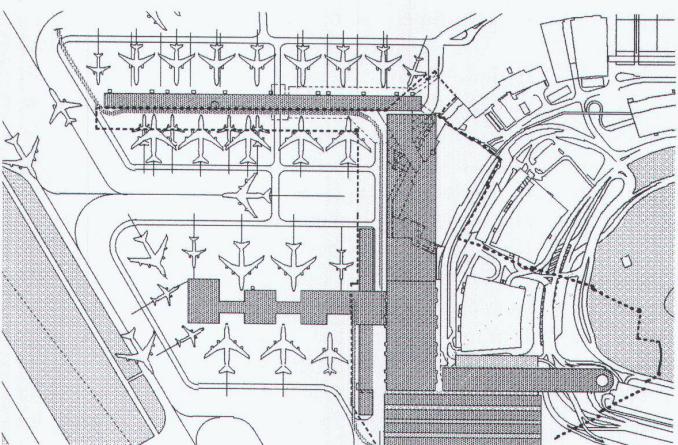
Das Team Koolhaas/Sulzer legte einen von der Jury unterschätzten Entwurf vor, der die *instabile* Baustuktur eines Flughafens thematisiert. Die Widersprüche zwischen dem Anspruch auf eine architektonische Ordnung und der Wirklichkeit eines unüberblickbaren Dauerprovisoriums sind in dem Projekt weder aufgehoben noch veranschaulicht. Mit kleinen und grösseren Eingriffen, mit Ergänzungen, neuen Ausblicken und Lichtführungen wird dem bestehenden Flickwerk ein architektonisches Instrumentarium implantiert, das die Anlage lesbarer macht und visuell bereichert. Ohne eine Grossform oder Einheit zu suchen, dient das Spiel von Bewegungen, die solche Orte des Reisens kennzeichnen, als Motiv für punktuelle Szenarien.

Im Vergleich dazu ist das Projekt von Grimshaw/Itten+Brechbühl nicht nur pragmatischer und kostengünstiger; getrimmt auf die geradlinige Erfüllung des Pflichtprogrammes, entbehrt der Entwurf einer Idee. Das Airside-Center ist dem heutigen Terminal A einfach vorgelagert, ohne optischen und räumlichen Zusammenhang zum neuen Bahnhofsterminal, der zwischen die beiden vorhandenen Parkhäuser geschoben ist. Dementsprechend führt die Verbindung über Umwege, Lifte und lange Korridore. So wird das bestehende Labyrinth aus trostlosen Fussgängertunnels und öden Verkaufsflächen – das in diesem Flughafen allen und seit jeher als Ärgernis sattsam bekannt ist – nicht nur erweitert, sondern verewigt.

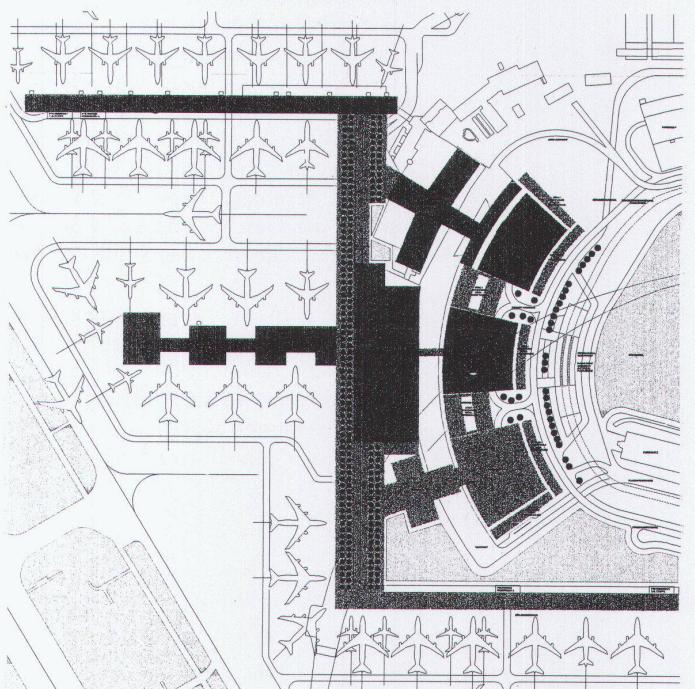
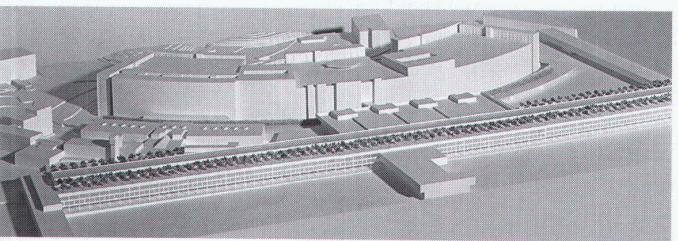
Professionell präsentiert, veranschaulicht das Projekt freilich, dass mit relativ bescheidenen Eingriffen Kommerzflächen gewonnen werden, dabei ein leicht verbesserter Betriebsablauf erreicht und die bestehende Bausubstanz nur geringfügig angetastet



Projekt
Burkard Meyer Steiger Partner



Projekt
Bétrix/Consolascio



Projekt
Dudler/Noebel/Höltchi/
Schurter

wird. Architektonisch wird damit wenig herausgeholt (auch mit oder ohne die abgedroschene Flügelmetapher des Airside-Centers). Dieses (zur Weiterbearbeitung empfohlene) Projekt hatte insofern leichtes Spiel, als die «kritischen» Entwürfe die vorgegebenen Rahmenbedingungen der Veranstalter sprengten und so im wesentlichen *unvergleichbar* blieben.

Midfield

Funktionell und betriebsorganisatorisch (auf der Ebene eines Vorprojektes) weitgehend vorgegeben, liessen die Entwürfe für das Midfield-Dock nur kleine konzeptionelle Spielräume offen. Etwas überspitzt gesagt, beschränkte sich dieser Teilwettbewerb auf verschiedene (Quer-)Schnittlösungen.

Hinsichtlich der entsprechenden Sorgfalt in der Detailierung (Lichtführung, Beschattung, Transparenz, Orientierung) ist beim Entwurf des Teams von Gerkan/Hotz kaum etwas zu beanstanden – es sei denn die relativ hohen Kosten, die sekundäre Konstruktionselemente und grosszügige Raumvolumen verursachen (zudem kann die elliptische Grossform nicht etappiert werden). Die Entwurfsidee basiert auf der räumlichen Durchlässigkeit in der Vertikalen: die verschiedenen Ebenen sind visuell verschränkt, so dass sich das gesamte Reisegeschehen in einem einzigen Grossraum abspielt. An einen urbanen Schmelziegel erinnernd, wird mit den Mitteln der Transparenz, der räumlichen Durchdringung und Lichtlenkung eine *promenade architecturale* inszeniert. Im Gegensatz zu Koolhaas/Sulzer, die in ihrem Entwurf einem ähnlichen Motiv folgen, verwenden von Gerkan/Hotz die Instrumente der klassischen Moderne. Den Gebäudekern umhüllt die vollverglaste dreigeschossige Raumschicht, die dynamisch aufgefächert, sich an den Gebäudeenden verjüngt. Diese Formbewegung parallelisieren die Geschossflächen, wobei die Verjüngung abgeschwächt ist, so dass sich die Raumschicht verengt.

Die ellipsenförmige Komposition für den Solitär lässt die skulpturelle Handschrift des Zürcher Architekten erkennen, insbesondere den Preis für die schöne Form: wo die grössten Jumbos andocken, hat es am wenigsten Platz.

Neben dem Entwurf von Gerkan/Hotz hat die

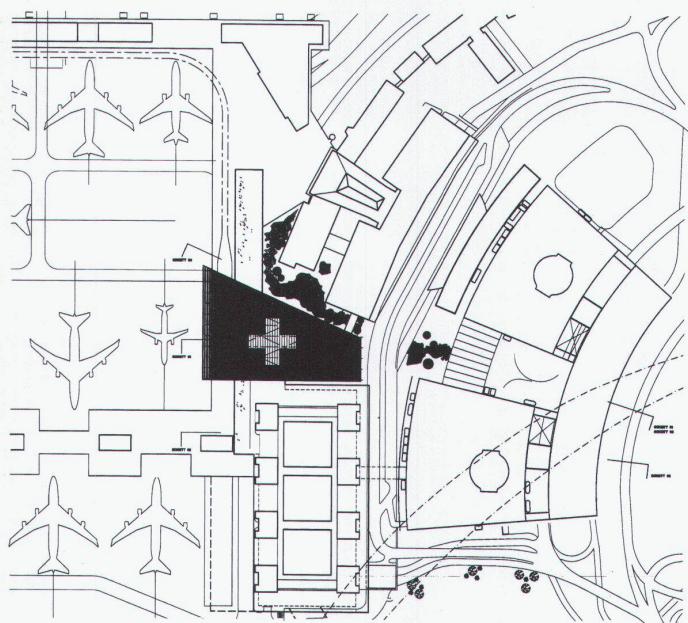
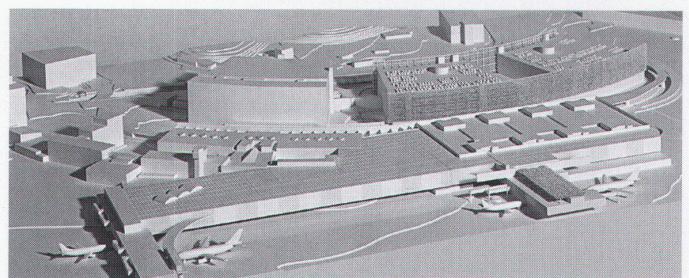
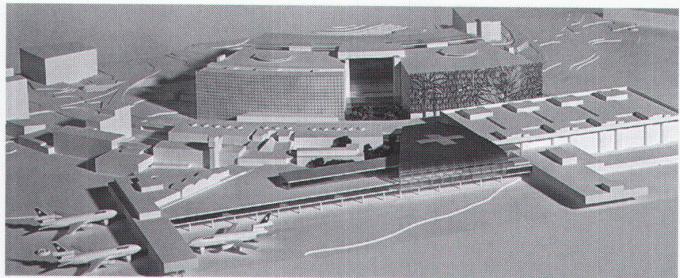
Jury das Projekt von Spühler/Angélil/Graham zur Weiterbearbeitung vorgeschlagen. Ohne sich durch eine entwerferische Idee oder architektonische Finessen auszuzeichnen, erfüllt es das Pflichtprogramm. Die Schnittlösung besteht in einer schmalen, wintergartenartigen, mit Balkonen bestückten äusseren Raumzone und inneren, mehrgeschossigen und begrünten Lichthöfen. Diese Raumabfolge (eine unbeabsichtigte Anlehnung an den Wohnungsbau?) kann nur mit einem vergleichsweise grossen Bauvolumen erreicht werden (eine Beanstandung, welche die Projektverfasser durch eine einfache Bauweise kompensieren wollen).

Das korrekte Projekt erreicht die «Umweltfreundlichkeit» (Beurteilungskriterium) insbesondere mit Baumbepflanzungen in den Lichthöfen, was wohl selbst opportunistischen Flughafenästheten zu dick aufgetragener Öko-Kitsch ist. Ohne wesentliche funktionelle Mängel zu entdecken, hebt die Jury vor allem die «optimal plazierten und gut gestalteten Kommerzflächen» hervor.

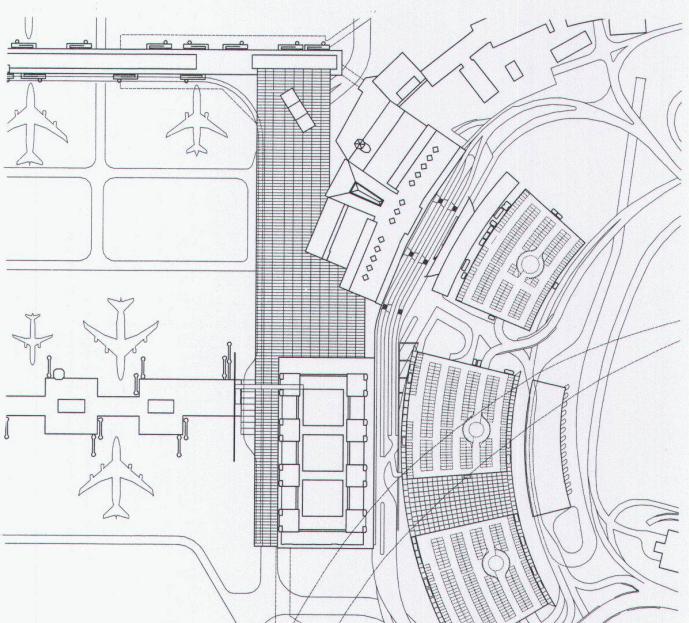
Der routinierte Entwurf von Richard Rogers besteht in einem kompakten Bauvolumen und einem Einraumkonzept, das – gemessen an der professionellen Erfahrung des grossen Büros – erstaunlicherweise erhebliche betriebliche und funktionelle Mängel aufweist (u.a. Umwege, Richtungswechsel, Sonnenschutz).

Die Projekte von Rodolphe Luscher und jenes von Hausmann/Hellmuth/Obata/Kassabaum bemühten sich um schweizerische Metaphern. Ernsthaft im Entwurf von Luscher, der seinen leichten, abstrakten Glaskubus im Innern mit einem Parcours üppiger Schweizer Ikonen kontrastiert (und die Kommerzflächen marginalisiert); ironischer und indirekter im andern Entwurf mit einer Holzfassade und einer innovativen Dachform aus Beton – ein kätziges Spiel mit Hommagen an die schweizerische Ingenieurbaukunst und an rustikale Präferenzen, mit der Ambivalenz von Schwerem und Leichtem, mit ästhetischen Widersprüchen globalisierter Allerweltorte.

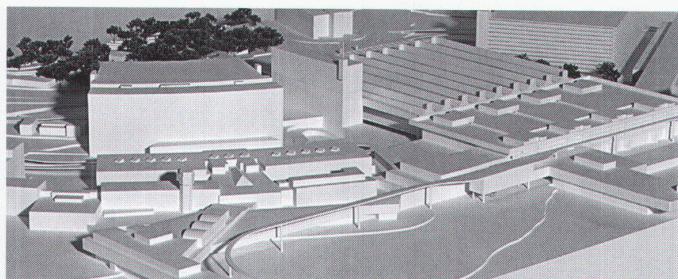
Red.



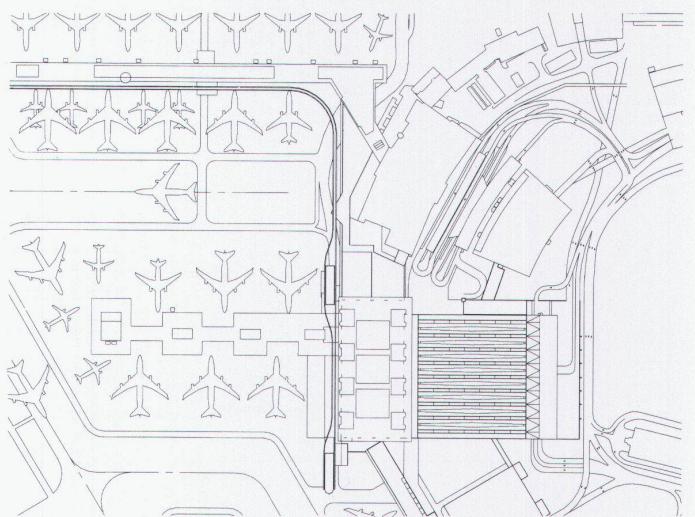
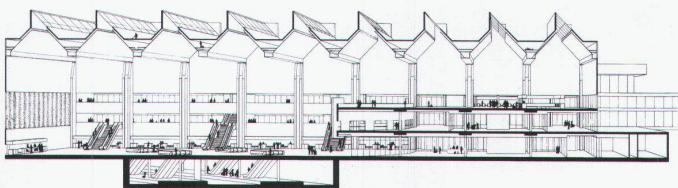
Projekt
Benthem Crouwel/Atelier WW

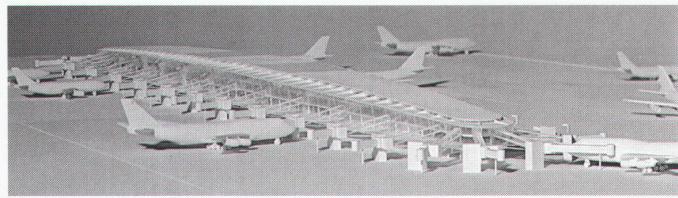


Projekt
Nouvel/Stücheli

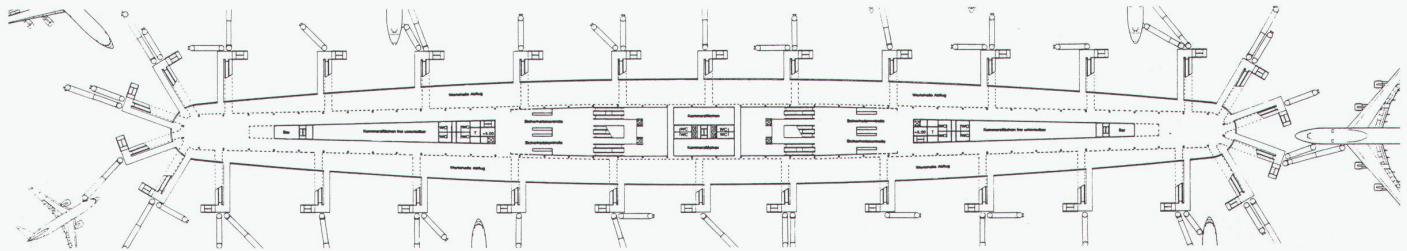
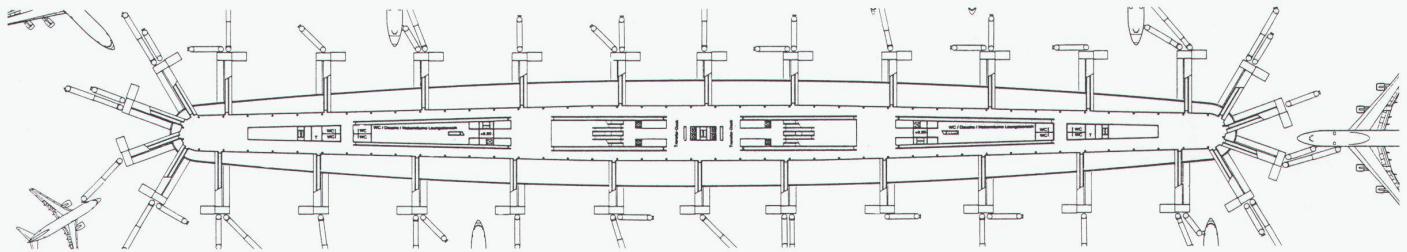
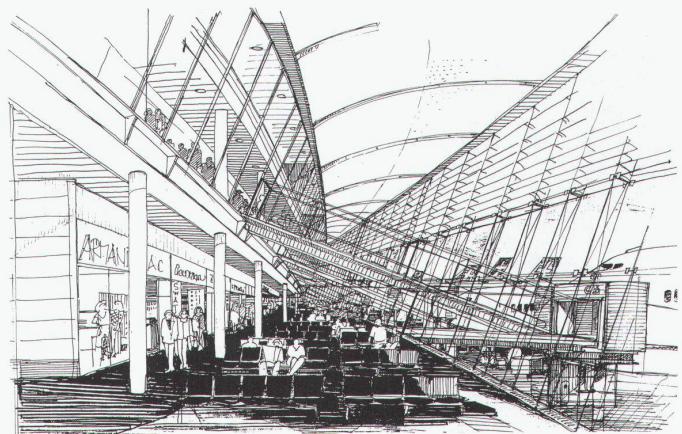


Projekt
Schnebli/Ammann/Ruchat



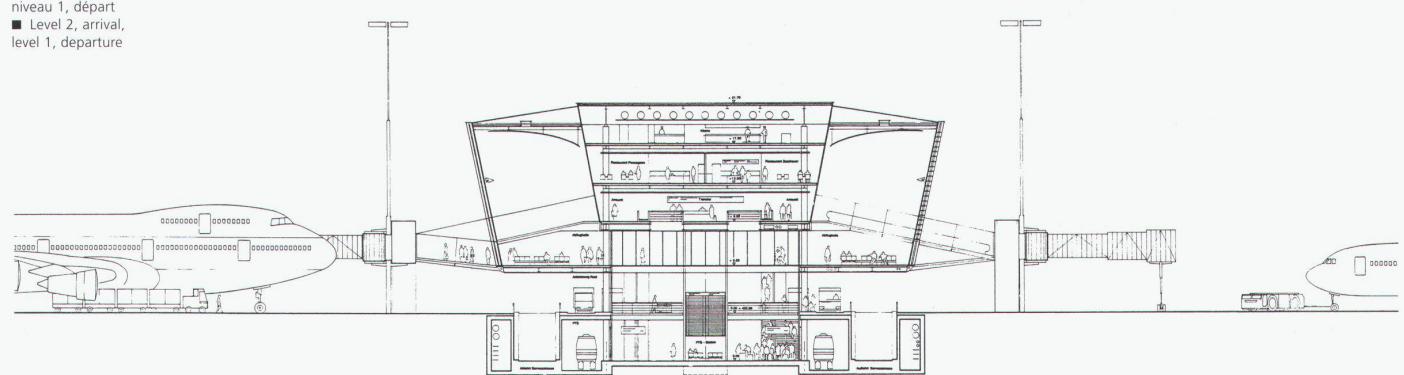


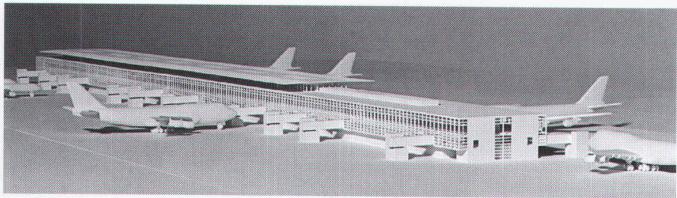
Projekt
von Gerkan/Hotz



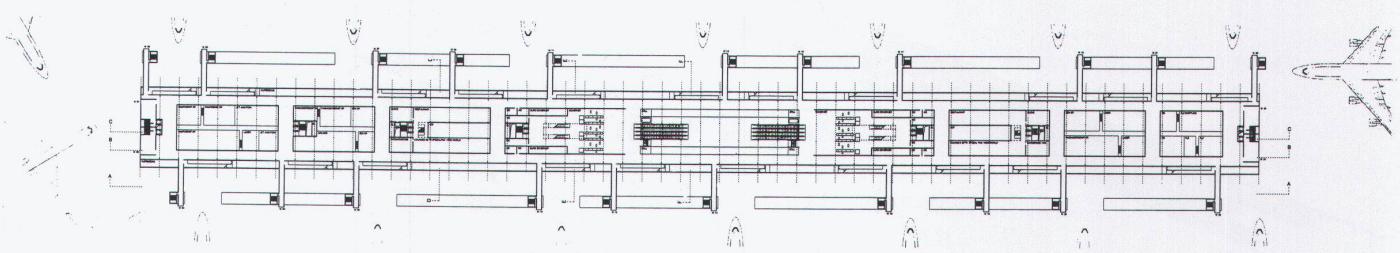
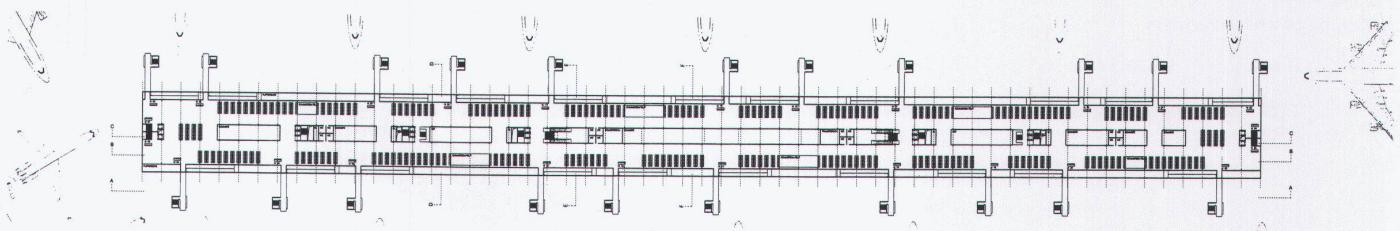
Ebene 2, Ankunft
Ebene 1, Abflug

■ Niveau 2, arrivée,
niveau 1, départ
■ Level 2, arrival,
level 1, departure

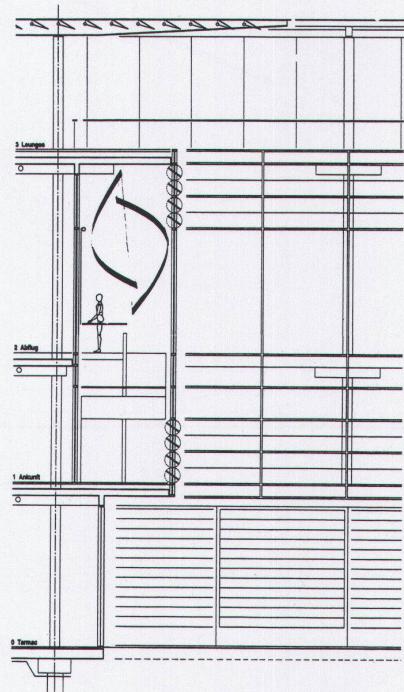
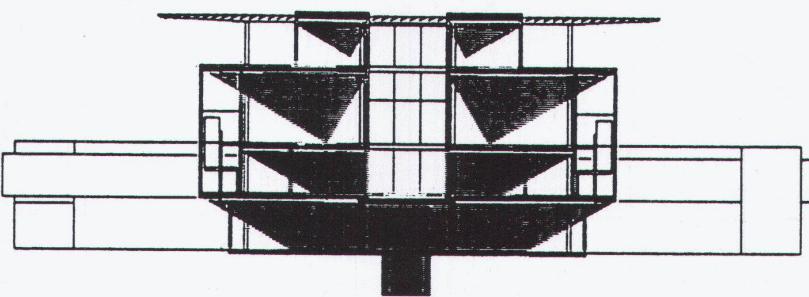


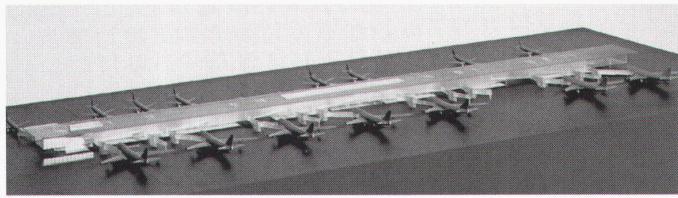


Projekt
Spühler/Angélil/Graham

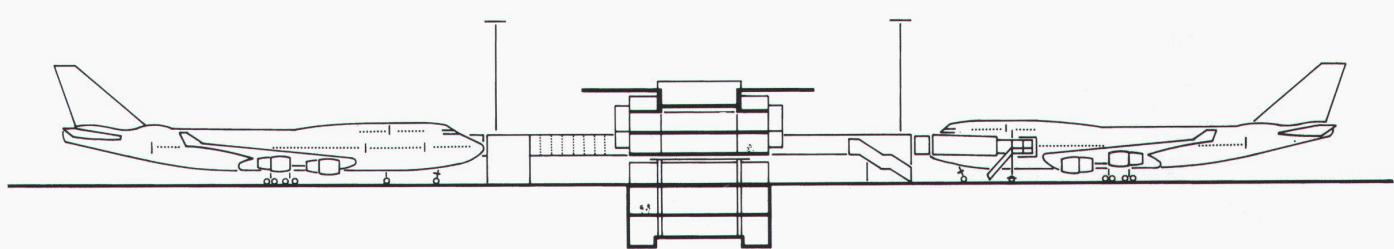
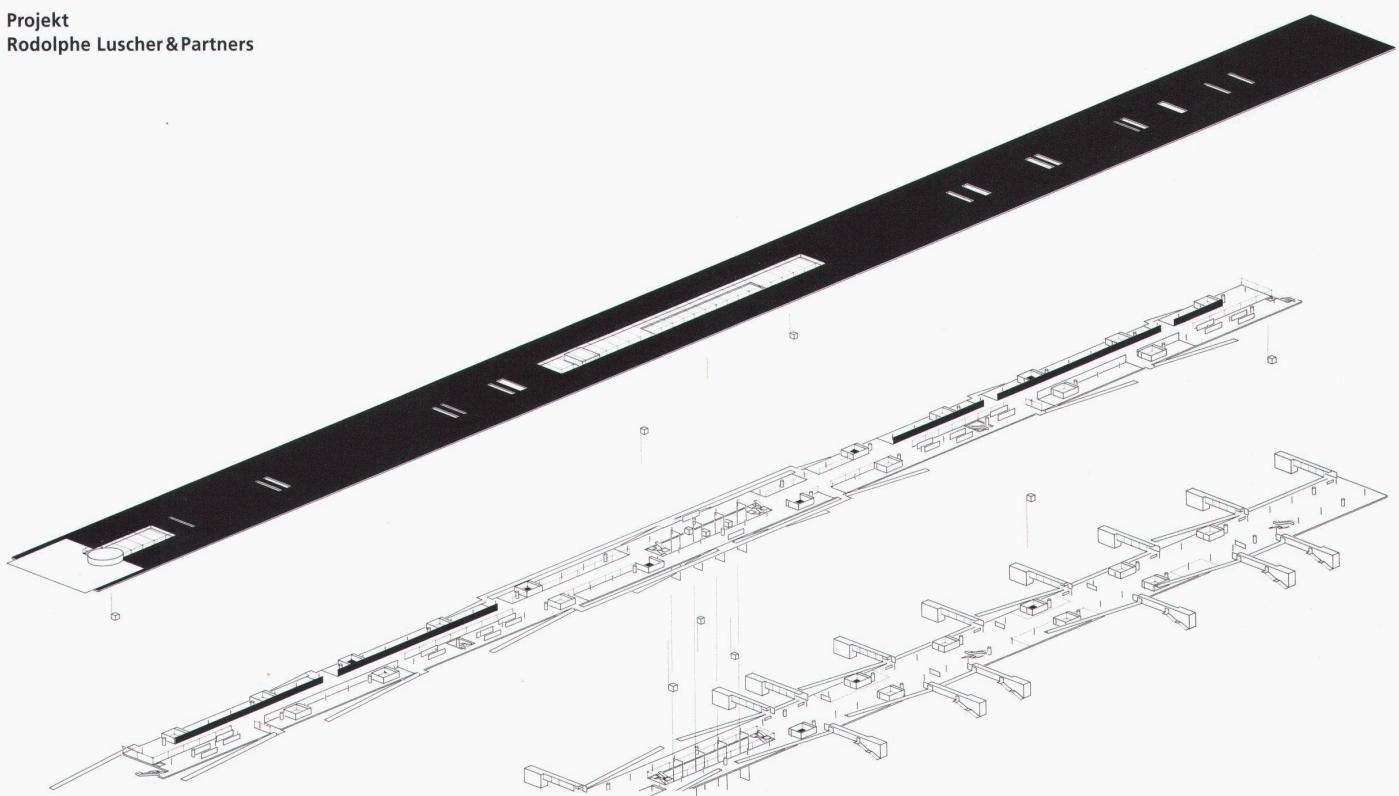


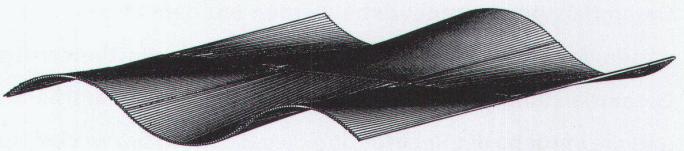
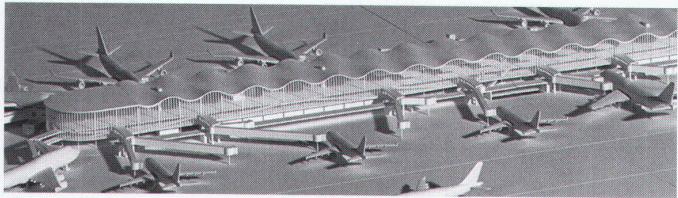
Ebene 2, Abflug
Ebene 1, Ankunft
■ Niveau 2, départ,
niveau 1, arrivée
■ Level 2, departure,
level 1, arrival



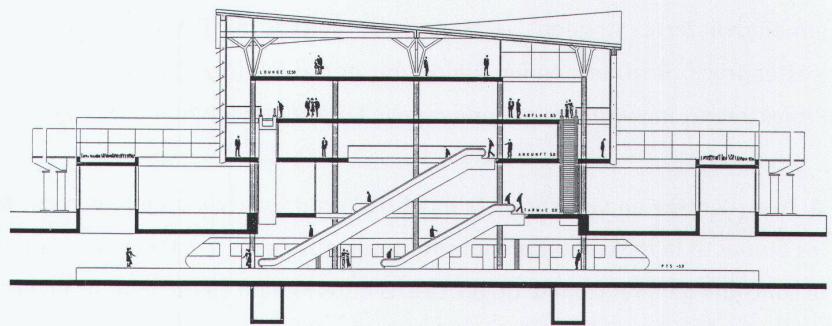


Projekt
Rodolphe Luscher & Partners





Projekt
Haussmann/Hellmuth/
Obata/Kassabaum S+M



Projekt
Richard Rogers Partnership

