

# Flughafenstadt und Hügel

Autor(en): **Jenni, Bruno**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **89 (2002)**

Heft 06: **Markt und Macht = Le marche et le pouvoir = Market and power**

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-66434>

## **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.

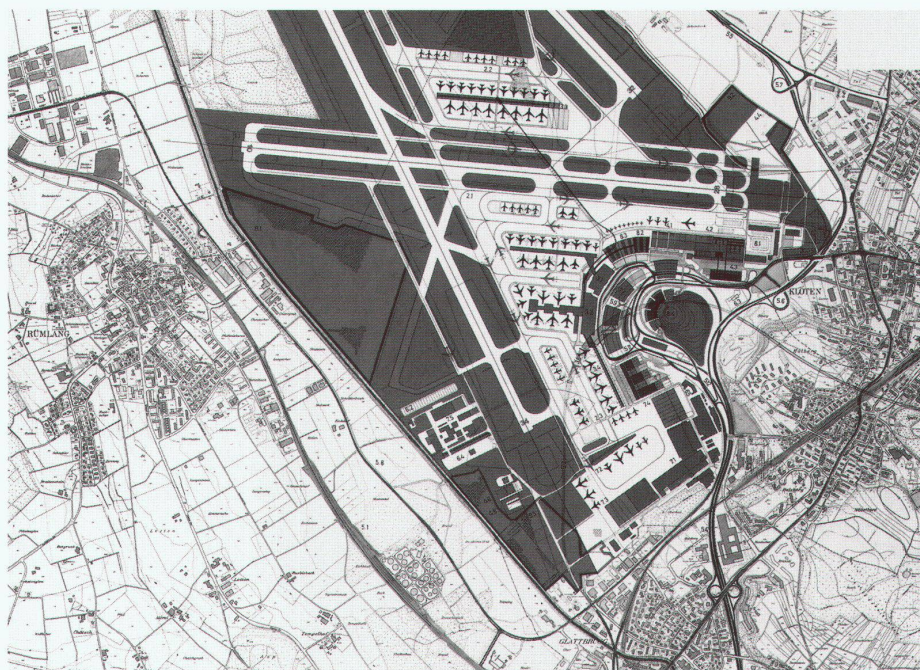
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **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.

## Flughafenstadt und Hügel

Noch vor dem 11. September 2001 hat die Unique Flughafen Zürich AG einen zweistufigen Wettbewerb mit Präqualifikation für eine weitere Ausbautetappe des Flughafens ausgeschrieben. Es handelt sich um Nutzungen, die nur sekundär mit dem Flughafenbetrieb zusammenhängen. Sie sollten auf dem Gelände der bestehenden Anlage und dem Hügel platziert werden. Von den 42 Bewerbungen der Präqualifikation wurden zwanzig Architekturbüros zur Teilnahme am Studienauftrag eingeladen.



| 1

### Fachpreisrichter:

Stefan Bitterli, Kantonsbaumeister  
Dietmar Eberle, Bregenz  
Jürg Weber, Zürich  
Eduard Witta, Zürich

### Rangfolge:

**1. Rang ex aequo** 1. Preis: Max Dudler, Zürich; Projekt «Findlinge»

**1. Rang ex aequo** 1. Ankauf: ean (european architects network) und Atelier WW Zürich; Projekt «back to the future»

**3. Rang** 2. Preis: NBBJ Ltd., London

**4. Rang** 2. Ankauf: Burckhardt + Partner, Zürich; Projekt «unique»

**5. Rang** 3. Preis: Will Moore, ARGE Fentress Bradburn + Moore, Berlin

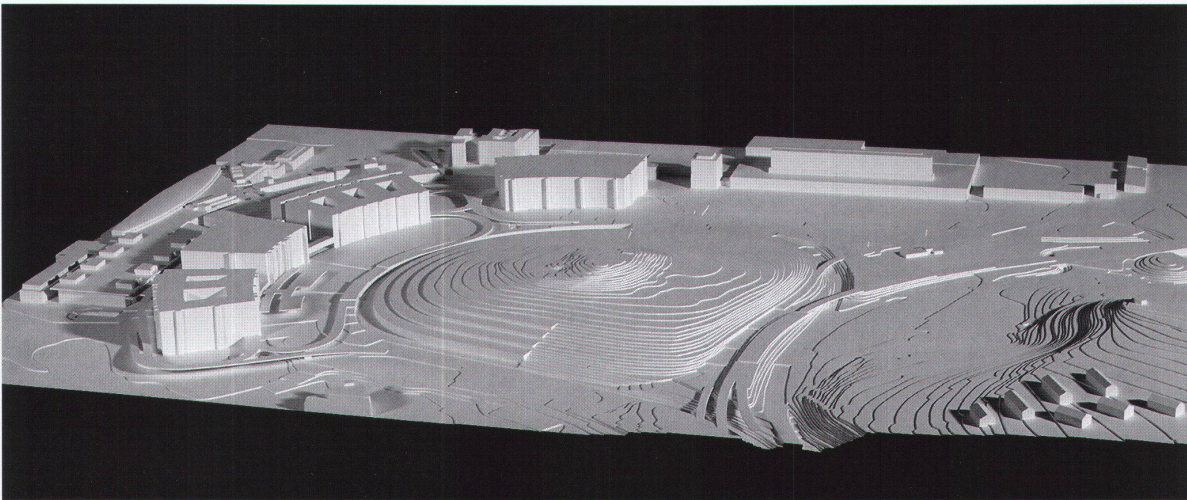
**Ohne Rang** Dürig & Rämi, Zürich; Projekt «uniqueversal city»

Das Wettbewerbsprogramm spiegelt noch den Expansionsoptimismus vor dem 11. September. Inzwischen musste nicht nur der Traum eines Flughafen-Kasinos begraben werden. Aufgrund der Ereignisse der Luftfahrt allgemein und der Swissair im Speziellen ist jetzt auch die Planung vorläufig sistiert worden. Die Bauherrschaft will die nächsten Entwicklungen vorerst analysieren, um dann im Laufe dieses Sommers über weitere Schritte zu entscheiden.

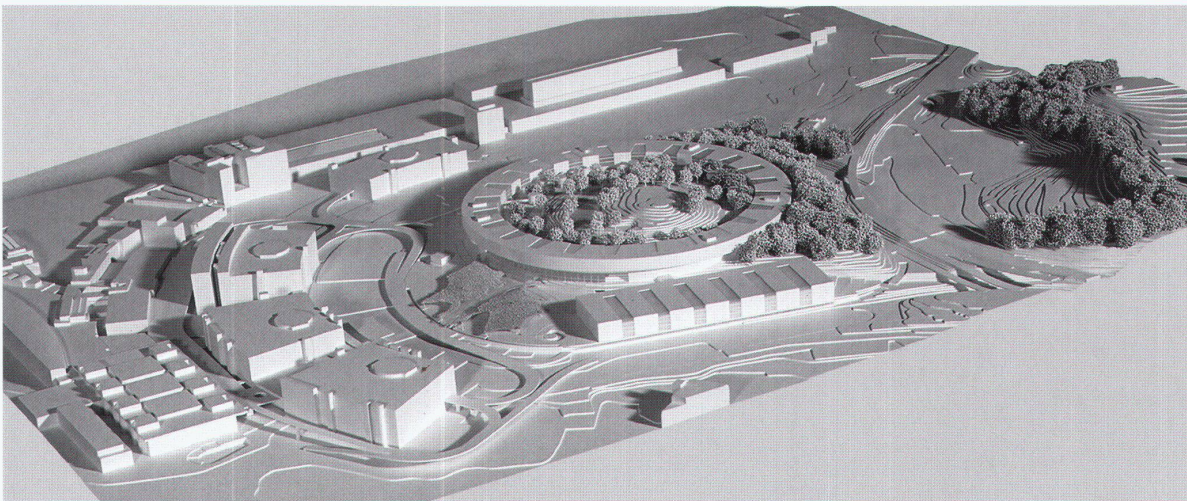
### Hügel als Bezugspunkt

Bereits im Gesamtkonzept der ursprünglichen Flughafenanlage von 1953 war der Hügel Butzenbühl als geografischer Pol ein wichtiger Bezugspunkt. Das Konzept mit Anordnung der Gebäulichkeiten entlang einer Erschliessungsschleife





2



3

um diesen herum hat sich als sehr wandlungs- und tragfähig erwiesen. Bisher konnten damit alle neuen Erfordernisse der gewaltig gewachsenen Bedürfnisse an die Flughafenanlagen funktionell befriedigt werden. Der linearen Aufreihung der ersten Erweiterungen längs dieser Erschliessungsachse folgte der Bau einer parallelen zweiten Zone vor allem für das Parking. Dies ergab zwar eine funktionelle, verdichtete Anlage mit relativ kurzen, wenn auch nicht unbedingt übersichtlichen, Verbindungen. Vernachlässigt wurden dabei die gesamträumlichen Qualitäten. Das führte im Laufe der vergangenen fünfzig Jahre zu einem dispersen Konglomerat von Einzelbauten und komplizierten Erschliessungen. Die nun vorliegende Studie zeigt die grosse Chance auf, wie man zu einer nachhaltigen Verbesserung der räumlichen Situation gelangen kann.

### Zwei klar unterschiedene Raumzonen

Das Programm des hier vorgestellten Studienauftrags für eine weitere Bauetappe beinhaltet ein multifunktionelles Dienstleistungszentrum mit einem Vierstern-Hotel (350 Zimmer), Konferenzräumen, Fitnessbereich, Business Centers, Restaurants, Kleinläden sowie ein Grand Casino. Das ganze Programm soll etappenweise realisierbar sein.

Von den 17 eingereichten Projekten überzeugen auf konzeptioneller Ebene besonders zwei Entwürfe, weil sie nicht nur in der Morphologie der bestehenden Anlage weiterbauen, sondern zugleich einen entscheidenden Schritt zur Systematisierung der gesamten Bebauung leisten. Während das Projekt «uniqueversal city» die bestehenden Parkhäuser aufstockt um die geforderten Inhalte unterzubringen, setzt das Projekt

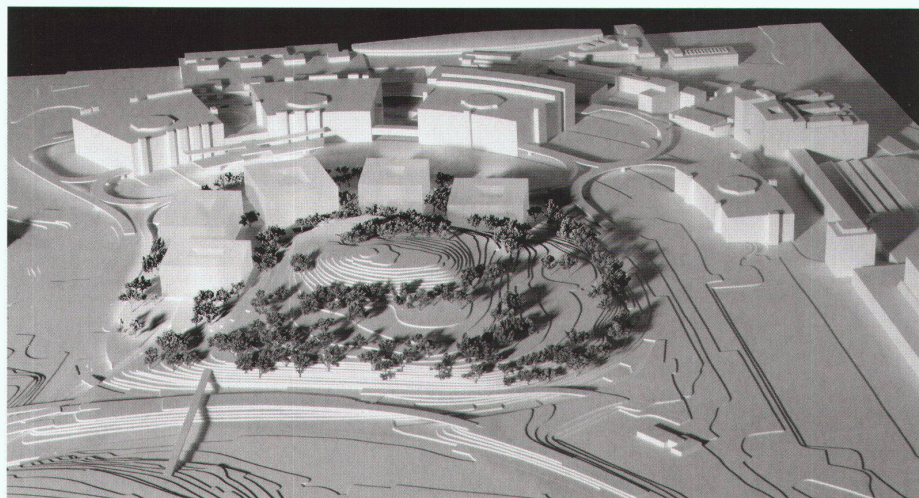
«back to the future» eine dritte, parallele Gebäudezeile an die ringförmige Erschliessungsachse. Beide sind auf ihre je eigene Weise rationell in die bereits bestehenden Erschliessungsstrukturen eingebunden. Beiden gemeinsam ist zudem der Wille zur Freihaltung des Butzenbüel als topographisch einmaliges Merkmal. Das Projekt «uniqueversal city» schiebt die Parkdecks als begrünte Terrassen den Höhenkurven entlang in den Hang und macht sie so zum Teil des Hügels – ein kleiner Schönheitsfehler. Beide Projekte operieren mit einer Gegenüberstellung der verdichteten, nunmehr klar definierten Bebauung und dem natürlichen Freiraum des Butzenbüels. Dadurch werden zwei unterschiedlich definierte Raumzonen geschaffen, die zur Orientierung und Identifikation der Flughafenanlage massgeblich beitragen.



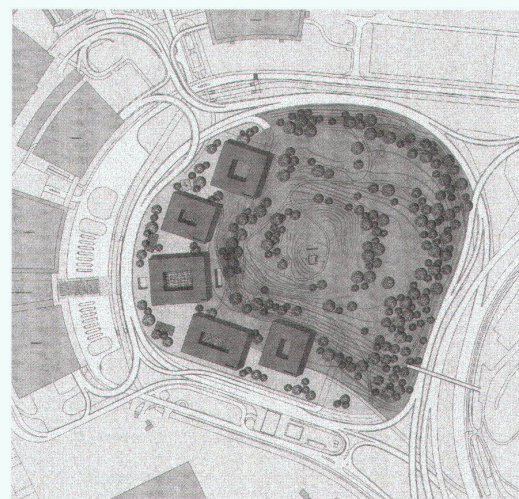
## 4, 5 | Projekt «Findlinge» von Max Dudler

## 6, 7 | Projekt «back to the future» von ean (european architects network) und Atelier WW

Fotos: Anton A. Schnyder, Greifensee ZH



| 4



| 5

52

Die konzeptuelle Qualität des Projekts «back to the future» besteht zudem in der durchgehenden, gekurvten Neubauzeile. Sie ist sowohl ein vereinheitlichendes Element der dahinter liegenden, architektonisch wie volumetrisch verschiedenartigsten Flughafengebäude, als auch eine präzise Raumbegrenzung gegen den neu geschaffenen, hofartigen Park. So gewinnt nicht nur die Gesamtanlage neue Spezifität und Unverwechselbarkeit, auch die Leute, die hier arbeiten, profitieren durch Ausblicke in den Park von dieser ausserordentlichen konzeptionellen Leistung.

Auch ein drittes Projekt, «unique», bezieht sich auf den Hügel: Durch eine ringförmige Bebauung der oberen Hügelzone wird ein grosser geometrisierter, aber in dieser Form leider privatisierter Innenhof geschaffen. Trotz der Situierung des Gebäudes auf Stützen verliert der Butzenbüel

seine geographische Präsenz – vor allem wegen der unbestimmten Höhenlage des Gebäudes im Hang. Zwar wird mit diesem rationalen Gebäude ein Solitär in der amorphen Umgebung geschaffen. Die Probleme der bestehenden Anlage werden indes nicht verbessert.

#### Auffüllen des Grünraums?

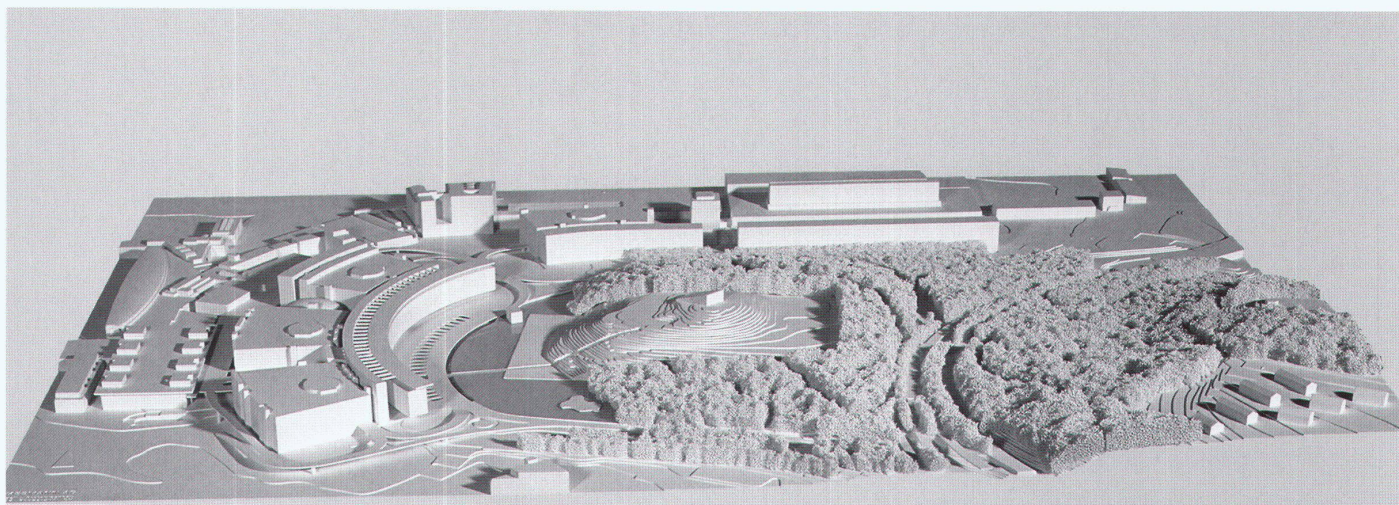
Dem überzeugenden Konzept, den Hügel freizuhalten, stehen alle übrigen Projekte entgegen. Sie nutzen den (mit Ausnahme zweier konzeptlos platzierter Parkhäuser) «leer gebliebenen» Raum, um dort die geforderten Bauvolumen einzufügen. So auch das mit dem 1. Preis ausgezeichnete Projekt «Findlinge». Die Hügelzone des Butzenbüels ist unbestritten eine attraktive Lage. Aber das Auffüllen der letzten Landreserven ist fragwürdig, selbst

wenn das Bauvolumen in einzelne locker gestreute Hofgebäude aufgeteilt wird, damit die Topographie des Hügels noch spürbar bleibt. Ausserdem verpasst ein solches Konzept die Gelegenheit einer Strukturierung und stellt im Grunde genommen bloss eine Fortsetzung der Bebauung mit Einzel-elementen ohne spezifischen Zusammenhang dar.

#### Etaprierbarkeit

Dieser Ansatz ermöglicht zwar eine leichte Etaprierbarkeit. Es sei aber beispielsweise dahingestellt, ob nach dem Bau von drei der fünf Blöcke eine überzeugendere Gesamtwirkung erzielt werden kann, als bei einem nur teilweise realisierten «back to the future». Tatsache ist, dass bei Letzterem vor allem der Endausbau überzeugt. Dabei hängt bei einem etappenweisen Vorgehen viel





6



7

davon ab, ob es möglich ist, zuerst die beiden Enden zu bauen, um damit den baulichen Gesamtrahmen möglichst schnell abzustecken.

Mit Blick auf das Gesamtergebnis scheint das Argument der Etappierbarkeit von der Jury in diesem Fall überbewertet. Nach den Erfahrungen mit dem bald 50-jährigen kontinuierlichen Ausbau könnten die neuen Gebäude bei sich änderndem Bedarf auch mit andern Inhalten gefüllt werden. Wenn auch mit Verzögerung, mittelfristig werden sie mit grosser Wahrscheinlichkeit benötigt.

### Grossform als Quintessenz

Da Landschaft ein rares Gut ist, und das Flughafenkonglomerat dringend einer Strukturierung bedarf, heisst es auf jene Karte zu setzen, die eine überzeugende Gesamtwirkung erzielt. Es

geht um eine umfassende Systematisierung der Flughafenüberbauung. Ein hervorragendes Mittel dazu ist die Reduktion auf den Gegensatz zwischen bebaut und leer – ein enormes Gebäude mit einem riesigen «Innenhof» und dem Butzenbüel als Landmarke. Dabei spielen die vorhandenen, unbefriedigenden internen Freiräume nicht mehr die desorientierende Rolle, die sie ohne klare Begrenzungen der Bebauung gegen aussen und ohne definiertes Gegenüber gehabt haben. Sie werden nun Teil einer lesbaren Grossform.

P. S. Dass die beiden Präferenzprojekte, «uniqueversal city» und «back to the future», gegen die Wettbewerbsbestimmungen verstossen, zeigt, wie wichtig die Ermittlung von Projekten durch Architekturwettbewerbe ist, wenn man Lösungsansätze ausloten will, die über vorgespurte Wege hinausweisen. **Bruno Jenni**