Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 17 (2004)
Heft: [16]: Flughafenkopf

Artikel: Bauprozess : Bilder einer Baustelle
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-122520

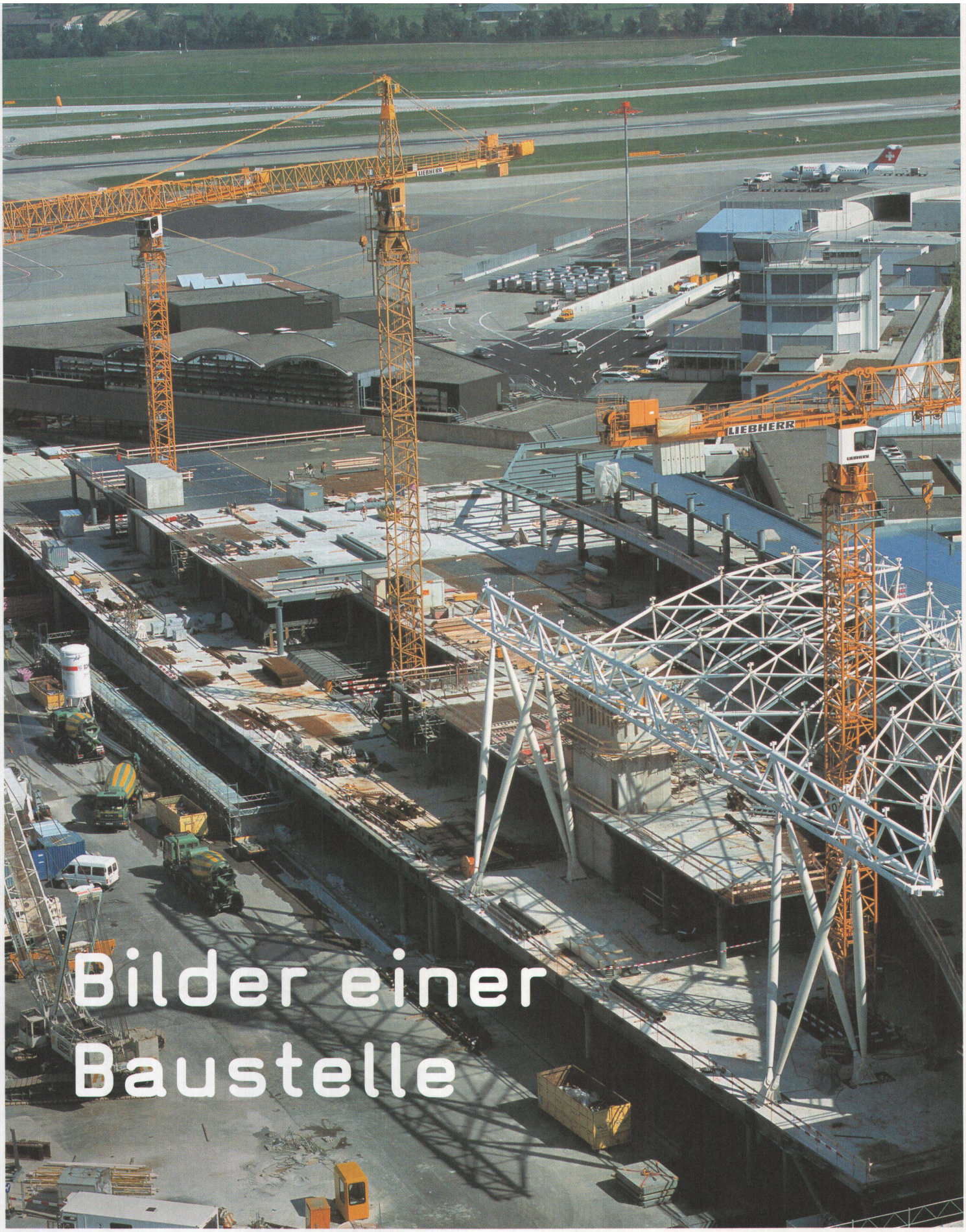
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 15.07.2025

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

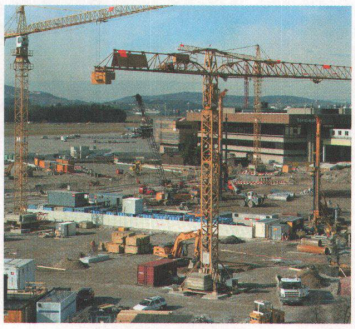


Bilder einer Baustelle

Bauen ist ein Prozess. Ein Gebäude wächst nicht, es wird gebaut. Es wird geschichtet, gegossen, gefügt, geschraubt, geschweisst, genietet, geklebt, zusammenfassend: hergestellt. Das Ergebnis ist ein Artefakt, etwas kunstvoll und künstlich Gemachtes. Sein Werden gehorcht der Zeitachse: ein Anfang und dann und dann und dann. Die Erzählung rückt schrittweise vor. Der folgende Bilderbogen zerschneidet den kontinuierlichen Bauprozess des Bahnhofterminals in Einzelbilder: Baustellenkino.

17. Januar 2001

Zuerst musste das Bestehende dem Kommenden Platz machen. Das Catering der Swissair wurde verlegt, ihr Gebäude abgebrochen. Auf dem freigeräumten Baufeld wächst die Baustelleninstallation heran. Die Aufstockung des Parkhauses 2 ist im Gang.



6. Februar 2001

Die Pfahlramme hat ihre Arbeit aufgenommen, die Kräne sind installiert, die Vorbereitungen sind im Gang. Noch gleicht der Bauplatz einem ungeordneten Lagerplatz für Container und Baumaterial. Man kann noch nicht erkennen, was hier gebaut werden soll.

2. Mai 2002

Die Spiralrampe hilft, sich zurecht zu finden: der Blick geht landwärts Richtung Butzenbühl. Zwischen dem bestehenden Parkhaus 2 und dem wachsenden Parkhaus 3 liegt das Kuchenstück mit abgeschnittener Spitze des Bahnhofterminals.

31. Mai 2002

Die Decke über der Ebene E 0 ist betoniert. Der schmale Steg zwischen den zwei Durchbrüchen im obersten Geschoss läuft diagonal durchs Bild. Die Schalungen für die letzte Decke werden vorbereitet. Im Hintergrund leuchtet grün der Butzenbühl.

6. Dezember 2002

Bevor der Rohbau fertig war, hat der Innenausbau schon begonnen. Der Fotograf steht im Bahnhofcheck-in und blickt nach oben. Die Rolltreppen sind bereits eingebaut. Ausbau ist vor allem Montagearbeit, für die Kuppel zum Beispiel benötigte man ein Leergerüst.

6. Februar 2003

Ausbau heisst Feinarbeit. Die passgenaue Montage der Glasbrüstungen erfordert Sorgfalt und Fingerspitzengefühl. Die organische Linie des nierenförmigen Deckendurchbruchs wird durch die Senkrechte der halbtransparenten Brüstung elegant unterstrichen.

5. April 2001

Das gelbe Schalungsband für eine Hochstrasse ist im Bau. Sie fasst mit einem grossen Bogen den Bauplatz ein. Der neue landseitige Verkehrsanschluss kündigt sich an. Die Grösse der Baustelle wird spürbar: Auf dem Bild sieht man sieben Kräne.

12. Dezember 2001

Der Aushub für die beiden Gepäckkanäle für das Bahnhofcheck-in sind sichtbar. Sie liegen auf der Ebene E 02. Rechts daneben sieht man diagonal gestellt das obere Geschoss (E 01) des Flughafenbahnhofs ‹von aussen›. Links wächst das Parkhaus 3.

2. April 2002

Die Decke über der Ebene E 0 ist betoniert. Man sieht die Kante des nierenförmigen, unteren Deckendurchbruchs. Der Blick in die Tiefe trifft auf den Boden des Bahnhofcheck-ins. Im Hintergrund das aufgestockte Parkhaus 2. Alt- und Neubau greifen ineinander.

23. April 2002

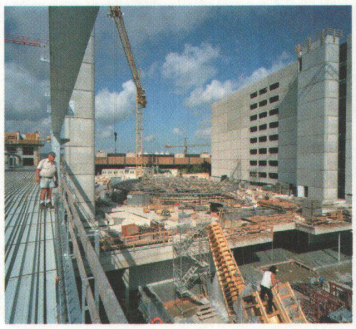
In der Mitte der Baustelle sieht man als Orientierungspunkt die Spiralrampe des neuen Parkhauses 3. Die Baustelle des Airside Centres und die provisorische Verbindung der Fingerdocks sind deutlich auszumachen. Weit draussen sieht man das Dock Midfield im Bau.

18. Juni 2002

Auch die letzte Decke mit der ovalen Aussparung für die Kuppel ist betoniert. Senkrecht verläuft der Steg auf der Ebene E 1, darunter sieht man durch den Deckendurchbruch der Ebene E 0 bis zum Bahnhofcheck-in. Im Hintergrund wächst die Konstruktion des Parkhauses.

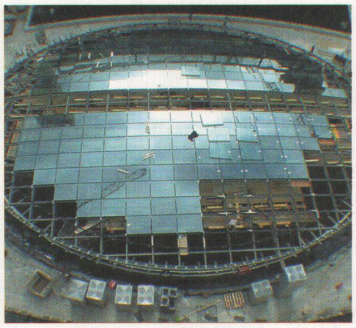
19. Juli 2002

Die flache Metallkonstruktion der Kuppel wird montiert. Filigrane Stützen tragen den umlaufenden Ring, die rechtwinklig sich kreuzenden Stege sind sichtbar. Die Kuppel ist ein von der Decke abgehobenes Element, was im Konstruktionswechsel deutlich wird.



5. August 2002

Der Blick vom neuen Parkhaus zeigt den künftigen Ausgang zum Bushof. Die Aussparung in der Deckenstirne wird später den Windfang aufnehmen. Die Schalungen für die ypsilonförmigen Stützen des auskragenden Dachs sind erkennbar.



9. Oktober 2002

Die Montage der Gläser über der Kuppel ist Gang. Dafür war ein zwei Geschosse hohes Gerüst nötig, das auf Ebene E 0 stand. Die Unterspannung der schmalen Tragprofile ist sichtbar. In der Mitte sieht man den Querbalken für die Luftauslässe. **Foto: Kai Flender**

6. März 2003

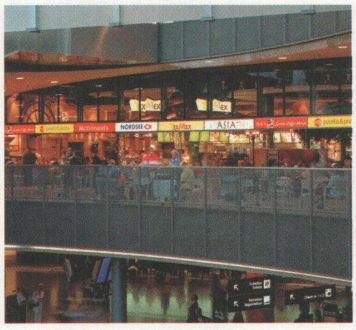
Die letzten Verkleidungen und Gläser werden montiert und die Putzkolonnen haben ihre Arbeit aufgenommen. Eine Besonderheit hat mitgeholfen:die Edelstahlgewebe unter der Kuppel sind nicht nur Blendschutz, sondern auch begehbare Wartungsbühne.

13. März 2003

Montage der Anzeigetafeln. Sie gehören zum Konzept der Personenführung. Die Informationsträger stammen von Grimshaw Industrial Design, die grafische Gestaltung besorgte Designalltag, Ruedi Ruegg, Zürich. Ein Baukasten erlaubt alle Möglichkeiten.

19. März 2003

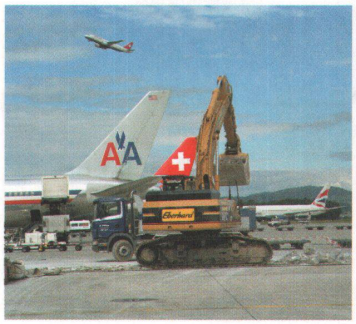
Die Kuppel ist fertig, die letzten Umgebungsarbeiten im Gang. Ursprünglich war auf dieser Terrasse ein kleiner Park vorgesehen, der den Passagieren einen Bezug zur Aussenwelt und einen Einblick in die Halle ermöglichen sollte. Er fiel dem Sparstift zum Opfer.



27. März 2003

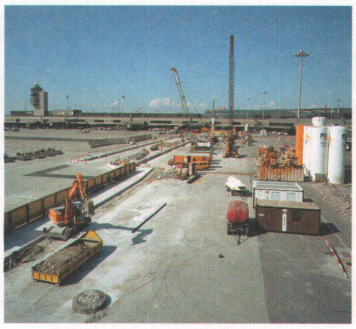
Der Bahnhofterminal ist fertig, das Publikum hat die Halle in Besitz genommen. In der Flughafenstadt rauscht das städtische Leben. Es gehorcht dem Takt der Flugbewegungen. Erste Welle morgens, Höhepunkt am Mittag, nachmittags Flaute, und abends Spitze.

Auch der Bauprozess für das Airside Centre wird im Baustellenkino vorgeführt. Dreissig Bilder verteilt auf vier Jahre zeigen Augenblickszustände. Den Schnee, den Regen und die Sonne müssen sich die Betrachter dazu vorstellen. Auch die Schichtarbeit sieht man auf diesen Bildern kaum. Die heiklen Schnittstellen und die organisatorischen Engpässe sind nicht im Bild. Die Grösse der Aufgabe hingegen, die wird deutlich.



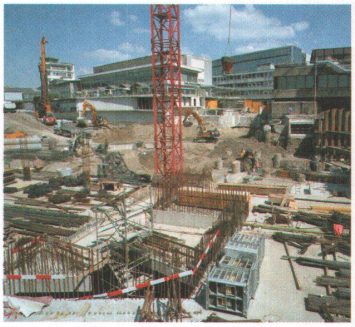
11. Juli 2000

Bauen ist wichtig, Fliegen ist wichtiger. Die Abstimmung zwischen Flug- und Baubetrieb beginnt am ersten Tag. Luftseitig wird im Lande Transit gebaut, ausserhalb der Schweizergrenze. Darum ist während der Bauzeit eine rigorose Personen- und Warenkontrolle nötig.



16. August 2000

Ein Zaun trennt den Bauplatz vom Flugfeld. Die Installationen werden aufgebaut, die grossen Eingriffe künden sich an. Alles Material muss auf genau ausgesteckten Zufahrtswegen herbei- und wegtransportiert werden, ohne den Flugbetrieb zu behindern.

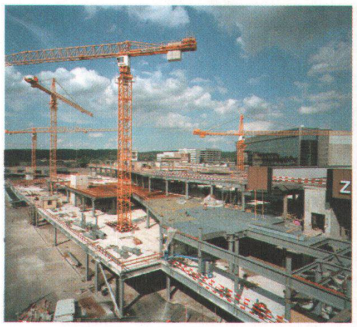


11. Mai 2001

Hier ist das Schwierigste sichtbar: im Hintergrund zeigt sich die Naht, die Grenze zwischen Neu- und Rückbau. Sie ist beweglich, der Abbruch verschiebt sie laufend, bis sie am richtigen Ort zum Stillstand kommt. Bevor Neues entsteht, muss Bestehendes Platz machen.

3. September 2001

Die aufgehenden Wände der Einreisehalle sind betoniert. Jetzt werden die Schalungen für die Decke vorbereitet. Der ganze Bauplatz liegt im ehemaligen Riedland, der Grundwasserspiegel liegt knapp unter der Oberfläche. Er musste abgesenkt werden.

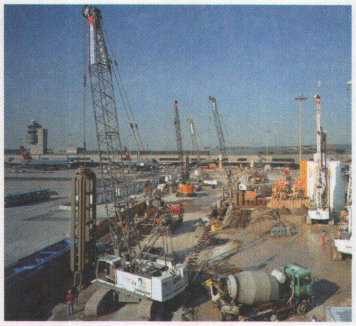


5. August 2002

Auf die Träger der Zwischendecke wird das Trapezblech montiert. Alles muss schnell gehen, darum wählte man für die Decken den Stahlverbundbau: Stahlträger, Trapezblech und Beton wirken zusammen. Die Sichel der Halle zeichnet sich zum ersten Mal ab.

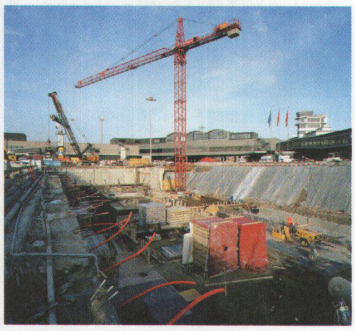
14. September 2002

Die schrittweise Montage der Stahlkonstruktion ist im Gang. Der Zusammenbau der Elemente geschieht zuerst durch Schraubenverbindungen. Das kraftschlüssige Verschweissen erfolgt erst nach dem Justieren in zwanzig Metern Höhe.



25. September 2000

Die Pfahlrammen sind an der Arbeit. 280 Pfähle von 30 Metern Länge mussten in den Boden gebohrt werden, bevor die an der Oberfläche sichtbaren Bauarbeiten beginnen konnten. Rund ein halbes Jahr nahmen die Fundierungsarbeiten in Anspruch.

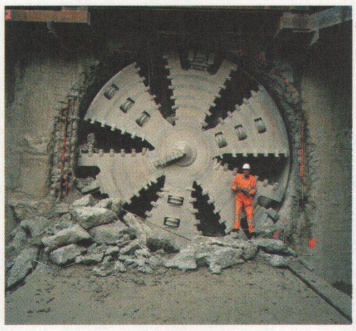


4. Dezember 2000

Der Aushub für die Einreisehalle und die darunter liegende Station der Skymetro gehen voran. Die Sohle der Einreisehalle ist erreicht, die Grubenböschung gesichert. Der milde Winter hilft dem Baufortschritt. Kein Gedanke daran, die Arbeit im Winter einzustellen.

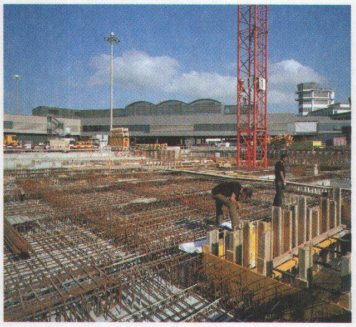
5. Februar 2001

Die Wände und Deckenstreben der Skymetro sind betoniert, ebenso die Bodenplatte der Einreisehalle. Auf Stützen ist die unterdessen errichtete, provisorische Passerelle für die Transitpassagiere links im Bild sichtbar. Sie ist die Barriere zwischen Flug- und Bauplatz.



2. März 2001

Der Durchstich des ersten Tunnels für die Skymetro war einer der wichtigen Meilensteine des Projekts. Die Luftkissenbahn war ursprünglich vor der Fassade des Airside Centres auf Ebene E 2 geplant worden, rutschte aber aus Entflechtungsgründen in die Tiefe.

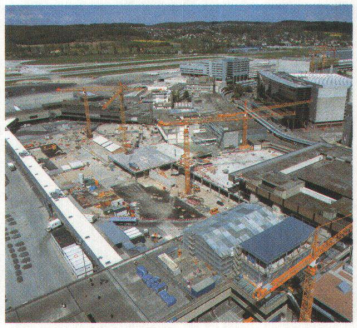


10. Oktober 2001

Die Decke auf der Ebene Tarmac, sprich Flugfeld, ist eingeschalt und bald zum Betonieren bereit. Im Hintergrund steht der Tower von 1953. Er stand am Rand des Flugfelds. Der Flughafen ist unterdessen luftseitig so weit hinaus gewachsen, dass er ‹verlandet ist›.

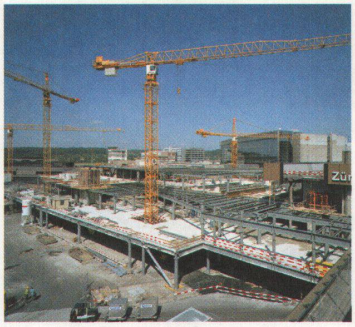
23. Januar 2002

Sisyphus, das Werk des Eisenbildhauers Bernhard Luginbühl, hat jahrelang seine Kugel hin und her gerollt. Es war im Weg. In einer spektakulären Aktion hob es der Kran in die Luft und setzte es auf den Tieflader. Der neue Standort ist vor dem Operation Center.



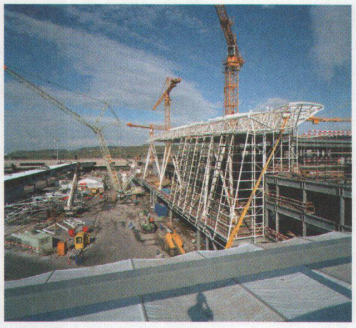
10. Mai 2002

Die Luftaufnahme gibt einen Überblick über die Baustelle. Die Betondecke, auf der die Stahlkonstruktion zu stehen kommt, ist fertig. Wieviele Handwerker, wieviele Baumaschinen, wieviele Kräne sind auf der Baustelle im Einsatz? Täglich werden 800000 Franken verbaut.



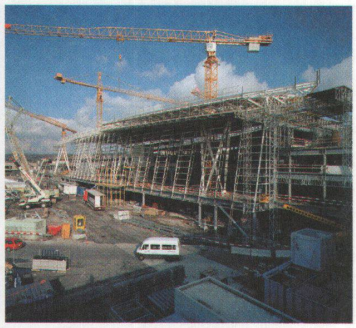
19. Juli 2002

Die Montage des Stahlbaus hat begonnen. Die Stützen und Träger der Zwischendecke im Airside Centre sind als Gerippe sichtbar. Sie stehen auf dem Betontisch der Decke in einer neuen Ordnung, die mit den Stützen der Decke nicht übereinstimmt.



16. Oktober 2002

Vor der Montage der im Werk vorgefertigten Stahlelemente für die Fassaden wurden alle Auflagerpunkte vermessen. Es zeigte sich, dass die Dachkonstruktion so genau hergestellt war, dass die errechnete Toleranz von 30 mm für die Abweichungen ausreichte.



6. November 2002

Die Zeit war knapp, darum mussten die Montage der Dachkonstruktion, der Dachhaut, der Fassadenenlemente und schliesslich der Verglasung parallel durchgeführt werden. Jeder Arbeitsschritt hatte vor dem folgenden rund zwei Felder Vorsprung.

16. Januar 2003

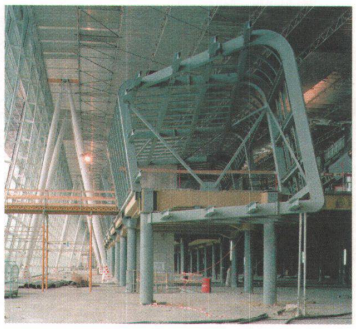
Die geometrische Figur der Glasfassade ist ein Kegelausschnitt. Daraus ergeben sich trapezoidförmige Scheiben. Die Abweichung vom Rechteck beträgt maximal 5 mm, was erlaubte, die Scheiben rechtwinklig auszuführen. Das heisst: Design to cost.

21. Februar 2003

Die Fassade muss dem Winddruck der Triebwerke stand halten. Die 5 bis 18 Meter langen Fassadenpfosten sind am Dachträger aufgehängt. Ihr Fussdetail erlaubt eine senkrechte Verschiebung, um Bewegungen des Dachs auszugleichen. Waagrecht sind sie starr.

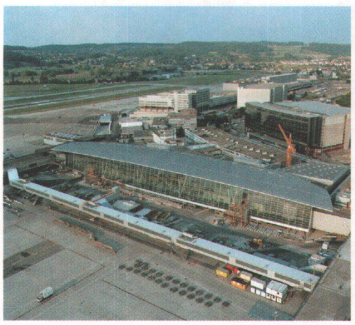
13. März 2003

Die Glasfront ist geschlossen, die Arbeiten am Dachrand sind im Gang. Der Fotograf steht im neuen Restaurant North Northwest auf dem Fingerdock B. Dieses Restaurant ist ein Zusatzwunsch der Bauherrschaft für das abgebrochene ‹Topair›.



12. Mai 2003

Unterdessen ist im Innern der Ausbau der Halle voran gekommen. Das Stahlgerüst der Verkaufsinseln steht als unabhängige Konstruktion auf dem Betontisch der Decke. Noch dauert es vierzehn Monate bis das Airside Center für die Fluggäste eröffnet wird.



13. August 2003

Vom Helikopter aus gesehen, sieht das Airside Centre fast vollendet aus, während im Innern der Ausbau weitergeht. Das Bild zeigt den Abgang in die Einreisehalle und Skymetrostation: der Anbau an der provisorischen Passerelle. Diese wird erst 2005 abgebrochen.

1. Oktober 2003

Hinter der galerieartigen Brüstung, die den Raumabschluss bildet, befindet sich ein Kanal für Beleuchtung, Akustik und alle Medien. Den Verlauf der künftigen Kanalabdeckung zeigt das bereits montierte Muster. Unter der Decke hängen Montagegerüste.

5. November 2003

Die Tragholme für die Kanalabdeckung und die Unterkonstruktion des ‹Bulkhead› sind montiert, die hölzerne Haut der Verkaufsinseln wächst. Mitten im Raum steht ein Handwerker. Mit dem Menschen als Massstab wird plötzlich klar, wie riesig die Halle ist.

12. Januar 2004

Der Blick in die fertige Decke zeigt die dreieckigen Dachfenster, die sich in das Stabwerk des Fachwerks einfügen. Darunter das durchgehende Fensterband, das den Schwung der Kurve unterstreicht. Die Raumkante ist voller Technik; die Lüftungsdüsen sieht man.

26. Februar 2004

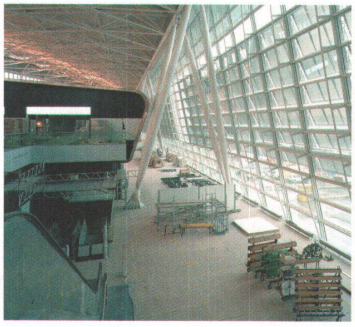
Mit dem organischen Material der Holzhaut suchen die Architekten den bewussten Gegensatz zum Stahl und zum Glas der Raumhülle. Die Einbauten sind grosse, in die Halle gestellte Möbel. Das Ergebnis ist ‹freshness›, eine moderne, zeitgemässe Stimmung.

2. März 2004

Die letzten Abdeckungen der Raumkante werden mit fahrbaren Gerüsten montiert. Die Verkaufsinsel ist fertig, allerdings fehlen noch die Mietereinbauten, die nicht von der Planergemeinschaft, sondern von andern Architekten ausgeführt werden. Foto: Kai Flender

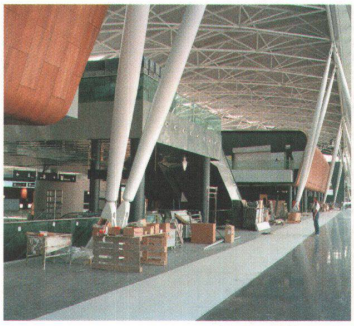
6. April 2004

Das Möbel der Verkaufsinsel ist fast fertig. Es fehlen noch die Stirnseiten, unter denen später eine Bar eingebaut wird, die sich wenig um das Gestaltungskonzept der Planergemeinschaft kümmert. Die Handschrift der Gestalter ist so stark, dass sie das gut erträgt.



1. Juni 2004

Die Läden wurden nach den Wünschen der Mieter und durch deren eigene Innenarchitekten bearbeitet. Doch die Grenze zwischen ‹Öffentlichkeit und Privatraum› ist scharf gezogen und wurde durch die Architekten durchgesetzt. Sie sorgten für die optische Ruhe.



4. Juli 2004

Der Boden ist verlegt, die Wegweiser sind montiert, die Glasbrüstungen versetzt, die Ladenanschriften eingebaut, das Holz poliert, die reflektierende Decke geputzt, die Luftdüsen durchgespült, das Licht brennt. Die Halle wartet auf ihre Möblierung.

10. bis 12. September 2004

Neben einem Bundesrat und den zugehörigen Politikern kamen 250000 Besucher und Besucherinnen an die Eröffnungsfeierlichkeiten des Airside Centers. Der Grossaufmarsch beweist: das Fliegen hat trotz Fluglärmstreit nichts von seiner Faszination verloren.