

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **114 (1996)**

Heft 35

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

Wettbewerbe

Veranstalter	Objekte PW: Projektwettbewerb IW: Ideenwettbewerb	Teilnahmeberechtigung	Abgabe (Unterlagen- bezug)	SI+A Heft
Bad Ragaz SG	Masterplanung Gebiet Unterrain	Architekten/Raumplaner, die ihren Geschäftssitz in den Kantonen St.Gallen und Graubünden sowie im Fürstentum Liechtenstein haben und über entsprechende Erfahrungen verfügen	30. Sept. 96 (26. Febr. 96)	8/1996 S. 126
Gemeinde Samedan und Stadt Zürich	Quartierplan auf dem Areal Crusch in Samedan (IW)	Fachleute mit Wohn- oder Geschäftssitz im Kanton Graubünden seit mindestens dem 1.1.1996 oder solche, die daselbst heimatberechtigt sind	30. Sept. 96	25/1996 S. 548
Stadt Stein am Rhein	Aussenräume in der Altstadt (IW)	Fachleute wie Architekten, Landschaftsarchitekten oder Kunstschaffende, die seit mindestens 1. Januar 1996 ihren Wohn- oder Geschäftssitz in den Kantonen Schaffhausen, Thurgau und Zürich oder im Landkreis Konstanz (D) haben	4. Okt. 96 (31. Juli 96)	26/1996 S. 570
Stadt Winterthur	Primarschulhaus Dürmatt (PW)	Fachleute, die seit mindestens 1.1.94 ihren Geschäftssitz in Winterthur haben	11. Okt. 96	27/28/1996 S. 613
Gemeinde Wettingen	Neubau Heilpädagogische Schule (PW)	Fachleute mit Wohn- oder Geschäftssitz in Wettingen seit mindestens 1.7.1995 oder solche, die daselbst heimatberechtigt sind	14. Okt. 96	25/1996 S. 548
City of Thessaloniki, Greece, European	New collective spaces in the contemporary city the West Arc in Thessaloniki	European professionals in the field of urbanism and architecture, under the age of 44	24 March 97 (23 Sept. 96 - 21 Feb. 97)	33/34 1996 S. 704

Wettbewerbsausstellungen

Gemeinde Untervaz	Gemeinde Untervaz (PW)	Evangel. Kirchgemeindehaus an der Ulmgasse in Untervaz; 26. Aug. - 4. Sept., Mo - Fr 18.30 - 20.00 Uhr, Sa 9.00 - 11.00 Uhr	folgt
-------------------	------------------------	--	-------

Präqualifikationsverfahren

Veranstalter	Objekte	Teilnahmeberechtigung	Abgabe	SI+A Heft
Wien	Neustrukturierung eines Teilbereiches des Betriebsareals der Brauerei Ottakring in Wien	EWR und die Schweiz	neu: 21. Okt. 96	29/1996 S. 636
Confederazione svizzera, rappresentata dall'Ufficio federale dei trasporti, divisione pianificazione	Studio di pianificazione Sud (Fase C): esame di opportunità e rapporto sulla sostenibilità ambientale di 1° livello	Equipe interdisciplinare altamente qualificata, con comprovata esperienza nei settori trasporti, costruzione di gallerie, ambiente, analisi di redditività e pianificazione territoriale (gara d'appalto con procedura selettiva). Alle Berichte in Italienisch. Weitere Informationen: Bundesamt für Verkehr, Sektion Politik und Planung, Herr M. Hoenske, 3003 Bern, Tel. 031/322 51 26	8 sett. 96 (14 agosto 96)	

Preise

Veranstalter	Objekte	Teilnahmeberechtigung	Abgabe	SI+A Heft
Le CONI (Comité Olympique National Italien)	La troisième édition du concours «Prix européen d'Architecture pour Infrastructures sportives»	Architectes d'infrastructures pour le spectacle et les prestations de haut niveau ainsi que les infrastructures de base	10 sept. 96	20/1996 S. 412
Genossenschaft Hobel	Bücherregal 1996		11. Sept. 96	26/1996 S. 570
Stiftung Technopark	Produkt, Prozess oder Konzept	Studierende, DiplomandInnen, Assistierende, wissenschaftliche MitarbeiterInnen und Doktorierende aller höheren Lehranstalten sowie Unternehmen	16. Sept. 96	21/1996 S. 444

Projektauswahl für den Ausbau Airport 2000

Der Flughafen Zürich soll mit der 5. Bauetappe bis zum Jahr 2000 den wachsenden Verkehrsansprüchen baulich angepasst werden. Anfang dieses Jahres wurden Studienaufträge an ausgewählte Planungsteams vergeben, die die geplanten Hochbauten im Bereich des Flughafenkopfes und im neuen Midfield-Dock betrafen. Die Beurteilungen der eingereichten Projekte liegen jetzt vor.

Ausgangslage

Der internationale Flughafen Zürich hat für den Schweizer Luftverkehr und für die ganze Region verkehrstechnisch und wirtschaftlich herausragende Bedeutung. Seit den letzten grösseren Erweiterungen der 4. Etappe von 1981 bis 86 (Fingerdock A mit Kontrollturm, Operationszentrum sowie Frachtausbauten), erhöhte sich das Verkehrsaufkommen beträchtlich, und der Flughafen stösst an seine Kapazitätsgrenzen. Im Juni 1995 wurde von den Zürcher Stimmberechtigten mit grossem Mehr der Vorlage einer 5. Ausbauetappe zugestimmt. Das vorgesehene Gesamtpaket für einen Weiterausbau verursacht Investitionen von 2,1 Mia. Franken, wobei sich der Kanton mit einem Infrastrukturkredit von 875 Mio. Fr. beteiligt. Der Gesamtausbau

Mitglieder Beurteilungsgremium:

- Ednard Witta*, dipl. Bauing. ETH/SIA, Präsident Baukommission FIG (Vorsitz)
Max Basler, dipl. Arch. HTL, Entwicklungsplanung FIG
Albert Brunner, dip. Ing. ETH/SIA, Gesamtprojektleiter
Hanspeter Brüttich, lic. rer. publ. HSG, Direktor FIG
Marianne Burkhalter, Arch. BSA/SIA, Zürich
Rudolf Burkhalter, Dr. oec. Planer BSP
Uli Huber, Arch. BSA/SIA, Chefarchitekt SBB
Adolf Krischanitz, Prof. Arch., Wien
Andrea Rosit, dipl. Arch. ETH/SIA, Bern
Paul Schätt, dipl. Arch. ETH/SIA, Küssnacht ZH
Urs Sieber, Swissair
Hans Peter Staffelbach, dipl. Ing. ETH, Flughafendirektor
Peter Stutz, dipl. Arch. ETH/SIA, Winterthur
Birgit Wübli, lic. phil., Soziologin, Zürich
Bruno Wälti, Generaldirektor, Zürich
Herbert Meier, dipl. Arch. ETH, stv. Direktor FIG (Ersatzmitglied)

soll es ermöglichen, die bis 2003 erwarteten jährlichen 240 000 Flugbewegungen, 20 Mio. Passagiere sowie 650 000 Tonnen Fracht zu bewältigen.

Die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG ist für die Hochbauten des Flughafenkopfes zuständig. Zusammen mit den Flughafenpartnern wurden die Bedürfnisse des nötigen Ausbaus in einer Testplanung in bezug auf Raum- und Funktionsprogramme sowie vor allem verbindliche Kostendächer formuliert. Zu den Kernstücken des Ausbaus gehören der Flughafenkopf - ein Bahnhofsterminal mit 60 Check-in-Schaltern sowie das Airside-Center (Investitionsrahmen 360 Mio. Fr.) - und das neue Midfield-Dock - inmitten der drei bestehenden Pisten (Investitionen 200 Mio. Fr.). Das zukünftige Parkhaus C sowie die Verbindung des Midfield-Docks mit den Terminals durch ein Personentransport-System waren nicht Bestandteil der Studienaufträge (vgl. Heft 25 vom 15. Juni 1995, S. 604).

Das Verfahren

Auf die 1995 erfolgte internationale Ausschreibung eines Präqualifikationsverfahrens für Generalplanerteams wurden 79 Bewerbungen fristgerecht eingereicht und bewertet. Ein 15köpfiges Beurteilungsgremium - gebildet aus sieben Vertretern von FIG, Flughafenleitung, Swissair und SBB sowie von fünf Architekten, einer Soziologin, einem Ökonomen und einem Vielflieger (s. Kasten), unterstützt von Fachexperten - erteilte im Januar 1996 Studienaufträge an acht Teams für den Ausbau des Flughafenkopfes sowie an sechs Teams für das Midfield-Dock. Die programmgemäss eingereichten Studienaufträge wurden mit je 100 000 Fr. für den Flughafenkopf und 60 000 Fr. für das Midfield-Dock entschädigt. Alle eingeladenen Teams - mit Ausnahme des Teams Calatrava, das kurzfristig und ohne Begründung auf eine Abgabe verzichtete - reichten im Juni ihre Projekte ein (s. Kasten).

Da das gesamte Verfahren nicht anonym ablief, hatte jedes Planungsteam in einer ersten Beurteilungsphase die Gelegenheit, in einer persönlichen Präsentation sein Projekt vorzustellen. Einer zweiten, internen Beurteilungsphase lagen als Kriterien folgende wesentliche Anforderungen zugrunde: Funktionalität (insbesondere Kundenorientierung und Flexibilität); Wirtschaftlichkeit (wirtschaftlicher

Beauftragte Planungsteams:

Midfield:

- Calatrava, Zürich
- Haussmann, Zürich - Hellmuth/Obata & Kassabaum, St. Louis USA - S+M, Zürich
- Richard Rogers Partnership, London
- Rodolphe Luscher & Partners, Lausanne
- Spühler, Zürich - Angélli/Graham, Los Angeles/Zürich - EWI, Zürich
- von Gerkan, Hamburg - Hotz, Zürich

Flughafenkopf:

- Benthem Crouwel, Amsterdam - Atelier WW, Zürich
- Bétrix & Consolascio, Erlenbach ZH
- Burkard Meyer Steiger und Partner, Baden AG
- Irlen + Brechbühl, Zürich - Nicholas Grimshaw, London
- Dudler, Berlin/Zürich - Noebel, Berlin - Höltschi & Schurter, Zürich
- Nouvel, Paris - Stücheli, Zürich
- OMA, Rem Koolhaas, Rotterdam - Sulzer, Winterthur
- S.A.R., Schnebli, Ammann, Ruchat, Zürich

Betrieb und kostengünstiger Unterhalt, zwingende Einhaltung der formulierten Kostendächer); formale Qualität; minimale Betriebsstörungen während der Bauzeit (insbesondere wenig Eingriffe in bestehende Strukturen, sinnvolle mögliche Etappierung, gut lösbare Provisorien); Umweltfreundlichkeit.

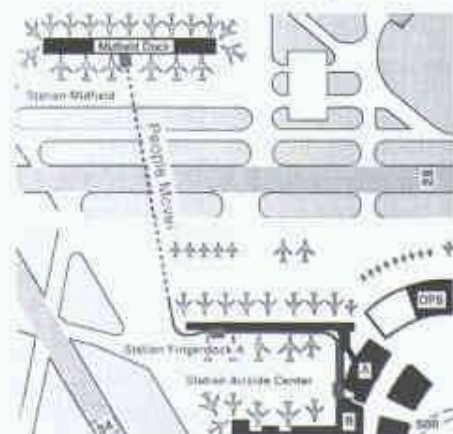
Die Projekte

Gesamtbeurteilung Midfield:

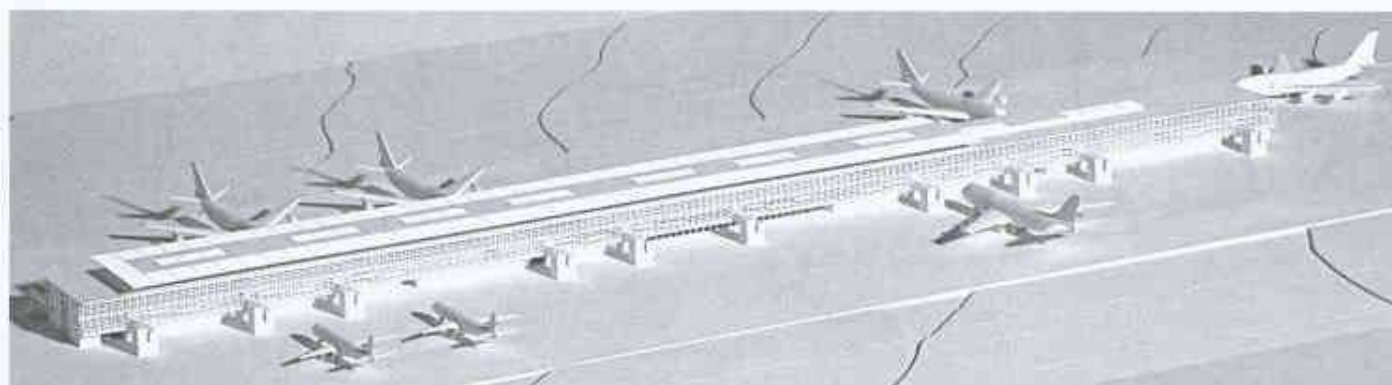
Keines der Projekte im Midfield wird aus der Sicht des Beurteilungsgremiums den gestellten Anforderungen voll gerecht. Alle überschreiten den Kostenrahmen und weisen funktionale Mängel auf oder sind schlecht etappierbar.

Das Gremium hält die Projekte des Teams *Spühler - Angélli/Graham - EWI* sowie des Teams *von Gerkan - Hotz* für entwicklungsfähig. Es fordert jedoch, dass in einer Überarbeitungsphase vor allem die

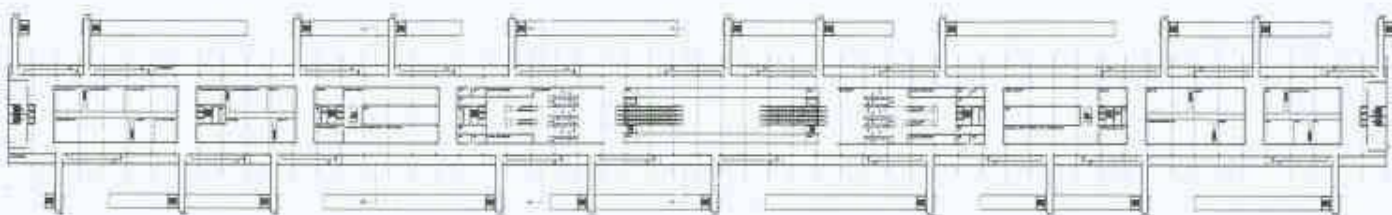
Fortsetzung Seite 40 oben.



Situation Fingerdocks A und B sowie Midfield



Midfield-Projekt Spühler – Angélli/Graham – EWI: Ansicht aus Süd-West



Grundriss Ebene 1: Ankunft

Aus dem Bericht des Beurteilungsgremiums

Projekt 'Midfield', Spühler – Angélli/Graham – EWI:

Die Passagierflüsse sind gut gelöst. Aus einer grosszügigen Personentransportstation wird die Abflugebene über zwei Rolltreppen bequem erreicht. Die Warteräume sind grosszügig, mit guter Aussicht und optimal platziertem Kommerz. Das Boarding erfolgt über langgestreckte Rampen in der vorgelagerten Klimapufferzone. Dem Besucher wird eine attraktive, gut gelegene Aussichtsterrasse mit Restaurant angeboten. Betrieblich sind einige

Mängel festzustellen, wie die Erschliessung der stirnseitigen Standplätze und die Radien der Servicestrasse:

Das Projekt besticht durch seine Schlichtheit mit hellen, transparenten Innenräumen, die durch mehrgeschossige, begrünte Höfe gegliedert werden. Prägendes formales Element ist das weitausladende Pergoladach.

Das Projekt verspricht einfache, rationelle Bauabläufe und kann gut etappiert werden. Es besteht ein umfangreiches Energiekonzept mit Nutzung von erneuerbaren Energien. Das statische Konzept ist einfach, und der Ausbau erfolgt mit konventionellen Materialien.

Projekt 'Midfield', von Gerkan – Holz:

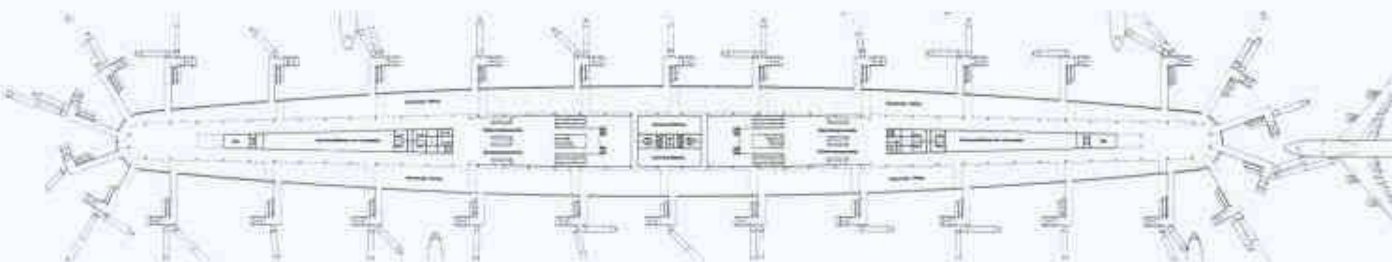
Die Verfasser schlagen nicht nur eine einfache und kurze Passagierführung vor, sondern machen den Weg zum Abflug und von der Ankunft gerader zum visuellen Erlebnis. Auch Lounge- und Restaurantbereich sind Teil dieses grosszügigen, attraktiven Raumkonzeptes. Die dynamische Gebäudegeometrie und die räumlich grosszügigen Passagierbereiche mit starker optischer Durchdringung samt schönem Tageslichteinfall in die zentrale Halle haben hohe formale Qualität und geben dem Midfield-Dock eine unverwechselbare Identität.

Die ellipsoide Grundform ergibt an den Enden jedoch ein zu knappes Flächenangebot.

Fortsetzung Seite 40 unten



Midfield-Projekt von Gerkan – Holz: Ansicht aus Süd-West



Grundriss Ebene 2: Ankunft

Kostenvorgaben und die Etappierbarkeit zu berücksichtigen sind.

In Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber sollen die ausgewählten Projekte für 'Flughafenkopf' und 'Midfield' weiterentwickelt und Ende November 1996 noch einmal dem Beurteilungsgremium vorgelegt werden.

Gesamtbeurteilung Flughafenkopf:

Das Beurteilungsgremium stellte fest, dass das Projekt *Itten+Brechbühl - Nicholas Grimshaw* die gestellten Bedingungen funktional und wirtschaftlich am besten erfüllt. Allerdings muss es in formaler Hinsicht noch überarbeitet und dann nochmals beurteilt werden.

Die meisten anderen Projekte überschreiten den Kostenrahmen teilweise massiv (bis zu 30%); manche zeigen funktionale Mängel in der Verknüpfung der einzelnen Bereiche und Passagierwege, einige ermöglichen keine Etappierungen oder bedingen grössere Abbrüche bei bestehenden Bauten, andere sprengen sogar die Vorgaben der gültigen Rahmenkonzeption.

Der Flughafen bleibt Flickenteppich

Die Planung des Flughafens Zürich begann 1944. Der erste Terminal (Ursprung des heutigen Terminals A) wurde 1953 in Betrieb genommen. In dem halben Jahrhundert, das seit der ersten Planungsphase vergangen ist, entwickelte sich der Flugverkehr mit allen Begleiterscheinungen in damals ungeahnter Weise. Dem wurde in Zürich durch vielerlei Ausbauten und Erweiterungen etappenweise Rechnung getragen. Der Flughafen ist und bleibt ein 'Flickwerk', wie es *Eduard Witta*, Präsident der Baukommission FIG, an der Medienpräsentation der neuesten Ausbauprojekte formulierte.

In dem heute bestehenden Konglomerat von Bauten unterschiedlichster Epochen, Anpassungen und Anforderungen haben - nach Ansicht des Beurteilungsgremiums - architektonische Solitäre gar keinen Platz mehr, und sie kämen auch nicht zur Geltung. Hier ist Einbindung in Vorhandenes gefragt, also durchaus realistische Vorhaben in heutigen, langsam gewachsenen Strukturen.

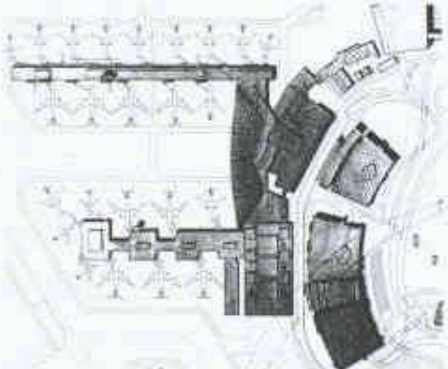
Aus dieser Sicht scheint es folgerichtig, dass dem ausgewählten Flughafenkopf-Projekt von *I+B/Grimshaw* (Ingenieure: *Ernst Basler & Partner* und *Ove Arup & Partners*) die gute Einordnung und die Schonung des Vorhandenen als Positivum angerechnet, hingegen der weitausholende Flügelschlag des Airside-Center-Daches als zu 'augenfällige' und 'vordergründige Metapher' angekreidet wird. Anpassung und Wirtschaftlichkeit sind offensichtlich weitaus erwünschter.

Es bleibt aber zu hoffen, dass bei der Überarbeitung dem Projekt *I+B/Grimshaw* die Flügel nicht allzu sehr gestutzt werden! Der Entwurf begrüsst mit dem schönen Schwung seiner langgestreckten Glasfassade gegen das Flugfeld hin die ankommenden Passagiere in den heranrollenden Flugzeugen. Und damit erfüllt er in hohem Masse die formalen Qualitäten, die als Beurteilungskriterien des Gremiums ebenfalls aufgestellt wurden: Er ist 'attraktiv', 'strahlt Einzigartigkeit aus' und kann dadurch zur Visitenkarte für den Airport 2000 werden.

Brigitte Honegger



Airside-Center-Projekt Itten+Brechbühl - Nicholas Grimshaw: Ansicht aus Nord-West



Situation in Süd-Nord-Richtung



Westfassade zwischen Fingerdock A (links) und B, gegen das Flugfeld

ausgerechnet im Bereich der Standplätze für die grössten Flugzeuge. Wegen der Anordnung vom Ankunfts- über dem Abflugeschoss sind teure und zu steile Rollbändertunnel nötig. Vorwiegend als Folge des architektonischen Konzepts ergeben sich Rauminhalte, welche die Vorgaben deutlich übersteigen. Das Projekt lässt sich kaum sinnvoll etappieren. Obwohl es verschiedene Mängel aufweist, handelt es sich um einen funktionell und gestalterisch attraktiven Vorschlag. Er weist auch ein erhebliches Einsparpotential auf.

Projekt 'Flughafenkopf', I+B - N. Grimshaw (Ingenieure: Ernst Basler & Partner und Ove Arup & Partners):

Das Projekt zeigt mit dem Ausbau des Bahnhof-Check-in im Anschluss an die bestehende Bahnhofhalle sowie der grosszügigen Anordnung des Airside-Centers zwischen den Terminals A und B zwei markante Schwerpunkte.

Die über der Mitte des Airside-Centers angeordnete Personentransportsystem-Station liegt gut, die Verkehrswege für Passagiere sind noch verbesserungsfähig. Die starke Schonung vorhandener Bauwerke sowie die tiefen Inve-

stitionskosten lassen ein hohe Wirtschaftlichkeit erwarten. Das an die ausgebreiteten Schwingen eines Vogels erinnernde Airside-Center wirkt zwar augenfällig, ist jedoch eine allzu vordergründige Metapher. Die starke Betonung der Mitte wird nicht gebilligt. Da die Schmiegeform kein Solitär ist, baukörpermässig nur eine Vorderfront aufweist, ist diese stark symmetrische Form nicht folgerichtig.

Die Etappierbarkeit ist überzeugend, das Projekt hinsichtlich Umweltfreundlichkeit unbedenklich. Insgesamt handelt es sich um ein sehr wirtschaftliches, funktionsfähiges Projekt.