

Baublauf neues Dock A Quelle: BIG/HOK/10:8 Architekten

75 Jahre Flughafenarchitektur

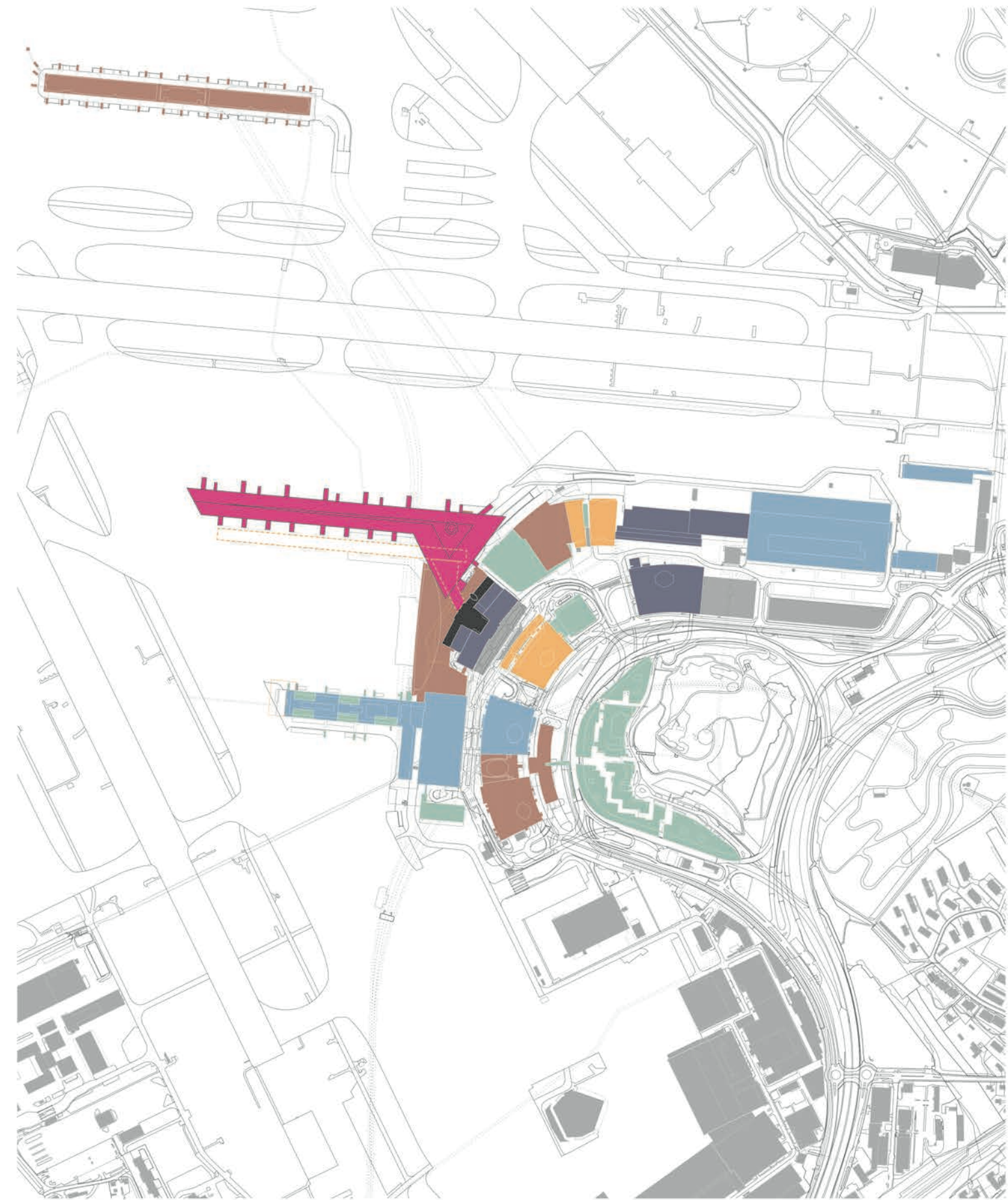
Das Dock A am Flughafen Zürich wird ersetzt. Die Arbeitsgemeinschaft BIG, HOK und 10:8 Architekten entscheiden das Verfahren für sich. Ein Rück- und Ausblick auf die verschiedenen Bauetappen.

Ein Kommentar von Werner Huber

Mitten in der grössten Krise der Luftfahrt, in der das Coronavirus weltweit die Flugzeuge am Boden behielt, führte der Flughafen Zürich den Wettbewerb für den Ersatzneubau des Docks A durch. Die Situation erinnert an die Zeit des Baus des Docks E vor gut zwanzig Jahren. Damals liessen das Swissair-Grounding, die Anschläge vom 11. September 2001, sinkende Börsenkurse, der Krieg im Irak und Sars die Passagierzahlen am Flughafen Zürich um 20 Prozent schrumpfen. Kein Vergleich zur Corona-Krise: Sie liess die Passagierzahlen sogar um fast drei Viertel einbrechen. Braucht es da ein neues Dock A? Nun, in den Sommermonaten sind die Passagierfrequenzen bereits wieder angestiegen. Die Reiselust scheint ungebrochen, und damit dies so bleibt, sucht die Luftfahrt nach Lösungen, das Fliegen möglichst klimaneutral zu machen.

Architektonische Höhepunkte Der Flughafen in Kloten ist ein Konglomerat unterschiedlicher Bauten. Die ersten Gebäude stammen von 1953. Die Architekten Alfred und Heinrich Oeschger fanden das Vorbild für ihren «Flugbahnhof» im Washington National Airport. Doch drehten sie die Abflughalle um neunzig Grad, sodass das Panoramafenster mit Blick auf die Propellermaschinen zum Höhepunkt auf dem Weg durchs Gebäude wurde. Im Terminal B mit Fingerdock, das 1975 den Betrieb aufnahm, waren Flugzeuge weder zu sehen noch zu hören. Das Tageslicht fiel nur gedämpft in die Abflughalle; der Flughafen war eine Maschine, die die Passagiere durch ihre Eingeweide pumpte. Die Architekten Gebrüder Pfister und Partner haben mit den Innenarchitekten Keller und Bachmann diesen Zeitgeist gekonnt durchdekliniert. Zehn Jahre später, bei der Eröffnung des Fingerdocks A von Generalunternehmer Steiner, hatte sich der Geist erneut gewandelt: Die Gestaltung war eine Randerscheinung und ordnete sich den hoch technischen Funktionen unter. Im schmalen langen Balken verbreiten Kunststeinplatten und Blechpaneele eine Milchkafeeatmosphäre, und an der Fingerwurzel kollidierte das Dock mit dem Bestand.

Ein architektonischer Höhepunkt ist bis heute das 2003 eröffnete Dock E. Die Architektengemeinschaft Zayetta (Martin Spühler und AGPS) konnten ihr Gebäude als Solitär auf die grüne Wiese stellen. In der Abflughalle erleben die Passagiere das Bauwerk in seiner ganzen Länge von 500 Metern und geniessen den Panoramablick auf Vorfeld und Pisten. Die Architekten haben ein nacktes, unverkleidetes Gebäude mit einem Boden aus Terrazzo und Sichtbeton an Decken und Wänden geschaffen. Ein Jahr später folgte das Airside Center. Als Herzstück des Flughafenkopfes bildet es zwischen den Terminals 1 und 2 die Drehscheibe für abfliegende und umsteigende Passagiere. Hohe Räume, Tageslicht und der Blick aufs Geschehen auf dem Vorfeld prägen das Gebäude von Itten + Brechbühl und Nicholas Grimshaw. →



Flughafen Zürich

Flughof,

1. Bauetappe

2. Bauetappe

3. Bauetappe

4. Bauetappe

5. Bauetappe

Bauten ab 2005

Neues Dock A

Abbruch Dock A

Quelle: Hochparterre



Blick ins Atrium Quelle: BIG/HOK/10:8 Architekten

Als Burckhardt+Partner bis 2011 das Dock B sanierten, versuchten sie, die engen Räume etwas grosszügiger zu machen. Doch nach wie vor drückt die niedrige Decke auf die Köpfe der Reisenden. Die bislang letzte Bauetappe im Passagierbereich war die 2017 abgeschlossene Sanierung des Terminals 2. Spühler Partner und Munz Architekten nutzten die technische Sanierung für einen grundlegenden Umbau. Am Boden liegt noch der Granit von 1975, doch durch die Drehung der Check-in-Schalter erhielt die Halle einen weiten Atem.

Holz ist das neue Hightech Das siegreiche Projekt für den Neubau des Docks A verspricht, eine weitere architektonische Perle am Flughafen zu werden. Wie das Dock E ist das fast 500 Meter lange Gebäude als Objekt fassbar. Es kann seine Wirkung nicht nur nach innen, sondern auch nach aussen entfalten. Mit ihrem Konzept, die allenfalls nötigen Flächen für den Non-Schengen-Verkehr bei Bedarf in die Konstruktion einzuhängen, haben die Architekten einen breiten doppelgeschossigen Raum geschaffen. Die schräg gestellten Fachwerkträger und das spitz zulaufende Oberlicht verleihen ihm Dynamik. Die Fingerwurzel nimmt mit ihrer dreieckigen Form die Geometrie der bestehenden Bauten auf. Wie im Dock E bestimmt auch hier die Konstruktion den Raumeindruck. Doch diesmal ist es nicht Beton, sondern Holz. Für einen hoch technisierten Flughafen ist das zunächst überraschend. Doch wenn man schon Holzhochhäuser bauen kann, weshalb soll man denn nicht auch einen Holzflughafen bauen? Nicht, weil man meint, damit die Welt zu retten. Aber um die Möglichkeiten eines lange vernachlässigten Baustoffs auszuschöpfen. ◇

FLUGHAFEN DOCK A, ZÜRICH
 Aufgabe Ersatzneubau Dock A und Anschlussbauten
 Grössenordnung 500 m lang, 45 m breit
 Kostenrahmen CHF 700 Mio.
 Veranstalterin Flughafen Zürich AG
 Verfahren Selektives, zweistufiges Dialogverfahren
 1. Stufe anonym, 2. Stufe im Dialog
 Teilnehmer 10
 Wettbewerbsbegleitung Kontur Projektmanagement, Bern
 Jurierung Mai 2022

2. Stufe Empfehlung zur Weiterbearbeitung
 ARGE BIG CPH, Kopenhagen / HOK, London / 10:8 Architekten, Zürich

2. Stufe
 ARGE Foster + Partners, London / Theo Hotz Partner, Zürich

1. Stufe
 Rogers Stirk Harbour + Partners, London

1. Stufe
 ARGE Burckhardt + Partner, Zürich / SOM, London

1. Stufe
 ARGE EBIC, Zürich / Bentham Crouwel Architects, Amsterdam / atelier ww Architekten, Zürich

1. Stufe
 Calatrava Valls, Zürich

1. Stufe
 ARGE ingenhoven associates, Düsseldorf / Obermeyer Koch + Partner Architekten, München

1. Stufe
 ARGE GIN Itten + Brechbühl, Zürich / Grimshaw, London / Nordic - Office of Architecture, Oslo

1. Stufe
 Corgan, London

1. Stufe
 ARGE fsp Architekten, Spreitenbach / Schmidt Hammer Lassen Architects, Kopenhagen / Perkins & Will, London

Jury / Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter
 - Marianne Burkhalter, Architektin, Zürich
 - Kees Christiaanse, Architekt / Städtebauer, Rotterdam / Zürich
 - Sandra Giraudi, Architektin, Lugano

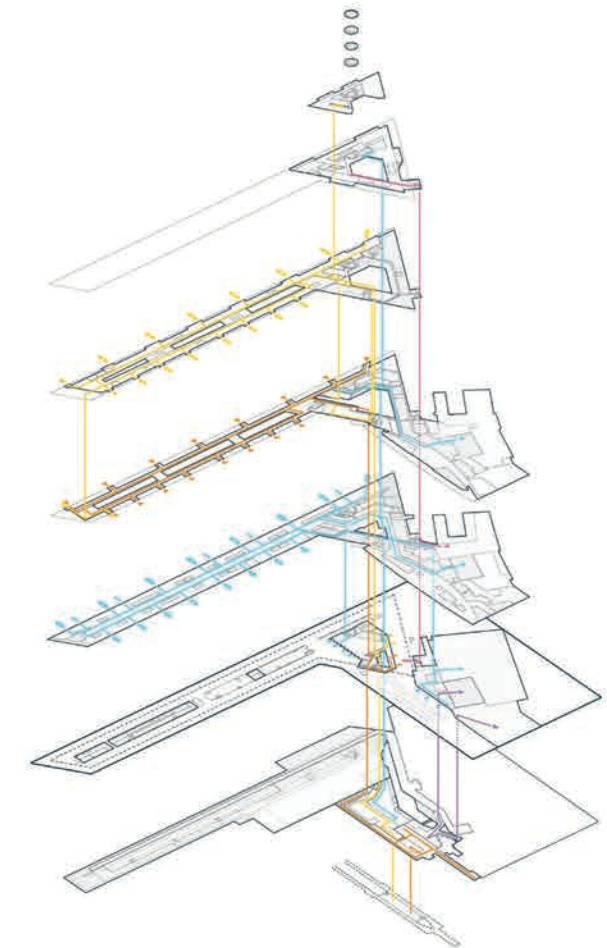
- Lorenzo Giuliani, Architekt, Zürich
 - Harry Gugger, Architekt, Basel (Vorsitz)
 - Claude Marbach, Architekt, Biel / Bienne
 - Arthur Tobler, Leiter Projekte, Flughafen Zürich AG

Jury / Sachpreisrichter
 - Andreas Schmid, Verwaltungsratspräsident, Flughafen Zürich
 - Vincent Albers, Verwaltungsrat, Flughafen Zürich
 - Stephan Widrig, CEO, Flughafen Zürich
 - Daniel Scheifele, CREO, Flughafen Zürich

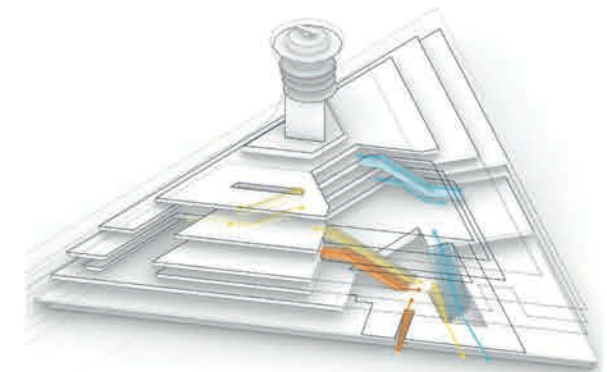
Expertinnen und Experten
 Flughafen Zürich, intern
 - Stefan Tschudin, COO
 - Stefan Gross, CCO
 - Thomas Müller, Leiter Masterplanung
 - Lukas Bieri, Leiter Controlling und Accounting
 - Thomas Graber, Leiter Programm EFHK
 - Markus Günnigmann, Leiter Projektentwicklung
 - Emanuel Fleuti, Leiter Nachhaltigkeit und Umwelt
 - Lydia Naef, Head Property & Portfolio Management
 - Urs Achermann, Leiter Gebäudemanagement
 - Matthias Brodbeck, Leiter Investitionscontrolling
 - Marcel Oberer, Leiter Projektmanagement A
 - Daniel Walker, Brandschutzfachmann
 - Marlis Bernauer, Senior Project Leader
 - Stephanie Middelsdorf, Senior Project Leader
 - Max Steiner, Head Cross-Divisional Processes
 - Oliver Strub, Leiter Projektkoordination EFHK
 - Andreas Schultschik, Projektmanager Gebäudetechnik
 - Anthony Hoffmann, Controller Grossprojekte
 - Melanie Michel, Senior Project Leader

Expertinnen und Experten
 Extern
 - Anouk Kuitenbrouwer, Architektin / Stadtplanerin, KCAP, Zürich
 - Werner Abplanalp, 2ap Abplanalp Affolter Partner, Bern (Bauökonomie)
 - Robert Enz, Enz & Partner, Zürich (Verkehr)
 - Matthias Gehrig, Amberg Loglay, Zürich (Baulogistik)
 - Yvette Körber, Amberg Loglay, Zürich (Baulogistik)

- Christoph Merz, Cadmec, Kempththal (BIM)
 - Fabian Temporal, Cadmec, Kempththal (BIM)
 - Manuel Hutter, Kontur Projektmanagement, Bern
 - Philipp Christen, Kontur Projektmanagement, Bern



Passagierfluss Dock Quelle: BIG/HOK/10:8 Architekten



Passagierschliessung Wurzel Quelle: BIG/HOK/10:8 Architekten



Aussensvisualisierung

2. Stufe «RAUMFACHWERK»

Empfehlung zur Weiterbearbeitung
 Architektur: ARGE BIG CPH, Kopenhagen / HOK, London / 10:8 Architekten, Zürich
 Bauingenieur: Büro Happold, Berlin / Pirmin Jung, Rain
 HLKKS: Haerter & Partner, Zürich
 Elektro: Thomas Lüem Partner, Dietikon
 Baumanagement / BIM: b+p baurealisation, Zürich
 Brandschutz: BIQS Brandschutzingenieure, Zürich
 Bauphysik: Pirmin Jung, Rain
 Weitere: NACO, Den Haag

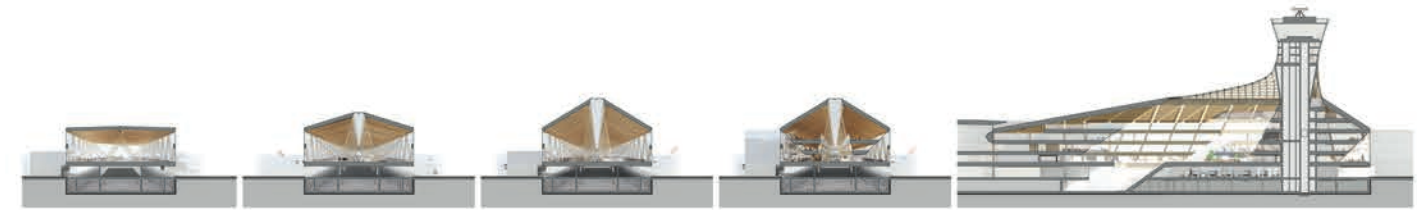
Das Projekt schlägt vor, die beiden Teile «Dock» und «Wurzel» mit einem bis zum Zentrum der Wurzel ansteigenden Dach zu einem einzigen und zusammenhängenden Baukörper zusammenzufassen. Die Erscheinung des Gebäudes ist geprägt durch die Einsicht in die Halle des Docks mit dem prägenden Raumfachwerk sowie dem kontinuierlich ansteigenden Dach, das den Bereich der Wurzel selbstverständlich einbindet und im verglasten polygonalen Tower endet. Für die Identität ebenso bedeutend ist die Wahl des Materials. Das Holz für Tragwerk, Deckenstrukturen, Bodenbeläge und Deckenuntersichten schafft im Innern einen für Flughäfen unverwechselbaren Raumcharakter. Dieser eindeutige Ausdruck schafft eine Robustheit im Raum, die auch einige für den Betrieb noch notwendige sekundäre Elemente zulässt. Der in der 2. Stufe neu orthogonale Raster ist für die Passagierprozesse ein Befreiungsschlag: Die klaren Strukturen räumen die Vorbehalte bezüglich Flexibilität aus. Der Bauablauf wird in fünf Bau- und Betriebsphasen aufgezeigt. Die Passagierwege und Betriebsstrassen sowie deren Umlagen sind schlüssig und in allen Phasen gewährleistet. Die Bauzeit beträgt sieben Jahre. Aus dem Jurybericht



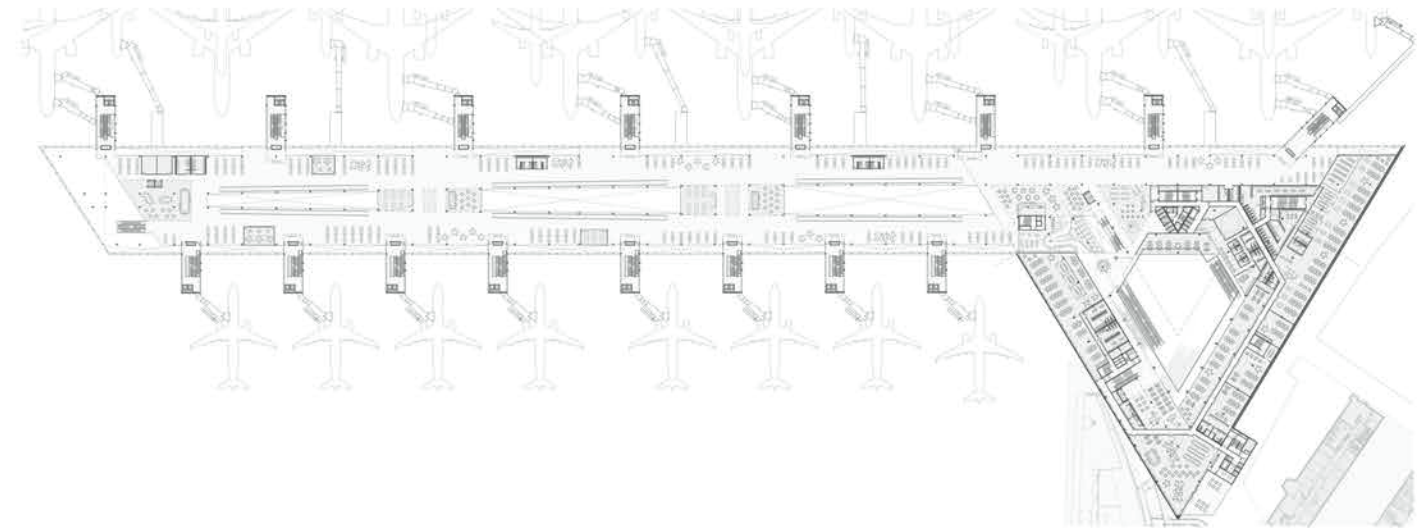
Innensvisualisierung Ebene G2



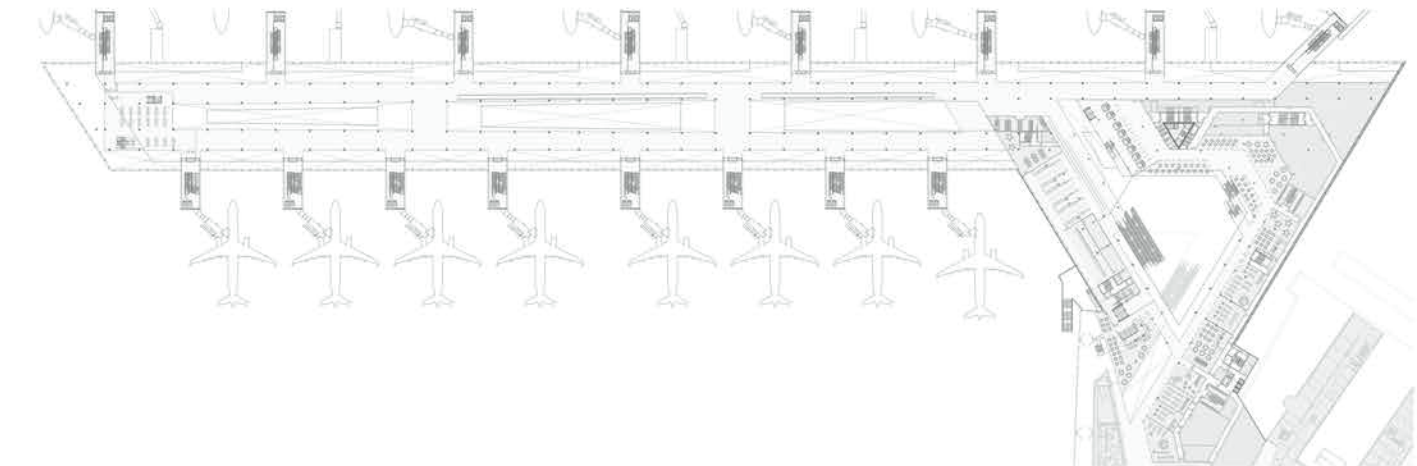
Querschnitt Dock



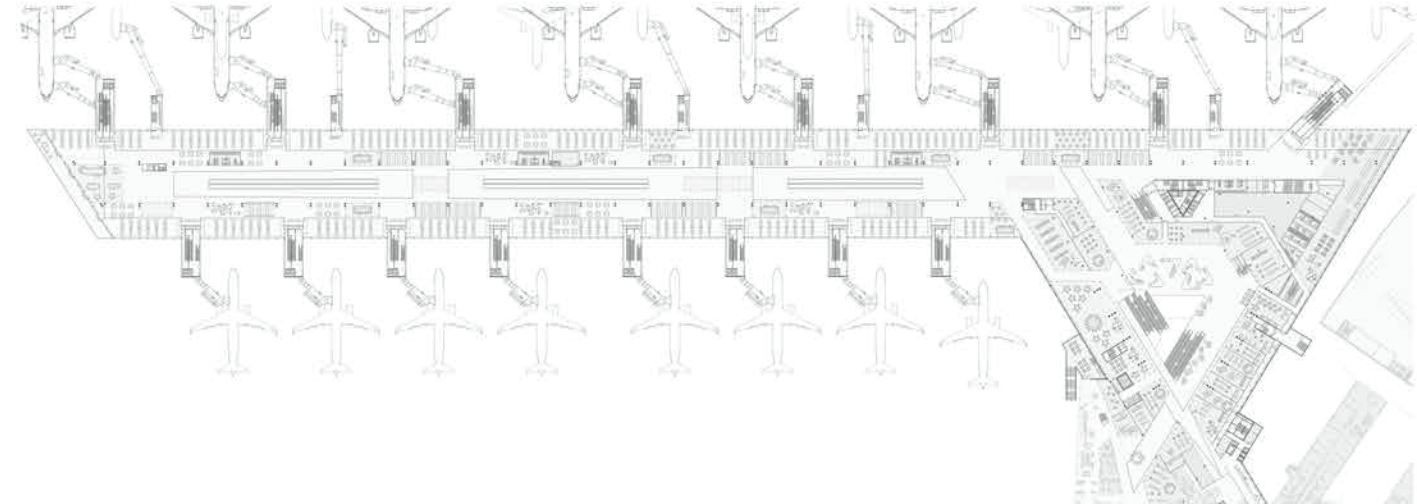
Schnitte Dock und Wurzel



Ebene G2



Ebene G1Z



Ebene G1



Aussensvisualisierung

2. Stufe «FOLLOW ME»

Architektur: ARGE Foster + Partners, London / Theo Hotz Partner, Zürich
 Bauingenieur: Schnetzer Puskas Ingenieure, Basel
 HLKKS: PZM Zürich, Zürich
 Elektro / Brandschutz: HEFTI, HESS, MARTIGNONI, Aarau
 Baumanagement: Takt Baumanagement, Zürich
 BIM / Bauphysik: Foster + Partners, London
 Weitere: Warringtonfire Consulting, Manchester; Portland Design, London; Mace, London, Ricondo & Associates; London

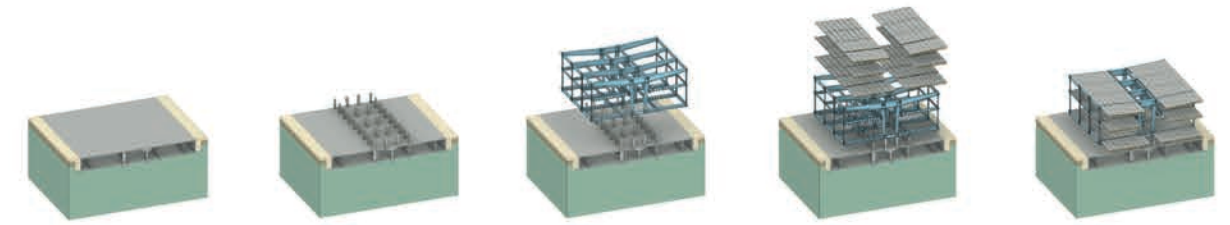
Die faszinierende Strategie einer «zukunfts-offenen» Struktur, die Natur und Technik integriert, ändert sich in der 2. Stufe zugunsten einer raumdominierenden, seriellen Konstruktion. Diese führt aber leider an verschiedenen Stellen zu unausgewogenen Raumverhältnissen. Anstelle der raumprägenden Wirkung der beiden eleganten Flügelstützen mit raufenförmigem Schmetterlingsdach prägt neu das axial und linear angeordnete Stützenpaar die Struktur des Docks. Das neue Tragwerk in Stahlbauweise bietet Flexibilität und Robustheit. Der Wechsel von Holz- zu Stahlbau wird technisch verstanden, beeinträchtigt aber die Raumwirkung. Dem Projekt mangelt es insgesamt an der gesuchten klaren und nachhaltigen Raumstimmung für den zukünftigen Flughafen. Für Passagierprozesse, vor allem für Schengen im ersten Geschoss, bietet das Dock ausserdem wenig Breite, und beim Boarding von grossen Flugzeugen kommt es hier zu Stau. Auf dem zweiten Geschoss für Non-Schengen machen alle Passagiere einen langen Umweg. Die Etappierung des Non-Schengen-Ausbaus wurde in Varianten gezeigt, wobei der Bau der Hülle mit späterem Innenausbau vorgeschlagen wird. Geplant wurde mit einer Bauzeit von acht Jahren, gegliedert in vier Phasen. Aus dem Jurybericht



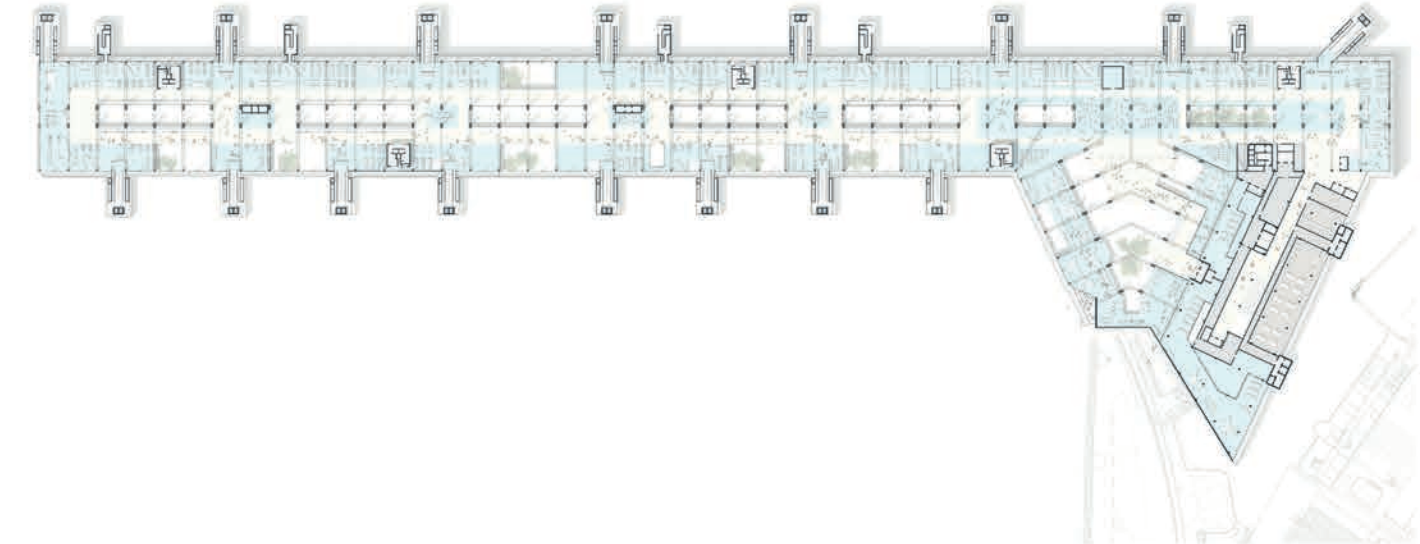
Innensvisualisierung Ebene G2



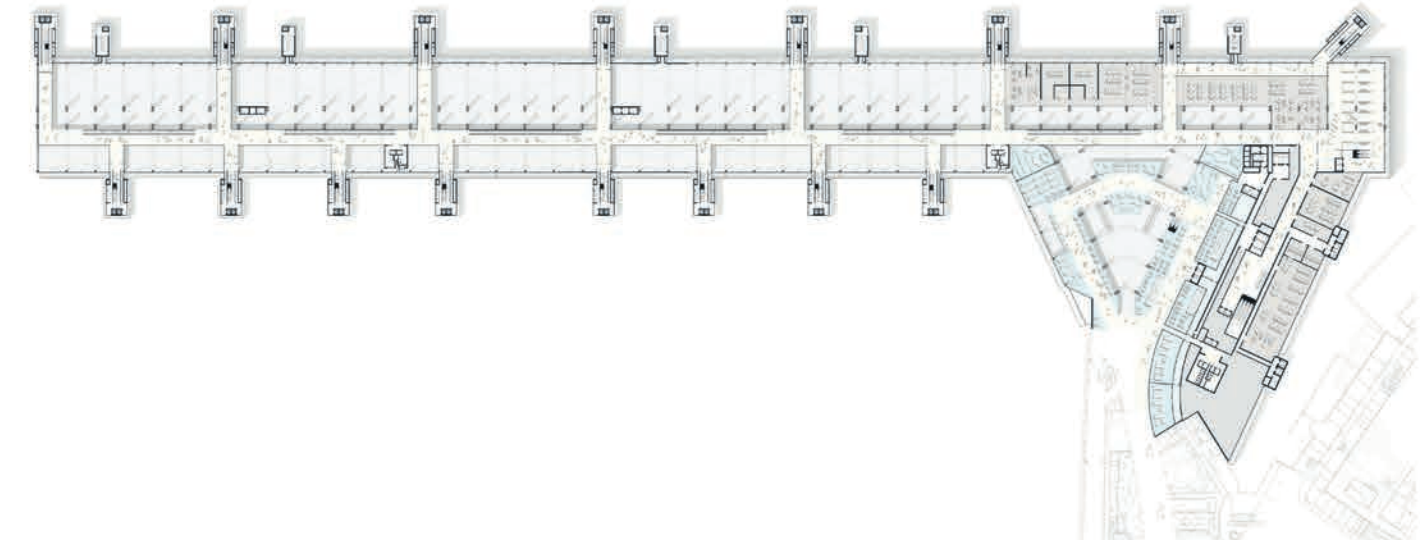
Querschnitt Dock



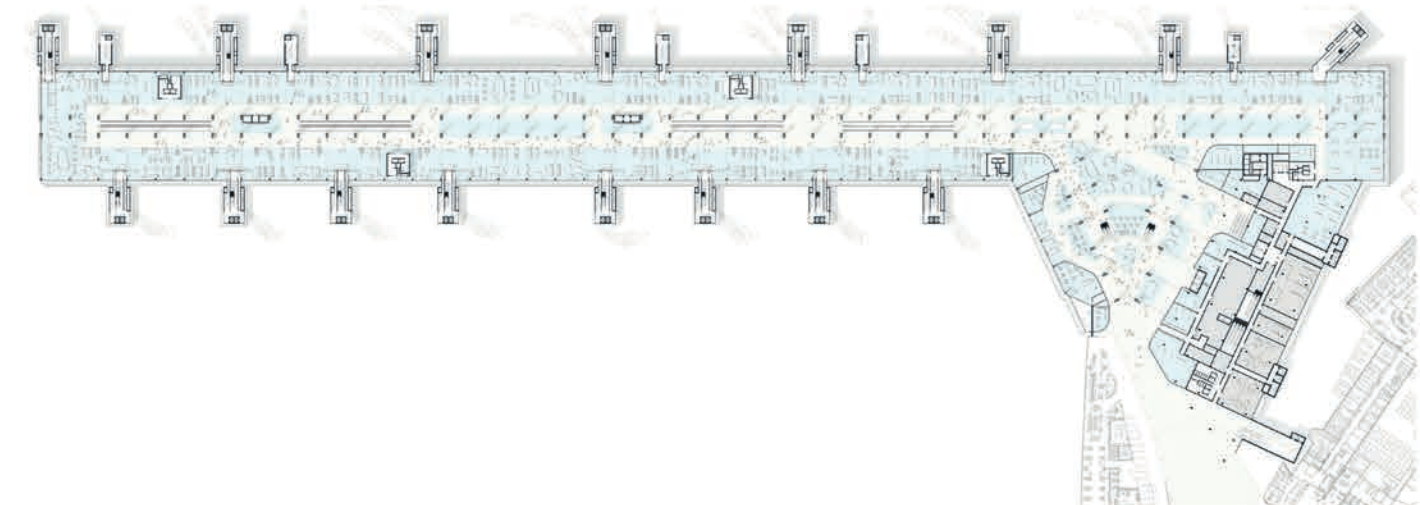
Aufrichten und Einbau der vormontierten Elemente



Ebene G2



Ebene G1Z



Ebene G1

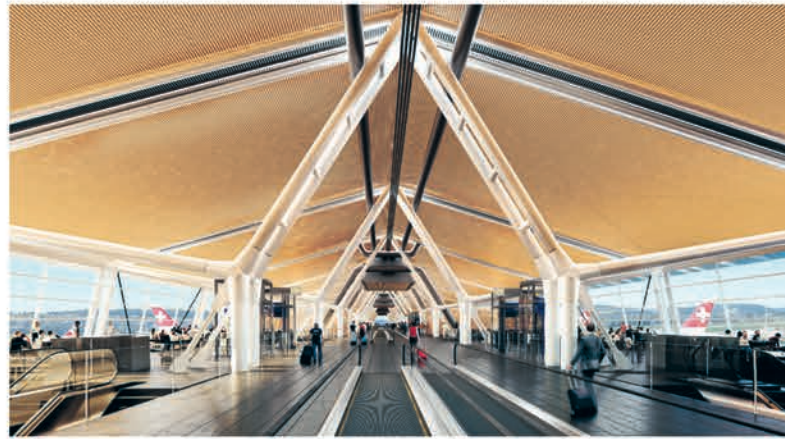


Aussensvisualisierung

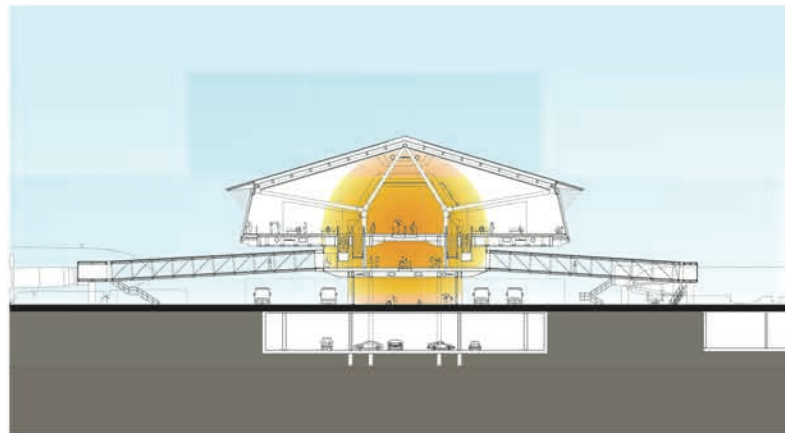
1. Stufe «TORSCHLÜSSEL»

Architektur: Rogers Stirk Harbour + Partners, London
 Bauingenieur: Gruner Wepf, Zürich
 HLKKS: Gruner Roschi, Köniz
 Elektro: BERING, Bern
 Weitere: OTC, Hong Kong; Robert Bird Group, London;
 Surbanajurong, Singapur

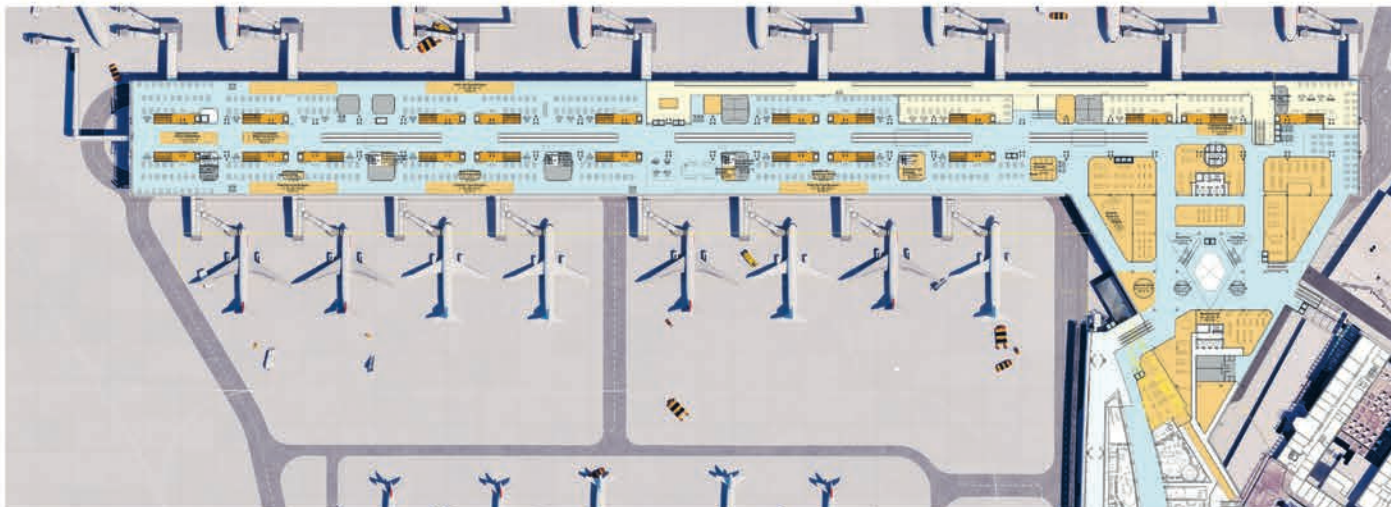
Das «Chalet» wird als kulturelle und geografische Antwort auf den gesuchten neuen Flughafen verstanden. Im Schnitt schafft es einen einzigen Raum auf elf Metern Höhe und damit eine gewisse räumliche Erfahrungsgleichheit für die Schengen- und Non-Schengen-Passagiere mit direktem Sichtkontakt auf die ferne Landschaft. Das Projekt überzeugt durch eine unmittelbare Beziehung zu den wartenden Flugzeugen, ohne dass Vorfeldtürme die Sicht einschränken. Das additive Modulsystem mit dreiarmligen Doppelstahlträgern wirkt wie ein grosses Zeltdach und referenziert sich zur erwähnten Berghütte. Die Reduktion auf ein statisch und konstruktiv einfaches Konzept, die offen geführten technischen Installationen sowie die akustisch wirkende Holzlamellendecke prägen den grosszügigen Raum des Docks. Die Strategie zur Flächenoptimierung und der Verzicht auf eine eigene Non-Schengen-Ebene ist eine mutige Idee zur Kosteneinsparung und wird gewürdigt. Die an dieser Stelle notwendige Kapazität und betriebliche Flexibilität von gleichzeitiger Schengen- und Non-Schengen-Nutzung bei einem späteren Ausbau wird jedoch unterschätzt. Aus dem Jurybericht



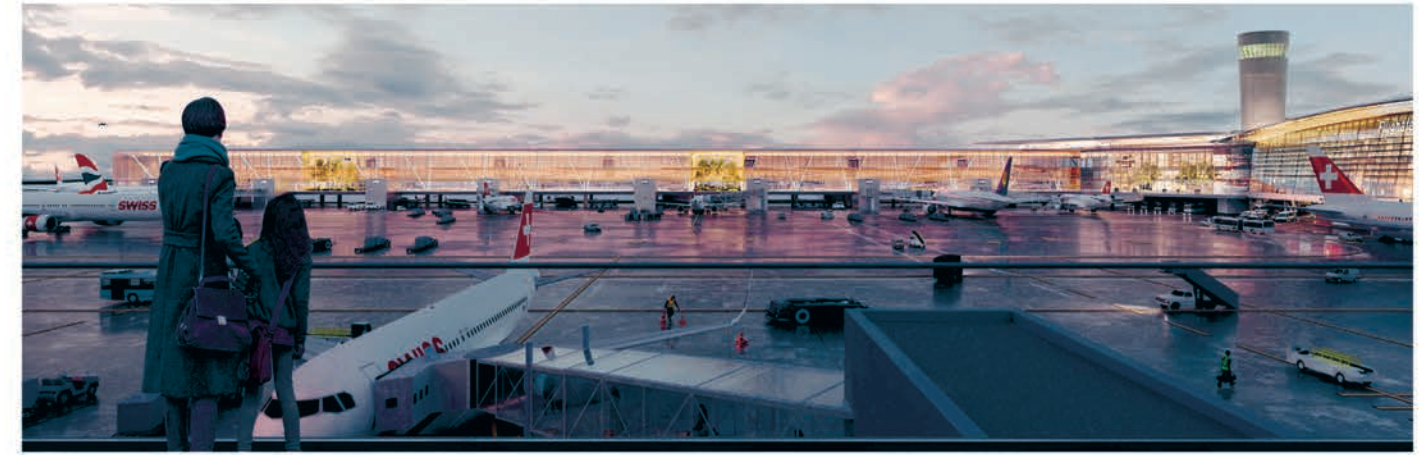
Innensvisualisierung Ebene G2



Querschnitt Dock



Ebene G2



Aussensvisualisierung

1. Stufe «THE GREEN LINE»

Architektur: ARGE Burckhardt + Partner, Zürich / SOM, London
 Bauingenieur: Walt Galmarini, Zürich
 HLKKS / Elektro: Amstein + Walthert, Zürich
 Weitere: Transsolar Energietechnik, Stuttgart; ARUP, London; Pragma Consulting, London; planeground airport consulting, Köln

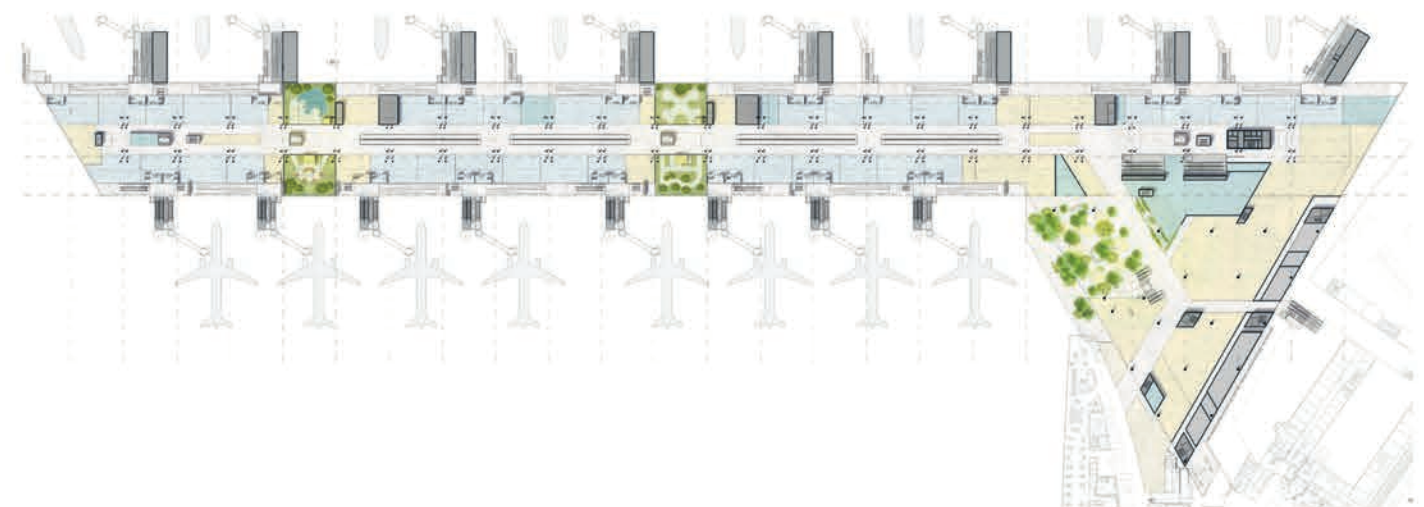
Das Projekt setzt auf die Faktoren «Umwelt, Erlebnis, Effizienz», aus denen heraus es die Adaptationsfähigkeit des Entwurfs im Hinblick auf Modularität und kurze Bauzeit herleitet und überzeugend umsetzt. Das Erscheinungsbild ist vom innenliegenden Tragwerk in Form eines doppelten V und durch die kompakten Vorfeldtürme geprägt. Die Non-Schengen-Ebenen sind beidseitig im Tragwerk aufgehängt, wodurch über der zentralen Erschliessung und über den an der Fassade gelegenen Warteräumen die vollständige Raumhöhe freigespielt wird. Trotz der Gliederung des unten gelegenen Schengen-Bereichs durch üppige Grünanlagen sowie Einzelhandels- und Gastronomiefunktionen wird die Aufenthaltsqualität der Wartebereiche infrage gestellt. Wegen der Hohlraumfassade und der darin gelegenen vertikalen Erschliessung entsteht keine freie Sicht auf das Vorfeld. Das Flächenlayout mit einer grossen Schengen-Ebene und flächenmässig kleineren Non-Schengen-Ebenen überzeugt, fixiert aber die Ebenenzuordnung für Ankunft und Abflug und zeigt wenig Flexibilität für künftige räumliche Ausweitungen über die Struktur hinaus. Aus dem Jurybericht



Innensvisualisierung Ebene G1



Querschnitt Dock



Ebene G1



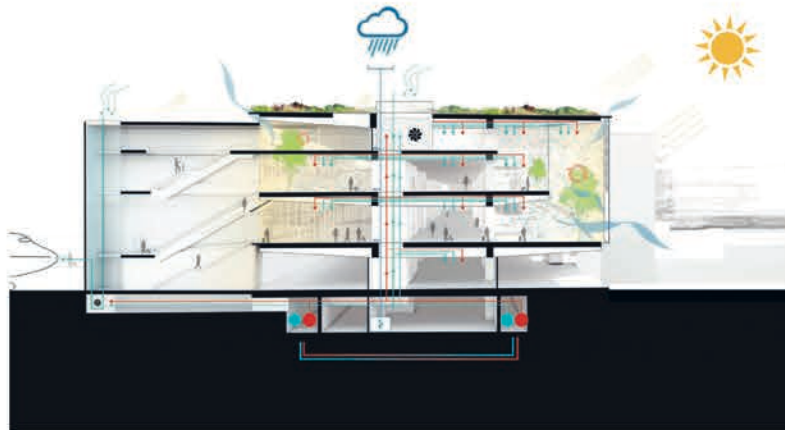
Aussensvisualisierung

1.Stufe <ZRH_A>
 Architektur: ARGE EBIC, Zürich / Benthem Crowel Architects, Amsterdam / atelier ww Architekten, Zürich
 Bauingenieur: INGE RiPre Ribí+ Blum, Zürich / F. Preisig, Zürich
 HLKKS: Jobst Willers Engineering, Zürich
 Elektro: HKG Engineering, Schlieren / Rotkreuz
 Weitere: Emch + Berger ImmoConsult, Zürich; Caretta + Weidmann Baumanagement, Zürich; Büro für Bauökonomie, Luzern; IADC, Hamburg; HKG Consulting, Aarau

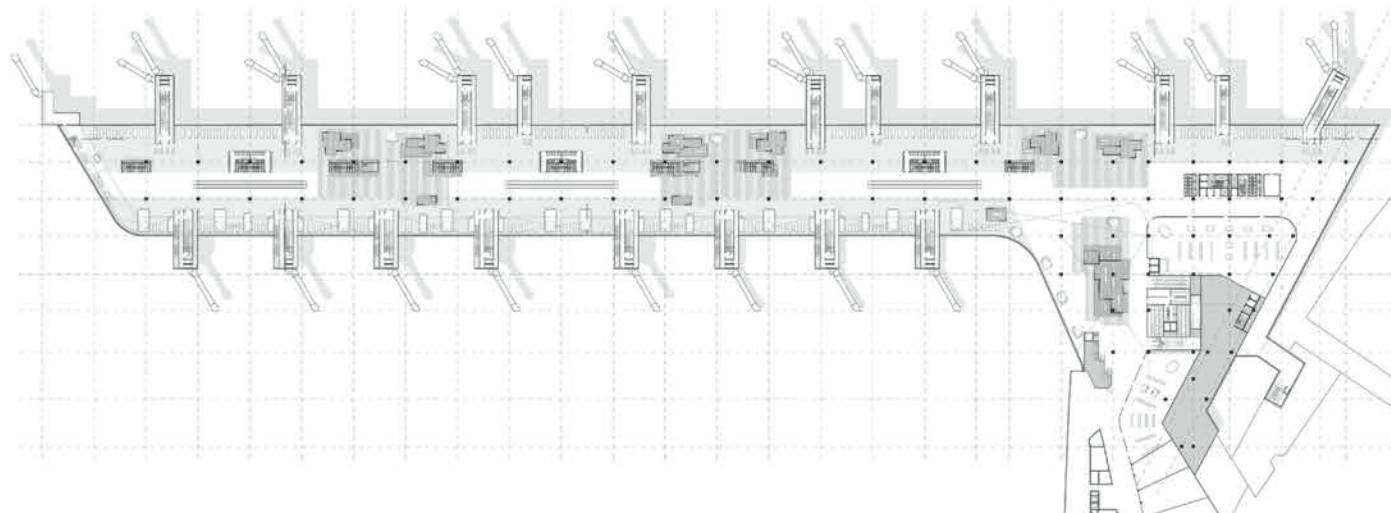
Das Projekt ist um die Thesen «Zürcher Identität», «Passagiere im Mittelpunkt», «Operational Excellence», «Erfahrung & Komfort» und «Spektakuläre Einfachheit» aufgebaut. Das Erscheinungsbild mit den markanten Vorfeldtürmen ist klar, der etwas dominante Aufbau setzt einen Akzent. Für einen stimmungsvollen Aufenthaltsraum kann die architektonische Sprache nicht überzeugen. Der Querschnitt des Gebäudes mit doppelten Raumhöhen für die Schengen- und die Non-Schengen-Abflugebenen ist aber attraktiv. Dieser Ansatz hat den Vorteil, dass die Aufenthaltsqualität für die abfliegenden Passagiere vergleichbar wird. Mit dem Vorschlag, alle Elemente gleichzeitig zu realisieren, wird zwar der bauliche Eingriff in wünschenswerter Weise konzentriert, aber der Aufwand an Provisorien erhöht und die Gleichzeitigkeit von Betriebsstörungen akzentuiert. Der Vorschlag besteht jedoch durch einen hohen Vorfertigungsgrad, nutzt die hohe Belastbarkeit des Vorfelds und macht dadurch die sehr kurze Bauzeit von 48 Monaten möglich. Aus dem Jurybericht



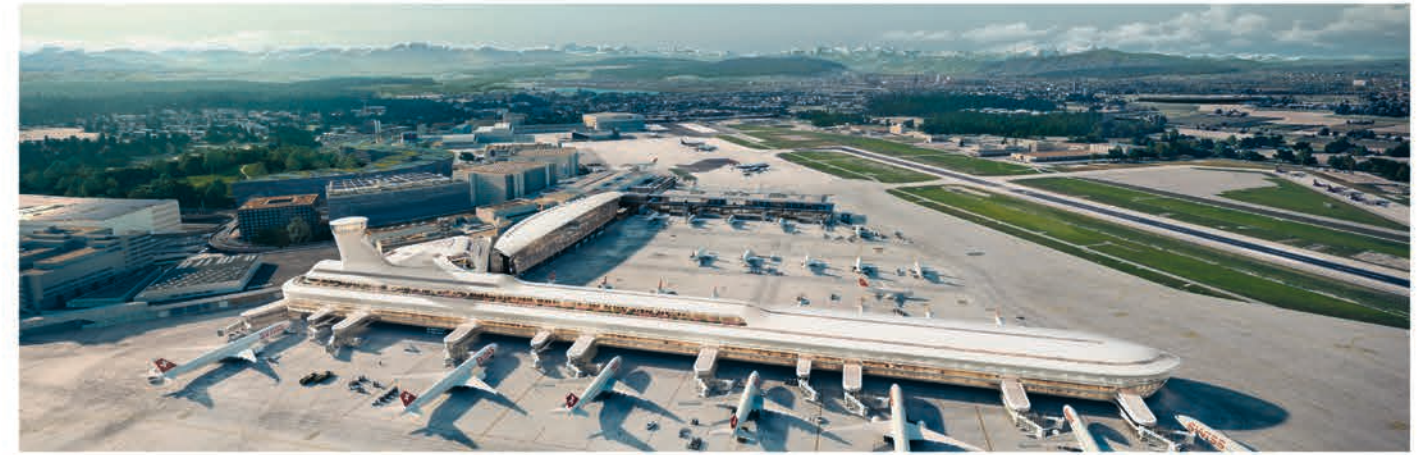
Innensvisualisierung Ebene G1



Querschnitt Dock



Ebene G1



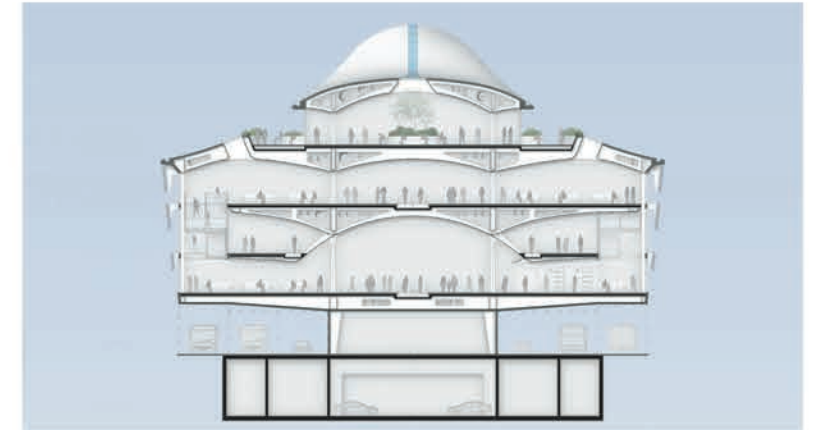
Aussensvisualisierung

1.Stufe <LICHT & RAUM>
 Architektur: Calatrava Valls, Zürich
 Bauingenieur: IG WMM Ingenieure, Münchenstein / CTE Strasbourg, Entzheim
 HLKKS: RMB Engineering, Zürich
 Elektro: Rebsamen Elektroplan, Horw
 Weitere: avo, Zürich

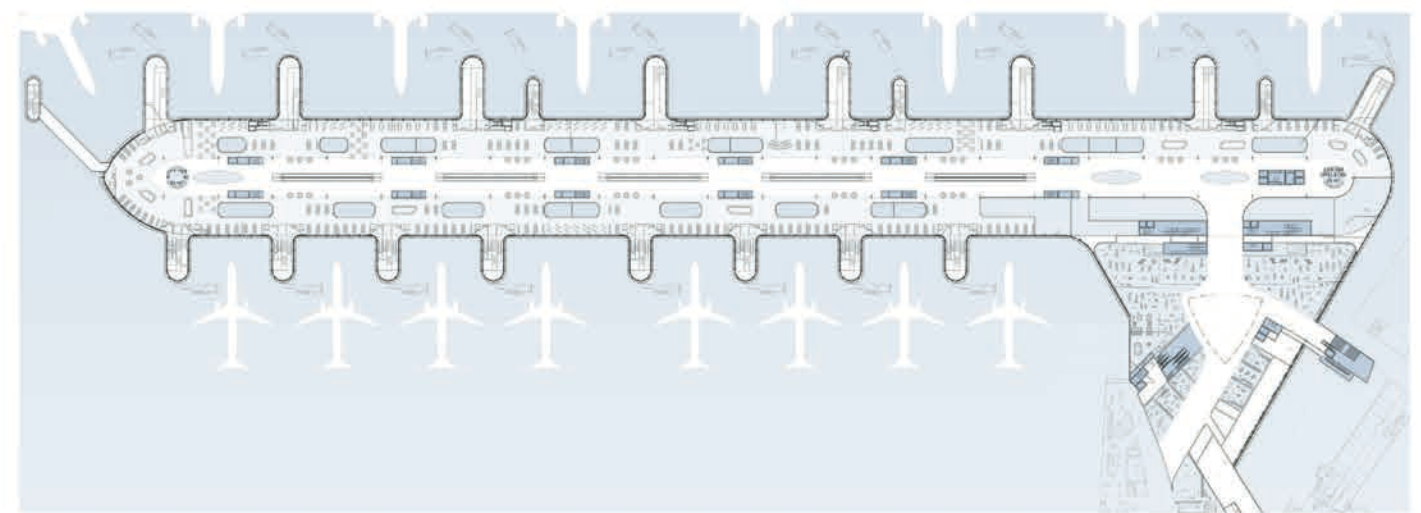
Das Projekt vereint Dock und Wurzel unter einer zusammenhängenden Dachhaut. Die Landung wird als Ankunft in der «alpinen» Landschaft inszeniert. Wind, Strömungen und Bewegungen formen das neue Bauvolumen. Die Jury äussert Zweifel an dieser übertriebenen allegorischen Haltung. Die formulierte Absicht vernachlässigt einige Aspekte funktionaler Natur und hinsichtlich der Bauphasen, die bei ihrer stärkeren Berücksichtigung zu einer anderen Systematik und Räumlichkeit geführt hätten. Der Gedanke des Projekts ist es, die Raumfolgen, die die Passagiere durchschreiten, so hell und freundlich wie möglich zu gestalten. Die verschiedenen Funktionen sind im Schnitt als übereinanderliegende Ebenen organisiert. Jede Ebene ist auf ihre eigene individuelle Räumlichkeit zentralisiert. Dies erfolgt auf Kosten einer stärkeren Interaktion der verschiedenen Orte miteinander. Der Querschnitt weist auf diese Grenzen hin, da er einerseits die künftige Ebenenzuordnung abschliessend determiniert, andererseits keinen ebenenübergreifenden Dialog zulässt. Das Projekt zeigt wenig Flexibilität für räumliche Anpassungen bei zukünftigen Umnutzungen. Aus dem Jurybericht



Innensvisualisierung Ebene G1



Querschnitt Dock



Ebene G1



Im Anflug

1. Stufe <532674>
 Architektur: ARGE ingenhoven associates, Düsseldorf / Obermeyer Koch + Partner Architekten, München
 Bauingenieur: Werner Sobek, Stuttgart
 HLKKS: Meierhans + Partner, Schwerzenbach
 Elektro: Zürcher Elektroplanungen, St. Gallen
 Weitere: SiteLog, Essen; Balzer Ingenieure, Winterthur; Ramboll Studio Dreiseitl Überlingen, Überlingen

Das Projekt schlägt einen Baukörper mit einem verbindenden, einheitlichen Dach vor. Das Dach setzt eine markante horizontale Linie in die Infrastrukturlandschaft. Die Typologie und die Funktionalität des Vorschlags kreisen um einen zentralen leeren Raum, der den gesamten Baukörper in Längsrichtung durchzieht. Die Zirkulation der Ströme folgt einem «grünen» Weg, der von internen und externen Höfen auf mehreren Ebenen geprägt ist. Diesen Höfen wird ein hohes Potenzial zugeschrieben, sie vermögen in der Ausformulierung aber noch nicht zu überzeugen. Die zurückhaltende Herangehensweise im heterogenen Kontext des Flughafens wird gewürdigt. Dieselbe Haltung findet jedoch keine Übereinstimmung in der Entwicklung des Projekts, das sowohl in der Schichtung als auch im Raumkonzept zu komplex ist, und zwar auch im Hinblick auf die Orientierung der Passagiere. Der Bauablauf mit vielen Einzelteilen und hohem Anlieferaufkommen ist eine Herausforderung. Das Projekt weist eine im Quervergleich geringe Kompaktheit aus, was zu höheren Betriebskosten führt. Aus dem Jurybericht



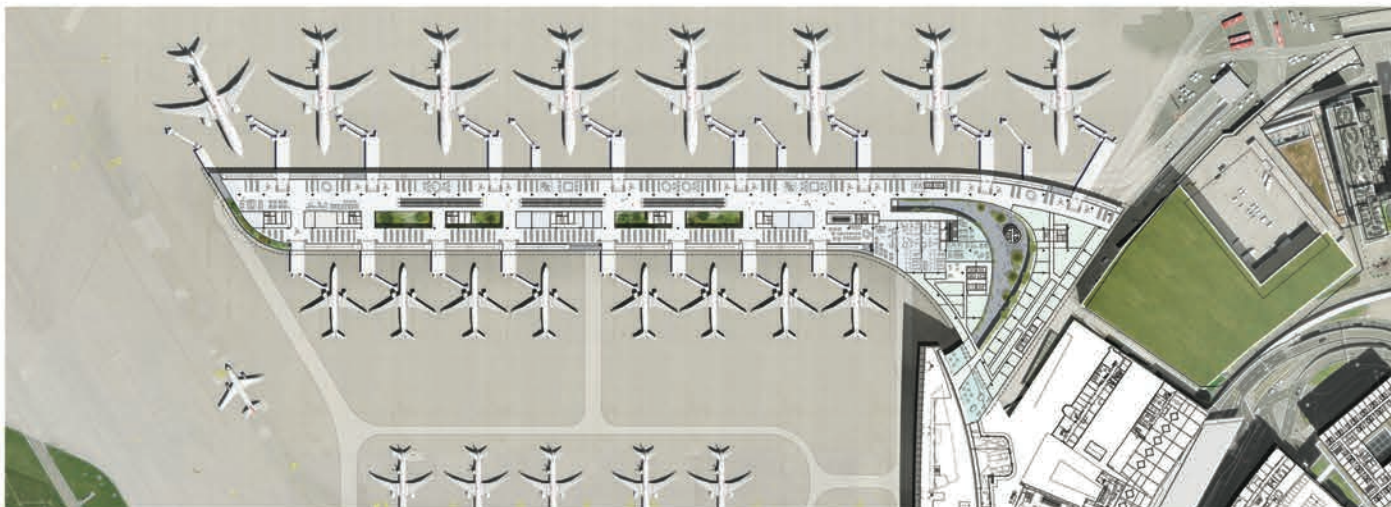
Innenvisualisierung Ebene G1



Querschnitt Dock



Fassade Dock



Ebene G1



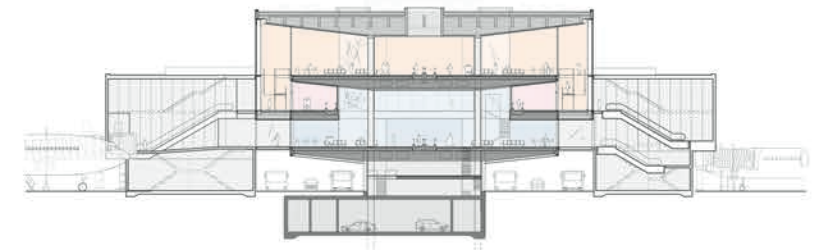
Aussenvisualisierung

1. Stufe <TRIANGULUM A>
 Architektur: ARGE GIN Itten + Brechbühl, Zürich / Grimshaw, London / Nordic - Office of Architecture, Oslo
 Bauingenieur: ARGE sbp schleich bergemann partner, Stuttgart / SEFORB, Uster
 HLKKS: eicher + pauli, Bern
 Elektro: HKG Engineering, Aarau
 Weitere: HKG Consulting, Aarau; Leslie Jones Architecture, London; BV Hüslar, Zürich, Durable Planung und Beratung, Zürich; Gartenmann Engineering, Zürich; Airside, Langenthal

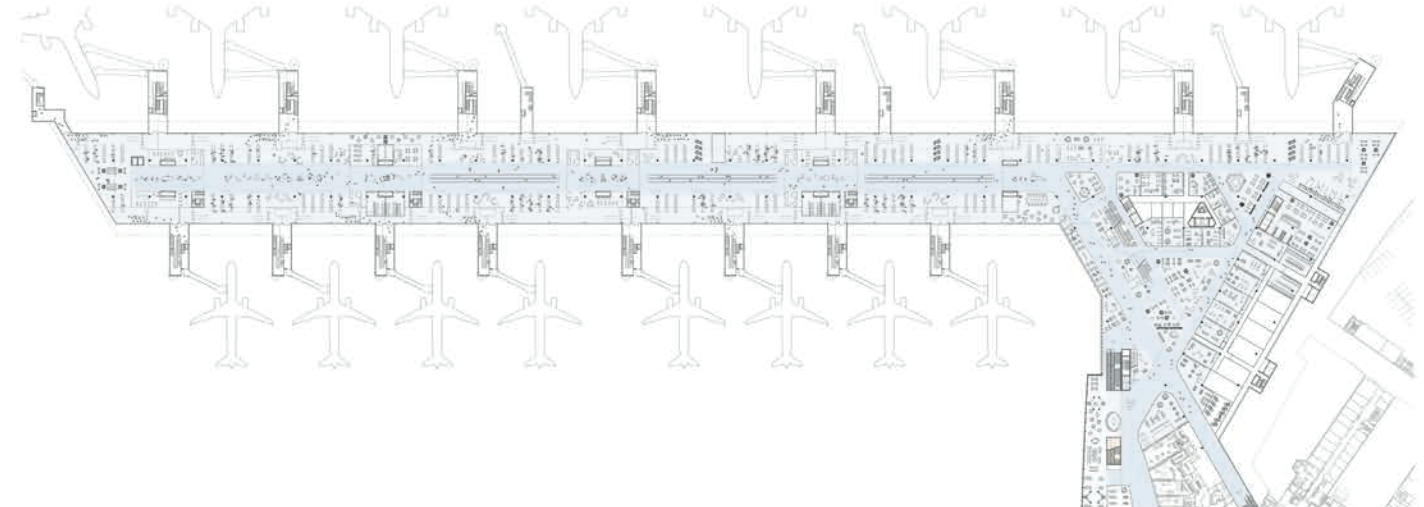
Im Umfeld der Bestandesbauten schlägt das Projekt zwei eigenständige Gebäude vor, die aber im Innern eng miteinander verbunden sind. Das Dock wird in vier Sektoren gegliedert, die sich durch zweigeschossige Hallen auszeichnen. Die Wurzel ist geprägt durch einen zentralen, dreieckigen Hof, um den auf mehreren Ebenen Kommerz- und Lounge-nutzungen angeordnet sind, während sich die dritte Seite zum Flugfeld hin öffnet. Auf den ersten Blick überzeugend sind auch die beiden Schnittlösungen des Docks mit der schlanken Version bei der Bereitstellung der Schengen-Ebene und der Vollversion bei der Ergänzung mit der Non-Schengen-Ebene. Die beiden Querschnitte berücksichtigen die betrieblichen Zusammenhänge und bieten eine hohe Flexibilität. Sie weisen bei näherer Betrachtung jedoch einige typologische Nachteile auf, beispielsweise die Einschränkung des Lichteinfalls. In der Gestaltung wird eine eigenständige Raumstimmung vermisst. Aus dem Jurybericht



Innenvisualisierung Ebene G1



Querschnitt Dock



Ebene G1



Innervisualisierung Dock

1. Stufe <ZDCWX>

Architektur: Corgan, London
 Bauingenieur: EBP Schweiz, Zürich
 HLKKS: VADEA, Wallisellen
 Elektro: D. Bar-Akiva Consulting Engineers, Bnei Brak
 Weitere: EBP Schweiz, Zürich

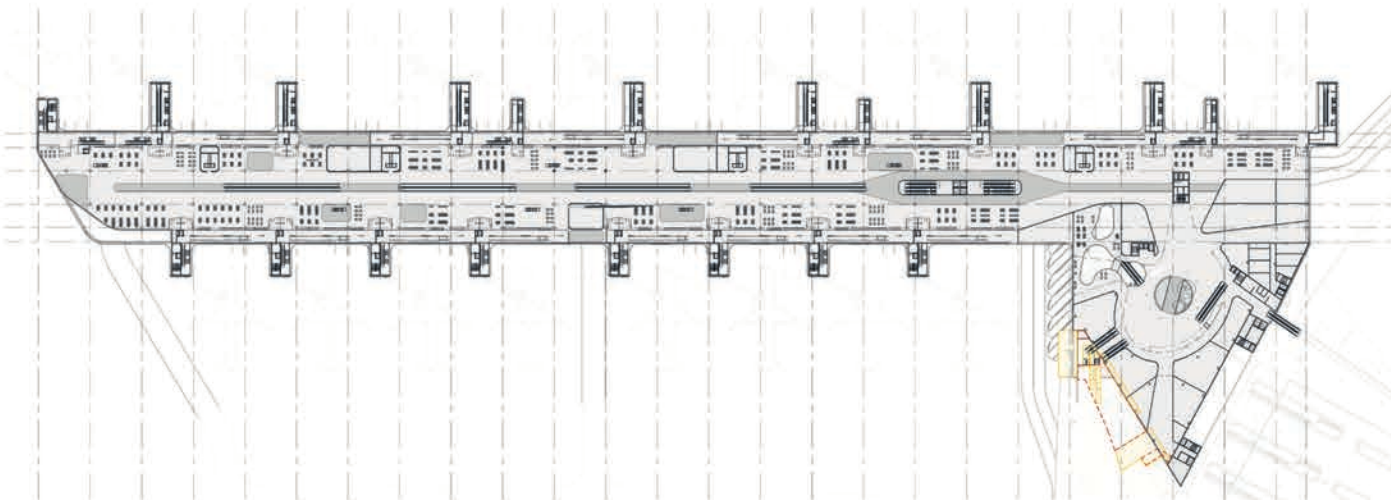
Das Projekt schlägt ein Volumen vor, das als eigenständige Ausbautappe erkennbar ist. Die rippenartige Tragstruktur des Docks läuft nahtlos in den Wurzel- und Towerbereich über. Im Dachbereich werden die Rippen in unregelmässigen Abständen ohne erkennbare Regel unterbrochen. Dies hat zur Folge, dass das Volumen stark fragmentiert in Erscheinung tritt. Der gestalterisch herausgehobene Tower durchstösst die Sicherheitszone und müsste versetzt werden. Das Layout des Docks folgt den Vorgaben der Testplanung und schafft durch die Verschiebung des Ankunftsgangs in die tagesbelichtete Gebäudemitte eine angenehme Gate-Wartzone auf der Schengen-Ebene. Die Organisation fixiert jedoch die Ebenenzuordnung für Ankunft und Abflug und zeigt wenig Flexibilität für räumliche Anpassungen bei Umnutzungen. Mit dem ambitionierten Vorschlag, alle Elemente gleichzeitig und rasch zu realisieren, wird der bauliche Eingriff zwar in wünschenswerter Weise konzentriert, aber der Aufwand an Provisorien erhöht und der notwendige Parallelbetrieb des Towers zu wenig berücksichtigt. Der Bauablauf wird mit eineinhalb Jahren unrealistisch kurz dargestellt. Aus dem Jurybericht



Innervisualisierung Wurzel



Querschnitt Dock



Ebene G1



Ausservisualisierung

1. Stufe <SIMPLEXITY>

Architektur: ARGE fsp Architekten, Spreitenbach / Schmidt Hammer Lassen Architects, Kopenhagen / Perkins & Will, London
 Bauingenieur: IG Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure, Zürich / wlv Bauingenieure, Zürich
 HLKKS: Abicht Zug, Zug
 Elektro: IBG B. Graf Engineering, Winterthur
 Weitere: Refine Projects, Stuttgart; Portland Design, London; Righetti Partner Group, Zürich; Dr. Lüchinger + Meyer, Zürich

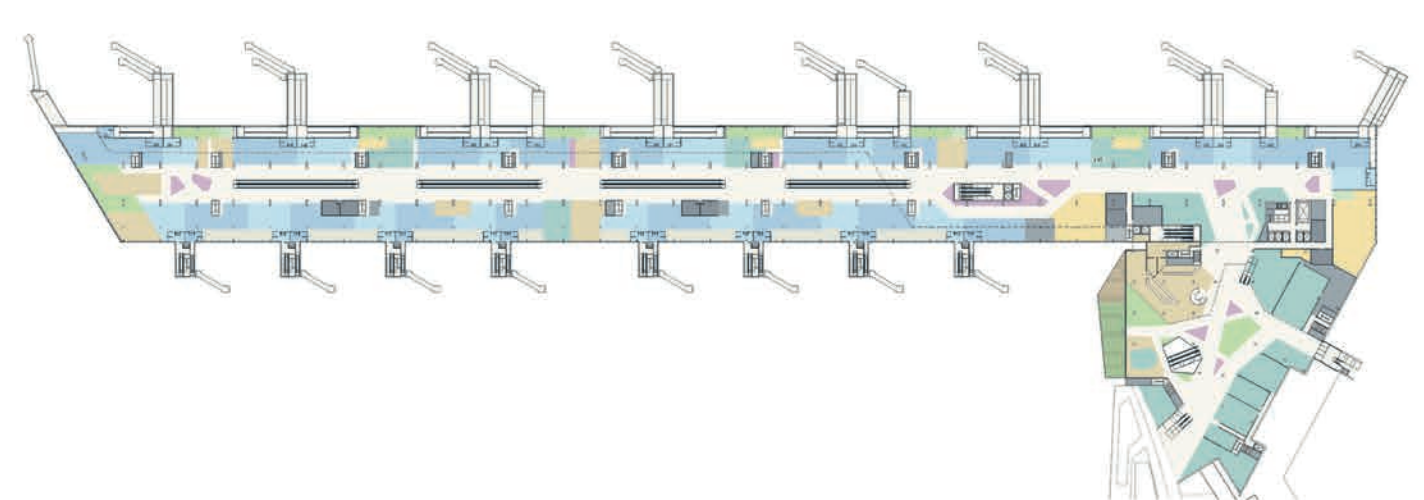
Im Umfeld der Bestandesbauten schlägt das Projekt ein eigenständiges Gebäude vor, das aber im Innern eng mit diesen verbunden ist. Der Anschluss an das Airside Center ist sorgfältig ausformuliert. Die Erscheinung entspricht jedoch nicht einem Neubau dieser Bedeutung. Das Dock fällt durch eine asymmetrische Schnittdisposition auf: Während die Tragstruktur die Kräfte in den gewünschten, mittleren Bereich ableitet, sind die raumbildenden Elemente nicht symmetrisch angeordnet. Auf der Schengen-Ebene entstehen dadurch verschiedene Raumdispositionen, und die Orientierung entlang des Piers wird vereinfacht. Diese hervorzuhebenden Raumqualitäten werden bei einem Vollausbau des Non-Schengen-Bereichs aber nicht mehr erreicht. Wie die Erschliessung in diesem Zustand umgesetzt werden soll, ist nicht nachvollziehbar. Das Projekt weist im Quervergleich hohe Investitionskosten pro Quadratmeter auf. Aufgrund der hohen Kompaktheit ist mit vergleichsweise geringen Betriebskosten zu rechnen. Aus dem Jurybericht



Innervisualisierung Ebene G1



Querschnitt Dock



Ebene G1