

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

Artikel: Interview mit Josef Felder
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122513>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

→ Erstens: Der unterirdische Bahnhof der Flughafenlinie ist von den Terminals zu weit entfernt. Die Verbindungswege sind lang und unübersichtlich. Zweitens: Die zwei-stöckige Zufahrtsrampe trennt den Viertelskreis der Parkhäuser und den Bahnhof von den Terminals, die nur eine niedrige Passerelle verbindet.

Mitte der Neunzigerjahre platzt der Flughafen aus allen Nähten. Mit Ausnahme des Pistensystems ist überall ein Mehr von allem notwendig. Ein Problem ist unsichtbar: Den unterirdischen Verbindungen zwischen dem Bahnhof und den Terminals sind (fast) überall Infrastrukturen im Weg. Der Masterplan 92 legt fest, dass es für die Hochbauten drei Hauptaufgaben gibt: Erstens das Dock Midfield weit draussen auf dem Vorfeld nördlich der Westpiste, zweitens der Flughafenkopf mit dem Airside Centre und dem Bahnhofterminal. Drittens: Wie verbindet man die beiden?

Für den Studienauftrag wurden nach einer Präqualifikation mit 79 Bewerbungen sechs Planerteams für Dock Midfield und acht für den Flughafenkopf eingeladen (Seite 7, Am Wettbewerb Beteiligte). Die gleiche Jury beurteilte beide Aufgaben parallel im Sommer 1996. Das Dock Midfield gewann in der zweiten Runde das Team Spühler – Angélil/Graham. Es ist unterdessen gebaut, als Dock E.

Den Flughafenkopf entscheiden IttenBrechtbühl, Grimhaw, Ernst Basler + Partner, Arup in der ersten Runde für sich. Sie hatten das überzeugendste Projekt vorgeschlagen. Weder den Abbruch von Parkhäusern, noch den Durchbruch durch die Mitte als Verbindungsweg, sondern das Umgehen. Das Bahnhofterminal legen sie zwischen das Parkhaus 2 und das kommende Parkhaus 3, dort, wo das Catering der Swissair war, das ohnehin verlegt werden sollte. Eine neue Passerelle führt die Passagiere direkt ins Terminal B und parallel dazu zum neuen Airside Centre, zwischen den beiden Fingerdocks A und B. Die symmetrische Flügelform des Dachs allerdings gefiel der Jury wenig: «Eine allzu vordergründige Metapher», lautete ihre Kritik im Bericht.

Das Wettbewerbsprogramm von 1996 rechnete mit 240 000 Flugbewegungen, 20 Millionen Passagieren und 650 000 Tonnen Fracht für das Jahr 2002. Man plante einen Hub, einen Umsteieflughafen, der von der Swissair als Home Carrier beherrscht würde. Das Ziel war in einem Satz zusammengefasst: «Zürich, der qualitativ und ökologisch führende Flughafen im Herzen Europas.»

Airside Centre und Bahnhofterminal

Die fünfte Bauetappe ist die teuerste und komplexeste aller bisherigen. Sie kostet 2031 Millionen Franken und dauerte von 1996 bis 2004. Dieses Sonderheft konzentriert sich auf den Flughafenkopf. Gemeint sind die Bauten und Einrichtungen, die in einem grossen Bogen aufgereiht sind. Er beginnt beim Terminal B, führt über das neue Airside Centre zum Terminal A und weiter zum Operations Centre. Landseitig stehen in einer zweiten Reihe die Parkhäuser, dazwischen liegt die Vorfahrt. Die Sieger des Wettbewerbs für den Flughafenkopf haben die einfache Gesellschaft Planergemeinschaft Flughafenkopf (PGF) gegründet und zwei Projekte entworfen und gebaut: Das Bahnhofterminal und das Airside Centre. Beide Projekte wurden gleichzeitig von der Planergemeinschaft geplant und ausgeführt. Sie sind zwar eigenständige Bauabschnitte, sind aber aufeinander abgestimmt und Teil der komplexen Verkehrsmaschine Interkontinentalflughafen. Das Schaubild auf der Seite 6 fasst die wichtigsten Hochbauten dieser fünften Flughafen-Bauetappe zusammen. •

Interview Josef Felder: (2051 ist der Zeithorizont)

Der Chief Executive Officer der Unique (Flughafen Zürich AG) beurteilt die Entwicklung, erklärt, warum der falsche Flughafen der richtige ist und warum Zürich von Anfang an ein Hub war, einer ist und auch einer bleiben muss. Denn geplant war die fünfte Bauetappe als Hub der Swissair, die es nicht mehr gibt.

? Haben Sie den falschen Flughafen gebaut?

Josef Felder: Glücklicherweise wiederholt sich die Geschichte und wir sind wieder dort, wo wir angefangen haben. 1994 rechnete der Zürcher Regierungsrat bei Vollendung der fünften Bauetappe mit 240 000 Flugbewegungen und mit sieben Jahren ohne Gewinn. 1998 waren es bereits 270 000 und die Hunterstrategie der Swissair führte zu 320 000 im Jahre 2000. Dieses Jahr werden wir rund 270 000 Flugbewegungen haben und Gewinn machen. Wir sind also im Zielbereich. Wir haben gelernt, dass es bei der Verkehrsinfrastruktur immer um den Zeithorizont geht. Wir haben eine 56-jährige Geschichte hinter uns und haben noch 47 Jahre vor uns, solange dauert unsere Konzession. Das ist unser Zeithorizont und wenn man ihn betrachtet, so hat man immer den falschen Flughafen gebaut, wenn er fertig ist.

? Ist Zürich ein Hub?

Josef Felder: Definieren wir den Begriff Hub: Es ist wie ein Knoten der Bahn 2000, aber im Luftverkehr. Im Hub geschieht die Bündelung der Kurz-, Mittel- und Langstreckenflüge. 1953, beim ersten Flug von Zürich nach New York, waren bereits fünfzig Prozent Umsteiepassagiere in der Maschine. Der Hub Zürich ist also bereits fünfzigjährig. Im Markt Schweiz wären Interkontinentalverbindungen fast nicht möglich ohne die Verknüpfung mit Kurz- und Mittelstrecken. Der Flughafen Zürich war ein Hub und er ist ein Hub und wenn die Schweiz in den nächsten 47 Jahren ihren Wohlstand und ihre sozialen Errungenschaften erhalten will, so muss Zürich ein Hub bleiben.

? Gibt es ein Leben ohne Swiss?

Josef Felder: Es gibt immer ein Leben ohne ein bestimmtes Unternehmen. Die Frage ist, wie sieht das aus? Wir mussten in den letzten Jahren schmerzhaft lernen, mit Risiken zu leben und in Alternativen zu denken. Es ist eine der wichtigsten Aufgaben des Managements, Szenarien zu entwickeln. Man darf sich nicht einrichten mit nur einem Businessplan oder nur einer Stossrichtung. Am Schluss bestimmt der Markt und den können wir nicht steuern. Die Frage nach der Swiss ist eine Frage nach dem Schweizer Markt und wir glauben an den Schweizer Markt also glauben wir auch an die Swiss und darum glauben wir auch an den Hub.

? Das Airside Centre war als Drehscheibe gedacht. Doch das Fingerdock B wurde geschlossen, was dem Gedanken der Drehscheibe widerspricht. Warum nicht das Dock E schliessen statt Fingerdock B?

Josef Felder: Im Jahr 1995 mussten über fünfzig Prozent der Fluggäste mit Bussen zu den Flugzeugen gebracht werden, doch heute verlangen die Passagiere, dass sie trockenen Fusses in die Maschine gelangen. Das Dock E verfügt über 27 Standplätze, das Dock B über neun. Wenn wir Qualität anbieten wollen, dann müssen wir das grosse neue, nicht das kleine alte Dock betreiben. Von morgens um sechs Uhr bis zum Mittag haben wir eine hundertprozentige Auslastung, am Nachmittag allerdings haben wir Überkapazitäten. Es war eines der Ziele der fünften Bauetappe, dass die Passagiere möglichst trockenen Fusses in ein grosses Flugzeug steigen können. Interview: Benedikt Loderer

Chronik der wichtigsten Ereignisse

-
- > 1939. Der Bund kündigt an, dass die Zivilluftfahrt bis Ende August 1943 den Flugplatz Dübendorf zu verlassen habe.
- > 1943. Der Regierungsrat des Kantons Zürich findet einen Standort, den Artillerieschiessplatz bei Kloten.
- > 1945. Ein Bundesbeschluss bestimmt Zürich zum Interkontinentalflughafen.
- > 1948. Das erste Flugzeug landet am 14. Juni auf der Westpiste.
- > 1953. Feierliche Eröffnung des Flughafens Zürich-Kloten am 30. August.
- > 1956. Der erste Jet, eine Tupolew TU-104, landet am 26. Mai.
- > 1957. Ablehnung der zweiten Etappe.
- > 1958. Annahme eines reduzierten Projekts für die zweite Etappe.
- > 1970. Der erste Jumbo-Jet, eine Boeing 747 landet am 9. Februar in Kloten. Die dritte Ausbauetappe wird angenommen.
- > 1972. Nachtflugsperre tritt in Kraft.
- > 1976. Die V-Piste wird eröffnet.
- > 1979. Die Crossair nimmt ihren Betrieb auf.
- > 1980. Der Bahnhof Zürich-Flughafen der SBB wird am 1. Juni eröffnet.
- > 1988. Die Beteiligung der Swissair rettet die Crossair vor dem Kollaps.
- > 1992. Der Regierungsrat genehmigt den Masterplan 92.
- > 1995. Der kantonale Kredit von 873 Millionen für die fünfte Bauetappe wird angenommen.
- > 1999. In November stimmt das Zürchervolk der Privatisierung des Flughafens zu.
- > 2000. Am 31. Januar beginnen die Arbeiten für die fünfte Bauetappe.
- > 2001. Am 1. Juni tritt die Betriebskonzession in Kraft. Die Unique löst den Kanton als Betreiberin ab. Das Grounding der Swissair am 2. Oktober ist der Anfang des Untergangs der Fluggesellschaft.
- > 2002. Im Oktober wird der Strassentunnel zum Dock E eröffnet.
- > 2003. Deutschland setzt im April eine verschärfte Verordnung für die Überfliegung des deutschen Staatsgebiets in Kraft.
- > 2004. Vom 10. bis 12. September wird das Airside Centre eröffnet.