

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 60 (1973)
Heft: 4: Flughäfen in der Schweiz

Artikel: Flughafen Zürich-Kloten : Architekten Gebrüder Pfister
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-87529>

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.](#)

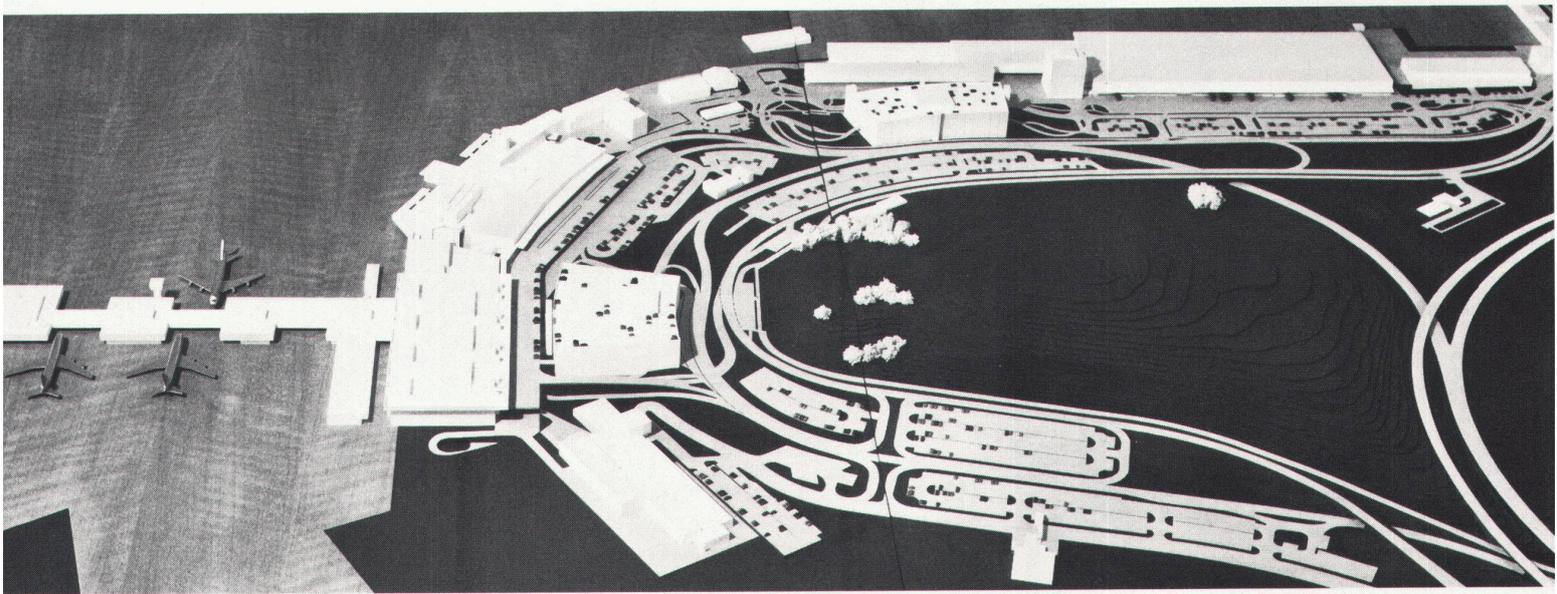
Download PDF: 30.03.2025

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

Flughafen Zürich-Kloten

1970 haben die Zürcher Stimmbürger der Kreditvorlage für die Ausführung der dritten Ausbaustappe des Flughafens Zürich-Kloten zugestimmt. Das Erweiterungsprojekt des Flughofs 2 ist Bestandteil eines Richtplanes, der die vorgesehenen Entwicklungstendenzen bis 1990 berücksichtigt. Dieser Richtplan schöpft die noch zur Verfügung stehende Nutzfläche aus. Im Endausbau dürfte der Flughafen Zürich-Kloten das sechsfache Verkehrsvolumen von heute verkraften können. Auf den folgenden Seiten veröffentlichen wir eine Teildokumentation des vom Architekturbüro Gebr. Pfister, Zürich, ausgearbeiteten Projektes des Flughofs 2.





1

Flughof 2

Dritte Ausbautetappe Flughafen Zürich-Kloten

Bauherrschaft:

Flughafen-Immobilien-Gesellschaft, Zürich

Architekten:

Gebrüder Pfister, Zürich

Ingenieur:

M. Walt, Zürich

Projektkoordination:

Basler & Hofmann, Zürich

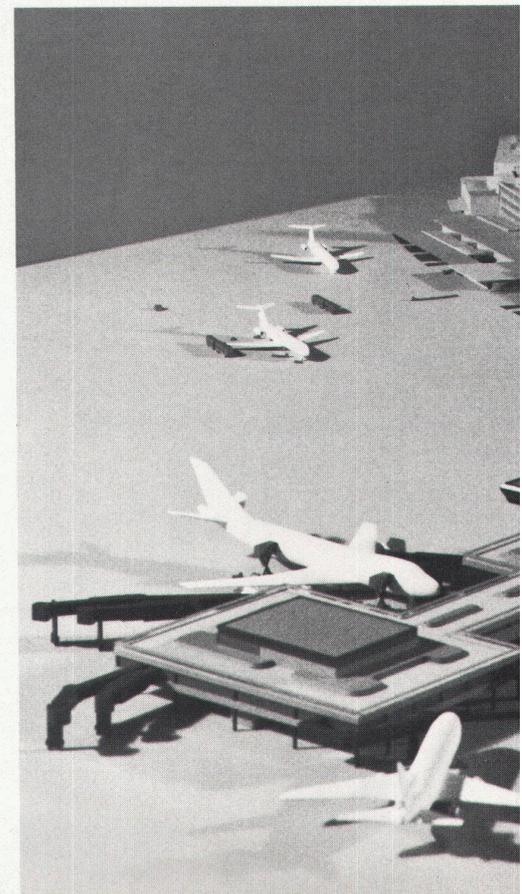
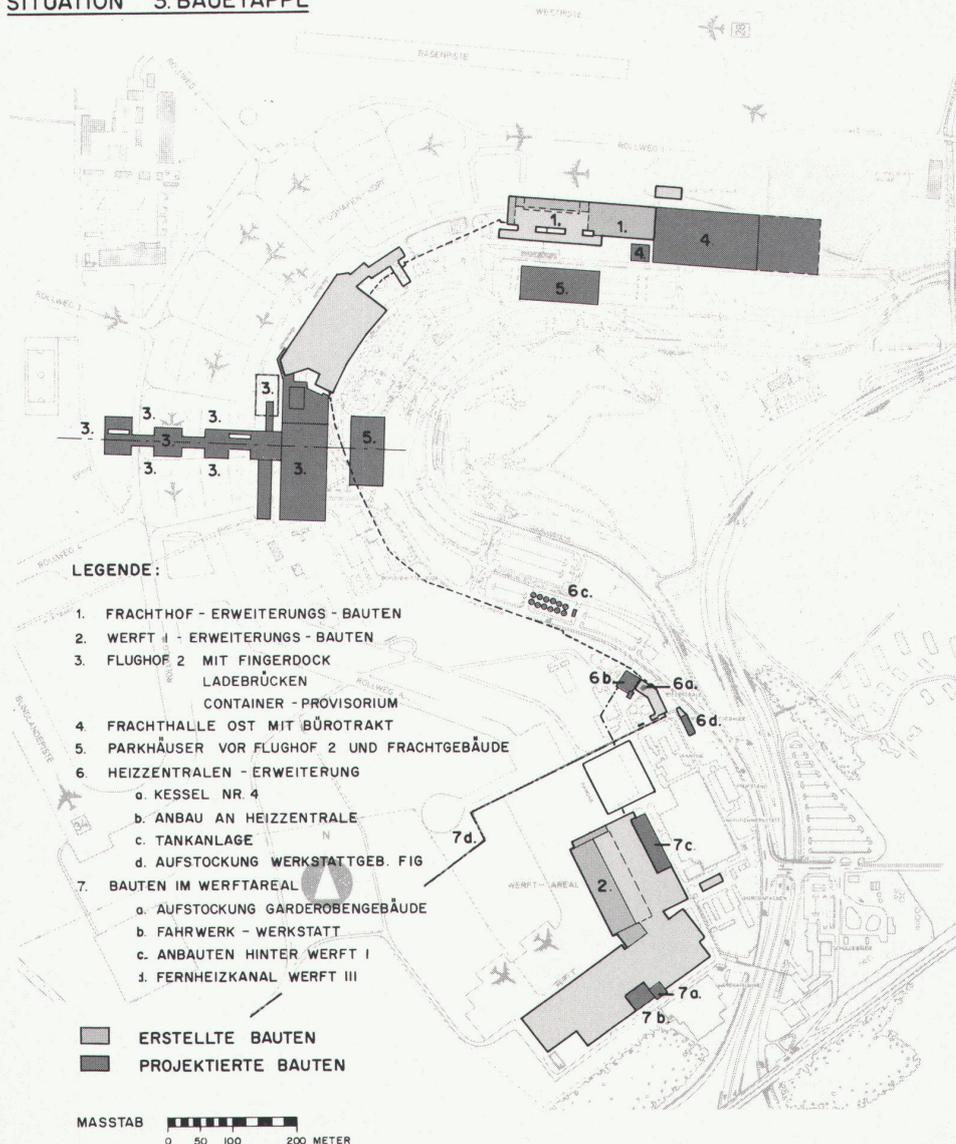
Fotos:

Swissair, Zürich; Comet, Zürich;

Ganz & Co., Zürich; Fritz Maurer, Zürich;

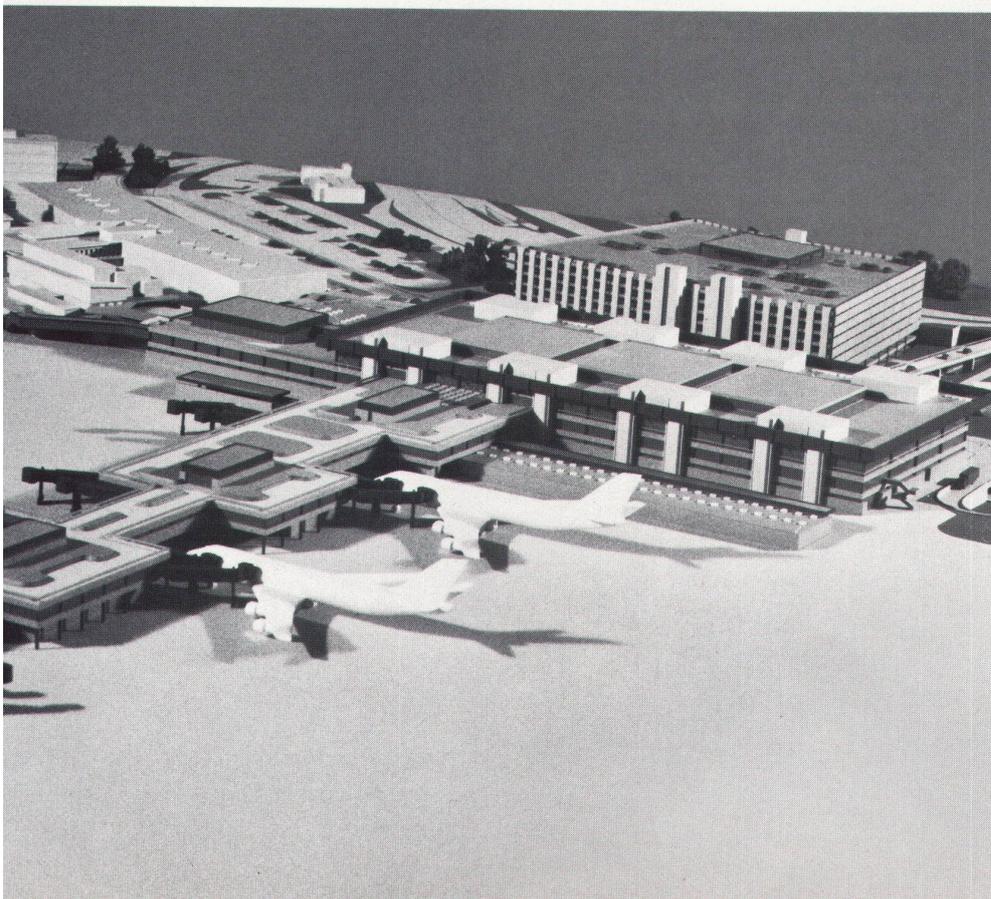
Michael Wolgensinger, Zürich

SITUATION 3. BAUETAPPE





2



3 **Modellaufnahme der Gesamtanlage mit projektiertem Flughafen 2 (1); Flugaufnahme der Gesamtanlage mit Baustelle des SBB-Anschlusses an den Flughafen 2 (2); perspektivische Modellaufnahme des projektierten Flughofs 2 (3)**

Vue du modèle des installations complètes avec le projet d'aérogare 2 (1); vue aérienne des installations complètes avec le chantier du raccordement des CFF à l'aérogare 2 (2); vue en perspective du modèle de l'aérogare 2 en projet (3)

Model view of the whole complex with planned air terminal 2 (1); air view of the whole complex with construction of the Swiss Federal Railways connection to the air terminal 2 (2); perspective model view of the planned air terminal 2 (3)

Zur Konzeption des Flughofs 2

Im Zusammenhang mit dem Studium des Pistenausbaus wurde in den Jahren 1967 bis 1969 von den Architekten im Auftrag des Kantons Zürich ein Gesamtausbauplan erstellt, welcher als wichtigste Grundlage für die laufende Ausbaustufe diente.

Der Flughafen 2 ist als weitgehend autonome Abfertigungseinheit mit einer Kapazität von 3200 Passagieren pro Spitzenstunde oder etwa 6 Mio. Passagieren pro Jahr konzipiert.

Für Grossflugzeuge werden 9 Standplätze an einem Fingerdock geschaffen. Über spezielle Busgates werden weiter abgelegene Standplätze mit Vorfeldbussen bedient.

Betriebskonzept

Gebäudeorganisation

Wie im bestehenden Flughafen 1 erfolgt der Abflug über die obere, die Ankunft über die untere Ebene. Als Weiterentwicklung wird

zwischen den beiden erwähnten Hauptebenen eine Zwischen- oder Transitebene eingeführt.

Erschliessung

Strasse: Vorfahrten für Abflug und Ankunft liegen als Fortsetzung des Strassensystems von Flughafen 1 getrennt übereinander.

SBB: In den Untergeschossen des landseitig von Flughafen 2 platzierten Parkhauses befindet sich die Station der neuen SBB-Flughafenlinie. Leistungsfähige Vertikalverbindungen bestehen zwischen der Passerelle zu Flughafen 2 auf Höhe Transitebene und den Stationen.

Passagierflüsse

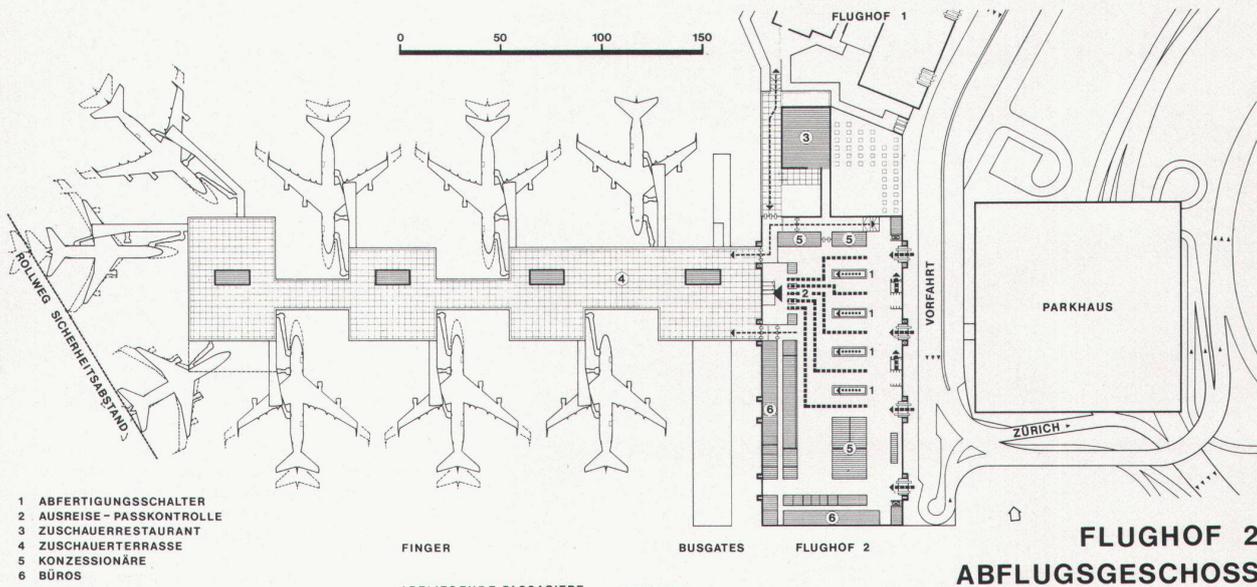
Abflug: Bus- und Taxibenutzer sowie privat chauffierte Passagiere erreichen die Abflughalle direkt von der oberen Vorfahrt.

Fahrgäste der SBB-Bahn sowie Selbstfahrer gelangen vom Parkhaus über die Passerelle

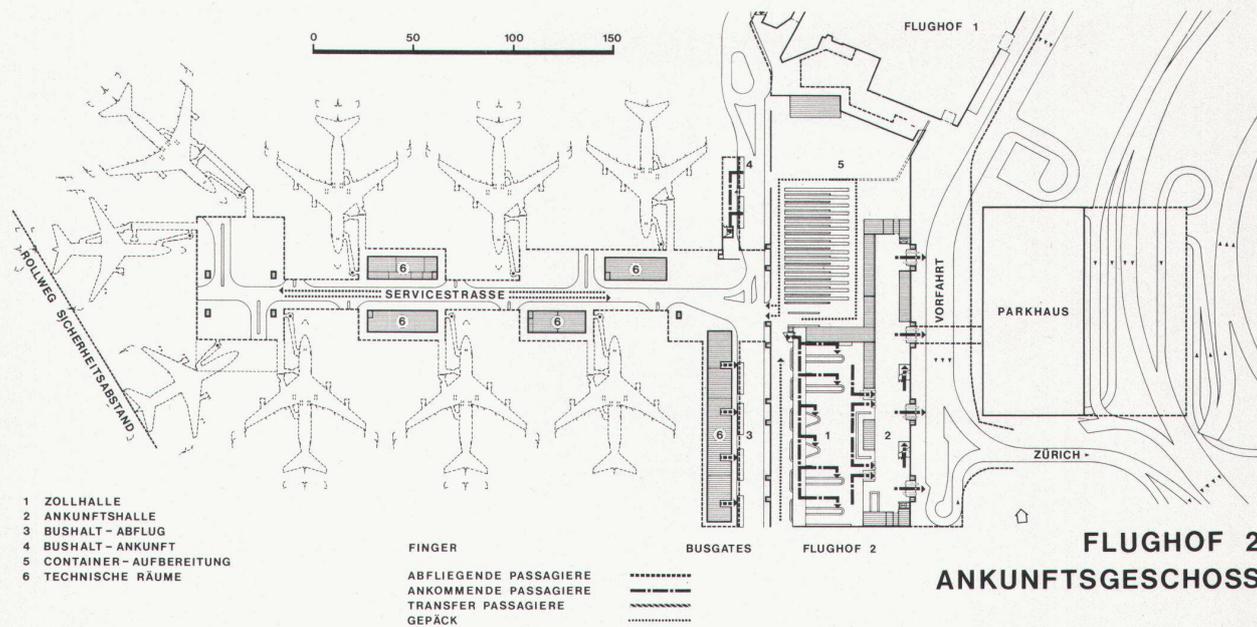
ins Transitegeschoss und von dort über Rolltreppen oder Lifts zur Schalterhalle. Die Abfertigungsschalter sind in vier zentral gelegene Gruppen gegliedert. Reisebüro, Informationsschalter und Konzessionäre wurden in den Randzonen der Halle platziert. Die Passkontrolle erfolgt zusammengefasst vor dem Abgang in Transitegeschoss an der Westseite der Halle. Von dort begibt sich der Fluggast in einen der Abrufräume im Fingerdock, an die die Flugzeuge mittels flexibler Brücken angeschlossen werden, oder ins Erdgeschoss in eines der Busgates. Der Transport zu den Maschinen auf weiter abgelegenen Positionen erfolgt mittels Vorfeldbus.

Ankunft: Alle ankommenden Passagiere werden an den Fingeranfang geleitet. Dort wird die Wahl zwischen Umsteigen oder Einreise über die Passkontrolle getroffen. Der Einreisende gelangt über eine Galerie in die Zollhalle im ebenerdig gelegenen Ankunftsgeschoss.

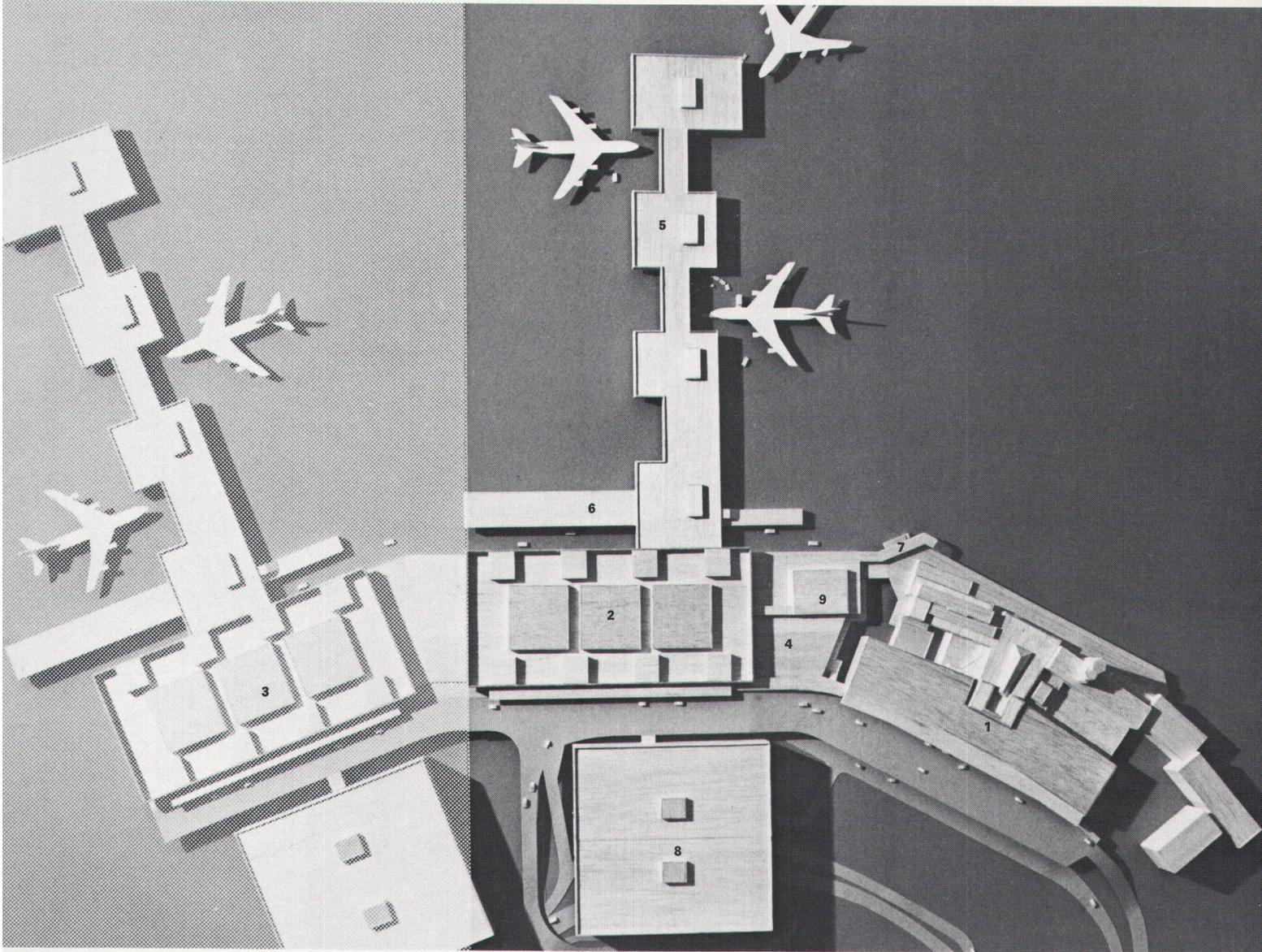
Fortsetzung Seite 426



**FLUGHOF 2
ABFLUGSGESCHOSS**



**FLUGHOF 2
ANKUNFTSGESCHOSS**



Modellaufnahme zur Darstellung der geplanten Erweiterung mit Flughafen 3 (Raster)
 1 Flughafen 1, 2 Flughafen 2, 3 Flughafen 3, 4 Verbindungsbau, 5 Finger, 6 Busgates, 7 Airside corridor, 8 Parkhaus, 9 Zuschauerrestaurant

Vue du modèle représentant le projet d'agrandissement avec l'aérogare 3 (autotypie)
 1 Aérogare 1, 2 Aérogare 2, 3 Aérogare 3, 4 Bâtiment de liaison, 5 Finger, 6 Entrées réservées aux bus, 7 Corridor extérieur, 8 Parc autos, 9 Restaurant des spectateurs

Model view to represent the planned extension with air terminal 3 (grid)
 1 Air terminal 1, 2 Air terminal 2, 3 Air terminal 3, 4 Connecting structure, 5 Fingers, 6 Bus gates, 7 Airside corridor, 8 Garage, 9 Spectators' restaurant

FINGER

FLUGHOF 2

PARKHAUS



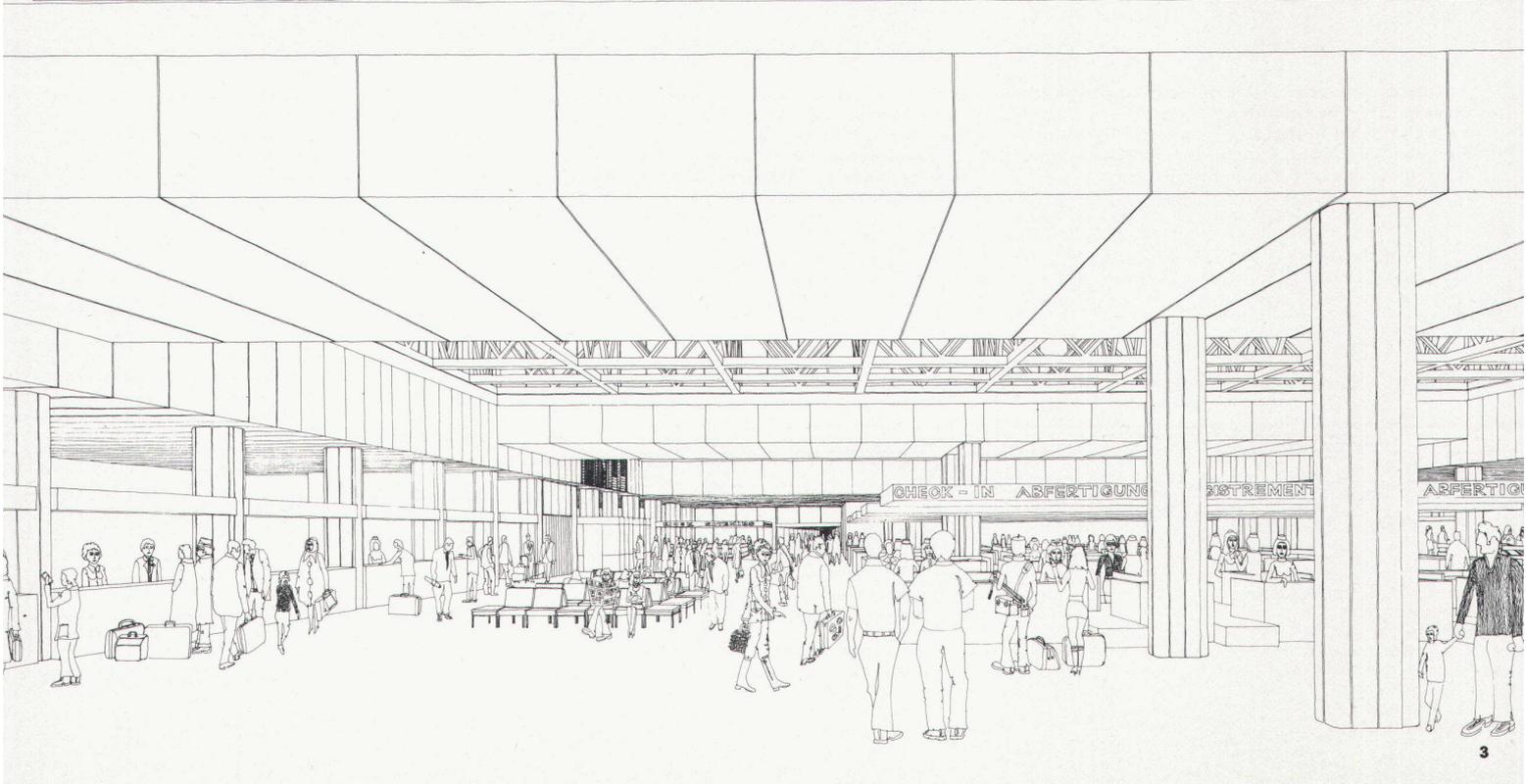
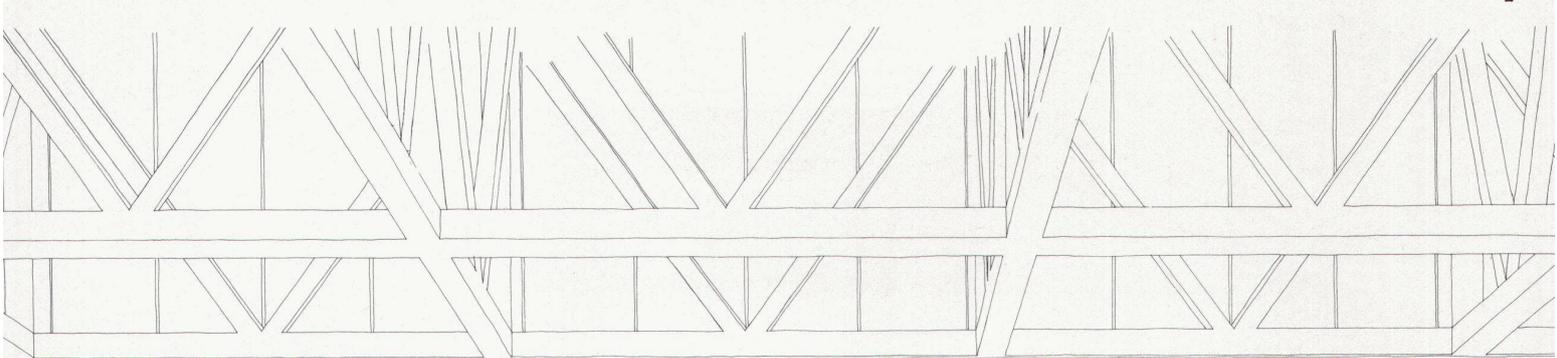
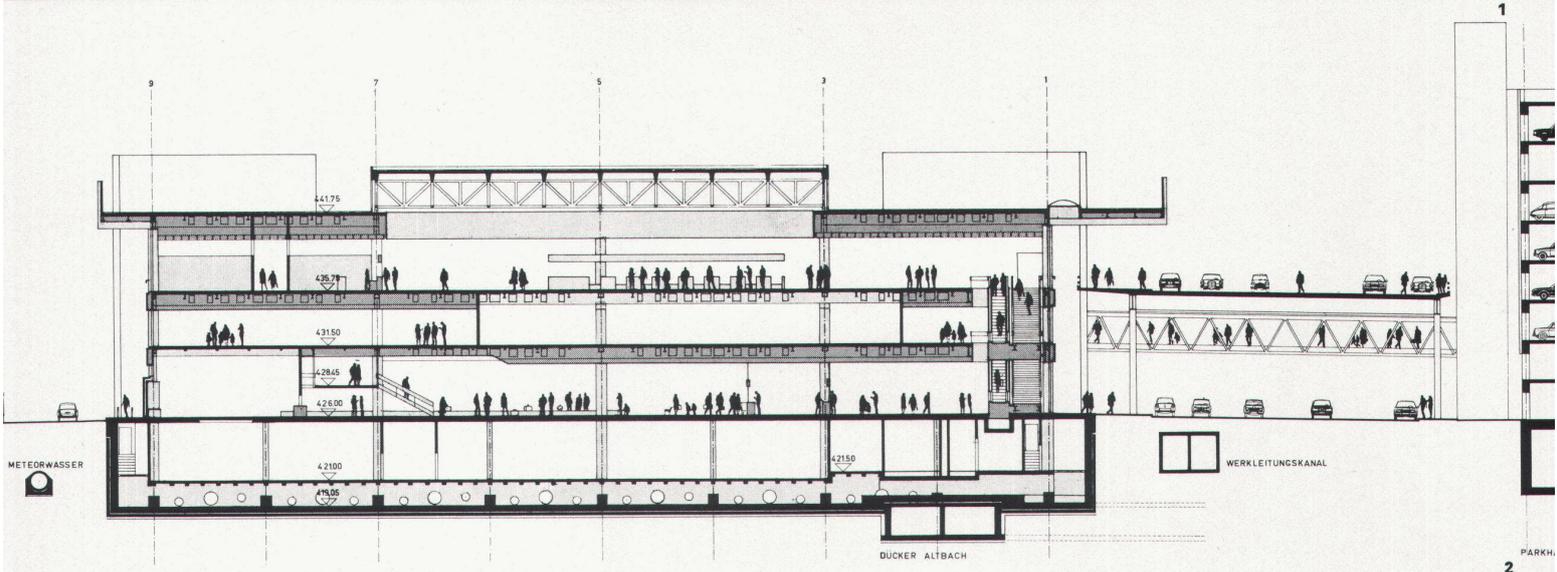
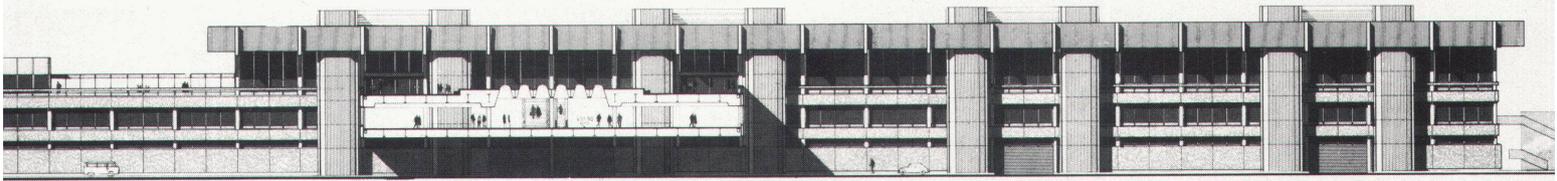
- 1 ABFERTIGUNGSSCHALTER
- 2 PASSKONTROLLE
- 3 WARTERAUM
- 4 GEPÄCKSORTIERUNG
- 5 BRÜCKE ZUM PARKHAUS
- 6 SERVICESTRASSE
- 7 GEPÄCKRÜCKGABE
- 8 UNTERGESCHOSS

- ABFLIEGENDE PASSAGIERE
- ANKOMMENDE PASSAGIERE
- TRANSFER PASSAGIERE
- ZUSCHAUER
- GEPÄCK



0 50

FLUGHOF 2
 SYSTEMSCHNITT



- ◀ 1 Ansicht des projektierten Flughofs 2 mit Schnitt durch Dock
- 2 Querschnitt durch den projektierten Flughafen 2
- 3 Perspektive der grossen Halle im Flughafen 2

- 1 Vue de l'aérogare 2 en projet avec section des quais
- 2 Coupe en travers de l'aérogare 2 en projet
- 3 Perspective de la grande salle de l'aérogare 2

- 1 Elevation view of the planned air terminal 2 with section of dock
- 2 Cross section of the planned air terminal 2
- 3 Perspective of the large hall in the air terminal 2



Flughof 1

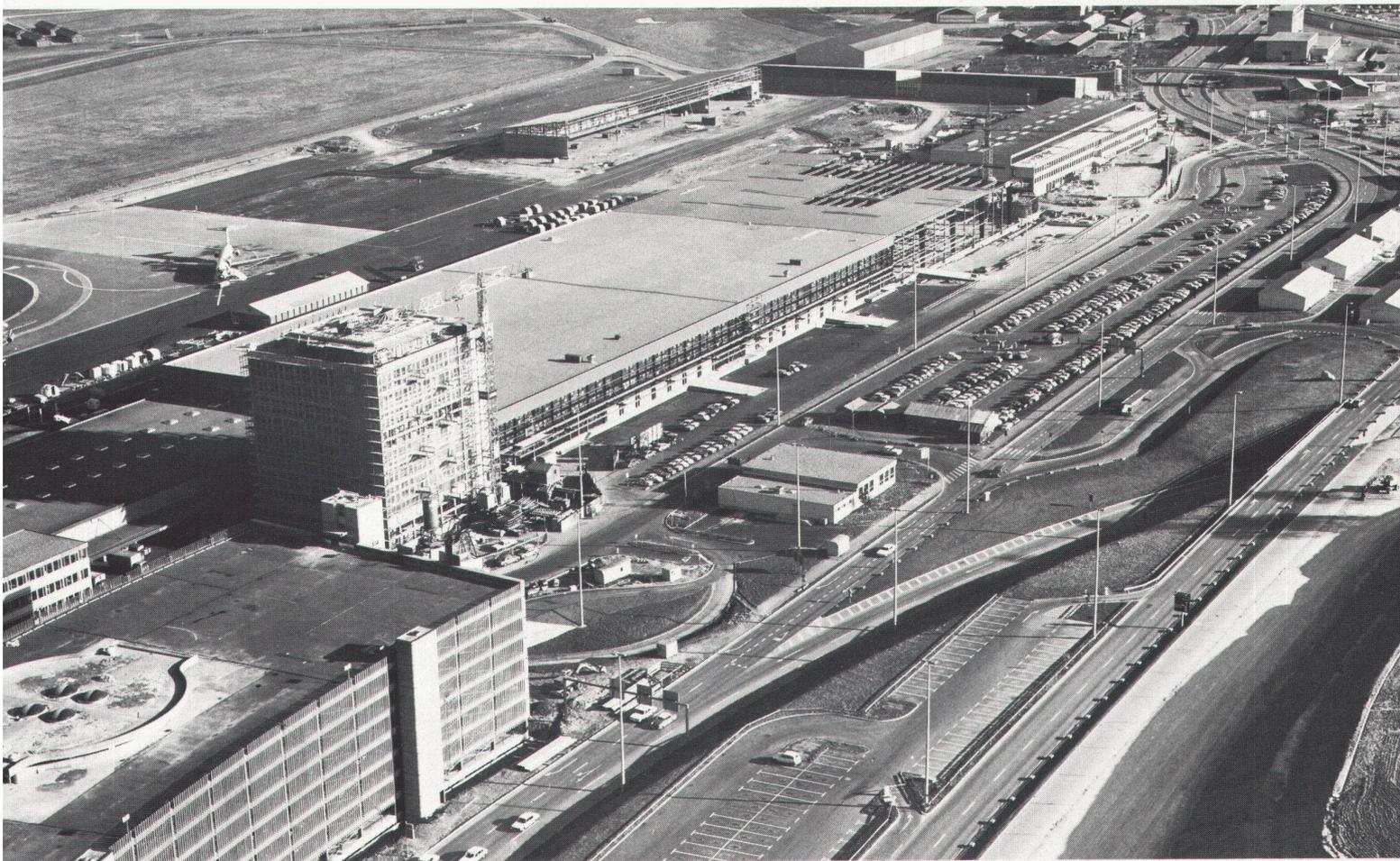
Architekt:
Heinrich Oeschger BSA/SIA, Zürich



Innenaufnahmen der Abflugs- und Ankunfts-hallen im bestehenden Flughafen 1

Vues de l'intérieur des halles de départ et d'arrivée de l'aérogare 1 actuelle

Interior views of the departure and arrival halls in the already existing air terminal 1



Flugaufnahme des Bürohochhauses und der Frachthofhalle Ost (Architekt: Ernst Messerer BSA/SIA, Zürich)

Vue aérienne du building abritant les bureaux et de la halle de fret est (architecte: Ernest Messerer BSA/SIA, Zurich)

Air view of the high-rise office block and of the east freight terminal (Architect: Ernst Messerer BSA/SIA, Zurich)

schoß und kann dort sein Gepäck in Empfang nehmen. Für die Zollkontrolle wurde das nun international eingeführte «Rot-Grün»-System beibehalten.

Die Ankunftshalle enthält alle wichtigen Dienste für den Neuangekommenen und ist Treffpunkt für Passagiere und Abholer. Die Taxi- und Busvorfahrt führt entlang der Fassade. SBB-Bahn-Passagiere sowie Selbstfahrer gelangen über die Passerelle zum Parkhaus zu ihrer Station respektive ihren Wagen.

Umsteiger: Die Flughöfe sind durch einen im Zollbereich liegenden Korridor miteinander verbunden. Im Transitbereich stehen aber auch Lounges, Restaurants, ein Einkaufsbereich und verschiedene Dienste zur Verfügung der Wartenden.

Bauliche Kriterien

Grundlagen

Flexibilität: Um ihren Zweck über eine längere Zeitspanne hinaus zu erfüllen, muss sich die Nutzungsart einer Flughafenstruktur innerhalb weiter Grenzen variieren lassen.

Baufortschritt: Der Eröffnungstermin im

Sommer 1975 kann nur unter Benützung von Baumethoden eingehalten werden, die einen schnellen Baufortschritt gestatten.

Konstruktion

Hauptbau: Aus Gründen der Flexibilität, des Baufortschrittes und des Betriebs wurde ein Raster von $7,75 \times 17,25$ m gewählt, der im Untergeschoss auf die Hälfte der Spannweite reduziert wird. Das Untergeschoss wird in Massivbauweise mit Stahlstützen ausgeführt, während die Obergeschosse in reiner Stahlkonstruktion mit Stahlblech-Verbunddecken erstellt werden. Die drei grossen Laternen über der Abflughalle sind mit Tragwerken aus sichtbaren, sich kreuzenden Fachwerkträgern aus Stahl überdacht.

Fingerdock: Die Abstände der Flugzeugachsen sowie verkehrstechnische, betriebliche und wirtschaftliche Überlegungen führten zur Wahl eines Rasters von $7,32 \times 15,50$ m. Foundation und Untergeschoss werden in Beton erstellt. Die Konstruktion der Obergeschosse entspricht derjenigen des Hauptgebäudes.

Installationen: Die Forderung nach Flexibi-

lität lässt keine massiven Festpunkte im Gebäudeinnern zu. Die grosszügig dimensionierten Vertikalverbindungen wurden an den Gebäuderand verlegt und schaffen in regelmässiger Kadenz direkte Anschlüsse an die entsprechenden Zentralbereiche im Untergeschoss und auf dem Dach. Die installationsintensiven Kernzonen für die Restaurants liegen am nördlichen Gebäuderand, um den Anschluss eines eventuellen Flughofs 3 nicht zu präjudizieren.

Architektur: Eine zusammenhängende Basiszone mit Anschluss an den bestehenden Flughafen soll sich später im Flughafen 3 fortsetzen. Das Fingerdock entwickelt sich aus dieser Basiszone heraus. Die Abfertigungshalle wird als kubische Dominante die Baumasse beherrschen und die nötige Distanz vom Altbau wahren. Die sichtbaren Vertikalschäfte gliedern den Komplex rhythmisch und funktionell. Im Innern soll der Eindruck von Grosszügigkeit und Weite dominieren. Einbauten in der Abflughalle sind als Inseln gedacht, die die Hallendecke nicht erreichen. Die Freizügigkeit der Nutzung kann somit auch visuell empfunden werden. ■