

Vom Barackendorf zur überhängenden Glasfassade

Im kommenden Herbst geht The Circle schrittweise in Betrieb. Aus der einst grössten Hochbaustelle der Schweiz wird ein kolossales Kommerz- und Dienstleistungsangebot und eine Landmarke in der über 70-jährigen Entwicklungsgeschichte des Flughafens Zürich.

Text: Ulrich Stüssi



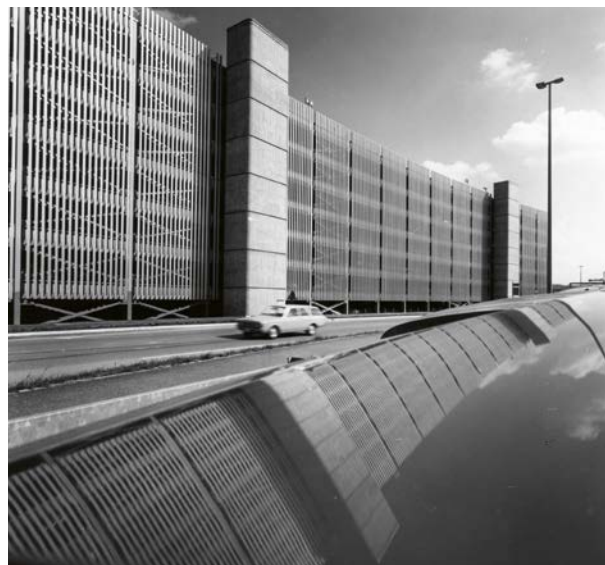
The Circle: Von aussen nimmt das Gebäude **Bezug auf die Grossformen des bestehenden Flughafens**. Im Innern soll es die **Aufenthaltsqualität einer Innenstadt** im Kleinformat vermitteln.

Vor 74 Jahren, am 5. Mai 1946, waren sich über drei Viertel der Zürcher Stimmberechtigten einig, dass ein Fremdenverkehrsland wie die Schweiz in den Anschluss an den weltumspannenden Flugverkehr investieren soll. Fortan nahm das Projekt für den Interkontinentalen Grossflughafen Kloten seinen Lauf. Rund zwei Jahre später hob eine Swissair-Maschine als erster planmässiger Flug Richtung London ab. In den Jahren unmittelbar nach dem Krieg setzte man offenbar grosse Erwartungen in den Luftverkehr und den Flughafen Kloten als dessen Drehscheibe. So schrieb die Schweizerische Bauzeitung zur Einweihung des Flughofs 1953: «Möge das Werk die Aufgaben erfüllen, die seine Begründer ihm gestellt haben, möge es zur Annäherung der Völker der Erde beitragen, möge es den Frieden unter ihnen festigen und die Menschlichkeit fördern helfen.»¹ Hehre Motive, die mittlerweile allerdings am öffentlichen Klimapranter und angesichts der rasanten Verbreitung der Pandemie zweifelhaft erscheinen.

Im Lauf der Jahrzehnte wurde der Flughafen auf dem Gelände des ehemaligen Artillerieschiessplatzes Kloten-Bülach (nach einer Abtretung durch den Bund) ständig erweitert. 1953 ersetzte der von den Gebrüder Oeschger entworfene Flughof das Barackendorf am Pistenrand zur Abfertigung der Passagiere. Bis 1961 wurden die West- und Blindlandepiste verlängert, der Flughof mit dem Terminal A ergänzt und zahlreiche betriebliche Infrastrukturen geschaffen. Grosse Veränderungen folgten in den 1970er- und 1980er-Jahren mit dem Bau der kreuzungsfreien V-Piste, dem Terminal B, den Parkhäusern, dem Airport Plaza, der Flughafenlinie SBB, der Erweiterung von Terminal A und weiteren Betriebsbauten. Kurz nach der Jahrtausendwende entstanden das Dock Midfield mit der Skymetro sowie das Airside Center und das Parkhaus 3. Anschliessend wurde der Flughafen in den Jahren 2007 bis 2010 zur Erfüllung des Schengener Abkommens um- und ausgebaut (mit einem neuen Sicherheitskontrollgebäude) sowie besser an den lokalen öffentlichen Verkehr angeschlossen. In den Folgejahren bis 2015 wurde das Terminal 2 aufgewertet.

Der Höhenflug

Ein ähnliches Wachstumsbild zeigt sich in der Entwicklung der Verkehrszahlen am Flughafen: Die jährlichen Passagierzahlen sind besonders zwischen 1950 und 1980 stark gestiegen und erreichten vergangenes Jahr mit 31.5 Mio. das 157-Fache der Werte von 1950. Ein analoges, wenn auch etwas gedämpfteres Wachstum ergab sich im statistischen Verlauf der Flugbewegungen: Gegenüber rund 40 000 startenden und landenden Flugzeugen im Jahr 1950 verzeichnete der Flughafen im Jahr 2019 deren 275 000. Nur das Grounding der Swissair Ende 2001 und heuer das Coronavirus vermochten die über 50-jährige Wachstumsstatistik vorübergehend zu bremsen. Mehrfach mit dem World Travel Award als führender Flughafen Europas ausgezeichnet, hat der



Das Parkhaus Terminal B im Jahr 1973: Die verblüffende Spiegelung des damaligen Neubaus scheint die Zukunft in Form der jüngsten Neubauten vorauszuahnen.

Flughafen Zürich seine Position auch im internationalen Umfeld laufend gefestigt. Gemessen an den Passagierzahlen gehört er zu den Top 20 Europas. Und er zählt neben Frankfurt und München zu den etablierten Knotenflughäfen des Star-Alliance-Verbunds.

Längst sind Besuche am Flughafen für grosse Teile der Bevölkerung nicht mehr nur arbeitsbedingt oder fernwehgetrieben: Rund 45% ihrer Erträge erwirtschaftete die Flughafen Zürich AG im Jahr 2019 mit sogenannten «Non-Aviation»-Geschäften. Am nördlichen Rand des gewachsenen Stadtzürcher Siedlungsgebiets ist das Flughafenareal Teil der Zentrumsstruktur zwischen Zürich und Winterthur und spielt mit seinen an 365 Tagen im Jahr zugänglichen Kommerzangeboten an bester Verkehrslage eine anscheinend wichtige Rolle in der regionalen Versorgung.

The Circle – die vorläufige Krönung

Nun will The Circle mit erweiterten Dienstleistungen neue Massstäbe setzen. Neben dem Airport Shopping (öffentliches Shoppingcenter mit 19 000 m²) und dem Airside Center (im Passagierbereich mit 14 200 m²) kommen mit dem Neubau ab Herbst 2020 rund 180 000 m² Dienstleistungsflächen hinzu (vgl. Link S. 25). Mit dieser Erweiterung will die Flughafen Zürich AG ein neuartiges Gesamtangebot mit Läden, Büroflächen, Gastronomie, Hotellerie, Gesundheitsversorgung, Bildung und Kunst schaffen. Neben den üblichen Verdächtigen richtet beispielsweise das Universitätsspital Zürich (USZ) am Flughafen das schweizweit grösste Ambulatorium ein.

Der Neubau liegt sichelförmig am Fuss des Butzenbüels und umfasst insgesamt sechs Gebäude auf 30 000 m² Grundfläche, die über Gassen und teils Passerellen miteinander verbunden sind. Blickfang ist die rund 40 m hohe und mit einer Neigung von bis zu 19°



Aufteilung der Flächen nach Modulen: «Headquarters & Offices»: 70 000 m²; «Hotel & Convention»: 45 000 m²; «Brands & Dialogue»: 20 000 m²; «Health & Beauty»: 12 000 m²; «Dining & Events», «Education & Knowledge» und «Arts & Culture»: zusammen 13 000 m². Die restlichen Flächen (20 000 m²) entfallen auf das Parkhaus und nicht öffentliche Nutzungen (Technikräume, Lagerflächen etc.).

gegen den Flughafen hin geneigte Glasfassade. Hinter ihr öffnet sich eine Kleinstadt, deren Struktur mit Plätzen und darin mündenden Gassen laut ihrem Architekten Riken Yamamoto dem Zürcher Niederdorf nachempfunden ist. Funktional und qualitativ hat die Kleinstadt ohne Wohnnutzung aber wenig gemeinsam mit diesem Vorbild, das immer wieder für Planungen referenziert wird. Hinter der klaren, rund 700 m langen Fassadenlinie werden die Konturen von gesamthaft etwa 1 Mio. m³ Gebäudevolumen zunehmend kleiner und schmiegen sich der Butzenbühl-Topografie an. Die Kosten für das Bauwerk belaufen sich auf rund 1.2 Milliarden Fr. – bei einer Bauzeit von sechs Jahren werden also pro Tag durchschnittlich rund 500 000 Fr. verbaut. Und dies im komplexen Umfeld bestehender Strukturen und geo-

technischer Herausforderungen, ohne dass der Flugbetrieb je beeinträchtigt wurde.

Mit einer Fläche von 11 000 m² ist das USZ einer der Hauptmieter im Circle. Ausgelöst durch die Umbauarbeiten im Zürcher Uni-Quartier war das Spital auf der Suche nach einem neuen Standort für seine Kliniken. Neben einer Permanence bietet es ab kommendem Herbst interdisziplinäre Abklärungen an einem einzigen Standort und ambulante Behandlungen an. Stationäre Einrichtungen werden jedoch keine entstehen.

Gemessen an den aktuell noch verfügbaren Mietflächen scheint das Konzept des Circle generell auf Nachfrage zu stossen: Bisher sind gut 80% der volumetrisch effizient generierten Flächen (vgl. «Von der Tiefgaragendecke wird jeder Quadratzentimeter bean-

spricht», S. 26) bereits vermietet. Durch die räumliche Dichte bleibt allerdings offen, ob sich die Flächen bei späterem Bedarf ohne Weiteres baulich umnutzen lassen.

Ab Herbst 2020 soll der Neubau schrittweise in den Betrieb übergehen. Ursprünglich war vorgesehen, den kompletten Bau dann feierlich zu eröffnen, doch aufgrund des Coronavirus verzögert sich die Eröffnung aller Angebote um zwei bis drei Monate. Erste Zeugnisse hat das Bauwerk indes bereits erhalten: Mit dem LEED-Platinum-Zertifikat und dem Minerogie-Label sind die im Bereich Nachhaltigkeit selbst gesetzten Projektziele und der heutzutage gängige Baustandard erreicht worden. Zu verdanken ist dies insbesondere der Wärme- und Kältengewinnung mittels Energiepfählen (Pfahlgründung mit Übertragung der natürlichen Erdwärme), den Energie- und Wasserrückgewinnungsanlagen sowie der Photovoltaik (mit einer Modulfläche von 3360 m²) auf den Gebäudedächern. Ein Ansatz, um das erklärte Ziel der Klimaneutralität des Flughafens bis 2050 zu erreichen.

Im Spiegel der Zeit

Mit der Zeit haben sich die Dimensionen gewandelt: Das erste permanente Aufnahmegebäude am Flughafen, der Flughof von 1953, beanspruchte eine Grundfläche von 4600 m². The Circle beansprucht – ohne direkte Bewandnis für die Passagierabfertigung – gut sechsmal mehr. Der ursprüngliche, elegante Flughof ist unter einem organisch gewachsenen Gebäudekonglomerat verschwunden. Ebenso in der heutigen Zeit zu verschwinden droht der Erfolg herkömmlicher Shoppingcenter. So versteht sich denn auch The Circle mehr als Erlebnis- und Convenience-Ort: Die Geschäfte sollen die vertretenen Marken an voraussichtlich sieben Tagen in der Woche erfahrbar machen und die verschiedenen Angebote Synergien für die Besucherinnen und Besucher und die «Circle Community» schaffen.

Als der österreichische Architekt und Stadtplaner Victor Gruen in den USA zu Beginn der 1950er-Jah-

re erste Vorbilder für künftige Einkaufszentren schuf, wollte er die öden amerikanischen Vororte mit fussgängerfreundlichen Einkaufsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen beleben. Er setzte sich als Stadtplaner für autofreie und fussgängerfreundliche Innenstädte ein und übertrug das Konzept in Gehdistanz untereinander erreichbarer Geschäfte des täglichen Bedarfs von den Innenstädten auf die Vororte. Gleiche Motive könnte man vorliegend den Circle-Architekten mit ihrer Analogie zum Zürcher Niederdorf zusprechen – obwohl mit der Markenrepräsentationsstrategie am Flughafen wohl eher eine zweite Bahnhofstrasse entsteht. Gruens Absichten zumindest entwickelten sich in eine ungewollte Richtung: Die amerikanischen Innenstädte verwaisten zunehmend, und die Erlebniswelten im Umland wurden zum Anziehungspunkt für die konsumfreudige und nicht zuletzt oft mit dem Individualverkehr anreisende Kundschaft.

Die Fotografie auf Seite 23 prophezeite in den 1970er-Jahren auf gewisse Art die mittlerweile real gewordene Zukunft des Flughafens. Welches Bild der Zukunft zeichnet sich wohl heute in den Reflexionen des Circle-Neubaus? Von den ungewollten Auswirkungen wie bei Gruens Bauten ist immerhin nicht auszugehen: Gemäss Modalsplit-Erhebung des Flughafens reisten 2017 (letzte Erhebung) deutlich mehr als die Hälfte der Retail- und Gastrokunden mit dem öffentlichen Verkehr an – Tendenz steigend. •

Ulrich Stüssi, Redaktor Bauingenieurwesen

Anmerkung

1 Schweizerische Bauzeitung, Band 71 (1953).



The Circle: ein Rundgang durch den Rohbau espazium.ch/de/aktuelles/the-circle-flughafen-rundgang



Bauherrschaft
Flughafen Zürich &
Swiss Life

HOCHBAUARBEITEN

Architektur
Riken Yamamoto &
Field Shop, Yokohama

Realisierungspartner
HRS Real Estate, Zürich

Architektur Ausführung
Fischer Architekten, Zürich;
Richter – Dahl Rocha &
Associés architectes,
Lausanne; RLC Architekten,
Rheineck

Tragwerksplanung
INGE Circle c/o Ribi+Blum,
Romanshorn (Ribi+Blum/
wlv Ingenieure);
Stahlbau: WITO-engineering,
St. Gallen, und
Krebs + KieferIngenieure,
Karlsruhe (D)

Gebäudetechnik
Amstein+Walthert, Zürich

Fassadenplanung
Atelier P3, Zürich;
Neuschwander+Morf, Basel

Baugrubenabschlüsse
Kibag Bauleistungen, Bäch

**Baugrubenabschlüsse,
Bohrpfähle, Energiepfähle,
Kanalisationssystem**
ARGE Circle c/o Bauer
Spezialtiefbau Schweiz
(Bauer Schweiz + Strabag)

Fassade
Josef Gartner,
Gundelfingen (D)

TIEFBAUARBEITEN

Planung und Bauleitung
Planergemeinschaft B+S,
Zürich, und dsp Ingenieure
und Planer, Uster
(Neubau Erschliessung,
Bauleitung erste Etappe);

Schnewlin + Küttel, Winterthur (Rückbau Gebäude);
IBG, St. Gallen (Neubau
Elektroinfrastruktur);
Maneth+Stiefel, Schlieren
(Rückbau Elektroinfrastruktur)

Bauunternehmung
ARGE Circle Marti Bau,
Zürich, mit Eberhard Bau,
Kloten, und Stutz, Frauenfeld (Neubau Erschliessung)

Zani, Winterthur (Rückbau bestehende Gebäude)

Kull Elektro, Birmensdorf (Rückbau und Neubau Elektroinfrastruktur)