



# DOCK B ZÜRICH

FLUGHAFEN

Zürich- ZH

## Bauherrschaft

Flughafen Zürich AG  
Constructional Facility Management  
8058 Zürich-Flughafen

## Totalunternehmer

HRS Real Estate AG  
Siewerdstrasse 8  
8050 Zürich

## Architekt

Burckhardt + Partner AG  
Neumarkt 28  
8001 Zürich

## Bauingenieure

Dr. Lüchinger +  
Meyer Bauingenieure AG  
Limmatstrasse 275  
8005 Zürich

## Technische Büros

HLKKS/MSRL-Ingenieur:  
PZM Polke Ziege von Moos AG  
Zollikerstrasse 6  
8008 Zürich

Elektroingenieur und Türmanagement:

Hefti. Hess. Martignoni. AG  
Wiesenstrasse 26  
5000 Aarau

Bauphysik:

Kopitsis Bauphysik AG  
Zentralstrasse 52a  
5610 Wohlen

Lichtplanung:

Lighting Design Austria e.U.  
Marienstrasse 23  
A-3032 Eichgraben

## Landschaftsarchitekt

Klötzli Friedli Landschafts-  
architekten AG  
Ensingerstrasse 25  
3006 Bern

## Lage des Bauobjekts

Flughafen Zürich  
8058 Zürich-Flughafen

## Ausführung

2009 - 2011



## LAGE / GESCHICHTE

Mit dem Projekt "Zürich 2010" setzte die Flughafen Zürich AG die Vorgaben des Schengener Abkommens für die Passagierinfrastruktur um. Zu den Massnahmen, die zur Einführung des freien Personenverkehrs mit den Schengen-Staaten notwendig waren, gehörte die Trennung der Flughafeninfrastruktur in Schengen- und Non-Schengen-Bereiche. Um den aus der Aufteilung der Flughafeninfrastruktur resultierenden Kapazitätsverlust auch langfristig auf qualitativ hohem Niveau kompensieren zu können, fand ein Rückbau des Fingerdocks aus den 1970er-Jahren statt, an dessen Stelle das Dock B entstanden ist.

## KONZEPT / ARCHITEKTUR

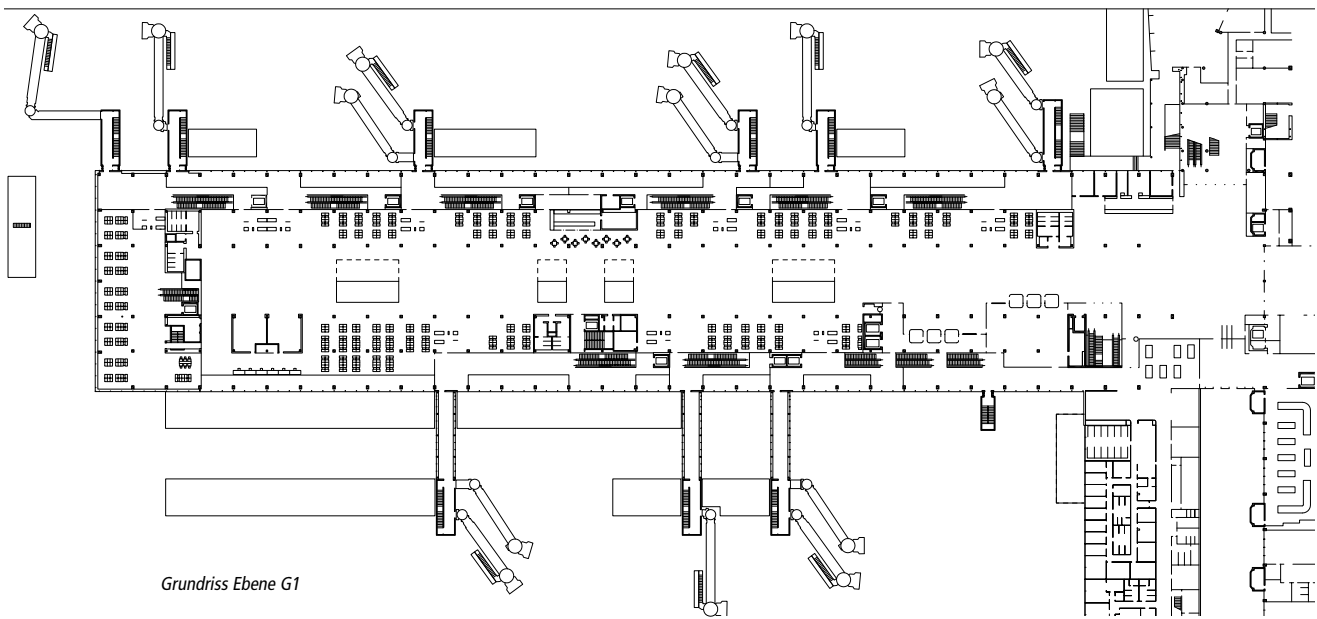
Das Gebäude ist ein Fingerdock auf zwei Ebenen, unterteilt in einen Schengen- und einen Non-Schengen-Bereich, mit 9 Dockgates und 8 Busgates. Auf den einzelnen Ebenen sind weitere Einrichtungen untergebracht, wie Gastronomie- und Kommerzflächen, Wartezonen, Transferschalter, eine Besucherterrasse sowie Technik-, Infrastruktur- und Sicherheitsbereiche. Charakteristisch für das Erscheinungsbild des neuen Gebäudes sind im Wesentlichen folgende vier Faktoren: die umlaufende, zweigeschossige Glasfassade, die zentral angeordneten Lichthöfe, die Dachkonstruktion der Ebene G2 und die Treppentürme im Vorfeldbereich.





Massgebend für den architektonischen Ansatz war der Erhalt der bestehenden Stahlstruktur, welche in Teilbereichen ergänzt und angepasst wurde. Diese Umstände erforderten die Auseinandersetzung mit Gebäudetiefen von ca. 48 m und mit gebietsweise sehr geringen Deckenhöhen. Diesen Gegebenheiten wirkte man durch die grosse Transparenz der Fassade und dem zusätzlichen Einbringen von Tageslicht über drei Lichthöfe entgegen – Massnahmen, die einerseits die räumliche Qualität erheblich erhöhen und zum anderen über vielfältige Blickbeziehungen eine sehr gute Orientierung innerhalb des Gebäudes ermöglichen und somit zum Wohlbefinden der Passagiere beitragen.

Die beiden Hauptebenen G0 (Non-Schengen) und G1 (Schengen) zeichnen sich in erster Linie durch die einfache Zonierung in einen zentral gelegenen Wartebereich und die seitlichen Erschliessungskorridore aus. Räumlich definiert werden beide Geschosse durch einen zentralen Kern, der u. a. die Vertikalverbindung für die Flughafen-Rundfahrten bereitstellt, einen gegenüberliegenden

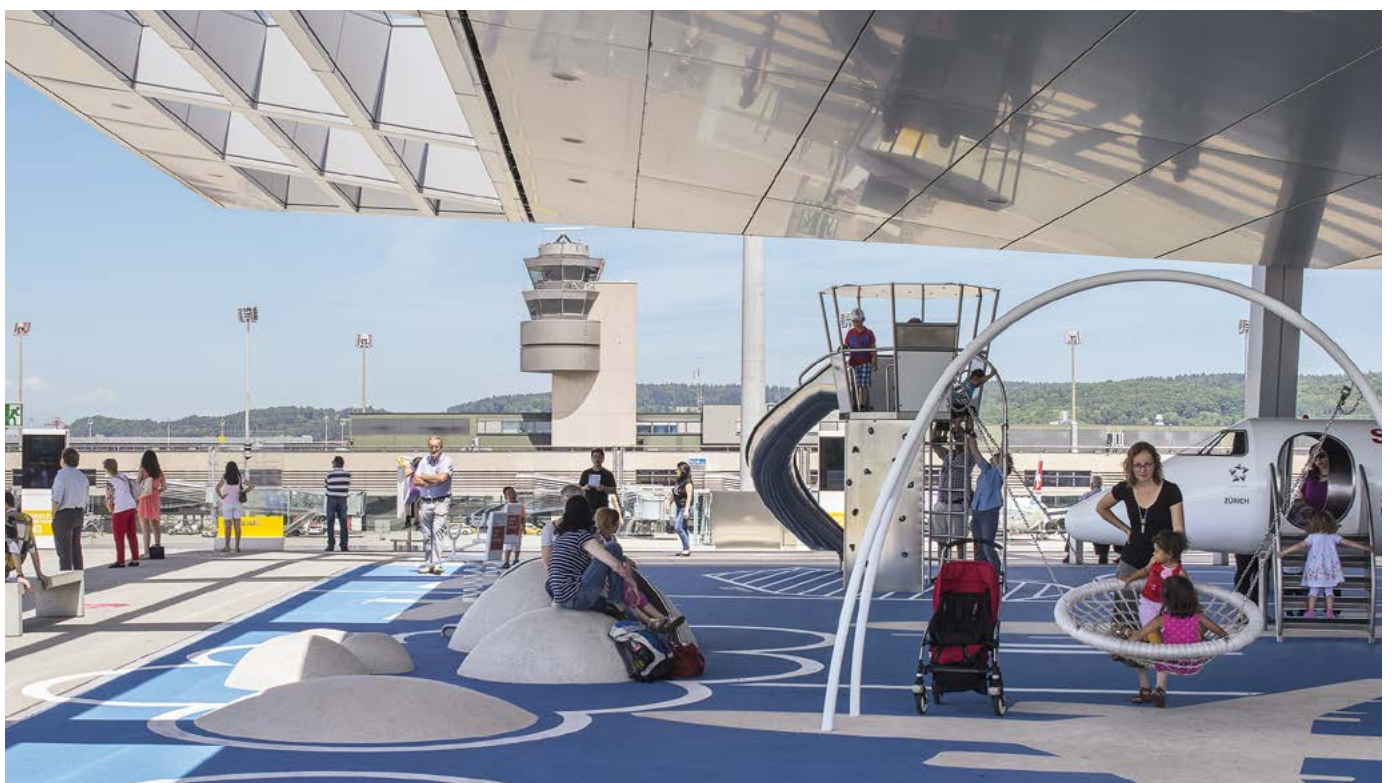


Gastronomiebereich sowie die drei zentral angelegten Lichthöfe, welche in der Ebene G1 als transparente Baukörper und in der Ebene G0 als Oblichter ablesbar sind. Auf dem Geschoss G2 liegt die landseitig angebundene, teilüberdachte Besucherterrasse. Sowohl ein dem Restaurant angegliederter Aussenbereich als auch der angrenzende Besucherraum sind öffentlich und ohne Sicherheitskontrolle zugänglich. Architektonisch zeichnet sich die Ebene G2 durch die zentrale, axiale Anordnung von Technikzentralen und die Lichthöfe in Verbindung mit dem auskragenden Vordach der Terrasse aus. Durch die einfache, grossflächige Dachkonstruktion folgt das Gebäude in seiner Klarheit der Formensprache des Flughafens und ordnet sich als Baukörper in das Gesamtensemble ein. Massgebend ist der städtebauliche Bezug zum zentralen Airside Center, dessen Materialität auch im Innern des Gebäudes aufgenommen wird. Ein Grossteil der gebäudetechnischen Anlagen wird in dem Hohlraum zwischen Dachterrasse und Decke über G1, Plenum genannt, geführt und verteilt.



## BESONDERHEITEN

Bei diesem Grossprojekt hatte sich die Totalunternehmung HRS Real Estate AG verschiedenen besonderen Herausforderungen zu stellen. So war während der Realisierung des Dock B der Flughafen stets in Betrieb. Auch die strikte, dokumentensichere Trennung zwischen Schengen- und Non-Schengen-Bereich bei maximaler Transparenz forderte von den Fachleuten ihr ganzes Können. Dokumentensicher bedeutet: Alle Öffnungen und Fugen zwischen dem Schengen- und dem Non Schengen-Bereich mussten so ausgebildet werden, dass kein noch so kleiner Ausweis, gerollt oder flach, hindurchgeschoben oder darüber geworfen werden kann. Grosse Aufmerksamkeit verlangten auch die zu berücksichtigenden Bautoleranzen aufgrund der Wiederverwendung der bestehenden Stahlkonstruktion. Sie waren grösser als sonst üblich. Hinzu kam der Umstand, dass die ursprüngliche Stahlkonstruktion in den 1970er Jahren mit einem Längsgefälle über die gesamte Gebäudelänge ausgeführt wurde, was bereits die einfachsten Aufgaben wie das Erstellen von Meterrissen zu einer aufwendigen Operation machten. Angesichts der





Komplexität der Aufgabe war die Bauzeit kurz. Ebenfalls als Besonderheit erwähnenswert sind die umfangreiche Haustechnik und die Flugzeug-Energieversorgung, die beide kaum sichtbar für den Besucher in die Konstruktion integriert wurden, die vielschichtigen betrieblichen Abläufe, welche in die Gesamtstruktur des Flughafens eingebunden werden mussten – und nicht zuletzt das Arbeiten in einer lärmigen und vibrierenden Umgebung.

## ENERGIEKONZEPT

Das neue Dock B wird in verschiedene Klimazonen unterteilt; eine aussenliegende Pufferzone mit einer jahreszeitlich bedingten, grossen Temperaturgabelung und eine innenliegende, hochwertigere Klimazone, bei welcher höhere Behaglichkeitskriterien eingehalten werden können. Das Gebäude wird aus drei Klimazentralen auf dem Dachgeschoss G2 mit Luft versorgt, wobei in den entsprechenden Luftaufbereitungen auch eine Wärmerückgewinnung aus der Abluft stattfindet.



## PROJEKTDATEN

Gesamtbaukosten:	<b>rund CHF 145 Mio.</b>
Bauzeit:	<b>18 Monate</b>
Grundstücksfläche:	<b>35 000 m<sup>2</sup></b>
Volumen:	<b>150 000 m<sup>3</sup></b>
Zuschauerterrasse:	<b>7 000 m<sup>2</sup></b>
Dockgates:	<b>9</b>
Busgates:	<b>8</b>
Fluggastbrücken:	<b>14</b>
Vorfeldtürme:	<b>9</b>

