

Flughafen für den Jetset

Autor(en): **Bösch, Ivo**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **21 (2008)**

Heft 4

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-123461>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Flughafen für den Jetset

Text: Ivo Bösch

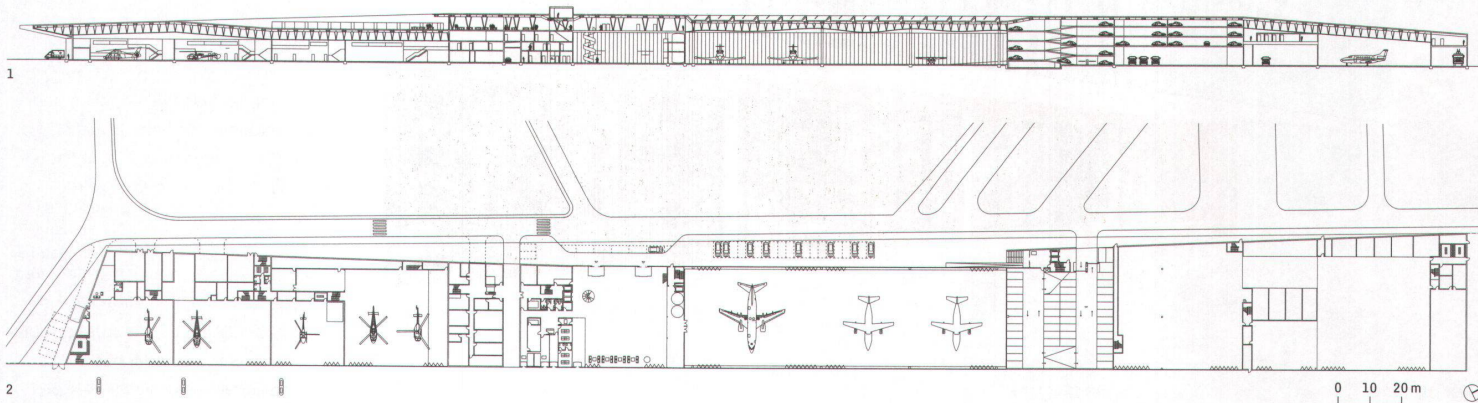
Der Flughafen von Samedan will ausbauen. Ein Architekturwettbewerb zeigte das Ausmass des Neubaus in der Oberengadiner Ebene: Alle Projekte kamen auf eine Gebäudelänge von 400 Meter. Hosoya Schaefer Architects gewinnen. Der Ersatzpreisrichter berichtet aus der Jury.

• Da und dort verlegten Elektriker noch Leitungen. Die neuen Container, die in einem Hangar stehen, durfte die Jury drei Tage lang benutzen. Sie sind Zeichen dafür, dass es dem neuen Besitzer Urs E. Schwarzenbach ernst ist. Allein bis Ende 2006 hat der Verwaltungsratspräsident der Engadin Airport AG 3,6 Millionen Franken aus eigener Kasse investiert. Seit 2004 betreibt seine Firma den Flughafen von Samedan. Noch gehört das Land dem Kanton Graubünden, der den Flughafen kurz vorher von der Luftwaffe übernommen hatte. Der Flughafen braucht mehr Platz, nicht weil Linienflüge geplant sind, sondern weil die Infrastruktur verbessert werden soll. Samedan soll ein Privatflughafen bleiben. Grösster Betrieb herrscht nach Weihnachten. Dann sitzt auch mal ein Reporter der Boulevardpresse im Restaurant «Kerosinstübli» und hält Ausschau nach gelandeter Prominenz. Weil die Abstellfläche in Samedan zu klein ist, müssen Privatjets während der Spitzenzeit fürs Parken nach Zürich fliegen.

350 000 Franken Preisgeld

Der «grande Capo» Urs E. Schwarzenbach liess sich als Juryvorsitzender entschuldigen, die Spätfolgen eines Polo-Unfalls plagten ihn. Er, der sonst gewohnt ist, Architekten einen Direktauftrag zu erteilen, konnte in Samedan nicht Norman Foster einen Auftrag erteilen, so wie er es für das Zürcher Hotel «Dolder» getan hatte. Ein Flughafen als Konzessionsbetrieb muss Aufträge öffentlich ausschreiben, also einen Architekturwettbewerb durchführen. Trotzdem gefällt Schwarzenbach die Bauherrenrolle. Er war an der Präqualifikation persönlich dabei. Die Jury wählte damals aus nur 33 Bewerbungen neun Büros aus, die am Wettbewerb teilnehmen konnten. Bei den Bewerbern fehlten allerdings die bekannten Büros aus Graubünden. Es gab Kritik an der unprofessionellen Ausschreibung. Die Architekten mussten ihre Urheberrechte abtreten, ein Auftrag war nur bis zum Vorprojekt gesichert.

Nach zähem Ringen und Überreden im Hintergrund zeigte sich der Engadin Airport lernfähig. Der Verwaltungsrat wechselte Jurymitglieder aus, mehr unabhängige Fachpreisrichter nahmen im Gremium Einsitz. Man liess das Wettbewerbsprogramm vom SIA prüfen. Und mit dem auf 350 000 Franken erhöhten Preisgeld sollten auch die Urheberrechte abgegolten werden. Der Nachteil erwies sich in der Präqualifikation als Vorteil: Weil die Jury wusste, dass ein spezialisiertes Büro die Ausführungen übernehmen kann, durfte sie auch junge Büros auswählen, die nicht gewohnt sind, derart grosse Projekte umzusetzen. Alle drei Preise gingen nach dreitägiger, anonymer Jurierungen denn auch an jüngere Büros.



Acht Projekte konnte die Jury beurteilen. Jürg Ragetti, dem Vertreter des Bündner Heimatschutzes, wurde es zu Beginn mulmig. Er ist stets auf architektonische Qualität bedacht und bekam als erstes einen Vogel zu sehen, ein symmetrisches Gebäude in Adlerform. Urs Dubs, Chefredaktor der «Engadiner Post», versteht was von Branding: «Nach Graubünden passt vielleicht ein Steinbock oder ein Bartgeier, aber sicher nicht ein Adler.» Der Vogel schied schon in der ersten Runde aus. Ein weiteres Projekt bestand aus einem Flickwerk von Einzelbauten. Das ganze verbanden die Architekten mit zwei unbeholfenen Betontträgern. Aufatmen dann beim nächsten Projekt. Hier war endlich Architektur zu sehen, wenn auch noch in unausgereifter Form. Ein grosses, schönes Dach überdeckte mehrere Zylinder, in denen die einzelnen Nutzungen untergebracht waren. Es war das Projekt von Dominik Perrault, wie sich später herausstellen sollte.

Alle viel zu gross

Vor allem der Tessiner Architekt Bruno Huber zeigte sich nach der ersten Begehung erstaunt, dass fast alle Vorschläge viel zu gross entworfen waren: Bei einem Wettbewerb verkleinern Architekten normalerweise ihre Projekte auf neunzig Prozent des verlangten Raumprogramms. Roger Gort vom Büro für Bauökonomie erschreckte die Jury zusätzlich. Nach seiner Schätzung kosten die vorgelegten Entwürfe 105 bis 155 Millionen Franken. Peter Reber, CEO

des Flughafens und als Ersatz für Urs E. Schwarzenbach in der Jury, nahm die Zahlen gelassen zur Kenntnis. Allerdings war ihm klar, dass der Flughafen wirtschaftlich betrieben und das spätere Siegerprojekt deshalb redimensioniert werden müsse.

Fliegerwatching im privaten Flughafen

Die Jury hatte Mühe, die Dimensionen zu fassen: Hangars für Helikopter und Flugzeuge, Eingangshalle, Zollkontrolle, Restaurant, Ausbildungs- und Unterkunftsräume, Büros und Parkplätze: Weil die Höhe aus Gründen der Sicherheit beschränkt war, bedeutete das für alle Projekte mindestens eine Gebäudelänge von 400 Meter. Das machte auch Jurymitglied Kurt Lazzarini zu schaffen. Es stellte die Grundsatzfrage. «Wie diese wunderschöne Oberengadiner Ebene bebauen?». Auch wenn hier schon seit den Dreissigerjahren geflogen werde, bleibt dem Architekten aus Samedan die Landschaft wichtig. Er war von einem Projekt fasziniert, das nicht aus den sonst üblichen Materialien Stahl, Glas und Beton gebaut war, sondern aus Stein. Doch das Projekt hatte so grosse Mängel, dass es nicht einmal für einen Ankauf reichte.

Wird der neue Flughafen wirklich Teil der Landschaft oder könnte man ihn zur nahen Gewerbezone zählen? Für Architekt Patrick Blarer, der als Vertreter der Gemeinde in der Jury sass, war der richtige Ansatz klar: Der Flughafen wird zum Abschluss eines Gewerbegebiets. →

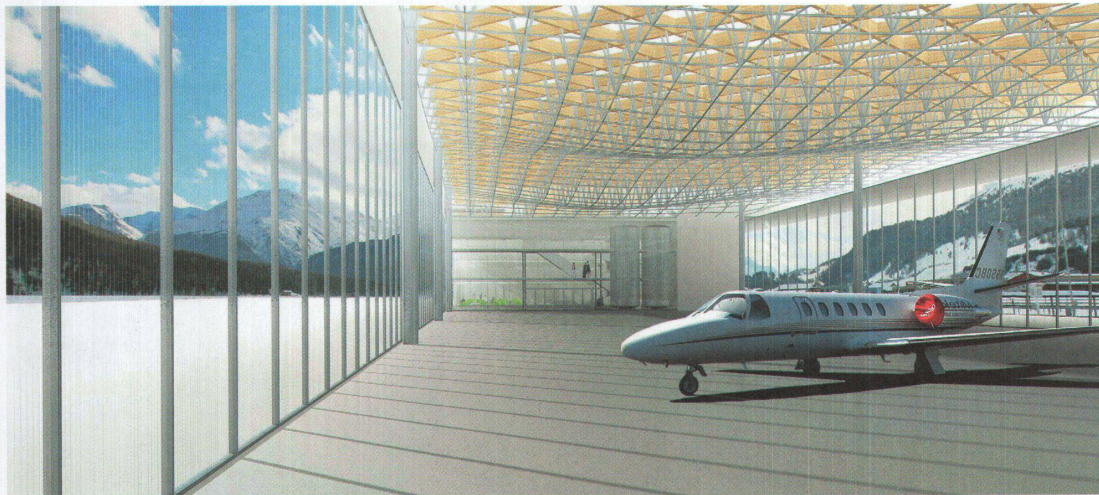
Erweiterung Engadin Airport, Samedan

Die Preisträger:

- > Hosoya Schaefer Architects, Zürich (1. Rang, 150 000 Franken)
 - > Baier Bischofberger, Zürich (2. Rang, 100 000 Franken)
 - > Oos, Zürich (3. Rang, 50 000 Franken)
- Weitere Teilnehmende (je 10 000 Franken Entschädigung für die Abgabe):
- > Dominique Perrault, Paris
 - > ATP Architekten-Ingenieure, Innsbruck
 - > Arndt Geiger Herrmann, Zürich
 - > Fanzun Architekten+Ingenieure, Chur
 - > United Designers, London
 - > JSK Architekten und Ingenieure, Braunschweig (D) (nicht abgegeben)

Die Jury:

- > Heinz Reber, CEO Engadin Airport
- > Patrick Blarer, Architekt/Vertreter Gemeinde Samedan
- > Urs Dubs, Chefredaktor «Engadiner Post»
- > Andrea Brüesch, Rechtsanwalt/Vertreter Kanton Graubünden
- > Bruno Huber, Architekt, Lugano
- > Daniel Kündig, Architekt, Zürich
- > Kurt Lazzarini, Architekt, Samedan
- > Jürg Ragetti, Architekt/Präsident Heimatschutz Graubünden
- > Mathias Rastorfer, Galerist, Zürich
- > Ivo Bösch, Architekt/Redaktor hochparterre.wettbewerbe (Ersatz)



1-2 Das Siegerprojekt von Hosoya Schaefer im Schnitt und als Erdgeschoss: Der Flugzeughangar schliesst an die Eingangshalle an, das Parkhaus ist oberirdisch.

3-4 Wer den Engadin Airport benutzt, wird in Zukunft die Aviatik sehen. Eingangshalle und Flugzeughangar sind verglast.

Pläne und Renderings: Hosoya Schaefer Architects.

hochparterre.wettbewerbe

> 2 2008

Erweiterung Engadin Airport in Samedan, mit Atelierbesuch bei Hosoya Schaefer; Hochhaus auf dem Hardturm-Areal, Zürich; Warteck-Areal Riehenring, Basel, mit Interview bei Morger Dettli

> erscheint am 21. April 2008

- Ich bestelle hochparterre.wettbewerbe Nr. 2/08 für CHF 41.–*/EUR 28.– (Ausland)
- Ich bestelle ein Jahresabo (5 Ausgaben) für CHF 169.–*/EUR 128.– (Ausland)
- Ich studiere und erhalte das Abo zum ermässigten Preis von CHF 120.– (bitte Kopie des Ausweises beilegen)

* Preis 2008 Schweiz inkl. 2,4% MwSt.

alle Preise zuzüglich Porto

Name/Vorname

Strasse

PLZ/Ort

Datum/Unterschrift

HP 4|08

Einsenden an: Hochparterre

Ausstellungstrasse 25, 8005 Zürich

Telefon 044 444 28 88, Fax 044 444 28 89

wettbewerbe@hochparterre.ch

→ Nachdem auch ein zu grosses Projekt in der Form eines abgeschnittenen Flügelquerschnitts ausgeschieden war, blieben nach zwei Runden drei Projekte übrig. Mathias Rastorfer, Partner der Galerie Gmurzynska, schaffte es mit seinem Kunstblick, die Arbeiten auf den Punkt zu bringen. Obwohl die Kundschaft seiner auf moderne Kunst spezialisierten Galerien zur exklusivsten zählt, zeigte er sich auch von Bauvorschlägen begeistert, die sehr öffentlich gestaltet sind: von einer grossen Freitreppe, die direkt zur Aussichtsterrasse führt (wie im zweitrangierten Projekt), oder von der offenen Eingangshalle des Siegerprojekts. Dort würde er seine Kundschaft gerne empfangen.

Grösste Halle im Oberengadin

Anstelle des abwesenden Urs E. Schwarzenbach erwies sich SIA-Präsident Daniel Kündig als unumstrittener Anführer der Jury. Er schaffte es, das von den Veranstaltern vorgesehene und bei Architekten unbeliebte Punktesystem für die Bewertung zu kippen. Am Vorabend der Entscheidung kürte die Jury den dritten Rang. Das Projekt versucht eine Parkierung im Obergeschoss, im Rücken des Baus. Die meisten Räume orientieren sich zur Piste hin, was zu langen Betriebswegen führt.

Blieben für den letzten Jurytag noch zwei Vorschläge: eine Skulptur und ein einfaches Volumen. Die Skulptur setzte die Jury auf den zweiten Rang. Die strenge Anordnung der Räume war ihr zu wenig flexibel. Wie soll eine Skulptur umgenutzt oder verlängert werden? – So blieb als Sieger das einfache Volumen mit feinen Einschnitten, das als einziger Vorschlag den Flugzeughangar neben die Eingangshalle setzt und verglast. Der Flughafen präsentiert seine Flugzeuge. Dieser Hangar hat den Vorteil, dass er für externe Veranstaltung genutzt werden kann: Flug-

zeuge rausschieben, beim Zoll ein Gesuch stellen, um die Grenze zwischen Air- und Landside temporär zu verschieben – und schon steht eine der grössten Hallen im Oberengadin für öffentliche Nutzungen bereit. Ganz nebenbei: Das Projekt ist auch eines der günstigsten.

Gewonnen haben Hosoya Schaefer Architects. Hiromi Hosoya ist Japanerin und hat, wie Markus Schaefer, jahrelang im Ausland gearbeitet und gebaut, zum Beispiel ein Restaurant in der VW-Stadt Wolfsburg. Neben der Architektur lieferten sie auch Gastrokonzept und Grafik. Die beiden brechen mit ihrem Büro aus dem engen Architekturraster aus. Projektleiter in Samedan ist Christian Bardi, der – in Graubünden aufgewachsen – ebenfalls im Ausland gearbeitet hat. So kombinierte das Team geschickt internationale Weitläufigkeit mit lokalen Kenntnissen. Mit dabei war der Flughafenmanager von Sion, der dem jungen Team die komplizierten Betriebsabläufe erklärte. Erst diese Sicherheit erlaubte die Idee, Eingangshalle und Flugzeughangar nebeneinander zu planen. Der selbstständige Rechtsanwalt Andrea Brüesch, der für den Kanton Graubünden in der Jury sass, steht hinter dem Projekt und will es in die kantonalen Institutionen tragen. Nach dem einstimmigen Entscheid herrschte allgemeine Zufriedenheit. Die Jurymitglieder lieferten sich keine Stellungskriege über Architektur, sie stellten ihre persönlichen Vorlieben zurück und argumentierten sachlich.

Stellt man den Flughafen nicht grundsätzlich in Frage und glaubt man den Betreibern, dass sie alle neuen Räume brauchen, bleibt wenig zu kritisieren. Der Flughafen will das Projekt zwar verkleinern, der «grande Capo» hat aber vernehmen lassen, dass er hinter dem Projekt steht. •

Ivo Bösch war Ersatzpreisrichter in der Jury des Wettbewerbs für die Erweiterung des Engadin Airport in Samedan.

girsberger
seating

GRÄUBOFFICE
Planen, Einrichten. www.graeboffice.ch

lista office LO denz Wilkhahn giroflex girsberger züco WALTER KNOLL tossa