

01 GLAMOROUS  
10 THE ULTIMATE  
MAGAZINE FOR  
ST MORITZ  
AND THE ENGADIN



GLAMOROUS

---

GLAMOROUS



# SUN

G A T E  
DER GEPLANTE ENGADIN AIRPORT VON HO-  
SOYA SCHÄFER ARCHITECTS IN SAMEDAN.

*Text: Anna Schindler  
Visuals: Raumleiter, Zürich*



Zwar sind die politischen Diskussionen um die Art und Weise, wie das Weiterbestehen des Flugplatzes Samedan gesichert werden soll, noch in vollem Gange. Unbestritten ist aber die wirtschaftliche Bedeutung des Landeplatzes für kleine und grössere Privatjets aus aller Welt: In der Hochsaison landen und starten auf dem höchstgelegenen Flugfeld Europas zwischen 150 und 200 Flieger pro Tag; übers Jahr werden 20'000 Flugbewegungen verzeichnet. Für den Erhalt des Flughafens legt sich deshalb die Investorengruppe Engadin Airport AG ins Zeug, als deren Verwaltungsratspräsident seit 2004 der Zürcher Hotelbesitzer Urs E. Schwarzenbach fungiert. Die Vereinigung ist bereit, einen zweistelligen Millionenbetrag für die Sanierung und Modernisierung des Flugplatzes aufzuwerfen. Dazu hat sie Ende 2007 einen Architekturwettbewerb zur Neugestaltung des Engadin Airports ausgeschrieben. Siegreich hervorgegangen aus der Konkurrenz acht nationaler und internationaler Teams ist ein junges Schweizer Büro. Das Duo Hiromi Hosoya und Markus Schäfer aus Zürich überzeugte die neun Jurymitglieder, zu denen Vertreter des Kantons und der Gemeinde ebenso gehörten wie Architekten, mit seinem Projekt für eine minimalistische, transparente Flughalle, die allen Anforderungen in einem einzigen Gebäude nachkommt. Besonders zukunftsfähig erscheinen dabei die leichte High-Tech-Konstruktion, ein Hybrid aus Holz und Stahl, die eine äusserst flexible und vielseitige, immer wieder anpassbare Nutzung des Flughafens ermöglicht, und das umweltbewusste Energiekonzept. Mit einer Warmwasseraufbereitung mittels Sonnenkollektoren und Photovoltaik, zwei grossen, zentralen Wassertanks, die als Jahresspeicher dienen, sowie einer Holzschnitzelfeuerung zum Heizen ist „Sungate“ ein ökologischer Flughafen.

Dies ist für das Weiterbestehen des nahezu hundertjährigen Flugplatzes ein wichtiger Faktor. Bereits 1919 landeten die Piloten Walter Mittelholzer und Alfred Comte auf der Wiese zwischen Samedan und Inn; ab 1926 wurde der

Flugplatz militärisch und zivil genutzt und gehörte grösstenteils dem Bund, bis dieser sich 2004 zurückzog. Daraufhin sprang der Kanton Graubünden ein und übernahm die Anlagen temporär. Im gleichen Jahr nahm die neugegründete, finanzkräftige Engadin Airport AG den Betrieb auf. Mittlerweile hat die Segelflugschule neues Fluggerät erhalten und die 2007 gegründete Flugsicherungsschule „Sky Watch“ bietet auf einem modernen Tower-Simulator diverse Ausbildungsgänge zur Flugsicherung an.

Die Krönung der Ausbaupläne aber stellt das Projekt des neuen Flughafengebäudes „Sungate“ dar. Damit soll das langfristige Überleben des Flughafens gesichert werden, welcher der Region insgesamt 120 Ganzjahresarbeitsplätze zur Verfügung stellt. Auch für die touristische Wertschöpfung ist der Engadin Airport wichtig – vor allem weil er ein Zollflughafen ist, der aus dem Ausland direkt angefliegen werden kann. Die mit dem Inkrafttreten des Schengenabkommens schärferen Zollbestimmungen verursachten den beiden Projektverfassern allerdings einiges Kopfzerbrechen: Der kleine Engadin Airport muss die Sicherheitsbestimmungen jedes internationalen Flughafens erfüllen, mit einem doppelt geführten Check-in und Einreiseschalter für Passagiere von innerhalb und ausserhalb des Schengenraums. Dazu kommen eine Reihe weiterer unabdingbarer Funktionen im Personenbetrieb wie etwa eine zentrale Lobby, ein Restaurant mit Aussichtsterrasse, ein kleiner Hoteltrakt für Pilotenschüler oder diverse Büros. Eine ähnliche Vielfalt gilt es im Maschinenbereich unterzubringen: von wintersicheren Hangars über Basen für vier Helikopterfirmen einschliesslich die Rettungsfugwacht bis zu Reparatur- und Wartungsbereichen und Räumen für die Flughafenfeuerwehr sowie Servicefahrzeuge aller Art. Zu guter Letzt kommt einem Tower eminente Bedeutung zu, da die Piloten in Samedan nur auf Sicht an- und abfliegen können.



Die engen Platzverhältnisse im Oberengadiner Hochtal machen es allerdings nicht leicht, all diese Funktionen auf dem knappen Gelände unterzubringen. Hosoya Schäfer haben deshalb eine elegante Lösung gefunden: Sie verpacken alle Elemente des Flughafenbetriebs in ein einziges, 420 Meter langes, 42 Meter breites und 15 Meter – an der Stelle des integrierten Towers 17 Meter – hohes Gebäude, einen langgezogenen, schlanken Quader. Das scharf geschnittene, kantige Volumen steht als klare Begrenzung zwischen Natur und Siedlung und bildet zugleich einen schützenden Riegel, der das Dorf Samedan vor dem Lärm der landenden und startenden Flugzeuge bewahrt. Dieser erscheint aber keineswegs als hermetische Barriere in der Landschaft. Vielmehr ist er hell und licht, an zentralen Stellen sogar transparent gehalten: mehr Passerelle und Brücke zwischen Natur und Flughalle, zwischen Piste und Dorf, der Welt ausserhalb und derjenigen im Engadin als Zollschranke.

Dieser freundliche, durchlässige Eindruck verdankt sich in erster Linie dem architektonischen Konzept: Die Architekten rücken die Hangars, die eine gewisse Raumhöhe beanspruchen, vom Ende des Gebäudes in die Mitte, so dass sie direkt neben der Lobby zu liegen kommen, dem Kernstück des Terminals, das ebenfalls über vier Stockwerke offen ist. Diese auf den ersten Blick etwas ungewöhnlich anmutende Nachbarschaft gestattet es Hosoya Schäfer, die Mitte des Gebäudes als zwölf Meter hohe, zweiseitig verglaste Halle zu gestalten: Sie wird zu einem zweiseitigen, transparenten Gate. Dieses übernimmt in verschiedener Hinsicht Scharnierfunktion, für die Passagiere ebenso wie für die Besucher und die Maschinen. Nicht nur dient es als Übergangsbereich: von draussen nach drinnen, vom Rollfeld zur Ferienregion. Die Trennschranke zu den Hangars lässt sich dank ihrer Leichtbauweise auch flexibel verschieben: Die Lobby wird bei Bedarf zur Eventhalle. Zum „Sungate“ wird die bildlich als Lichtschleuse erlebbare Kernzone nicht nur

der mehrgeschossigen Verglasungen wegen, sondern auch symbolisch: Der gesamte Betrieb des Flughafens geschieht grossteils mit Sonnenenergie.

Möglich macht die Öffnung des Gebäudes und die flexible Anordnung der einzelnen Bereiche aber erst die elaborierte Konstruktionsweise. Die Struktur der zentralen Hallen, der Hangars ebenso wie der nach aussen in Ost- und Westrichtung anschliessenden Helikopter- und Flugbetriebsbereiche besteht aus einem hybriden Stahl-Holz-Geflecht. Als tragende Elemente dienen Betondecken und Stahlträger; das Dach wird dagegen von einer raumhaltigen Holzkonstruktion gebildet, die sich wie eine sanfte Welle in einem optimierten Algorithmus über die ganze Länge des Gebäudes auf und ab schwingt. Konkret bedeutet dies, dass die Decke dort, wo sie nur als Decke dient, schmaler ist als in Bereichen, wo sie räumliche Funktion übernimmt: etwa über der Lobby, wo sie zum Dachgeschoss wird, in dem das Restaurant Platz findet. Im übertragenen Sinne funktioniert die Holzkonstruktion, an der ein leitender Ingenieur von Ove Arup mitwirkte, wie eine Luftmatratze. Stellenweise wird sie aufgeblasen, andernorts flachgedrückt – ohne dass sich dies an der äusseren Gestalt des Gebäudes ablesen liesse. Damit spiegelt sie die Philosophie des ganzen Gebäudes: Was von aussen nach einer einfachen, klaren, schnittigen Hülle aussieht, birgt im Innern eine unerwartete räumliche Vielfalt und einen raffinierten Detailreichtum. Ein elegantes Understatement, das dem ganzen Tal gut ansteht.