

Presseinformation zum Ausgang des Studienauftrages im Rahmen der Entwicklung Regionalflughafen Samedan (Auszug aus Schlussbericht vom 12.04.2018)

Der höchstgelegene Regionalflughafen Europas im Oberengadin (1'707 m ü. M.) soll modernisiert und entwickelt werden. Dazu hat die Infrastrukturunternehmung Regionalflughafen Samedan vor gut einem Jahr öffentlich orientiert. Der neue Flughafen soll den Anforderungen an einen modernen Non-Schengen-Zollflughafen gerecht werden, die gesetzlichen und regulatorischen Auflagen wieder vollumfänglich erfüllen, einen effizienten und zeitgemässen Betrieb ermöglichen sowie den vielfältigen Nutzen für die Region weiterhin erbringen und sogar steigern. Im November 2015 hat die Verwaltungskommission der INFRA den Masterplan verabschiedet und damit das raumplanerische Fundament für die weitere Entwicklungsplanung der Infrastruktur gelegt. Auf dieser Basis wurde ein Entwicklungsschema in Etappen für den Regionalflughafen entwickelt.

Am 26. März 2017 hat die Stimmbevölkerung des Kreises Oberengadin dem Verpflichtungskredit sowie weiterreichenden Garantieleistungen der Gemeinden als Beitrag für die Finanzierung der ersten Phase Kernentwicklung klar zugestimmt.

Als Resultat der öffentlichen Ausschreibung vom 25. Juli 2017 für ein einstufiges Verfahren für Studienaufträge im selektiven Ablauf mit Präqualifikation nach SIA 143 wurden Studien von 5 Generalplanerteams erarbeitet. Die Studien hatten zum Ziel, ein kongruentes Gesamtprojekt zur Ablösung der Bestandsanlagen und Erweiterung über vier Phasen zu entwickeln. In der Erstellung als auch im Betrieb wurden wirtschaftliche und für künftige Bedürfnisse flexible baulich-architektonische Lösungen gesucht. Die Schussbeurteilung durch die 11-köpfige Jury erfolgte am 5. März 2018. Nach der Auswahl des Siegerprojekts erfolgt nun die Weiterbearbeitung zu einem Vorprojekt und Bauprojekt für die erste Realisierungsphase „Kernentwicklung“. Dabei geht es um die langfristige Sicherung des Betriebes durch Ersatz zwingend betriebsrelevanter Infrastruktur.“

Basierend auf dem Präqualifikationsverfahren und dem Entscheid des Beurteilungsgremiums vom 18. September 2017 wurden folgende Planungsteams mit der Ausarbeitung einer Studie beauftragt:

GP-Team: Caretta + Weidmann / MADE IN

Architektur: [MADE IN](#)
Bauingenieurwesen: [Dr. Lüchinger+Meyer Bauingenieure AG](#)
HLKS – Ingenieurwesen (inkl. MSRL-Technik): [Jacob Forrer AG](#)
Elektro-Ingenieurwesen: [HEFTI. HESS. MARTIGNONI, Aarau AG](#)
Bauphysik / Akustik: [Gartenmann Engineering AG](#)
Verkehrsplanung (Erschliessungen): [Poliplan GmbH](#)
Bauleitung: [Caretta+Weidmann Baumanagement AG](#)

GP-Team: Hosoya Schaefer Architects / Blarer & Reber Architekten

Architektur: [Hosoya Schaefer Architects AG](#)
Bauingenieurwesen: [Dr. Lüchinger+Meyer Bauingenieure AG](#)
HLKS – Ingenieurwesen: [Waldhauser & Hermann AG](#)
Sanitäringenieur: [Balzer Ingenieure AG](#)
Elektro-Ingenieurwesen: [Scherler AG](#)
Bauphysik / Akustik: [Kuster + Partner AG](#)
Verkehrsplanung (Erschliessungen): [IBV Hüsler AG](#)
Bauleitung: [Blarer & Reber Architekten AG](#)

GP-Team: KCAP Architects & Planners

Architektur: [KCAP GmbH](#)
Bauingenieurwesen: [WaltGalmarini AG](#)
HLKS – Ingenieurwesen (inkl. MSRL – Technik): [RMB Engineering AG](#)
Elektro-Ingenieurwesen: [HEFTI. HESS. MARTIGNONI, Aarau AG](#)
Bauphysik / Akustik: [bakus Bauphysik & Akustik GmbH](#)
Verkehrsplanung (Erschliessungen): [IBV W. Hüsler AG](#)
Bauleitung: [b + p baurealisation ag](#)

GP-Team: Itten + Brechbühl

| | |
|-----------------------------------------------|----------------------------|
| Architektur: | Itten+Brechbühl AG |
| Bauingenieurwesen: | AF TOSCANO AG |
| HLKS – Ingenieurwesen (inkl. MSRL – Technik): | Balzer Ingenieure AG |
| Elektro-Ingenieurwesen: | IBG B. Graf AG Engineering |
| Bauphysik / Akustik: | Kuster + Partner AG |
| Verkehrsplanung (Erschliessungen): | RIBI BLUM AG |
| Bauleitung: | AF TOSCANO AG |

GP-Team: Bearth & Deplazes / Büro für Bauökonomie

| | |
|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Architektur: | Bearth & Deplazes Architekten AG / Büro für Bauökonomie AG |
| Bauingenieurwesen: | Basler & Hofmann AG / Bänziger Partner AG |
| HLKS – Ingenieurwesen (inkl. MSRL – Technik): | Amstein + Walthert AG |
| Elektro-Ingenieurwesen: | Amstein + Walthert AG |
| Bauphysik / Akustik: | Martin Kant Bauphysik |
| Verkehrsplanung (Erschliessungen): | Basler & Hofmann AG |
| Bauleitung: | Bearth & Deplazes Architekten AG / Büro für Bauökonomie AG |

Für die Verfahrensbegleitung sowie die Auswertung und Beurteilung der Studien wurde ein Beurteilungsgremium eingesetzt.

Beurteilungsgremium:

Fachrichter:

- Michael Hauser (Vorsitz), Dipl. Arch. ETH/SIA, MBA, Zürich
- Stefan Cadosch, Dipl. Arch. ETH/SIA; Präsident SIA Schweiz, Zürich
- Corinna Menn, Dipl. Architektin ETH/SIA, Chur
- Martin Schmidli, Master Planning Flughafen Zürich AG, Zürich
- Hans-Jörg Ruch, Dipl. Arch. ETH / SIA / BSA, St. Moritz
- Rolf Sachs, Unternehmer, Designer und Nutzer des RFS, St. Moritz
- Caty Emonet (Ersatzfachrichterin), MSc Arch. ETH

Sachrichter:

- Dr. Mario Cavigelli, Regierungsrat / Vorsteher Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement Kanton GR
- Christian Meuli, Präsident der Verwaltungskommission INFRA RFS (Nachfolger v. Gian Duri Ratti)
- Markus Gschwend, VR Präsident Engadin St. Moritz Tourismus AG
- Urs Brütsch, Flugplatz-Entwicklung, Geschäftsführung Flugplatz Dübendorf AG
- Silvano Manzoni, Gemeindevorstand / Präsident Baukommission Samedan

Experten:

Kostenkalkulation: befair partners AG, Zürich

- Ernst Lüscher

Gebäude- und Energietechnik: Hochschule Luzern, Abt. Technik & Architektur

- Prof. Urs-Peter Menti
- Prof. Matthias Sulzer

Betrieb: Engadin Airport AG

- Corado Manzoni
- Martin Binkert
- Christian Gorfer

Rechtsanwalt:

Lic.iur. Andrea Brüesch

Entscheidung des Beurteilungsgremiums

Das Beurteilungsgremium empfiehlt der INFRA RFS einstimmig, sämtlichen Teams die fixe Entschädigung auszuzahlen und das Team Hosoya Schaefer Architects AG / Blarer & Reber Architekten AG mit der Projektierung zu beauftragen.

Ausführungen zum Entscheid

Alle Teams haben sich sehr intensiv und auf hohem Niveau mit der Aufgabe auseinander gesetzt. Einerseits waren komplexe betriebliche Anforderungen in einem engen Perimeter zu bewältigen, andererseits waren die Erwartungen an den neuen Flughafen als Tor zum Engadin / St. Moritz für anspruchsvollste Gäste sehr hoch. Darüber hinaus galt es, eine Etappierung und Umsetzung unter laufendem Betrieb zu bewältigen.

Die Teams haben unterschiedliche Strategien gewählt. Das Team Bearth & Deplazes wählte einen in der Jury kontrovers diskutierten regional verankerten Ausdruck mit kleinteiliger Gliederung. Gegensätzlich hat sich das Team Caretta+Weidmann / Made In verhalten. Es überraschte mit einem erfrischend futuristischen Ansatz eines im Querschnitt dreieckigen Gebäudes, der sich aus Sicht der Jury für eine etappierte Umsetzung jedoch als zu wenig robust erwies. Der mutige Ansatz birgt aus Sicht der Jury erhebliche betriebliche und finanzielle Risiken, die sich trotz Zwischenkritik nicht vollends ausräumen liessen. Die drei weiteren Teams KCAP, Hosoya Schaefer / Blarer Reber und Itten & Brechbühl haben einen sachlich-neutralen Zugang gewählt, sind in der Ausgestaltung jedoch klar voneinander zu unterscheiden. Während KCAP auf einzelne, zwar gut etappierbare, betreffend Lärm und Nachhaltigkeit jedoch nachteilige Gebäude setzt, war das Projekt von Itten & Brechbühl zwar fehlerarm, aber mit wenig emotionalem Gehalt. Das Team Hosoya Schäfer hat den guten Mittelweg getroffen, klar in der Setzung, einfach in der sich wiederholenden, sehr sorgfältigen und identitätsstiftenden Struktur, mehrfach lesbar etwa in der Lobby, die sowohl Hangar oder Festsaal sein könnte und mit edel zurückhaltendem architektonischen Ausdruck als Antwort auf die einzigartige Landschaft aufwartet.

Die Auftraggeberin wird zu Beginn der Sommersaison 2018 ausführlich über die Resultate des Studienauftrages öffentlich informieren. Der Zeitpunkt der öffentlichen Kommunikation wird durch die Auftraggeberin noch festgelegt.

Teambeiträge Studienauftrag: Generalplaner – Team: Hosoya Schaefer Architects / Blarer & Reber Architekten

| | |
|------------------------------------|--------------------------------------|
| Architektur: | Hosoya Schaefer Architects AG |
| Bauingenieurwesen: | Dr. Lüchinger+Meyer Bauingenieure AG |
| HLKS – Ingenieurwesen: | Waldhauser & Hermann AG |
| Sanitär-Ingenieur: | Balzer Ingenieure AG |
| Elektro-Ingenieurwesen: | Scherler AG |
| Bauphysik / Akustik: | Kuster + Partner AG |
| Verkehrsplanung (Erschliessungen): | IBV Hüsler AG |
| Bauleitung: | Blarer & Reber Architekten AG |

Würdigung

Der Baukörper der Kern- und Weiterentwicklung wird als ruhige, lineare Figur im Tal verstanden. Ortsbaulich setzt sich die Grossform von der Massstäblichkeit der Industriebauten von Cho d’Punt ab, zeichnet sich damit deutlich als Bauwerk einer herausragenden Bedeutung aus und wirkt in der fragmentierten Siedlungsstruktur als stabilisierende Schwerkraft. Das Betriebsgebäude Landside wird als weiträumiger Orientierungspunkt mit markanter Überhöhung ausgebildet.

Durch die gleichbleibende Gebäudetiefe und die einheitliche Fassade werden die unterschiedlichen Nutzungen zu einem Ganzen gefasst. Die abstrakte Geste des Grossmassstabs wird jedoch gekonnt verfeinert. Der hermetisch erscheinende Riegel wird mit der Terminalhalle und der Durchfahrt durchbrochen und versteht es, Land- und Airside wirkungsvoll zu verbinden. So wird das multifunktionale Terminal als grosszügiges Herz der Anlage interpretiert, das den Flugbetrieb sichtbar macht und umgekehrt zum identitätsstiftenden „Tor zum Engadin“ wird. Es lässt Synergien bei unterschiedlichen Nutzungen zu und dient als Begegnungszentrum für unterschiedliche Zielgruppen. Mankos in Bezug auf Abläufe der Personen- und Warenkontrollen lassen sich aufgrund der vorhandenen Nutzungsflexibilität bereinigen. Gestalterische Variationen der Fassade beginnen beim Näherkommen an den Flugplatz unterschiedliche Bedeutungen und Nutzungen lesbar zu machen. Einzig das Dachgeschoss bleibt dabei etwas unausgegoren. Dies zeigt sich auch bei der Funktionalität des Towers, welche zwar auf 360° gegeben ist, jedoch zu optimieren ist. Eine öffentliche Terrassennutzung ist wohl kaum praktikabel (Schnee) und die von der Fassadenstruktur ummantelten Aufbauten wirken volumetrisch zu schwach.

Die Vorfahrt markiert ein grosses, auskragendes Dach. Durch die Lage des Baukörpers bzw. die geringe Breite landside wird das Wenden der Fahrzeuge allerdings schwierig. In der geplanten Form scheint der Verkehrsfluss nicht genügend gewährleistet.

Die Konzeption der Teilnutzungen und ihrer Etappierung sind schlüssig dargelegt. Die in der Kernentwicklung offene Parkierung ist im Rahmen der Kosten zwingend. Die Option, bei den Erweiterungsschritten das Terminal mit einer Zwischennutzung zu versehen, eröffnet eine begrüssenswerte Flexibilität bei der Realisierung. Die bedarfsabhängige Weiterentwicklung der Hochbauten in einem Strang ist im Einklang mit dem Masterplan möglich.

Im Innern überrascht und überzeugt die längs gerichtete Tragstruktur der filigranen Dachträger, die unmittelbar und sinnhaft den Räumen ihre ästhetische Identität verleiht. So wird das strukturelle Prinzip der Helibasen und des Betriebsgebäudes Airside auch für das Terminal angewendet und gibt ihm ohne aufgesetzte Anbiederungen an die Aviatik oder den Alpenstandort eine eigenständige Ästhetik. Die Idee, das Terminal in seiner Nutzung zwischen Wartehalle, Bistro und Eventlocation anzusiedeln, verspricht eine überzeugende Antwort zu sein, den aussergewöhnlichen Betrieb und die Nutzerstruktur des Regionalflughafens Samedan zu interpretieren.

Dieser Gebäudestruktur untergeordnet ist die nach innen geneigte Dachform. Sie ist in Bezug auf den Ausdruck des Gebäudes verständlich, wirft aber in der schneereichen Höhenlage Fragen bezüglich Dauerhaftigkeit und Unterhalt auf.

Dieses Projekt ist betreffend Energie- und Gebäudetechnik konventionell. Das Gebäude selber bietet gute Voraussetzungen für eine energie- und komfortoptimierte Lösung. Der vorgesehene Fernwärmanschluss ist mit relativ tiefen Investitionen und moderaten Betriebskosten verbunden sowie weitestgehend CO₂-neutral.

Der sehr einfache und stringente Entwurf lässt eine wirtschaftliche Realisierung erwarten.

Den Verfassern gelingt es, mit ihrem Projekt eine überzeugende Kohärenz zwischen ortsbaulicher Haltung und landschaftsräumlicher Wirkung, architektonisch räumlicher und ästhetischer Ausformulierung, betrieblichen Abläufen und Wirtschaftlichkeit zu erzeugen. Der Beitrag erzeugt aus inneren betrieblichen und architektonischen Gesetzmässigkeiten eine starke Identität und damit eine spezifische Interpretation des Engadiner Flughafens.

Projektdokumentation (vgl. Beilagedateien)



Visual 2.2: Ankunft Airside



Visual 2.3: Zufahrt Landside

Impressum:

Projekt:

Entwicklung Regionalflughafen Samedan, Schweiz

Auftraggeberin:

Infrastrukturunternehmung Regionalflughafen Samedan
(INFRA RFS)
Kreisamt Oberengadin
Chesa Ruppanner
CH-7503 Samedan

Kontakt / Organisation:

Geschäftsstellenleiter INFRA RFS
Daniel Peter
c/o projX management gmbh
Via Chaunt Battaglia 2
CH-7512 Champfèr/St. Moritz

Tel. Büro: +41 81 842 01 20
Tel. Mobil: +41 78 629 23 77
E-Mail: rfs@projx.ch