

10-07

ARCHITEKTUR & TECHNIK

www.architektur-technik.ch



Der Terminal

Lausanne erhob nie den Anspruch, ein aviatischer «Hub» zu sein. Das Fliegen ab dem Aéroport de la Blécherette kann immer noch als Abenteuer genossen werden. Romantik und Abenteuerlust symbolisiert auch das neue Flughafengebäude.

Text: Bernhard Töschel, Marc Häuscher, Manuel Penttilä
Foto: Thomas Jantscher



Das Terminalgebäude ist in die Hanglage integriert. Von der Seite erscheint es als dreigeschichtiges Volumen, das von einem Auftrieb gebildet wird, wenn halbkreisförmig wirkt so eher wie ein Pavillon.



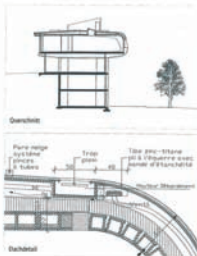
Fast hätte Lausanne in den 90er Jahren als Luftreise-Destination sein definitives «Grounding» erlebt. Der Erhalt des Aéroports de la Blécherette, der früher nur ein Militärflugplatz war, wurde 1992 durch eine öffentliche Volksabstimmung bewirkt. Zur Rettung und Neubelebung des Flugplatzes auf ziviler Basis wurde damals der Verein ARLB (Aéroport Régional Lausannoise La Blécherette SA) ins Leben gerufen.

Nach einem langen Verfahren wurde das neue Flughafengebäude mit Restaurant, Ausbuchtungs- und Büroräumen erstellt und im vergangenen Jahr eröffnet. Eingangs Lausanne, unterhalb der Autobahnausfahrt La Blécherette, empfängt der durch seine Gestalt imposant wirkende «terminal» die geschäftlich oder privat fliegenden Besucher und Bewohner der Waadtstädter Hauptstadt. Der Neubau prägt den Standort und verleiht ihm Charakter.

Schulputzaler Aufbau

Das vom Architekturbüro COBE aus Lausanne entworfene Gebäude wird durch einen Aufbau geleitet, der die Funktionen des Kon-

strukturs aufnimmt. Eigentlich handelt es sich um einen «Kontrollflügel», der Vergleich mit der Tragfläche eines Flugapparats drängt sich von der Form und der Blechverkleidung her geradezu auf. Je nach Standort erscheint dieser Aufbau auch als großer Lichtschirmwehler mitten auf dem Flugplatz. Das ausragende Bauteil beherrscht neben der Flugkontrolle auch das Zollamt. Auf Geländehöhe befindet sich das Restaurant mit offenem Blick auf den attraktiven Flughafen, auf der Strossenseite liegt der Parkplatz für ca. 150 Autos. Im unteren Gebäudebereich sind zwei Pilotenschulen mit Lernräumen und Simulatoren untergebracht. Als Baumaterialien wurde eine geschickte Kombination diverser Stoffe gewählt: Beton, Stahl und Glas prägen den Sockelbau, während im oberen Teil Holz und Glas sowie die Bekleidung aus Titanzink vorherrschen. Um die Bauzeit zu verkürzen, wurde mehrheitlich mit Fertigelementen gearbeitet. Die vorfabrizierten Holzbohlen für den Aufbau, diese Form durch geklebte Lamellen erstellt wurde, umfassen alle funktionell notwendigen Dachelemente. Die Konstruktion deckt die Bedürfnisse bezüglich Wärmedämmung, Schallschutz und Belüftung ab und beherrscht auch die bei einer viel-



Der Aufbau mit Kontrollbohlenfunktionen wirkt wie die Tragfläche eines Flugzeuges. Titanzink und vorfabrizierte Holzbohlen schaffen innen wie aussen kontinuierliche Raumgruppen.

chen Infrastruktur notwendigen technischen Kabel und Installationen.

Handwerksleistungen

Immerhin präsentiert die Handwerksleistungen. Innen beeindruckt die sichtbar, geklebte Holzbohlenbildung. Diese wurde bewusst so gewählt, dass sie nicht industriell wirkt und einen willkommenen Kontrastpunkt zur sonst eher kühlen Technik eines Flughafenbaus setzt. Außen wurde das vom Farbton her warm wirkende Titanzink gewählt. Um im gleich von Anfang an eine patinierte Zinkoberfläche zu erhalten, wie sie normalerweise erst nach Jahrzehnten in natürlicher Umgebung durch die Einwirkung von Regenwasser und Kältemilieu aus der Luft entsteht, wurde für die Bekleidung Rheinzink «vorbezeitet pro schiefergrau» verwendet. So war die gewünschte Optik schon bei der Fertigung vorhanden. Die ab Werk erzeugte Patina schützt Titanzink-Fassaden dauerhaft vor Korrosion. Selbst kleine Kratzer sind kein Problem, denn durch den so genannten «Selbstheilungseffekt» wachsen solche Blessuren durch Bildung neuer Patina wieder zu.

