

Sehr zivilisiert

Wie bauen auf dem Gelände eines Militärflugplatzes? op-arch setzen weder auf martialische Dynamik noch auf den banalen Funktionsbau.

Ihre Operationszentrale für die Luftwaffe in Payerne im Auftrag von armasuisse Immobilien ist ikonisch, aber zurückhaltend und besticht mit einer technischen Eigenentwicklung.

Text: Hubertus Adam



Die markante Ostfassade des Neubaus: Der alte Tower stand für heutige Massstäbe zu nah am Rollfeld und wurde abgerissen. Seine Funktion integrierten die Architekten in die neue Operationszentrale.

Kaum ein Thema hat die Schweiz in den vergangenen Jahren so polarisiert wie die Beschaffung neuer Kampffjets. Auch wenn die Luftwaffe angesichts des Ukraine-Kriegs inzwischen selbst im linken Lager an Akzeptanz gewinnt: Geht es um die Ausgaben für neue Flugzeuge, so ist die Eidgenossenschaft ein gespaltenes Land. Ganz abgesehen davon, dass die regelmässigen Übungsflüge immer wieder zu Diskussionen über Lärmbelastungen führen. Technikbegeisterte wiederum zieht es zu den Militärflugplätzen, um dort die donnernden Starts der Kampffjets zu verfolgen. Zum Beispiel zum Flugplatz Payerne, der seit 1925 in Betrieb ist und heute mit seinen mit F/A-18-Kampfflugzeugen ausgerüsteten Fliegerstaffeln als der wichtigste Luftwaffenstützpunkt in der Schweiz gilt. 230 Personen sind hier angestellt, hinzu kommen Lehrlinge, Logistikmitarbeitende sowie Angestellte der Flugsicherung.

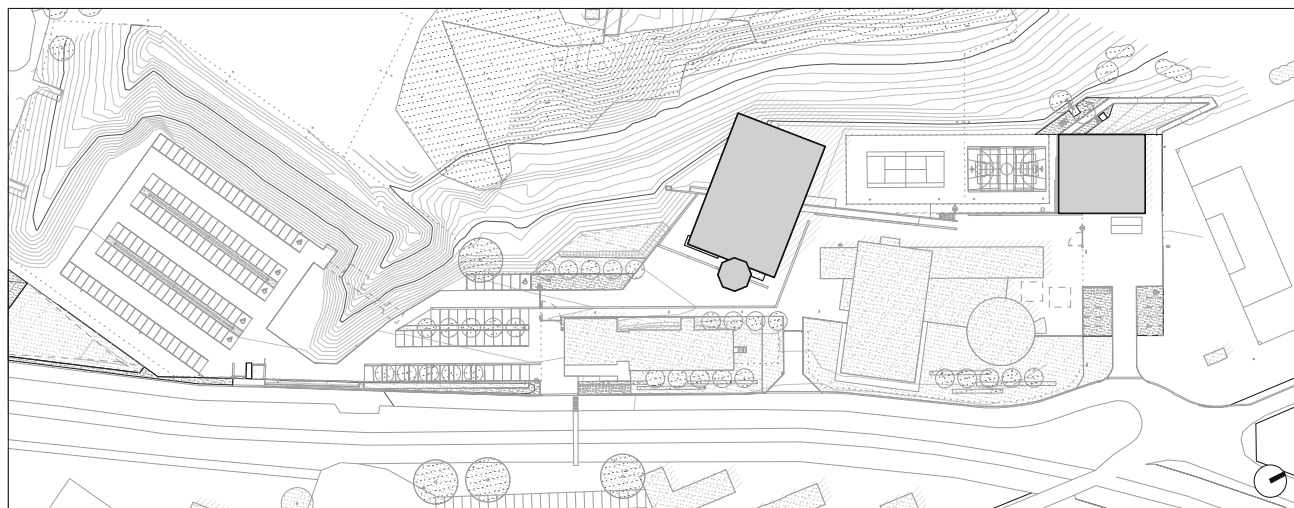
2010 gewann das Büro op-arch aus Zürich den Projektwettbewerb für den Neubau eines «complexe des opérations» für die Luftwaffenbasis. Ziel war es, die bisher über den Flugplatz verstreuten Einrichtungen zur Luftraumüberwachung, die Schulungs- und Büroräume, die Pilotenunterkünfte sowie den Kontrollturm in einem Neubau zu bündeln. Der alte Tower aus dem Jahr 1970, der gemäss aktuellen Regularien zu nah an der Piste stand, wurde ebenso abgerissen wie eine Reihe von Baracken. 2020 wurde die Operationszentrale übergeben; das Boarding House, ebenfalls Teil des Studienauftrags, blieb aus Kostengründen unrealisiert, doch immerhin konnten die Architekten den Neubau der Heizzentrale nutzen, um hier einen Clubraum zu installieren.

Zurückhaltende Eleganz

Nahe dem Zufahrtstor zum Militärflugplatz gelegen, ist der insgesamt 32 m hohe Neubau, der im 24/7-Dienst betrieben wird, mit dem markant auskragenden Toweraufsatz schon von Weitem sichtbar. Es handelt sich um ein orthogonales siebengeschossiges Volumen, das rückwärtig leicht in den Hangfuss des Hügels eingeschoben ist; die leichte Drehung gegenüber der Zufahrtsstrasse und den umliegenden Bauten erklärt sich durch die Ausrichtung des Gebäudes parallel zur Piste.

Eine filigrane und raumhaltige Metallfassade umkleidet das kubische Volumen oberhalb des leicht zurückgesetzten Erdgeschosses: zuäusserst die hellen vertikalen Führungsschienen der Sonnenstoren, dahinter zurücktretend die dunklen Horizontalen der Geschossplatten und Absturzsicherungen und schliesslich die wiederum vertikal unterteilten Profile der Fensterbänder. Für einen durch reine Funktionsbauten geprägten Militärstandort entsteht so eine ganz ungewöhnliche Eleganz, die an die spätmodernen Bauten der 1950er- und 1960er-Jahre von Egon Eiermann erinnert – an den Deutschen Pavillon der Brüsseler Weltausstellung von 1958, die Botschaft in Washington oder das Abgeordnetenhochhaus in Bonn.

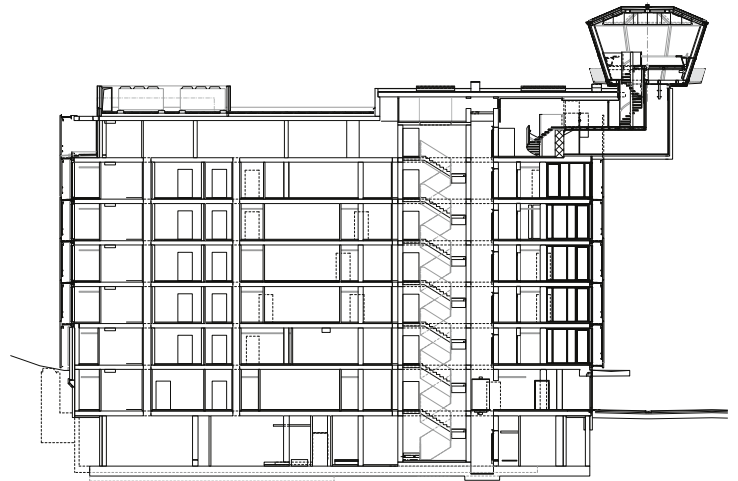
Dass es sich dennoch nicht um einen Stahlbau handelt, verdeutlichen die drei Betonelemente, die hinsichtlich ihrer Grösse von unten nach oben hin zunehmend, die Stirnseite prägen (vgl. Abb. links): das schmale Vordach über dem Haupteingang, der Balkon für die Flugsicherung auf der Höhe des fünften Obergeschosses und schliesslich das zweigeschossige Volumen, das das oberste Geschoss durchbricht, mit ganz grosser Geste nach vorn auskragt und die Kanzel für die Flugüberwachung trägt. Mit dem Erschliessungskern verbunden, fungieren die zu einer kastenförmigen Struktur verbundenen Wandscheiben als Kragarm. Die konisch



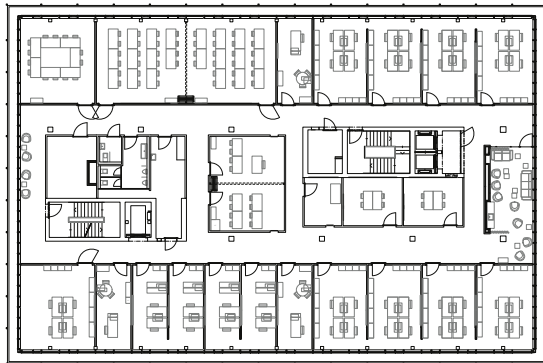
Situation, Mst. 1:2500. Die Operationszentrale (Bildmitte) vereint in einem einzigen Gebäude die Räumlichkeiten für die Luftfahrt, die bislang an unterschiedlichen, teilweise auch provisorischen Standorten untergebracht waren. Das ebenfalls neue Heizkraftwerk mit Holzschnitzkraftwerk, Photovoltaikanlage und Erdsondenfeldern (oben rechts) besetzt die nordwestliche Ecke des Geländes.



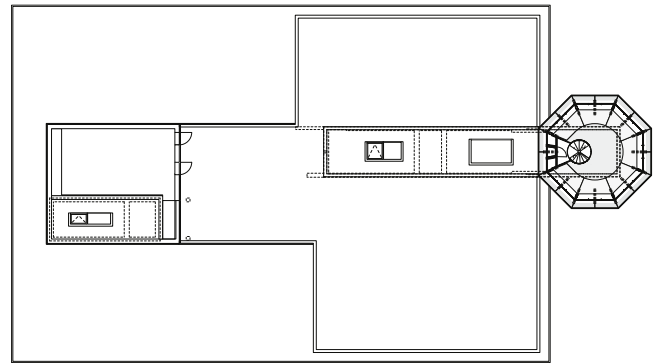
Stahlstruktur der Kanzel.



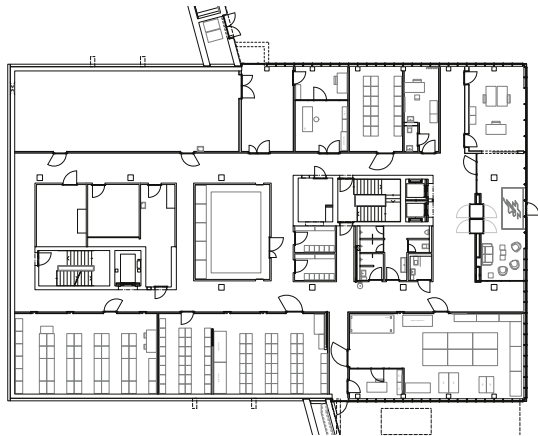
Längsschnitt mit Kanzel, alle Mst. 1:600. Die Tragsicherheit der Kanzel stellen die beidseitigen Wandscheiben sicher, die vom Liftkern über die Fassadenstützen hinaus als Kragarm wirken.



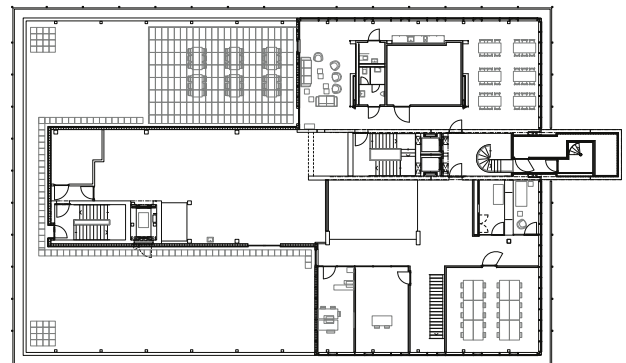
Grundriss 2. Obergeschoss. Jeder Betriebseinheit ist eine eigene Geschosseebene zugeordnet.



Grundriss Dachgeschoss. Hier befindet sich die Kanzel des Towers.



Grundriss Erdgeschoss mit Entrée, Anlieferung und Umkleieräumen.



Grundriss 6. Obergeschoss. Hier liegen der Zugang zur Towerkanzel und die Kantine mit ihrer Terrasse..



Neubau «complexe des opérations», Militärflugplatz Payerne

Bauherrschaft
armasuisse Immobilien

Architektur
op-arch Oester Pfenninger
Ulrich Weiz, Zürich

Tragkonstruktion
HallerIngenieure, Baar

Kosten und Bauleitung
Spörri Graf Partner APP, Bern

Landschaftsarchitektur
mavo, Zürich

Fassadenplanung
Stäger+Nägeli, Zürich

Gebäudetechnik
Amstein+Walthert, Genf;
R+B engineering, Bern; Todt
Gmür+Partner, Schlieren

Bauphysik
bakus Bauphysik & Akustik,
Zürich

Holzfeuerung
Schmid energy solutions,
Eschlikon



Blick aus der Kanzel.

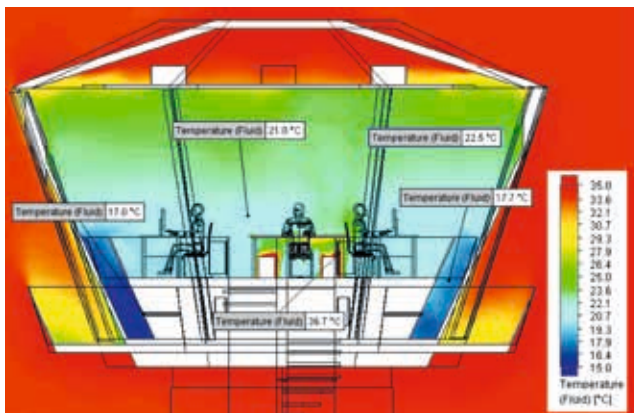
ausgebildete achteckige und fast kristallin wirkende Towerkanzel wurde als komplette Stahlkonstruktion präfabriziert und schliesslich mit dem Kran in Position gebracht.

Zu viel Wärme in der Kanzel

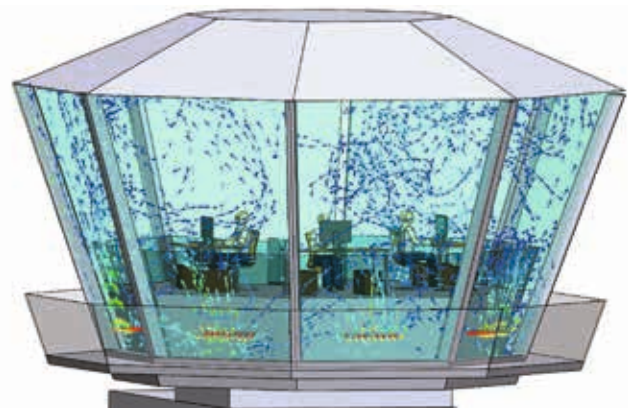
Die Verglasung von Kanzeln stellt ein besonderes Problem dar. Es bedarf einer 360-Grad-Sicht mit grossem Sichtwinkel nach oben und unten, mithin einer kompletten Verglasung – und das bei einem relativ geringen Volumen. Das führt etwa im Tower in Genf-Cointrin im Sommer zu bis zu 40 °C Innentemperatur. Die Verglasung der Towerkanzel in Payerne ist eine Eigenentwicklung der Architekten. Zur Anwendung kam elektrochromes

Glas, das stufenweise abgetönt werden kann. Damit lässt sich der Lichteinlass von 60% bis auf 1% reduzieren; Lichtsensoren sorgen dafür, die Durchsicht zu optimieren und zugleich den Energiedurchlass zu vermindern. Unterstützend wird ein Teil der Zuluft im Tower entlang der Glasscheiben von unten nach oben geströmt, dabei kühlt sie die Scheiben, wird in der Decke wieder abgezogen und über die Fassadenhohlprofile der Kanzel in die darunterliegende Lüftungszentrale im Betonkragarm geleitet.

Durch die Luftführung in den Hohlprofilen entfällt ein Abluftschacht, der die Rundumsicht einschränken würde. Der andere Teil der Zuluft wird über Quelllüfter mit sehr tiefer Luftgeschwindigkeit mit idealer Temperatur im Innern der Kanzel über den



Durch die umlaufende Verglasung heizt sich das Innere der Kuppel auf. Eine Verschattung ist aufgrund der Funktion nicht möglich. Die Architekten setzten also **elektrochromes Glas** ein, das – durch Sensoren gesteuert – **den Lichteinlass reduzieren** kann.



Zusätzlich zu den verschattbaren Gläsern wird die Kanzel entlang der Scheiben gekühlt: Die reguläre Zuluft strömt von unten nach oben und kühlt dabei die Scheiben.



Die von einer Stahlwange gefasste **Spindeltreppe** führt zur **Kontrollkanzel** auf der Auskragung.



Der Beton des Rohbaus ist teilweise sichtbar. Der Bodenbelag ist ein geschliffener Anhydritestrich. Für Raumtrennungen, Innentüren und Akustikverkleidungen verwendeten die Beteiligten Holz.

Boden abgegeben und ebenfalls über die Decke wieder abgezogen. So entstehen keine Zuglufterscheinungen – und die Raumtemperaturen bewegen sich im optimalen Bereich über alle Jahreszeiten. Dies alles ohne zusätzliche Kühlgeräte, nur mithilfe der Kälte- und Wärmeerzeugung über die Wärmepumpe und Erdsonden des Gebäudes.

Konstruktive Eleganz

Konstruiert wurde das Volumen in Massivbauweise als Skelettbau. Die Lastabtragung erfolgt über präfabrizierte Stahlbetonstützen sowie Kernwände in Ortbeton, die auch die horizontalen Kräfte übernehmen. Die Geschossdecken wurden in der Mittelzone als Flachdecken in Ortbeton entlang der seitlichen Flanken aus vorgefertigten Trägern und Filigranplatten ausgebildet. Die ausgesparten Felder dazwischen bieten Platz für Haustechnik sowie Akustikelemente.

Grundsätzlich sind die Geschosse dreibündig aufgebaut: Die Erschließungs- und Nebenräume in der Mitte werden durch zwei verschiedentlich verbundene Korridore von den nach aussen hin orientierten Büro- und Besprechungsräumen getrennt. Im Erdgeschoss sind die Anlieferung und Umkleieräume angeordnet, darüber Werkstätten und die Räume für die einzelnen Fliegerstaffeln, oben schliesslich Räume für die militärische und zivile Flugsicherung. Im sechsten Obergeschoss befindet sich das Betriebsrestaurant mit einer grosszügigen Aussenterrasse.

Innen achteten die Architekten darauf, die unterschiedlichen Materialien sichtbar zu belassen, sodass Primärstruktur, Innenausbau und Gebäudetechnik stets ablesbar bleiben. Der Beton des Rohbaus ist an Wänden und Decken unverkleidet, der Estrich des

Fussbodens besteht aus geschliffenem Anhydrit. Dazu tritt Holz – für Raumteiler, Innentüren und Akustikverkleidungen – und natürlich das Mobiliar. In den Gängen sind die Gebäudetechnikleitungen an den Decken durch Aluminiummembranen verkleidet, in die auch Beleuchtung und Beschilderung integriert wurden. Immer wieder beeindrucken einzelne Details, so etwa die von einer Stahlwange gefasste Spindeltreppe, die hinaufführt zur Kontrollkanzel oberhalb der Auskragung – aber auch die Kunstwerke von Blanca Blarer in den Fluren.

Keine Anbiederung

Man darf die Operationszentrale durchaus als ikonisches Gebäude des Militärflugplatzes von Payerne verstehen. Das Volumen buhlt nicht um Aufmerksamkeit, eher könnte man von einer selbstsicheren Zurückhaltung sprechen. Im Kontext der militärischen Logik der Umgebung verweigern sich op-arch der Anbiederung: Ihr Bau zeigt sich weder militärisch-kraftstrotzend noch futuristisch-dynamisch, aber auch nicht rein funktional oder gar banal wie manches in der Umgebung. Die Balance zwischen einer zurückhaltenden und filigranen, strukturell gegliederten Fassade und den plastisch hervortretenden Betonkörpern ist gelungen, und im Innern überzeugt der Mix verschiedener Materialien. Da es sich um ein staatliches Gebäude handelt, ist auch die Frage des Repräsentativen ein Thema – die Eiermann-Referenzen stehen beispielhaft für ein freies und offenes Verständnis des demokratischen Staatswesens. Also im besten Sinn zivilisiert, ja zivil – dieser «*complexe des opérations*» stünde auch einem Verkehrsflughafen gut zu Gesicht. •

Hubertus Adam, Kunsthistoriker und Architekturkritiker