

Zeitschrift:	Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber:	Hochparterre
Band:	3 (1990)
Heft:	4
Artikel:	Basler Wendehälse : ein hoffentlich nur vorläufiger Entscheid zur Wettsteinbrücke
Autor:	Stöckling, Peter
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-119187

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

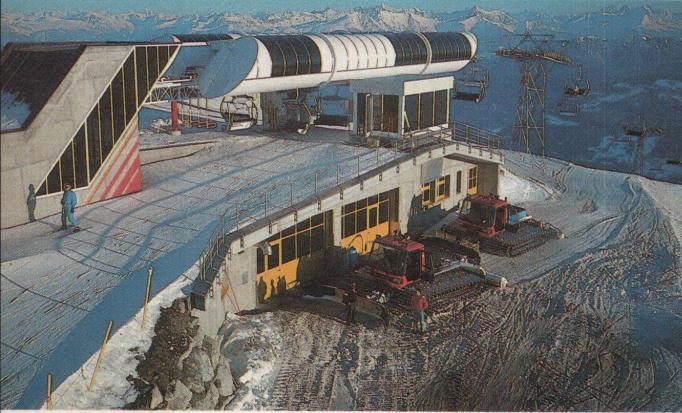
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



eine neue Bergbahn mit vier Stationen und einem Restaurant von Acquarossa zum Passo di Nara im Tessin arbeitet Mario Botta bereits erste Entwürfe aus. Der an diesem fast 60 000 Kubikmeter umfassenden Projekt beteiligte Ingenieur Mauro Pedretti kündigt Grossartiges an: «Etwas vollkommen anderes, etwas, das man noch nie gesehen hat, wird auf uns zukommen.» Etwa im Mai werde die Arbeit Bottas der Öffentlichkeit vorgestellt.

Landschaftsschützerische Bestrebungen vereiteln denn auch heutzutage die meisten Bergbahnneubauten und weitere Kapazitätssteigerungen. «Einzig bei Erneuerungsbauten bestehender Anlagen liegt noch einiges drin», sagt Fred Baumgartner vom Bundesamt für Raumplanung. «Man hüte sich aber, von der Raumplanung her in die Architektur dreinzureden.» Grund: die Hilflosigkeit bei der Frage um die Einordnung in die Landschaft. Den Bau verstecken oder nicht? Eine Auseinandersetzung, die nicht zuletzt wegen des Ausbaus der Grindelwald-First-Bahnen ausgebrochen ist: Sollen die vier neuen Stationen aus Stahl und Eternit sein, oder will man sie mit Holz verkleiden? Dazu Baumgartner – er gehört auch dem Berner Heimatschutz an und ist selbst Architekt: «In diesem Fall haben wir vom Heimatschutz gesagt, man solle den Weg der Ehrlichkeit gehen und zeigen, dass es sich um technische Bauten handelt, für die deshalb auch technische Materialien verwendet werden. Man darf nicht so tun, als handle es sich um ein Holzchalet.» Diese Auffassung von Heimatschutz konnte sich jedoch nicht durchsetzen. Gebaut wird im Frühjahr nach der Schneeschmelze mit Stahl und Holz: Die Lobby des «einheimischen Baustoffs» war im Berner Oberland zu stark. Vom übrigen Rummel will man bei den First-Bahnen jedoch nichts wissen: Nicht einmal ein Restaurant ist in der ersten Etappe geplant. Wer ein so gutes Sommergeschäft habe (1989 wohl erstmals mehr als die Hälfte), brauche das nicht, heisst es bei der Direktion.

Baumann befürwortet auch den Beizug von Stararchitekten für die Gestaltung neuer Bergbahnstationen: «Vielleicht braucht es Impulse wie jene von Botta, damit man merkt, dass Bah-

FOTOS: RP



«Spacelook» auf Crap Sogn Gion, klar markierte Präsenz auf dem Titlis.

nen auch zum Image einer Landschaft gehören.» Ob die breite Bevölkerung diese Meinung teilt, ist aber fraglich. Zummindest hat Reto Gurtner, Verwaltungsratsdelegierter der Bergbahnen Crap Sogn Gion AG, andere Erfahrungen gemacht: «Die Leute wollen eine Heidi-Welt, wenn sie in die Berge kommen.» Das habe er gemerkt, nachdem seine Pläne für einen Architekturwettbewerb unter «Superarchitekten» für eine neue Bergstation bekannt geworden waren. Aufgegeben hat er die Idee jedoch noch nicht, aber das Projekt werde «derzeit neu aufgerollt». Reto Gurtner, der übrigens eine Dissertation zum Thema «Tourismus im Jahr 2000» schreiben will, arbeitet nun an einem Computer-Simulationsmodell, das die ganze Planung um Laax mit Pisten, Parkplatz und Bergstation umfasst. Dabei sind «mehr Visionen, mehr Rückgrat der Unternehmer und Politiker sowie vernetztes Denken – auch beim öffentlichen Verkehr – ge-

fragt». Seine Erkenntnisse stützt Reto Gurtner auf Umfragen und Marktuntersuchungsdaten. Er ist es auch, der die Binsenwahrheit erkannt hat, dass der zivilierte Mensch nicht zehn Stunden hintereinander Ski fahren kann – die Grenze liege bei 4500 Höhenmetern pro Tag. – Nach Gurtners Forschung sind überdies Massenverpflegung und Mammutarchitektur nicht mehr gefragt. Deshalb will er in seiner geplanten neuen Bergstation, welche die Expo-Occasion von 1964 ersetzen soll, mehrere kleine Spezialitätenrestaurants mit musikalischer Unterhaltungsprogramm einrichten. Im Mai möchte er sein computergesteuertes Gesamtkonzept veröffentlichen. Dann dürfte auch das Ergebnis des Architekturwettbewerbs für das – wegen möglicher Finanzierungsschwierigkeiten ins Gerede gekommene – Panoramaprojekt auf dem Parpaner-Rothorn-Gipfel vorliegen.

VERA BUELLER

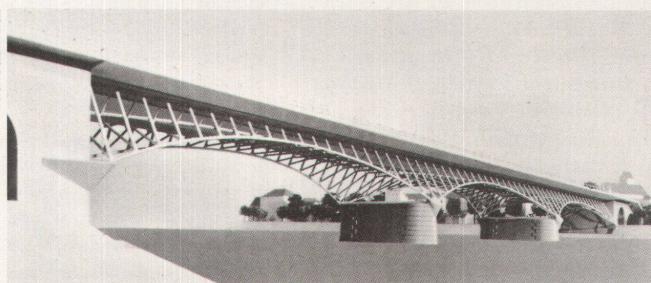
Basler Wendehälse

«Keine Skulptur» will die Mehrheit des Basler Kantonsparlamentes, sondern «einfach eine Brücke über den Rhein». Nun können die Stimmberchtigten entscheiden, ob sie ebenfalls die Mittelmäßigkeit dem Projekt von Calatrava vorziehen.

«Begeistert» seien sie gewesen, als Santiago Calatrava vor zwei Jahren sein Projekt für die Basler Wettsteinbrücke vorgelegt habe. So und ähnlich begannen verschiedene Mitglieder des Basler Kantonsparlamentes das Vorlesen ihrer Aufsätze während der Brückendebatte am 22. Februar. Der Tribünenkiebitz merkte es bald einmal: Wieder so ein Wendehals, der zwar schon ein bisschen liebäugeln wollte mit der städtebaulich besten und konstruktiv aussergewöhnlichen Brücke, vor lauter Aber dann aber den Mut verlor und sich schliesslich bescheiden mit dem Mittelmässigen begnügte. Die

Viel Lob – aber zuwenig Stimmen im Parlament: Wettsteinbrücke von Santiago Calatrava.

FOTO: HERIBERT BASEL



Faktion dieser Umfaller aus allen Fraktionen war gross genug, um die entscheidenden neun Stimmen Vorsprung (63 gegen 54) für das von der Regierung bevorzugte Projekt Bischoff+Rüegg in die Waagschale zu bringen.

Sie durften sich durchaus in guter Gesellschaft fühlen mit ihrer Sowohl-als-auch-im-Zweifel-für-die-Sicherheit-Meinung: Schliesslich hatte auch das Monopolblatt «Basler Zeitung» seine ursprünglich offen gezeigten Sympathien für Calatrava nach und nach zurückgenommen, bis die Meinungsbildung in der entscheidenden Phase nur noch per Leserbrief stattfand. Kein Zufall also, dass das Blatt nach der Debatte unter dem Titel «Gewinner» ausgerechnet einen Ratsherrn porträtierte, der sich der Stimme enthalten hatte. Offen bleibt natürlich, wer nach der Volksabstimmung als Gewinner dasteht. Geplant ist nämlich, so oft abstimmen zu lassen, bis irgendwann eine Mehrheit zustande kommt. Die Gegner des Regierungsprojektes dürfen, ja müssen getrost nein sagen: Sie haben ja noch das bessere Projekt (Calatrava) in der Hinterhand. Und sie sind die einzigen, die für ihre Variante auch in der Bevölkerung Rückhalt haben. «Eine Begeisterung wie damals bei der Picasso-Abstimmung» erhofft sich LdU-Nationalrat Hansjürg Weder für den Fall, dass das Calatrava-Projekt doch noch vors Volk kommt.

PS