

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **29 (2016)**

Heft [6]: **Gebaute Geschwindigkeit**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Fünf Stationen entlang der Gotthardachse

Der weltweit längste Eisenbahntunnel, die erste transalpine Flachbahn. Ein Jahrhundertbau, ein Pionierwerk der Ingenieure, eine Meisterleistung der Arbeiter. 15 Jahre bohrten und sprengten sie Millionen Tonnen Gestein aus dem Berg. Nun schiessen die Züge mit einer Geschwindigkeit von bis zu 250 Kilometern pro Stunde bei Erstfeld in den Gotthard hinein und 57 Kilometer später bei Bodio hinaus. Oder umgekehrt. Vier Jahre später folgt der 15 Kilometer lange Tunnel durch den Monte Ceneri. Für Wanderer und Autofahrerinnen ist das epochale Werk weitgehend unsichtbar, die Bahnpassagiere reisen in Dunkelheit. Umso wichtiger sind die offenen Strecken im Urnerland, im Valle Riviera und in der Magadinoebene. Sie geben der versunkenen Welt ein Gesicht. Dieses Heft stellt ihre Gestaltung in fünf Stationen vor.

Es besucht erstens die Portallandschaften, gebaut aus 100 000 Tonnen Beton und Granit. Es besucht zweitens vom Tunnel weit entfernte Nebenbauten wie ein 27 Meter hohes Abluftbauwerk, das auch Lawinenschutz und Wendehammer ist. Es besucht drittens Bauten am Streckenrand, etwa das 33 Meter hohe Betriebszentrum. Es besucht viertens die Arbeit am Ceneri-Basistunnel, vor dessen Nordportal unter einem einen Kilometer langen Viadukt das Tessin weiter von einer neuen Stadt mit Kantonsbahnhof träumt. Es erklärt fünftens ökologische Begleitmassnahmen für Pflanzen und Tiere und besucht aus 36 Millionen Tonnen Ausbruch geformte Berge und Inseln.

Die fünf Stationen zeigen: Gestaltung ist kein selbstgefälliges Spiel von Materialien, Formen und Oberflächen, sondern ausdauernde Zusammenarbeit in den Spannungsfeldern von Mensch und Natur, Politik und Technik, Europa und Dorfinteressen. Tragfähige Lösungen sind Pflicht, ausdrucksstarke Bauten und Landschaften Kür. Seit zwei Jahrzehnten kümmert sich die Beratungsgruppe für Gestaltung (BGG) im Auftrag von Alptransit Gotthard (ATG) um die Sichtbarkeit der Gotthardachse. Ihre Arbeit reicht von mächtigen Eingriffen in das Territorium bis zu typisierten Baudetails. Die BGG knüpft den roten Gestaltungsfaden und gibt der Bahn eine Unternehmensidentität fernab von Plakatwänden und bemalten Lokomotiven.

Zwischen den fünf Stationen erläutern Essays die Geschichte des Transits über und durch die Alpen und stellen die Infrastrukturbauten von Rino Tami im Tessin vor, die seiner Schülerin Flora Ruchat-Roncati und der BGG Referenz waren. In Gesprächen erzählen der ATG-Chef Renzo Simoni und der BGG-Vorstand Uli Huber, wieso der rote Gestaltungsfaden im Grossprojekt nicht riss, und die beiden BGG-Mitglieder Rainer Klostermann und Pascal Sigrist erklären, warum Infrastrukturprojekte Gestaltungsvorgaben und situative Lösungen brauchen. Markus Frietsch fotografierte Landschaften, Bauten und Menschen von Altdorf bis Vezia. **Palle Petersen**

Inhalt

- 4 Von Hannibal zu Alptransit**
Alpentransversalen waren und sind Heldentaten.
- 8 100 000 Tonnen Gestaltungswille**
Ausdrucksstarke Bauten dank für den Ort offener Vorgaben.
- 14 Zwischen Sisyphos und Hofnarr**
Zwei Mitglieder der Beratungsgruppe für Gestaltung über ihre Arbeit.
- 16 27 Meter Abluft**
Die Zwischenangriffe in Sedrun und in Faido.
- 22 33 Meter Überblick**
Die Architektur: Betriebszentrale und Besucherzentrum.
- 26 Von der A2 zur Gotthardbahn**
Wie Rino Tami Bauten für die Autobahn A2 die Gestaltung prägten.
- 30 1 Kilometer Zukunftstraum**
Der Viadukt, der sich durch die Magadinoebene schwingt.
- 34 36 Millionen Tonnen Lebensraum**
Künstliche Berge und Inseln, Biotope für Pflanzen und Tiere.
- 38 Zwischen Riesentanker und Gestaltungsgewissen**
Architektur muss Ingenieurswerke nicht teuer machen. Ein Gespräch.

Impressum

Verlag Hochparterre AG Adressen Ausstellungsstrasse 25, CH-8005 Zürich, Telefon 044 444 28 88, www.hochparterre.ch, verlag@hochparterre.ch, redaktion@hochparterre.ch
 Verleger und Chefredaktor Köbi Gantenbein Verlagsleiterin Susanne von Arx Konzept und Redaktion Palle Petersen
 Fotografie Markus Frietsch, www.markusfrietsch.com Art Direction und Layout Antje Reineck Planbearbeitung Werner Huber Produktion Daniel Bernet, Thomas Müller
 Korrekturen Marion Elmer, Lorena Nipkow Lithografie Team media, Gurtellen Druck Somedia Production, Chur
 Herausgeber Hochparterre in Zusammenarbeit mit der AlpTransit Gotthard AG, Atelier Feddersen & Klostermann und Uli Huber
 Bestellen shop.hochparterre.ch, Fr. 15.–