Eingriff in die Landschaft : BLS-AlpTransit : in erster Linie bezogen auf den Ort

Autor(en): **Teuscher, Peter / Noseda, Irma / Mühlethaler, Rolf**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **87 (2000)**

Heft 1/2: **Territoriale Eingriffe**

PDF erstellt am: **06.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-65077

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Peter Teuscher und Rolf Mühlethaler im Gespräch mit Irma Noseda

Eingriff in die Landschaft:

BLS-AlpTransit – in erster Linie bezogen auf den Ort

Die Neuen Alpentransversalen sind ein «nationales Bauwerk». Soll sich dieses landschaftsübergreifende Ingenieurbauwerk ein einheitliches Erscheinungsbild geben? Die BLS und ihr Gestalterteam haben anders entschieden: Ausgangspunkt für die Gestaltung sind die traditionellen Elemente der Landschaft, die durch den Eingriff verletzt wird.

Ingenieur **Peter Teuscher**, Bern (Projektleitung BLS-AlpTransit AG)

Architekt **Rolf Mühlethaler**, Bern (zusammen mit der Architektin Claudine Lorenz, Sion, verantwortlich für Gestaltungsfragen)

Das Gespräch fand am 1.11.1999 in Bern statt.

WBW: **Im technischen und betrieblichen Bereich hat sich ein guter Informationstransfer zwischen den Ingenieur-Fachleuten der BLS-AlpTransit und der AlpTransit Gotthard eingespielt. Anders im Bereich Gestaltung. Hier besinnt sich die BLS auf die traditionelle Konkurrenz zu den SBB: ihrer Hochgeschwindigkeitslinie will sie ein explizit eigenständiges Gepräge geben. Welches sind die wesentlichen Unterschiede Ihres Gestaltungskonzepts und Ihres Vorgehens im Vergleich zu dem Ihrer Kolleginnen und Kollegen des Gotthard-Astes?**

Mühlethaler: Im Gegensatz zur Gestaltungsgruppe Gotthard, welche im Voraus allgemeine Gestaltungsleitlinien erarbeiten konnte, werden wir objektbezogen integriert. Vergleichbare übergeordnete Gestaltungsrichtlinien für das ganze Projekt gibt es daher nicht.
Teuscher: Dass die architektonische Gestaltung bei uns zu einem späteren Zeitpunkt und nur punktuell in den Projektierungsprozess einbezogen wird, hat seinen Grund wohl in der Vorgeschichte: Bei den SBB existierte im Umkreis des damaligen Chefarchitekten Uli Huber seit 1992 bereits eine Art Gestaltungsberatung. AlpTransit Gotthard konnte sich diese zum Vorbild nehmen – mit dem grossen Vorteil, dass die Gestaltungsberatung fast selbstverständlich von Anfang an Teil des AlpTransit-Projektes war. Anders bei BLS, wo eine solche «Tradition» nicht bestand und das Architektenteam Lorenz und Mühlethaler erst nach der detaillierten Festlegung der wesentlichen bahntechnischen Entscheidungen mit Gestaltungsaufgaben betraut wurde – und wird.
Mühlethaler: Nicht nur das Vorgehen ist verschieden. Die Gestaltungsaufgabe selbst wird von uns grundsätzlich anders aufgefasst: Während die KollegInnen von AlpTransit Gotthard das landschaftsübergreifende Bauwerk mit einer einheitlichen Formensprache zur Darstellung bringen wollen, reagieren wir in erster Linie ortsbezogen: Dies umso mehr, als die offene Linienführung und damit auch die Gestaltungsaufgabe – infolge finanziell bedingter Kürzungen – wesentlich reduziert wurden. Es bleiben noch die beiden Portale des Lötschbergbasistunnels bei Frutigen und Raron sowie die je 1 km langen offenen Strecken davor. Beim Austritt Raron führt die neue Linie direkt auf eine Brücke, welche die Rhone überquert; im Anschluss daran wird sie mit der Stammlinie der SBB verknüpft. Für diese Brücke hat bereits ein Gesamtleistungswettbewerb stattgefunden.

War das Gestaltungsteam in die Ausschreibung und Jurierung des Brückenwettbewerbs einbezogen?

Mühlethaler: Nur in die Jurierung. 1998 wurde ein Gesamtleistungswettbewerb unter sechs eingeladenen Projektgemeinschaften durchgeführt, und wir waren mit einer Stimme im Preisgericht vertreten.

Wie beurteilen Sie das Resultat?

Mühlethaler: Bei der Entscheidung spielten wirtschaftliche Überlegungen eine entscheidende Rolle. Der Juryentscheid ist vernünftig. Die sechs Projekte boten allerdings eine beschränkte Auswahl. Keines bestach durch innovative Ingenieurbaukunst. Die erstprämierte Brücke verläuft ziemlich schleifend den Bergfuss entlang und überquert dann die Rhone; sie fügt sich zurückhaltend in die Landschaft ein.
Teuscher: Für die Brücke wurde der tiefstmögliche Punkt festgelegt. Da die BLS-AlpTransit hier die SBB-Stammlinie überqueren muss, liegt dieser Punkt 12 Meter über dem Talboden, just tief genug, dass die Brücke noch von den Baumkronen verdeckt wird.

Hat das Gestaltungsteam mit dem Bau der Brücke weiter nichts mehr zu tun? Worauf konzentrieren Sie sich zurzeit?

Mühlethaler: Im Bereich Brückenkopf arbeiten wir eng zusammen mit dem Planungsteam der Brücke, der «Ingenieurgemeinschaft 3K». Die Brücke selbst wird von ihr, unter Berücksichtigung des Juryberichtes, weitgehend autonom bearbeitet. Unser erstes Projekt ist das Tunnelportal Wallis. Claudine Lorenz und ich bearbeiten es in engem Kontakt mit der Bauherrschaft und den Ingenieuren. Wir sind so weit, dass – in Skizzenform – ein Projekt für das Raron-Portal vorliegt. Dieses wurde weitgehend akzeptiert und kann nun weiterentwickelt werden.

Studieren Sie die beiden Tunnelportale nicht gleichzeitig?

Mühlethaler: Nein. Das Frutiger-Portal wird anders aussehen als das Raron-Portal, denn es handelt sich um zwei ausgesprochen andersartige Landschaften. Während die Walliser Seite herb, felsig, lichtbetont, kurz: von südlicher Schönheit ist, finden wir im Berner Oberland eine wild romantische, grüne, fruchtige Landschaft mit üppiger Vegetation vor. Jedes dieser beiden Portale gestalten wir in Bezug auf die sie umgebende Landschaft. Daher werden sie wohl sehr verschieden aussehen.
Teuscher: Das ortsbezogene Vorgehen unseres Gestalterteams finde ich richtig. Bei einer Geschwindigkeit von 160 km pro Stunde sehen die Zugspassagiere das Tunnelportal nicht. Gesehen wird es aber von den Leuten, die sich im Kandertal aufhalten. Und diese sehen das Portal im Zusammenhang mit der umgebenden Landschaft und nicht mit dem 34 km entfernten Portal in Raron.

Was bedeutet der Grundsatz des orts- und objektbezogenen Gestaltens, angewendet auf die beiden Tunneleingänge im Wallis?

Mühlethaler: Im Wallis arbeiten wir mit den Elementen, mit denen man traditionellerweise die Rebhänge sichert, nämlich mit den ortsüblichen Rebberg-Stützmauern. So werden unsere beiden Raron-Portale betonierte Mauern sein, durch welche wir die Tunnelmauer und die Bahn – sanft schleifend – schräg hineinführen.

Gleichwohl verstehen wir die Eingänge, ein wenig im klassischen Sinn, als Portale. Wir denken dabei an die so genannten Tunnelschlösser am Lötschberg und am Simplon. Das sind eigentliche Blendfassaden vor dem Berg. Unsere Portale treten aber weniger pathetisch und stark reduziert als eine Art aussergewöhnliche «Rebbergmauern» auf, ist doch das Bahntrassee in dieser herben Walliser Landschaft bereits sehr prägend.

An welche landschaftlichen oder baulichen Elemente wollen Sie für die Gestaltung der Portale auf der «wild romantischen» Berner Seite anknüpfen?

Teuscher: Dort sind wir noch auf der Suche nach den genauen Portalstandorten. Drei Varianten stehen in Prüfung; im Dezember 1999 fällt die Entscheidung; dann wird das Auflageprojekt erarbeitet. Sinnvollerweise wird das Gestalterteam erst anschliessend einbezogen.

Ich bin nicht überzeugt davon, dass dieser späte Zeitpunkt der beste, oder wie Sie sagen, der sinnvollste ist. Meiner Meinung nach sollten die Architekten möglichst frühzeitig in die Pflicht genommen werden. Sie sollten mitdenken und gestalterische Erwägungen auf die Waagschale der Entscheidungen legen können. Wäre es im konkreten Fall der Portale Frutigen nicht von Nutzen, wenn sich die Architekten jetzt schon zur Situierung der Tunnelausgänge äusserten?

Teuscher: Das bezweifle ich. Es wäre schade um die Arbeit der Architekten! Die Entscheide sind primär kostenabhängig und sehr stark betriebsorientiert …

… in solcher Ausschliesslichkeit, dass Gestaltungsanliegen auf dieser Projektstufe kein Gewicht haben?

Teuscher: So ist es. Ich muss auch gestehen, mir scheint für die Gestaltung unerheblich, wo genau ein Tunnelaustritt zu liegen kommt. – Aber vielleicht tue ich der Sache unrecht.
Mühlethaler: Die Frutiger Varianten, die vor zwei Jahren zur Diskussion standen, operierten mit Einschnitten und Lichtschächten. Sie waren praktisch nicht gestaltbar, und aus unserer Sicht war es schwer verständlich, warum der Tunnel nicht beispielsweise 500 Meter weiter nördlich aus dem Berg treten könnte. Sind Grundsatzentscheide dieser Art aber erst einmal gefällt, wird ein Intervenieren schwierig. Alles, was man im Nachhinein fordert, kostet Zeit und Geld. Ausserdem haben Gestaltungsanliegen den schlechten Ruf, die Kosten in die Höhe zu treiben. Wären sie aber integrierter Bestandteil des ganzen Projektprozesses, käme eine solch «störende», weil späte Diskussion gar nicht erst auf.

Fazit: Es kann nur nützen, wenn die Architekten frühzeitig und kontinuierlich Einblick ins Gesamtprojekt und in die Detailplanung erhalten.

Teuscher: Dieser Meinung bin ich eigentlich auch. Und was die Tunnelaustritte betrifft, kann ich Sie glücklicherweise beruhigen: Die von Ihnen erwähnte Lösung hätte 150 Millionen Franken mehr gekostet und ist aus diesen Gründen vom Tisch.

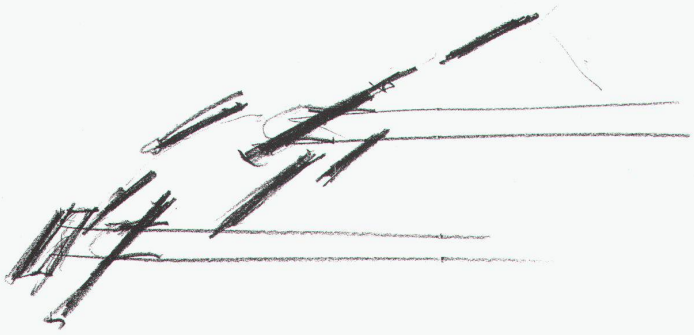
Die Frage, ob und wie der vergleichsweise umweltfreundliche und zukunftsgerichtete Verkehrsweg des Hochgeschwindigkeitszuges in Erscheinung treten darf, wird ziemlich widersprüchlich beantwortet. Einerseits stellt man als durchaus positives Phänomen fest, in der kargen Walliser Landschaft sei das Bahntrassee prägend, mit anderen Worten: der bauliche Eingriff in die Landschaft sei gut lesbar. Handkehrum gilt es als Qualität, wenn sich die neue Brücke hinter den Baumkronen versteckt, … sodass die AlpTransit-Linie irgendwo im Rhonetal unterbrochen scheint. Solches Vertuschen verletzt meines Erachtens jene wichtige Maxime, wonach Gestaltung dazu beitragen soll, dass die Dinge sich selbst darstellen und erklären, in diesem konkreten Fall: Gestaltung im Dienste der Lesbarkeit dieses grossräumigen Landschaftseingriffes.

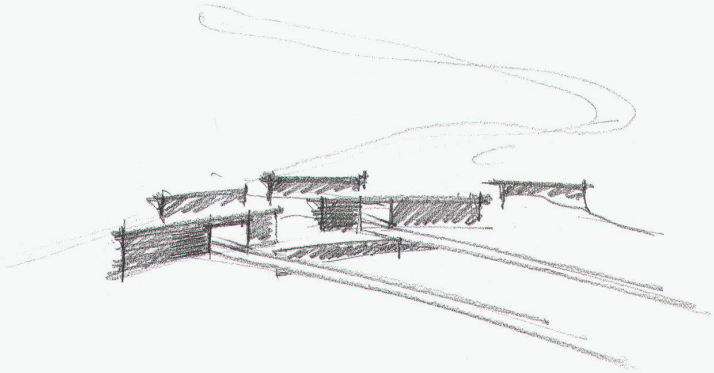
Teuscher: Die Ingenieure sind im Laufe der vergangenen fünfzig Jahre sehr verunsichert worden, ob und auf welche Weise ein Ingenieurbauwerk sichtbar sein darf oder ob es tunlichst hinter Begrünungen oder unter dem Boden zu verschwinden respektive sich selbst zu verleugnen hat.

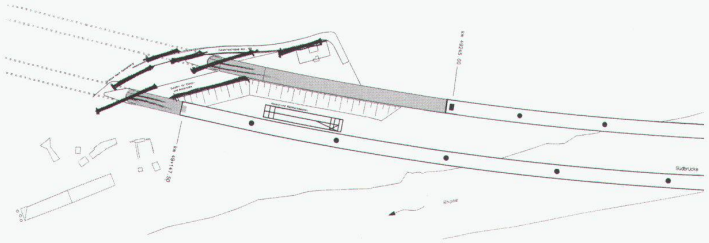
Eine gute Lektion ist für mich der Vergleich von Fotos aus der Bauzeit der Lötschbergbahn mit der Landschaft heute. Die Fotos der grossen Bahnkehre von Mitholz zeigen eine gewaltige Bauwunde in der Landschaft. Heute hingegen gehört die Bahn längst zur Landschaft des romantischen Kandertals. Sie ist regelrecht eingewachsen, und mir scheint gar, es würde etwas fehlen, wenn sie nicht da wäre!

Mitholz SHB-Grube
Zustand 9. Oktober 1999

Photogrammetrie Perrinjaquet







Skizzen Tunnelportale Raron,
Stand Oktober 1999
Architekten: Claudine Lorenz,
Rolf Mühlethaler

Angesichts der Ausmasse und der Rigorosität der baulichen Eingriffe in die Landschaft ist eine breite Öffentlichkeit heute nicht mehr bereit, ein halbes Jahrhundert zu warten, bis sich die Natur vielleicht ihr Terrain zurückerobert hat.

Teuscher: Bei der Planung des grossen Bauplatzes Mitholz im Kandertal kamen die Auflagen des heutigen Landschaftsschutzes und die Forderungen bezüglich Nachhaltigkeit zum Tragen. Das Areal ist 25 Hektaren gross. Ein glücklicher Zufall, dass hier bereits ein bewirtschafteter Steinbruch mit Bauplatzgenehmigung, gesicherten Abbaurechten und Rodungsbewilligung existierte. Eine Bauplatzeröffnung von dieser Grösse dauert sonst gut und gerne vier Jahre. Auch wäre in einem so engen Tal ein Eingriff dieses Ausmasses heute wohl kaum mehr möglich. Man hätte also auf den Flugplatz Frutigen ausweichen müssen, was einen 7 km längeren Vortrieb, das heisst längere Bauzeit und höhere Kosten, mit sich gebracht hätte.

Mitholz ist das Logistikzentrum der BLS-AlpTransit. Entsprechend immens ist der Flächenbedarf.

Teuscher: Hier installiert sich während sieben bis acht Baujahren ein Betrieb von 24 Stunden an 7 Wochentagen, während 340 Tagen im Jahr. Für 200 bis 300 Arbeiter braucht es Schlafbaracken, Ver- und Entsorgung mit Trinkwasser, Energie- und Kanalisationsanschlüssen. Wir rechnen auch mit vielen Besuchern. Das braucht Informationspavillons, Zufahrtswege und Parkplätze. Die benötigten Werkplätze brauchen Zementsilos, Industriegleisanschlüsse, Zufahrtswege, Lager- und Materialumschlagplätze. Weitere Flächen sind zur Endlagerung von unverwertbarem Aushub nötig; daraus wird hier ein 28 Meter hoher gestalteter Hügel entstehen.

Und all das kann die BLS im Rahmen der vorgefundenen Bewilligungen des Kieswerkbetriebes realisieren?

Teuscher: Natürlich nicht. Im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung musste für alle relevanten Punkte der Nachweis erbracht werden, dass man die Arbeiten akzeptabel bewerkstelligen kann. Der Gestaltungsplan ist vom BUWAL und vom Raumplanungsamt geprüft und positiv beurteilt worden. Eine ökologische Baubegleitung ist bereits heute eingeschaltet. Neben dem 15 Jahre gültigen Überbauungsplan hat die BLS einen Gestaltungsvorschlag ausgearbeitet. Es handelt sich um die Darstellung einer möglichen Entwicklung des Bauplatzareals bis ins Jahr 2070, einer schrittweisen, mit Plänen gesicherten Überführung des Bauplatzes in einen Kieswerkbetrieb und eine neue Landschaft.
Mühlethaler: Die Konzipierung der «Stadt auf Zeit» wäre eine interessante Aufgabe, zum Beispiel für junge Architektinnen und Architekten! Hat man sich diesbezüglich bereits Vorstellungen gemacht?
Teuscher: Nein. Die Organisation wird den verschiedenen Bauunternehmern der einzelnen Lose mit minimalen Vorschriften bezüglich Lawinensicherheit und farblicher Einpassung überlassen.
Mühlethaler: Ich zähle nicht zu jenen, die alles ästhetisch durchgestalten wollen. Doch für die Menschen, die dort während sieben bis acht Jahren leben werden, könnte man etwas tun.
Teuscher: Dem steht nichts entgegen. Es müsste aber sofort geschehen.

Fotos: Nicolas Faure