

Gérone : tausend rote Rosen : Autobahnverkleidung in Sierre

Objektyp: **Competitions**

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

Band (Jahr): **3 (1990)**

Heft 12

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Nutzungsbedingungen

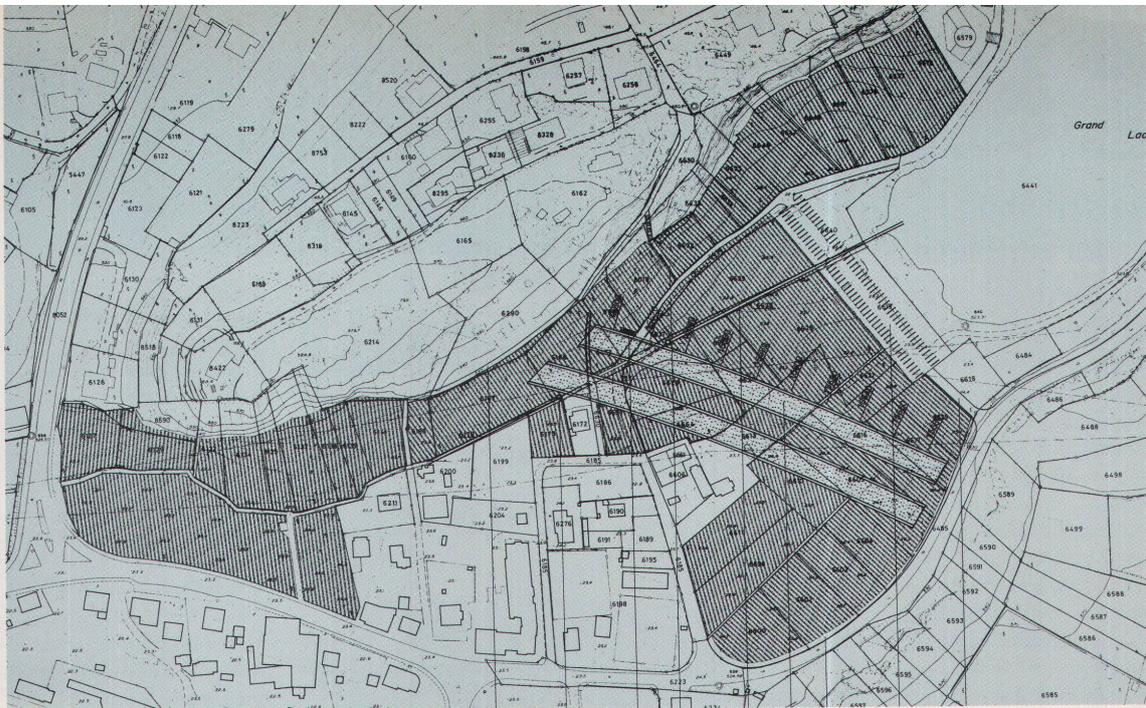
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Autobahn bleibt Autobahn: zwei Streifen quer durch die Géronde

Géronde: Tausend rote Rosen

Die pragmatische Klarheit des erstprämiierten Projekts im Ideenwettbewerb für die Gestaltung des Autobahntunnels Géronde in Sierre liess Stadtväter und Anwohner konsterniert zurück.

Die Autobahn N 9 ist auf ihrem Weg nach Italien endlich in Sierre angekommen. Doch das Wallis ist an dieser Stelle recht eng, Sierre eine dichte Agglomeration und eine Autobahn eben laut, stinkend und hässlich.

Autobahn? Agglomeration? Klarer Fall: Ein Tunnel musste her. Da war zuerst die «Objektivität» der Ingenieure gefragt. Doch der von den Ingenieuren «errechnete» Verlauf des Tunnels erhob sich im Bereich des Naherholungsgebiets Géronde auf mehreren hundert Metern über das natürliche Gelände (Grund: Grundwasser).

Nun sollten Architekten und Landschaftsspezialisten die einmal fixierten «Sachzwänge» entsprechend «gestalten»: Ein nationaler Ideenwettbewerb wurde ausgeschrieben, als Preisgeld standen üppige 250 000 Franken zur Verfügung.

Die Géronde ist der Ort, an dem die Leute aus Sierre am Sonntag ihre Hunde spazierenführen. Felsig-schroffe Hügel, Ruinen, ein kleiner See, ein Strandbad, ein Re-

staurant, viele Parkplätze und eine Umgehungsstrasse. Im Norden drängen Chippis und die Alusuisse über die Rhone. Früher muss die Géronde ein romantisch-schöner Ort gewesen sein.

Das Programm gab sich vage: Der Charakter des Gebiets Géronde sollte nach dem Tunnelbau neu bestimmt werden (evtl. als touristisches Zentrum). Die Stadt wollte städtebauliche Leitlinien für das angrenzende Gewerbegebiet.

Der mit dem ersten Preis ausgezeichnete Architekt Ueli Brauen aus Lausanne konzentriert sich hingegen auf den eigentlichen Anlass des Wettbewerbs, die Dekoration der Autobahn. Er schlägt vor, die seitlichen Stützwände des Tunnels zu erhöhen und in den so entstandenen Blumentöpfen Rosen zu pflanzen. Wie römische Wasserleitungen durchschneiden die Tunnels die Landschaft.

«Zwei Blumenkästen, Dekorationselemente, mit dichten, niedrigen Rosen bepflanzt (Polyantha oder Floribunda, die gut überwintern), werden Teppich eines Stücks Autobahn ohne Funktion; ihre Metapher ist die Autobahn selbst. Zwei reine rote Striche ergänzen die Komposition der künstlichen, von Weinreben schraffierten Landschaft.

Dynamisches Rot, wie die Dynamik des Verkehrs; gewalttätiges Rot, das die Gewalttätigkeit des Verlaufs der Autobahn unterstreicht.» So erläutert Ueli Brauen seine Idee. Den Rest solle man im grossen und ganzen so lassen, wie er ist. Zum angrenzenden Gewerbegebiet könne er keine sinnvollen Vorschläge machen, da genaue Bedürfnisse und die demographische, soziale und politische Entwicklung noch nicht bekannt seien.

Das Preisgericht schloss sich Ueli Brauens Argumentation an: «Das Projekt ist klar, pragmatisch und poetisch... Es gibt der Autobahngalerie die Dimension eines Kunstwerks und geht ausdrücklich auf die Passage der N 9 ein.»

Volksempfinden

Die Autobahn sei keine Krankheit, deren man sich zu schämen brauche, stellte bei der Vernissage Kantonsarchitekt und Jurypräsident Bernard Attinger klar. Mit feinem politischem Instinkt erläuterte er aber alsdann auch, wie man weiter vorzugehen gedenke. Er erklärte anhand von Overhead-Folien die «Ideen» der Preisträger und legte sie dann einfach alle zusammen auf den Projektor: Das sei es, was man aus diesem Wettbewerb gelernt habe.

Sierres Stadtpräsident Serge Siéro lautete bei der gleichen Gelegenheit den nun folgenden Entrüstungsruf in der Öffentlichkeit ein: Er habe schon immer den zweiten Preis bevorzugt, der den Tunnel nur auf wenigen Metern freilegt und brauchbarere Antworten auf die anderen aufgeworfenen Fragen liefert.

An einer Quartiersversammlung brachte die Hydrologin Gabriele Bianchetti die Volksmeinung auf den Punkt. Dieser Wettbewerb sei ein grosser Betrug und der erste Preis ein Skandal: Statt auf die gestellten Fragen zu antworten, schlage er nur eine Aufwertung der Autobahn vor.

André Meillard erläuterte im Namen der Architekten von Sierre, warum so wenige von ihnen sich am Wettbewerb beteiligt haben: Hätte man nur den Verlauf der Autobahn in Frage stellen dürfen, ja dann...

Die Autobahn ist keine Krankheit. Was aber, wenn man sie nun hat? Die Bewohner Sierres stellen sie sich wohl eher als sanften Erdhügel vor. Als wäre nichts gewesen, nur ein bisschen anmutiger und praktischer. Ueli Brauen mag sich mit der Geschichte trösten: Die Pariser haben den Eiffelturm ja auch nicht gewollt.

FLORIAN MUSSO

Preisträger

1. Rang: Ueli Brauen, Lausanne (55 000 Franken); 2. Paolo Burgi, Camorino, mit Béatrice Krehl und Roberto Stalder (50 000 Franken); 3. Roland Vassaux, Branson, Christian Ravaz, Champlan, Jean Luc Torrent, Grône, Bureau Balet & Ravaz, Grimsuat (25 000 Franken); 4. M. J. Koole, Basel, mit C. Tashima, F. Rüttemeyer, E. Veszprémi (22 000 Franken); Ankäufe (je 5 000 Franken): Baechtold, Daniel, Libermann, Lausanne; Biaggi und Lasserre, Lausanne; Obrist + Partner, St. Moritz; Ginestet und Z'Graggen, Lausanne/Nyon; Duttli und Gasser, Erlenbach/Uetikon.

Jury

Bernard Attinger, Kantonsarchitekt, Sion (Präsident); Eraldo Consolascio, Architekt, Zürich; Jimmy Delaloye, Chef des kantonalen Autobahnbüros, Sion; Pierre Feddersen, Architekt/Planner, Zürich; Jacques Herzog, Architekt, Basel; Bernard Lassus, Landschaftsarchitekt, Paris; Serge Siéro, Stadtpräsident, Sierre. Ersatzmitglieder: Paul Berthod, Stadtingenieur, Sierre; Jean-Daniel Cretzaz, Stadtarchitekt, Sierre; Pierre-Alain Croset, Architekt, Mailand; Pascal Ruedin, Kunsthistoriker, Sierre; Bernhard Schwery, Ingenieur, Sion.