

Jubel und Trubel nun auch hochalpin : wozu Tourismusmanager stararchitekten brauchen

Autor(en): **Bueller, Vera**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 4

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-119186>

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.

Die Berge als Tummelplatz für High-Tech-Architekten und Disney-park-Planer: Die Zeit, die früher beim Anstehen am Skilift verlorenging, wollen die Promotoren mit Freizeitangeboten in den Bergstationen nutzen. Im Konkurrenzkampf um die ausgeflipptesten Projekte sollen dabei Stararchitekten für Gewinn sorgen.

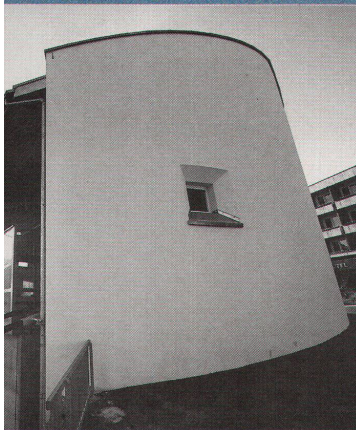
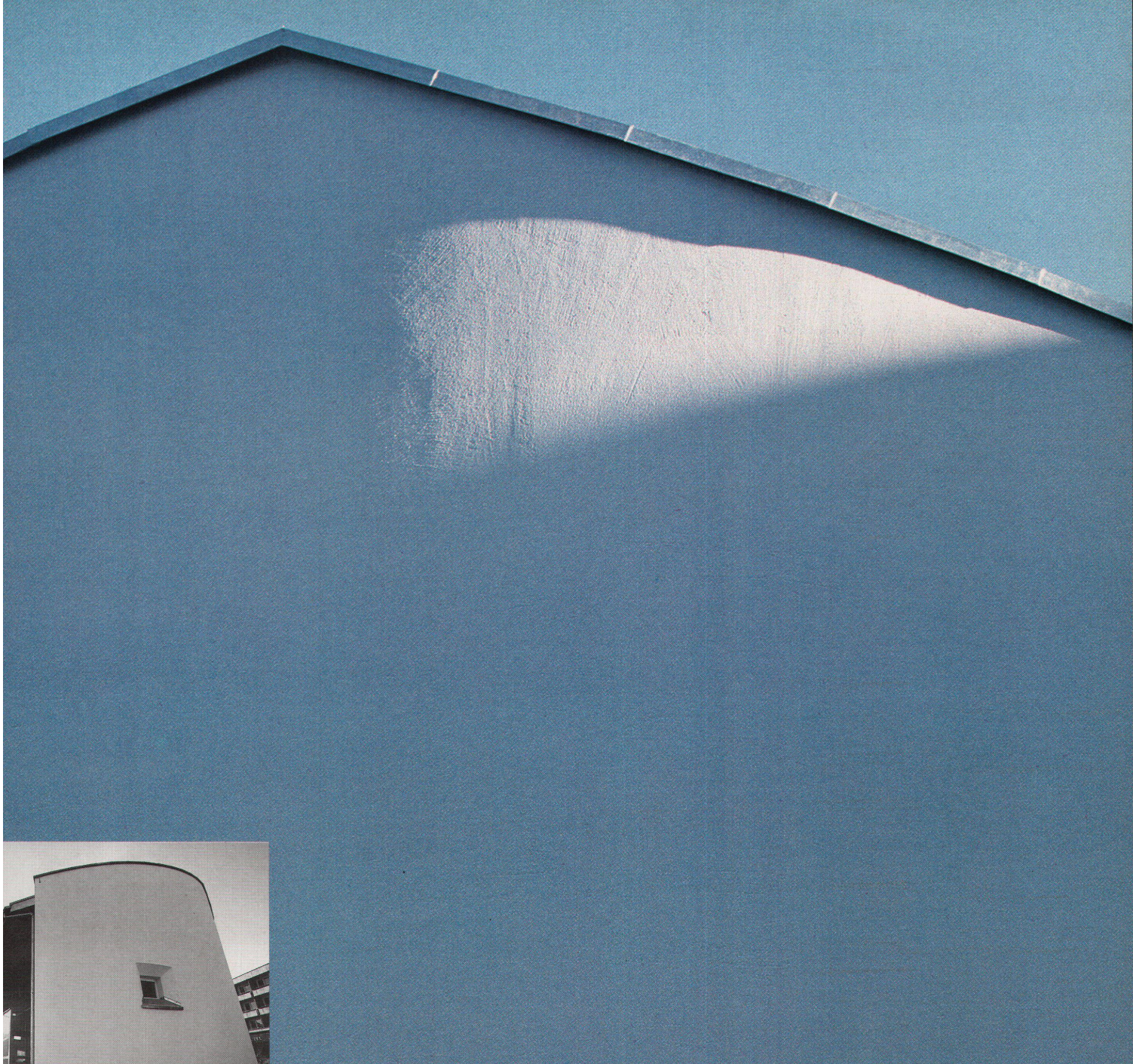
Der zivilisierte Mensch kann ganz einfach nicht zehn Stunden hintereinander Ski fahren. Und weil dies heutzutage dank der Kapazitätssteigerung der Transportmittel theoretisch möglich ist, wollen die Manager der weissen Arenen den Leuten hoch oben auf den Bergen zusätzliche Freizeitbeschäftigungen bieten – auch ausserhalb der Skisaison.

In der Praxis sieht das so aus: Auf dem Pilatus wird ein Konzert für Alphorn und Geige uraufgeführt, Serenaden tönen auch auf dem Crap Sogn Gion und auf dem Titlis. In den Bergen ob Engelberg kann man zudem Vernissagen besuchen, einen unter das ewige Eis führenden Gletscherpfad – auf Wunsch mit Barbetrieb in der Eiskrotte – begehen, Tontauben schiessen oder einem Zwillingstreffen beiwohnen. Für die Engelberg-Trübsee-Bahn wurde überdies ein «Gondolieri-Club» gegründet, der seinen Mitgliedern für 200 Franken Jahresbeitrag goldene

Jubel und Trubel



FOTO: SIG SCHERRER



nun auch hochalpin

Bergbahnkabinen mit getönten Scheiben, Vorhängchen, Musik und Bar zur privilegierten Fahrt bereitstellt. Und in Fiesch im Oberwallis finden in Grosskabinen der Bergbahn verlangsamte Frühstücksfahrten mit schneeweiss gedeckten Tischchen und Wiener Stühlen statt.

Mehr als Funktionalität

«Ganzheitliches Erlebnis» nennt Hans-Rudolf Baumann, Pressesprecher des Schweizerischen Verbandes der Seilbahnunternehmungen, diese groteske Betriebsamkeit des modernen Tourismus. Man müsse heute einfach mehr als nur Bergfahrten anbieten. Dazu gehöre auch die architektonische Gestaltung der Bauten: «Bisher stand mehr-

heitlich die Funktionalität der Bergbahnen und Restaurants im Vordergrund. Dies hat sich aber in letzter Zeit geändert.» Als Beispiele erwähnt Baumann Crans-Montana, die Drehrestaurants auf dem Schilthorn und das «Mittel Allalin» in Saas Fee sowie die röhrenartige Zwölfer-Gondelbahn von Crap Sogn Gion. Im Trend seien auch unterirdische Lösungen wie die U-Bergbahnen von Zermatt und Saas. In Grimentz im Wallis wurden die «Garagen» der Bergbahn versenkt, und die Kabine wird zur Abfahrt über die Erde gehievt. Grund: Das Landschaftsbild soll so wenig wie möglich gestört werden.

Dies ist die eine Möglichkeit, die strengen Vorschriften von Natur- und

Heimatschutz zu umgehen. Andere Tourismusförderer setzen auf Stararchitekten und hoffen auf Qualitätsbauten, die alle gesetzlichen Hürden nehmen. So kommt es, dass Mario Botta derzeit bei Bergbahnunternehmern ein besonders gefragter Mann ist: Die Teilnahme am Wettbewerb für eine Bergstation auf Crap Sogn Gion («HP» 4/89) hat er aus Zeitgründen abgesagt. An jenem für ein Panoramarestaurant und einen mit modernsten Dokumentationsmitteln bestückten Ausstellungsraum über die Entstehung der Alpen auf dem Parpaner-Rothorn-Gipfel soll er indes noch immer interessiert sein – hier hat dagegen Santiago Calatrava wegen zeitlicher Überlastung abgesagt. Und für

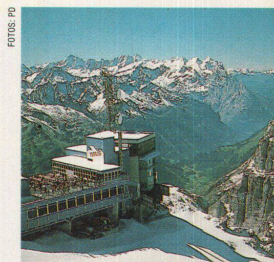
Gepflegte Architektur an einer kleinen Bahn: Die neue Bergstation der Schwebebahn von Oberschan zum Kurhotel Alvier im St. Galler Oberland (Architekt: Peter Müller, Azmoos).



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 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-



«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. Zumindest 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 Markuntersuchungsdaten. Er ist es auch, der die Binsenwahrheit erkannt hat, dass der zivilisierte 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 musikalischem 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 – Panorama-Projekt auf dem Parpaner-Rothorn-Gipfel vorliegen.

VERA BUELLER

Basler Wendehälsa

«Keine Skulptur» will die Mehrheit des Basler Kantonsparlamentes, sondern «einfach eine Brücke über den Rhein». Nun können die Stimmberechtigten 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

Fraktion 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-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

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

