



Das Nordportal der NEAT bei Erstfeld besteht durch seine gestalterischen Qualitäten und die Einpassung in die Landschaft. Das Südportal des Sonnenbergtunnels und des künftigen Bypasses an der Stadtgrenze von Luzern und Kriens war jüngst Gegenstand eines Gestaltungswettbewerbs. Das Projekt soll zur Stadtreparatur beitragen.



Mitwirkende

Rainer Klostermann, dipl. Arch. ETH,
Feddersen & Klostermann · Thomas Kloth,
dipl. Bauing. ETH/MBA, Bereichsleiter
Projektmanagement, ASTRA



Programm

13:15 ① Abfahrt Allmend/Messe Luzern
14:00 ② NEAT Basistunnel Erstfeld
16:15 ③ Südportal Sonnenberg
17:45 Rückkehr

Nordportal Gotthardbasistunnel GBT

Gesamtkonzept

Die gestalterische Sprache auf der NEAT-Gotthardachse folgt einem roten Faden von Altdorf bis in den Ceneri Basistunnel. Verantwortlich für die langjährige gestalterische Begleitarbeit ist die Auftraggeberin AlpTransit Gotthard AG (ATG), die 1993 zu Beginn der Bauarbeiten eine Beratungsgruppe Gestaltung (BGG) einsetzte, die bis heute in Funktion ist.

Am Nordportal des 57 km langen GBT beginnt beziehungsweise endet das eigentliche Hauptbauwerk der Gotthardachse. Wo die beiden Einspurröhren aus dem Berg herausführen, beginnt eine komplexe Landschaft aus Bahntechnik, Bahnbetrieb, Umwelt und Naturraum. Es ist ein kleinster, aber sichtbarer Teil eines riesigen Bauwerkes unter dem Alpenmassiv.

Die Gestaltung dieses Raumes ist eine Komposition auf Basis vieler technischer, ökologischer und betrieblicher Ansprüche – Resultat eines Teamworks. Als Ideengeber wirkte die BGG, indem sie die Anliegen und Vorgaben der einzelnen Gewerke und Disziplinen zu verstehen versuchte und gestalterisch interpretierte. Der Lösungsweg aller Aufgaben besteht immer aus einer Komposition von Einzelaspekten.

Raum und Zeit

Das Portal ist für die Bahnreisenden nur ganz kurz sichtbar, in seinem ganzen Ausmass kaum nachvollziehbar. Man verschwindet im Tunnel, wartet gute 25 Minuten und hofft rechtzeitig in der jenseitigen Welt des Alpenkamms schönes Wetter zu sehen. Das Portal ist aber auch ein Ort der Identität, ein Symbol für das Jahrhundertbauwerk. Es zeigt die Sorgfalt und den Willen zur hochwertigen Gestalt, die von der Leitung der ATG stets gefordert wurde.

Konzept der «Sichel»

Aus der Verflechtung der Gleisanlagen der bisherigen Berglinie und des neuen Basistunnels entstehen präzise Formen. Das Ensemble ist zu einer modellierten, steinernen Landschaft geformt. Der Gleisbogen der Überwerfung bildet ein Landschaftselement als Hauptfigur, in dem die Tunnelausgänge eingebettet werden. Nicht die einzelne Röhre bildet das Portal, sondern eine ganze Bahn-, Böschungs- und Mauerlandschaft.

Tradition und eine Madonna-Figur

Diese Portallandschaft respektiert auch Geschichte, Tradition und die Natur- und Sozialräume des Ortes bei Erstfeld. In einer riesigen Efeuwand steht zum Beispiel eine Madonnenfigur, die dem berühmten Original des Wallfahrtsortes Lourdes nachempfunden ist. Sie beschützt Erstfeld und dessen Einwohnende und neu auch die Reisenden, die hier mit gut 200 km pro Stunde vorbeiflitzen. Die Portallandschaft ist so ein Lebensraum, der die Anwohnenden respektieren will. Die künstlich gestaltete Landschaft wird sichtbar ökologischen Ansprüchen gerecht. Sie lässt sich begehen und erleben.

Südportal Tunnel Sonnenberg

Gesamtsystem Bypass Luzern:

Ersatz für Südportal Tunnel Sonnenberg

Um das Autobahnnetz um Luzern zu entlasten, plant der Bund das Gesamtsystem Bypass Luzern. Zentrales Element bilden zwei neue Tunnel Bypass zwischen Emmen und Kriens. Das südliche Portal soll im Gebiet Grosshof zwischen der Stadt Luzern und Kriens in die heute vierspurige A2 münden. Das bestehende Portal und die Grosshofbrücke werden ersetzt. Entsteht hier ein neues, achtspuriges Brückenbauwerk über die Langsäge- und Luzernerstrasse.

Suche nach prägnantem Stadteingang mittels Projektwettbewerb

Die Gestaltung dieses neuen Bauwerks soll die verkehrlichen Anforderungen ebenso erfüllen, wie der städtebaulich bedeutenden Lage am Eingang zur Stadt Kriens Rechnung tragen.

Das Gebiet beidseits der Grosshofbrücke mit vielen brachliegenden Flächen ist seit längerem im Umbruch. Beidseits der Autobahn entstehen städtisch dichte Überbauungen mit unterschiedlichen Nutzungen. Wichtige Ziele sind deshalb neben der Schaffung eines prägnanten Auftakts zur Stadt Kriens die Vernetzung des Sonnenbergs mit der Stadtebene. Ebenso hohe Beachtung erfordert die grosse Fläche unter der Autobahn, die belebt werden muss.

Hybride Struktur

Das Siegerprojekt des Wettbewerbs beinhaltet ein auf mehreren Ebenen nutzbares Brückenhaus mit einem Dachpark als stadträumliche und ökologische Verbindung vor. Zur neuen Stadtseite hin Haus, zur Talseite in die offene Landschaft übergehend wird die neue Grosshofbrücke auf allen Ebenen zwischen Bestehendem und Neuem vermitteln. Auf der Stadtebene sollen quartiernahe und sportliche Nutzungen, z. B. ein Kletterpark, über die Gemeinde hinaus ausstrahlen können. So wird das Bauwerk zu einem echten Hybrid zwischen Stadt, Brücke und Landschaft, das die verschiedenen Bewegungsebenen des Ortes zu einer vielseitig und buchstäblich auf allen Ebenen nutzbaren Stadtstruktur verbindet.

Flexible Nutzung

Die Nutzung von Brückenhaus und Park muss sich im Laufe der Zeit ändernden Nutzungsbedürfnissen anpassen können. Wird das Bauwerk etwa 2035 in Betrieb genommen, dürfte sich sowohl das Umfeld wie unser Lebensstil verändert haben. Eine grosse Herausforderung besteht also darin, mit diesen offenen Fragen zu projizieren und ein robustes, auf allen Ebenen tragfähiges Projekt zu entwickeln.

Auftraggeberin:

Bundesamt für Strassen ASTRA

Fläche:

Park auf dem Dach: ca. 20 000 m², Platz unter der Brücke: ca. 15 000 m², Anschlüsse und Fuss- und Radwegverbindungen: ca. 20 000 m².

Team:

ACS Partner AG, Bauingenieure, Zürich
smarch – Mathys & Stücheli Architekten, Zürich und Bern
Hager Partner AG Landschaftsarchitekten, Zürich