

Periskop für die Neat

Mit der neuen Eisenbahn-Alpen-transversalen (Neat) wird Mailand von Zürich aus in weniger als drei Stunden erreichbar sein. Das Herzstück der Neat, der Basistunnel durch den Gotthard, ist mit 57 km der längste Tunnel der Welt. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die AlpTransit Gotthard AG (ATG) haben 10 Generalplanerteams zum anonymen Projektwettbewerb für die Betriebszentrale des Gotthardbasistunnels eingeladen. Die neue Betriebszentrale ist in Pollegio beim Südportal in unmittelbarer Nähe des Besucherzentrums der Neat geplant. Von dort soll der gesamte Bahnbetrieb von Arth-Goldau bis Chiasso überwacht werden.

Preise

1. Rang/1. Preis

Bruno Fioretti Marquez + Martini architetti, Lugano / Berlin; Statik: Borlini & Zanini, Pambio Noranco; Gebäudetechnik: Visani Rusconi Talleri, Lugano; Bauphysik: IFEC Consulenze, Rivera; Elektro: Elettroconsulenze Solcà, Lugano

2. Rang/2. Preis

Architetti Baserga Mozzetti + Matti Ragaz Hitz, Muralto; Statik: Ingegneri G. Balmelli A. Filippini, Lugano; Gebäudetechnik: Colombo & Pedroni, Bellinzona; Bauphysik: IFEC Consulenze, Rivera; Elektro: Elettroprogetti, Camorino; Qualitätsmanagement: Ingenieurbüro Dr. Matousek, Schwerzenbach

3. Rang/3. Preis

Michele Arnaboldi studio d'architettura, Locarno; Statik: Studio di ingegneri Serafino Messi,

Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2012 vorgesehen.

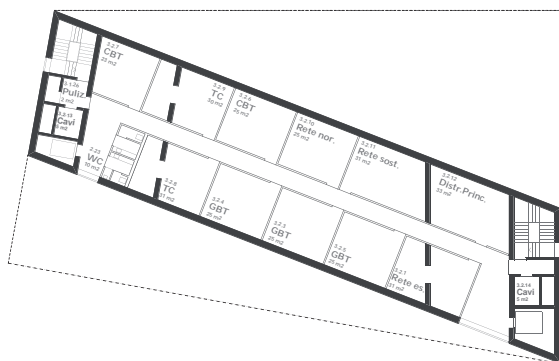
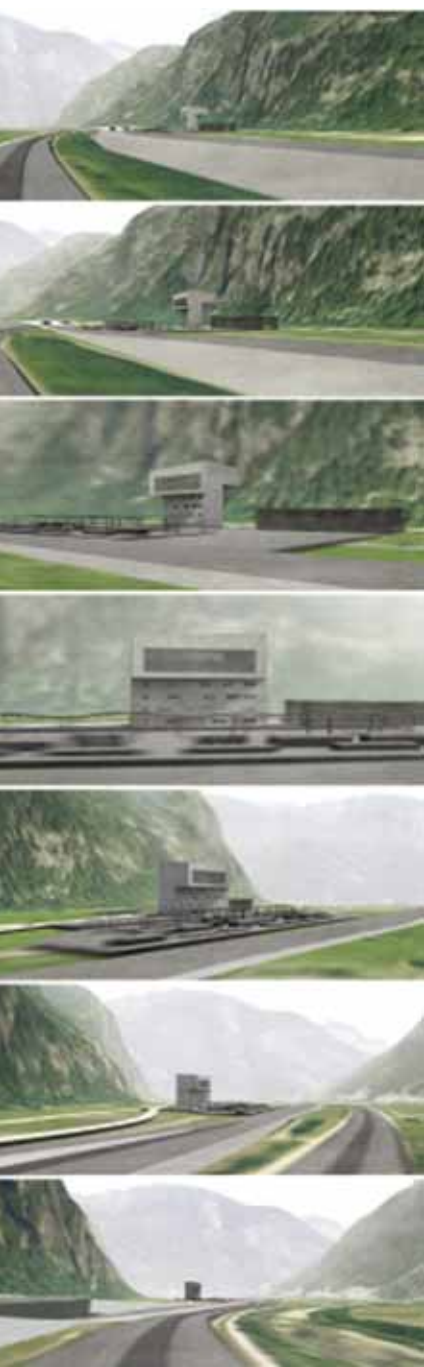
Das mit dem 1. Preis ausgezeichnete Projekt «periscopio» setzt ein markantes Zeichen in die mächtige Bergwelt der Leventina. Es besteht aus zwei Teilen: einem schlanken Sockel und dem darüber liegenden, auskragenden Kommandoraum. Im massiven, mit kleinen Öffnungen befestigten Sockel befinden sich Büros und Nebenräume. Der zweigeschossige Kommandoraum wendet sich mit einer breiten Verglasung der Autobahn und der Zugstrecke zu. Die Form des Gebäudes erinnert an ein Periskop, das den Bahnverkehrs durch den Gotthard überwacht. Geschickt übernimmt der

Baukörper die Torsionen des Ortes. Es entsteht ein skulpturales Gebäude, das ganz selbstverständlich die schiefwinklige Geometrie der Kantonsstrasse und der Autobahn miteinander vereint. Die Hülle besteht aus Spritzbeton, aus demselben Material, aus dem auch die Röhre des Gotthardtunnels ausgeführt wird. So wird die Betriebszentrale auch bildlich als Ausstülpung der Tunnelröhre integraler Teil der neuen Alpentransversalen.

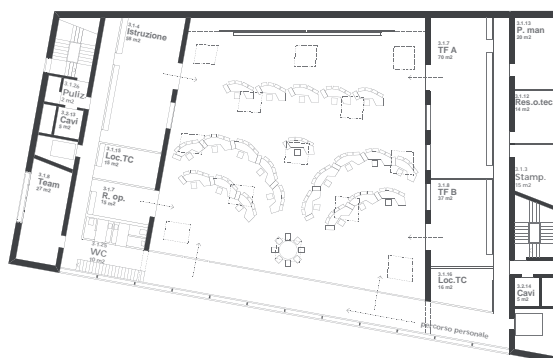
Jean-Pierre Wymann
wymann@wymann.org

Jury

Markus Geyer Direktor Grossprojekte, SBB, Bern (Vorsitz); Claudio Corti, Direzione dell'esercizio, SBB, Bellinzona; Riccardo De Gottardi, Direttore dello sviluppo territoriale e della viabilità Dipartimento del Territorio del Canton Ticino, Bellinzona; Peter Zbinden, Vorsitzender der Geschäftsleitung ATG, Luzern; Werner Felber, Architekt SBB, Lucerna; Sandra Giraudi, Architektin, Lugano; Uli Huber, Architekt, Bern; Denis Rossi, Bauingenieur, Leiter ATG Sektor Süd, Bellinzona; Flora Ruchat-Roncati Architektin, Riva San Vitale und Zürich



Ebene 3 Sockel (1. Rang, Bruno Fioretti Marquez + Martini architetti)



Ebene 5 Kommandoraum