



a

archithese
schriftenreihe

Swiss Performance 2020

EINE KRITISCHE RÜCKSCHAU AUF EIN JAHR SCHWEIZER ARCHITEKTUR
MIT PROJEKTEN VON ABRAHA ACHERMANN, BAROZZI VEIGA,
BEARTH & DEPLAZES, LILITT BOLLINGER STUDIO, OFFICE HARATORI, HERZOG & DE MEURON,
RAMSER SCHMID UND ADRIAN STREICH

fsai'

Minimalinvasiv und monumental

Bearth & Deplazes Architekten: Unterhaltsstützpunkt Berninapass

Wie baut man in den Bergen? Diese Frage beschäftigt Architekturschaffende seit über einem Jahrhundert. Bearth & Deplazes antworten auf diese Frage mit ihrem neuen Werkhof auf dem Berninapass. Ihr Bau schiebt sich zu grossen Teilen in das Gelände ein, besitzt die Sachlichkeit einer Infrastruktur und wirkt doch zugleich monumental und ästhetisch. Und er ist ein Kunstwerk, das entdeckt werden will: Der Werkhof tritt als faszinierendes Landart-Monument in Erscheinung und hält im Siloturm mit einer Camera obscura noch ein zweites poetisches Erlebnis bereit.

AUTOR Hubertus Adam

FOTOGRAFIN Zoé Aubry

Ein Pegelstrich an der westlichen Stirnseite des Hotels Ospizio Bernina erinnert an den 26. April 1986: Bis zur Oberkante der Fenster im zweiten Stock war das Gebäude seinerzeit in den Schneemassen versunken. Auch wenn die Winter der letzten Jahre weniger streng ausfielen: Geräumt werden muss auf dem Berninapass stetig, denn die Kantonsstrasse, die das Oberengadin mit dem Puschlav und dem Veltlin verbindet, soll ganzjährig offengehalten werden. Dafür sorgten seit 1965 operativ die südlich des PASSES gelegenen Gemeinden Poschiavo und Brusio, bis auf Initiative der Regione Valposchiavo 2007 das Tiefbauamt des Kantons Graubünden die Regie übernahm. Die Einsatzzentrale für die Räumfahrzeuge waren bislang seitlich an das Ospizio Bernina angebaute Räumlichkeiten. Diese wurden jedoch zu klein und waren den heutigen Anforderungen nicht mehr angemessen. Überdies befindet sich die Liegenschaft nicht in kantonalem Besitz, sodass der Entscheid fiel, einen neuen Stützpunkt zu errichten. Zu diesem Zweck veranstaltete der Kanton Graubünden 2016 einen zweistufigen Projektwettbewerb im selektiven Verfahren. Von den 60 Architekturbüros, die sich für die Präqualifikation beworben hatten,

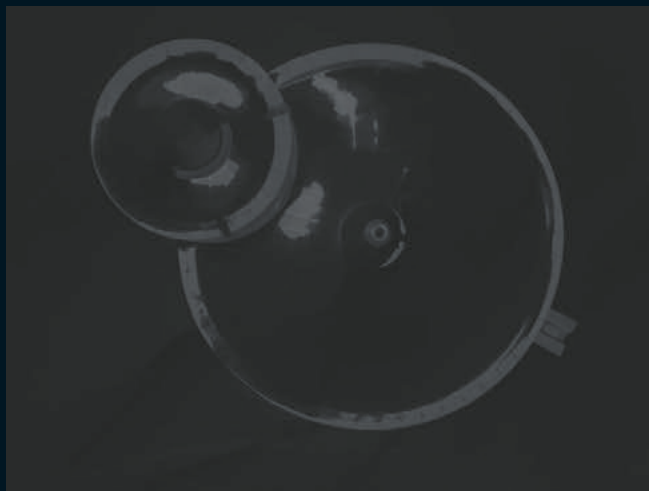
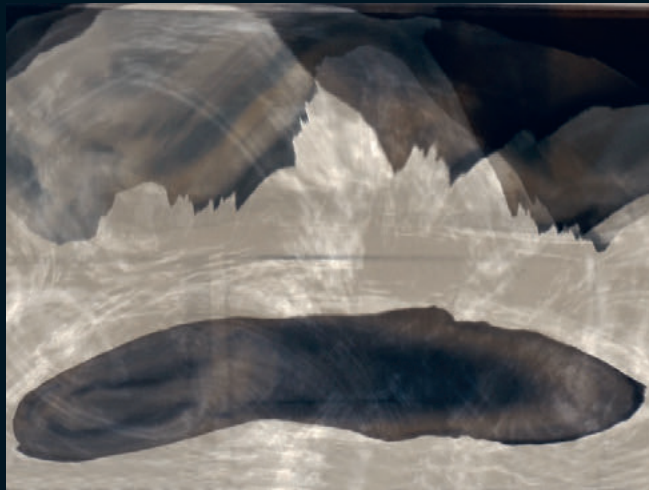
wurden sechs für die zweite Runde zugelassen. Am Ende fiel die Entscheidung zugunsten des Entwurfs von Bearth & Deplazes.

WEGE BEREITEN

Der Unterhaltsstützpunkt ist zwar ganzjährig durch einen hier wohnenden Strassenwart – korrekte Berufsbezeichnung: Wegmacher – besetzt, doch Hochbetrieb herrscht nur während der Wintermonate und natürlich vor allem bei Schneefall. Dann wird das Räumpersonal fallweise vom Tiefbauamt durch zusätzliche Maschinen und Arbeiter privater Firmen unterstützt. Dementsprechend umfangreich war das Bauprogramm: Es umfasste nicht nur die Räumlichkeiten für das Unterstellen und Reinigen der Fahrzeuge, Maschinen und Geräte des Tiefbauamts, sondern auch Platz für die Fremdfirmen. Dazu kamen Lagerkapazitäten für Salz und Split sowie die Unterkünfte für die Arbeitsequipen und den Wegmacher. Reparaturen am Maschinenpark werden wie auch bisher nicht auf der Passhöhe vorgenommen, sondern im Werkhof des Tiefbauamts in Samedan.



Zoé Aubry fasziniert, wie der Werkhof als ein Objekt der Landart in die Umgebung eingefügt wurde und die Landschaft mit der Camera obscura zugleich «in» das Gebäude geholt wurde. Inspiriert vom fotografischen Prinzip der Lochkamera, die gedrehte Abbilder erzeugt, entschied sich Zoé Aubry, die Negative ihrer Fotografien zu verwenden. Einige der eher abstrakten Abbildungen erforschen Reflexionen der Landschaft in der Fassade.





Werkhöfe sind Einrichtungen, die den Regeln effizienter Logistik gehorchen. Funktionalität, Wirtschaftlichkeit und schliesslich auch Nachhaltigkeit – hinsichtlich des Ressourceneinsatzes und des langfristigen Betriebs – waren daher wichtige Beurteilungskriterien des Wettbewerbs. Doch an erster Stelle wurde im Bericht von der «Rücksichtnahme auf die einmalige Passlandschaft» gesprochen. Tatsächlich befindet sich der Bauplatz auf knapp über 2300 Metern, unmittelbar nördlich des Hotels und direkt an der Passstrasse, die am Hotel nach Osten abknickt und die Scheitelhöhe von 2328 Metern erreicht, bevor sie sich in einer langen Sequenz von Kurven und Serpentinien ins Puschlav hinunterschlingt. Wer auch immer die Strasse nutzt, passiert den neuen Unterhaltsstützpunkt. Zum hohen Grad an Visibilität kam aber noch ein weiterer Faktor, der zu einem gestalterisch sorgsamem Vorgehen verpflichtete: Seit 2008 zählen die Albula- und die Berninastrecke der Rhätischen Bahn zum UNESCO-Welterbe und der Bauplatz liegt in der Pufferzone – also jenem Bereich, der die Welterbestätten umgibt und in dem bauliche Massnahmen gewissen Restriktionen unterliegen, die beachtet werden müssen, damit der UNESCO-Status nicht gefährdet wird.

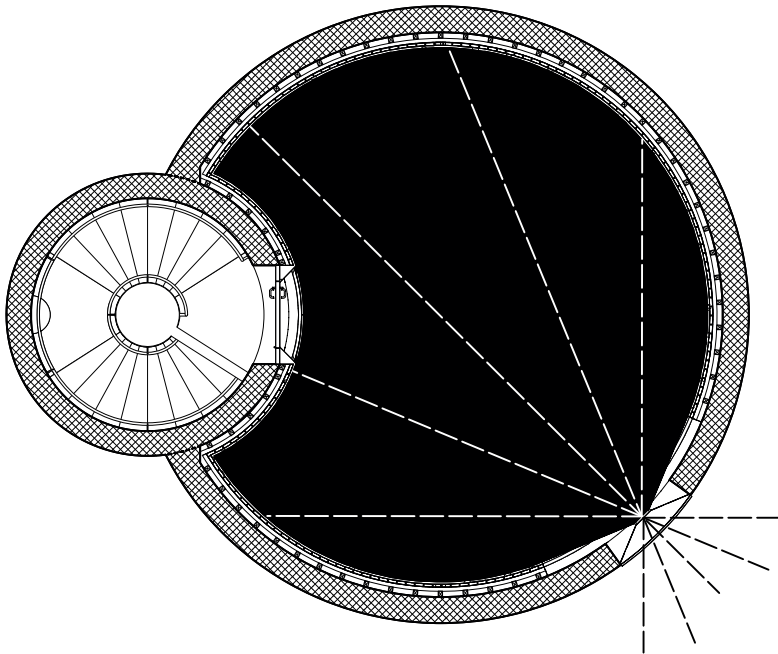
ZWISCHEN EINPASSEN UND INSZENIEREN

Aus historischer Perspektive gesehen ist der Berninapass keine wichtige Alpenüberquerung. In der römischen Antike noch ungenutzt, stand er im Mittelalter im Schatten der frequentierten Übergänge über den Splügen-, Septimer-, Maloja- und Ofenpass. Wichtiger wurde der Saumweg über den Pass erst, als das Veltlin 1512 durch Annexion zum Herrschaftsgebiet der Drei Bünde wurde und der Weg als Handelsroute mit

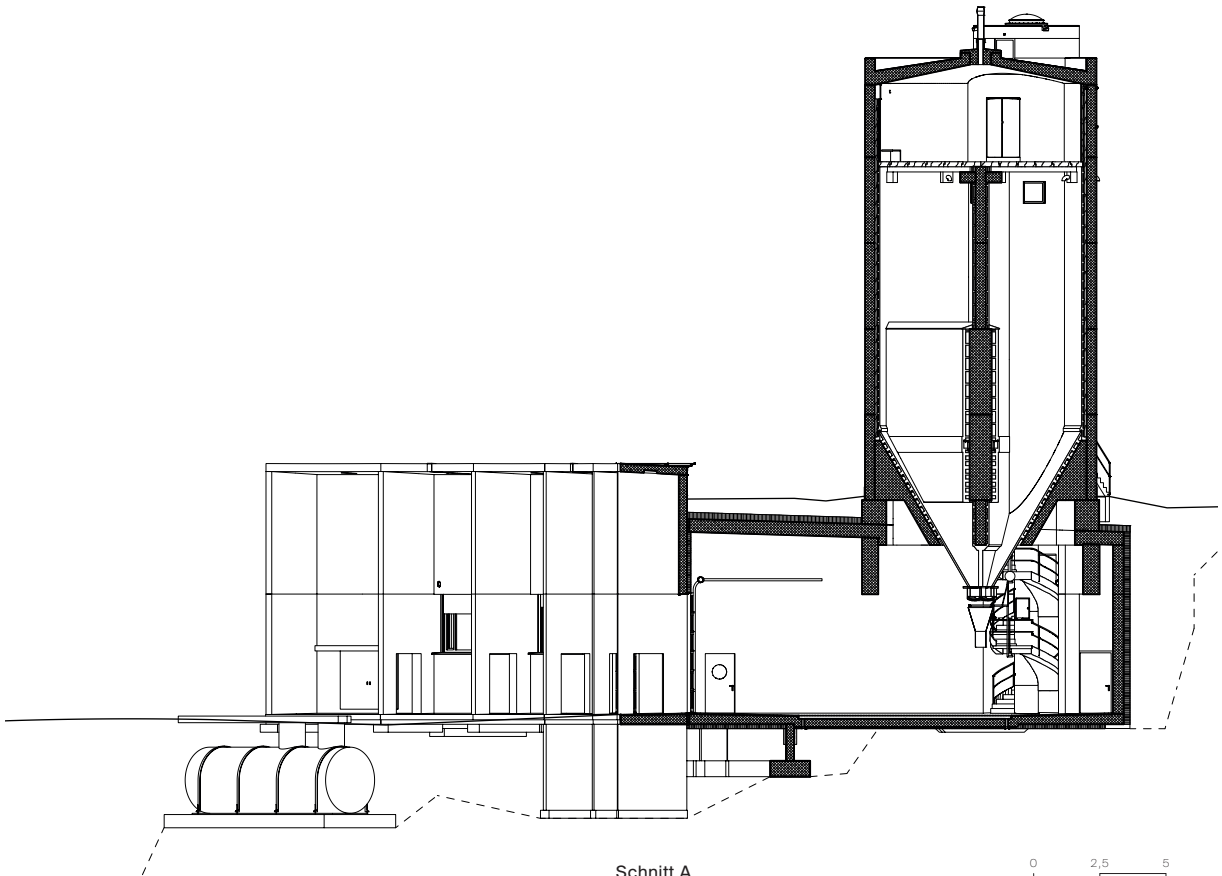
Venedig zunehmend attraktiv wurde. Die Kunststrasse von Pontresina nach Poschiavo wurde unter Beratung des Ingenieurs Richard La Nicca zwischen 1842 und 1865 angelegt – sie folgte der traditionellen Ostroute über den Pass. Demgegenüber nutzten die Ingenieure der Berninabahn die historische Westroute, wodurch die Trassierungen von Strasse und Bahnlinie ins Puschlav deutlich divergieren und die Station Alp Grüm nicht ans Strassennetz angebunden ist. Die als Adhäsionsbahn realisierte Linie war von Anfang an elektrifiziert und weist mit der Station Ospizio Bernina auf 2253 Metern über dem Meer die höchste Alpenüberquerung auf Schienen auf, bei der zudem auf einen Scheiteltunnel verzichtet werden konnte. Die Strecke schuf nicht nur eine Bahnverbindung zwischen Puschlav und Oberengadin; von Planungsbeginn an waren zudem touristische Motive entscheidend. Diese betrafen auch den Streckenverlauf, durch den Attraktionen wie etwa der Morteratschgletscher für die Passagiere in Szene gesetzt wurden. In den 1920er-Jahren schliesslich wurden die exponierten Stationsgebäude im Hochgebirgsbereich von Nicolaus Hartmann erweitert oder neu errichtet. Der Protagonist der Heimatschutzarchitektur Graubündens schuf mit seinen Bruchsteinbauten Ospizio Bernina und Stationsgebäude und Berggasthof Alp Grüm Architekturen in einer von archaischer Monumentalität geprägten Formensprache. Ihnen folgte kurz darauf auch die blockhafte Kraftwerkszentrale Palü (1927), die man bei der Talfahrt Richtung Poschiavo passiert. Über Alp Grüm schrieb der später durch seine siebenbändige Denkmalstopografie des Kantons Graubünden bekannt gewordene Kunsthistoriker Erwin Poeschel 1925 im *Werk*: «Der ganze Bau wirkt als aufgeschichteter Steinwürfel, als wetterfester Schutzbau. Er kennt an, daß der alle Begriffe übersteigenden Großartigkeit der Landschaft gegenüber jedes Menschenwerk klein ist, aber seine kräftige, gedrungene Gestalt sagt doch, daß man sich hier eingerichtet und einen Stützpunkt gefunden hat, wo man zu bleiben gedenkt.»¹

Hartmanns Bauten, die wie der Natur abgetrotzt wirken, müssen vor dem Hintergrund einer seit etwa 1900 virulenten und letztlich bis heute andauernden Debatte gesehen werden, wie im Hochgebirge angemessen zu bauen sei. Infrastrukturmassnahmen wie Wasserkraftwerke, Strassen und Bahnstrecken sowie Tourismusarchitekturen, darunter vor allem Hotels und Berggaststätten, transformierten verstärkt auch ausserhalb bisheriger Siedlungsräume Natur- in Kulturlandschaft. Die Kollateralschäden einer im 19. Jahrhundert sich akzelerierenden Modernisierung führten 1905 zum Entstehen der Heimatschutzbewegung, deren Kritiker

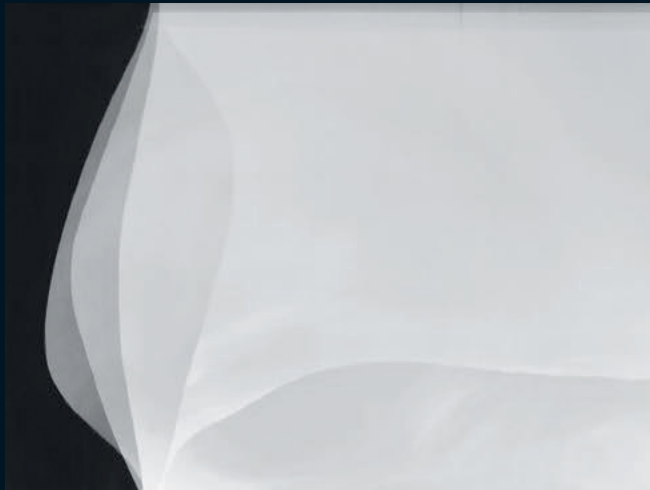
1 Erwin Poeschel, «Aus Graubünden», in: *Werk 12*, 6.1925, S. 181–182.



Grundriss Camera obscura



Schnitt A

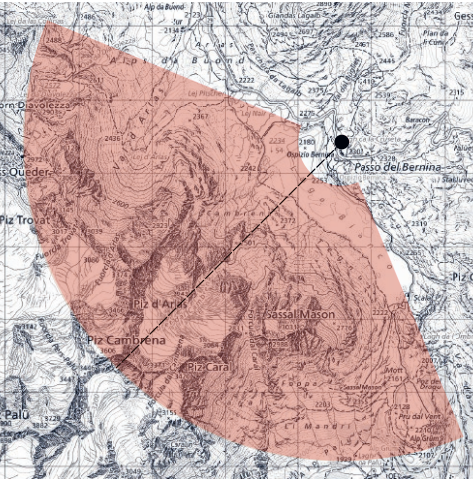


INGESCHOBEN, DOCH EIGENSTÄNDIG

Die Teilnehmenden der zweiten Wettbewerbsstufe für den Bernina-Unterhaltsstützpunkt gingen unterschiedlich mit den drei Programmbestandteilen – Silos, Wagenhallen, Unterkunft – um. Von Ballmoos Krucker vereinten alles in einem kompakten Volumen. Bei Iseppi/Kurath war das orthogonale Gebäude deutlich dreigliedert. Penzel Valier sowie Pablo Horváth schlugen ein die bestehende Geländekammer ausnutzendes winkelförmiges Volumen vor, wobei Horváth die Silo-gruppe expressiv überhöhte. Eine ganz andere Strategie hingegen verfolgten Bearth & Deplazes bei ihrem Siegerentwurf: Sie ordneten ihre fächerförmige Gebäude-gruppe so an, dass sie vom Aushub überdeckt nur in einer konvexen Schildmauer zur Strasse hin in Erscheinung tritt statt als hallenartiges Volumen. Zu dieser Mauer gesellt sich als einziges weiteres sichtbares Zeichen der oberhalb aus dem Hang emporstossende kombinierte Siloturm, in den – so schon der Vorschlag im Wettbewerb – eine öffentlich zugängliche Camera obscura als touristische Attraktion eingebaut werden sollte.

FUNKTIONAL UND MONUMENTAL

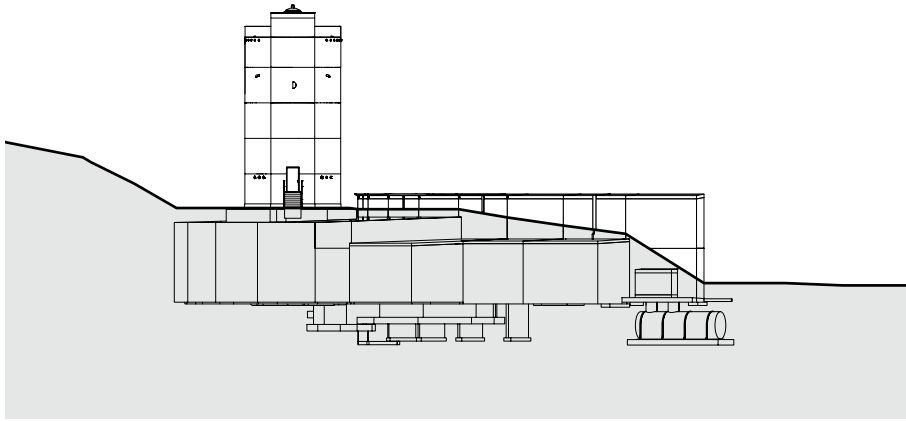
Zwischen Wettbewerb und Ausführung erfuhr der Entwurf kleinere Modifikationen. Diese betrafen die Kurve der Schildmauer zwecks Optimierung des sichelförmigen Vorplatzes für das Wenden der Fahrzeuge, darüber hinaus auch die Organisation der Wohnungen und die Proportionen der Wagen- und Werkhallen. Im Grossen und Ganzen blieb das Projekt jedoch unverändert. Die konkave Stirnseite hat sieben grosse Hubtore und tritt als monumentale Pfeilerkolonnade aus Beton in Erscheinung. Kleine mannshohe Durchbrüche in den Segmenten erlauben es, sie vor dem Wetter geschützt zu durchschreiten. Die radial angeordneten Schottenwände sind alle gleich hoch, «strahlen» aber hinter der Schildmauer unterschiedlich tief rückwärtig aus. An den Öffnungen der Fassade lassen sich die unterschiedlichen Funktionen ablesen: An den Enden der Sichel ist jeweils eine – mit Metalltüren verschlossene – kleine Kammer für die Tankanlage und das Gasflaschenlager angeordnet. Es folgen je zwei Kompartimente mit je einer Wohnung und schliesslich im Zentrum die sieben Segmente mit den Fahrzeug- und Gerätehallen, dem Silo- und einem Gemeinschaftsbereich. Die Disposition ist symmetrisch und entsprechend der unterschiedlichen Tiefe der Räume löst sich das Gebäude an den Seiten vom Hang, während es zur Mitte hin tiefer ins Gelände eindringt. Der Siloturm wurde jedoch



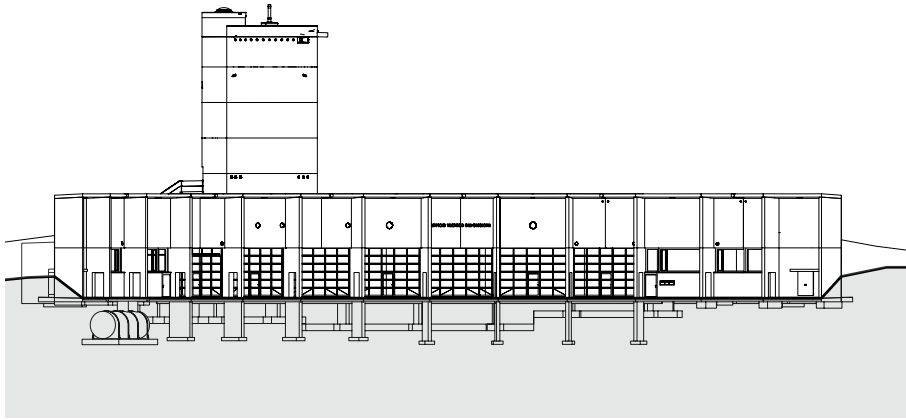
sich in frühen Jahren insbesondere auf die eklektizistischen Hotelbauten im Gebirge einschossen. Architekten wie Nicolaus Hartmann oder Schäfer & Risch setzten diesen vorgeblichen Importarchitekturen gegliederte Baukörper mit mehr oder minder aus der lokalen Tradition entlehnten Elementen mit malerischer Gesamtwirkung entgegen. Doch schon vor dem Ersten Weltkrieg stiess auch diese Haltung auf Kritik; berühmt ist insbesondere Adolf Loos' Diktum aus seinen «Regeln für den, der in den bergen baut»: «Baue nicht malerisch. Überlasse solche Wirkung den Mauern, den Bergen und der Sonne.»²

Dieses Verdikt, das mit einem generellen stilistischen *rappel à l'ordre* um 1914 korrelierte, verhallte nicht ungehört: In den 1920er-Jahren wurde die Formensprache von Hartmann – wie die Station Alp Grüm oder die Kraftwerkszentrale Palü beweisen – kubischer, klarer, blockhafter. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang die Kolumne «Der Landschaft angepasst...» von Hans Bernoulli, die er unter seinem Pseudonym Josuah Fensterriegel 1928 im *Werk* veröffentlichte. Darin setzt sich der Autor kritisch mit Regionalismen in der Architektur und dem Dogma der Einpassung in die Landschaft auseinander. Die Kritik an den «Hotelkästen» wirkt für ihn absurd, weil auch das Hospiz auf dem St. Bernhard oder das Kloster Disentis «Kästen» seien. Und er resümiert: «Noch nie hat ein Bauherr gemerkt, dass ich nicht an eine kantonal-differenzierte Volksseele glaube und an die Möglichkeit, einen Bau an die Landschaft anzupassen. Vielleicht kommt das daher, dass ein guter Bau in jede Landschaft passt.»

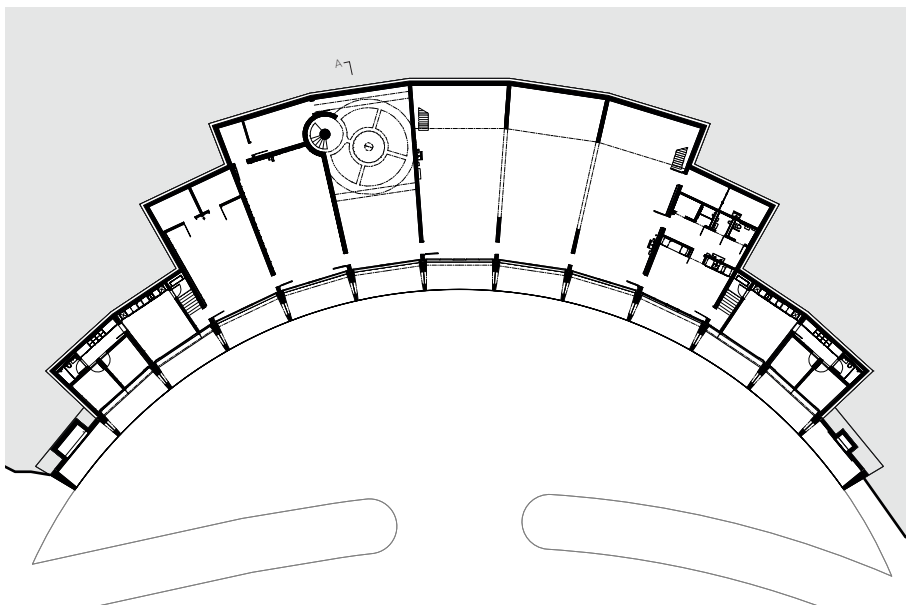
2 Adolf Loos, «Regeln für den, der in den Bergen baut», in: ders., *Sämtliche Schriften in zwei Bänden*, Bd. 1, Wien / München 1962, S. 329–330.



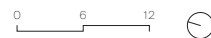
Nordansicht



Westansicht



Erdgeschoss



um ein Segment ausserhalb der Mitte angeordnet, was mit dazu beiträgt, dass der aus dem steinigen Gelände herausragende Zylinder – ähnlich wie der Lüftungsschacht eines Tunnels – als eigenständiges, enigmatisches Volumen in Erscheinung tritt. Diese Lösung war nicht zuletzt dadurch möglich, dass die 400 Kubikmeter umfassenden Silos für Salz und Schotter in einem Zylinder zusammengefasst sind. Durch Schieber am unteren Ende eines hölzernen Trichters wird der jeweilige Schüttprozess ausgelöst.

SKULPTURAL UND RÄTSELHAFT

Aufgrund der vorhandenen Geländekammer musste für die radiale Anordnung der Räume nur vergleichsweise wenig Fels abgeräumt werden und der Aushub wurde auf das flache Dach gekippt, um es zu bedecken. Umwelt- und bodenkundig begleitet, liess sich somit die ursprüngliche Topografie wiederherstellen. Auch wenn Bernoulli konstatiert, dass gute Architektur in jede Landschaft passt, haben sich Bearth & Deplazes dazu entschieden, ihr Projekt nicht als dreidimensional sichtbares Bauwerk zu inszenieren. Es ist auch nicht malerisch, sondern maximal landschaftsverträglich. Die bestehenden Architekturen in Passnähe fungierten somit nicht als Referenz – weder die Stationsgebäude von Nicolaus Hartmann, noch die Kraftwerkszentrale Palü, noch das in seinem Kern 1870 entstandene Hotel Ospizio Bernina oder das 1960 gegenüber errichtete Ristorante Cambrena. Vielmehr könnten reine Infrastrukturbauten aus Beton als Vergleich herangezogen werden: Staumauern etwa, an welche auch die konkave Form der Front mit ihren Toren erinnern mag, aber auch Kavernen im Fels – ob für energietechnische oder militärische Zwecke. Die Gegend um den Berninapass ist voll von heterogenen Infrastruktureinrichtungen: Neben Bahn- und Strassentrassen sind auch die Befestigungsanlagen bei Bernina Suot, der 1912 aus der Zusammenlegung zweier Seen entstandene Lago Bianco mit seinen beiden natursteinverkleideten Staumauern und die Kraftwerke sowie Hochspannungsleitungen zu nennen. Sie alle verbinden sich mit den Gipfeln der Berge ringsum, den Gletschern und der kargen, im Winter schneebedeckten Fläche oberhalb der Baumgrenze zu einer eindrucksvollen Kulturlandschaft. Die Schildmauer des Unterhaltstützpunkts verhält sich gewissermassen minimalinvasiv. Sie zeugt aber mit ihrer Sequenz aus 13 gerahmten Wandfeldern auch von der Suche nach einer zeitgenössischen Monumentalität. Dazu passt, dass Bearth & Deplazes den rätselhaften Zylinder überhöht und in Zusammenarbeit mit dem

Engadiner Landschaftsfotografen Guido Baselgia mit einem Raum für eine Camera obscura versehen haben. Damit haben sie das pragmatische Gebäude zugleich in ein Stück Landart verwandelt (siehe zum spannenden Verhältnis von Architektur und Landart auch Ausgabe 4.2018 der *archithese* mit dem Titel *Landart | Erdarchitektur*). Die Treppenspinde für die Revision des Silos besitzt zugleich einen oberen rückwärtigen Eingang für Besuchende, welche von dort in den zuoberst im Zylinder angeordneten dunklen Raum gelangen. Haben sich die Augen an das wenige Licht gewöhnt, zeichnet sich – zunächst schemenhaft, dann immer klarer – das gekehrte 180-Grad-Panorama des Berninamassivs mit dem Piz Cambrena auf der Wand ab. Valposchiavo Turismo bietet regelmässig geführte Besichtigungen an, um Besuchern die Besichtigung des poetischen optischen Phänomens dieses «nach innen gekehrten Aussichtsturms» zu ermöglichen. Dass es Bearth & Deplazes und Baselgia gelungen ist, diese Idee, die sie aus eigenem Antrieb dem Raumprogramm hinzufügten, mit der Hilfe privater und öffentlicher Geldgeber umzusetzen, zeugt von ihrer Faszination und einem tiefen Verständnis für den Ort, an dem bereits seit Langem grossartige Natur und menschliche Interventionen, Infrastruktur und touristische Nutzung zusammenkommen. Auch am Beginn des 21. Jahrhunderts provoziert er noch (oder wieder) dazu, über die Thesen von Hartmann, Loos und Bernoulli zum Bauen in den Bergen zu reflektieren. —

Architektur: Bearth & Deplazes Architekten – *Valentin Bearth, Andrea Deplazes, Daniel Ladner, Séverin de Courten (Projektleitung); Camera obscura / Fotografie: Guido Baselgia; Bauingenieur: Ferrari Gartmann; Baumanagement und -leitung: Gery Hafner; Baumeister: Nicol. Hartmann & Cie.; Umwelt- und Boden-Bau: Nina von Albertini; Baubeherrschaft: Tief- und Hochbauämter Graubünden; Fertigstellung: 2019; Geschossfläche: 1 250 m²; Kosten: BKP 1–5 ca. CHF 10,5 Millionen.*

Hubertus Adam ist freiberuflicher Kunst- und Architekturbistoriker sowie Architekturrkritiker und Kurator. Er war Redaktor bei der Bauwelt in Berlin und viele Jahre bei archithese. Das Schweizerische Architekturmuseum S AM in Basel stand von 2010 bis 2015 unter seiner Leitung. Er ist als Juror sowie als Referent, Moderator und Gastkritiker für diverse internationale Institutionen und Hochschulen tätig.

Zoé Aubry studierte Fotografie an der ECAL. Sie arbeitete im Pariser Verlag RVB Books als künstlerische Leiterin, Fotografin und Grafikdesignerin, bevor sie ein Masterstudium in zeitgenössischen künstlerischen Praktiken an der HEAD in Genf begann. Parallel zu ihrer Praxis unterrichtet Zoé Aubry Fotografie an der ECAL.

