Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 29 (2016)
Heft: [6]: Gebaute Geschwindigkeit

Artikel: Zwischen Riesentanker und Gestaltungsgewissen
Autor: Gantenbein, Köbi
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-632917

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Uli Huber links und Renzo Simoni rechts im Luzerner Hauptsitz von Alptransit Gotthard.

Zwischen Riesentanker und Gestaltungsgewissen

Architektur muss ein Ingenieurswerk nicht teurer machen. Renzo Simoni, CEO der Bauherrin, und Uli Huber, Leiter der Beratungsgruppe für Gestaltung, im Gespräch.

Interview:
Köbi Gantenbein

Am 27. September 1992 nahmen die Schweizerinnen und Schweizer den Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) mit 64 Prozent Ja-Stimmen an. Was dachten Sie an jenem Sonntagabend?

Renzo Simoni: Das weiss ich, ehrlich gesagt, nicht mehr.

Uli Huber: Ich dachte: Endlich!

Damit nahm der Riesentanker Fahrt auf. Wie kamen Sie an Bord?

Uli Huber: Ich war 1992 noch Chefarchitekt bei den SBB. Diese hatten bis dahin ja schon viele Jahre am Projekt gearbeitet. Ich hatte nicht näher damit zu tun, ausser dass ich im Hinblick auf Bahn 2000 und Gotthard die ‹Gestaltungsrichtlinien für Ingenieurbauten der SBB› initiierte. Als die Neat – also die Bahn durch Lötschberg und Gotthard – dann in Fahrt kam, erkannten Peter Zuber, der erste Leiter von Alptransit Gotthard, und sein Team, dass nun architektonischer Sachverstand wichtig wäre, und beauftragten mich, mir darüber Gedanken zu machen. Das Resultat war, die Beratungsgruppe für Gestaltung auf der Gotthardachse einzurichten.

Renzo Simoni: Mitte 1995 trat ich bei Ernst Basler & Partner in den Bereich Projektmanagement ein. Während rund sieben Jahren habe ich ausschliesslich für Alptransit, kurz ATG, gearbeitet. Wir hatten ein Mandat als externe Stabsstelle der Projektleitung und führten unter anderem das Sekretariat der Beratungsgruppe. Und ich dachte schon damals: Gut, diese enge Zusammenarbeit zwischen Ingenieuren und Architekten. Noch eine Bemerkung zum Begriff ‹Riesentanker›. Gewiss ist die neue Gotthardbahn mit dem längsten Tunnel der Welt ein grosses Projekt. Aber ATG ist eine relativ kleine Firma mit rund 170 Mitarbeitenden, die für das Baumanagement verantwortlich sind. Dutzende Konsortien und Firmen planen und bauen. Wir selbst leisten ja weder Projektarbeit als Ingenieure oder als Architekten, noch sind wir eine Bauunternehmung – wir sind Bauherr, wir kaufen Leistungen ein, wir koordinieren, wir kontrollieren, wir sind ein agiles KMU.

Wie funktioniert in dieser Firma die Beratungsgruppe?

Uli Huber: Wir sind Auftragnehmerin und sozusagen das Gestaltungsgewissen der Bauherrschaft. Bei uns sind deshalb auch immer Mitglieder der Geschäftsleitung oder des Kaders von ATG dabei. Ein Pflichtenheft regelt präzise unsere Aufgaben. Wir erstellten zum Beispiel die Grundlagenpapiere zu Landschaft, Architektur und Gestaltung für den Ingenieursbau. ATG erklärte diese Gestaltungsvorgaben als verbindlich für alle Ingenieursaufträge. Wir steuern das Erscheinungsbild aller von aussen wahrnehmbaren Bauten und Einrichtungen mit Skizzen und mit Rat und stehen dafür ein, dass die Vorgaben beachtet werden.

Was sind die tragenden Gedanken für die Gestaltung der Gotthardbahn?

Renzo Simoni: Die Bahn wird als neue Infrastruktur über eine lange Strecke in die Landschaft gebaut. Sie soll im gesamten Projektperimeter nach denselben Prinzipien gestaltet sein. Der Betrachter soll die neue Gotthardbahn als ein einziges Bauwerk von Altdorf bis Lugano wahrnehmen.

Uli Huber: Die Wiedererkennbarkeit ist wichtig und die Haltung zur Landschaft zentral. Diese Bahn verändert die Gebirgslandschaft markant. Die neuen Landschaften am Gotthard und am Ceneri sind künstlich, da wird keine Natürlichkeit inszeniert. Man wird und soll die Eingriffe durchaus wahrnehmen können. Tunnelportale, Brücken, aber auch die Hochbauten für Lüftung, Betrieb und so weiter, sie alle sollen mit derselben Haltung gestaltet werden: markant, kräftig, technisch. In Beton. Einfach, aber nicht banal; expressiv, aber nicht dekoriert.

Gibt es formale Vorgaben?

Uli Huber: Die Vorgaben wurden im Kontakt mit der Bauherrschaft erarbeitet. Grundlegend ist dabei das Primat der Technik. Sie gibt vieles vor. Die Streckenführung zum Beispiel kann nicht nach ästhetischen Kriterien bestimmt werden. Da und dort konnten wir die Gleislage etwas verbessern. Die Eisenbahn – ihre Geschwindigkeit – aber bestimmt, welche Kurvenradien wo welche Landschaft formen. Viele Spielräume sind definiert – aber das ist ja in vielen Bereichen des Bauens vernünftig. Trotzdem gibt es bei den erwähnten Bauwerkskategorien Gestaltungsraum. Auch Kleinigkeiten wie die vielen Details von Geländern über die Typografie bis hin zu den Bronzeplaketten, die

an den Bau erinnern, waren Teil unserer Bemühungen. Die Beratungsgruppe hat diese Arbeiten definiert, denn es ist wichtig, dass die neue Bahn vom Kleinen bis zum Grossen möglichst aus einem Guss erscheinen soll.

Welche gestalterischen Motive haben die Richtlinien und die Vorgaben geleitet?

Uli Huber: Die Geschwindigkeit des Zugs, der betont technische Ausdruck, die vielfältigen Möglichkeiten des Betons. Die Bauten der Neat am Gotthard zeigen, mit welch plastischer Kraft zeitgenössisch mit Beton gebaut werden kann. Wir haben aber kein Konzept stur durchgezogen, sondern immer eine Lösung gesucht, die dem Ort und der Idee des grossen Ganzen angemessen ist.

Wie sind Konflikte geregelt?

Renzo Simoni: Die verschiedenen Beauftragten, die an einem Projekt beteiligt sind, müssen aufgrund präziser Aufträge ihre Lösungen miteinander finden. Gelingt dies nicht, schaltet sich die Geschäftsleitung ein. Das war aber zwischen unseren Projektingenieuren und den Architektinnen der Beratungsgruppe bisher nie nötig. Das Dreieck Bauherrschaft–Gestalter–Ingenieure funktioniert gut.

Uli Huber: Grosse Konflikte gab es nicht zu regeln, weil die Architekten innerhalb der Beratungsgruppe einiges vom Denken und Arbeiten der Ingenieurinnen verstehen. Unsere Architekturgruppe hat lange Jahre Erfahrung in der Zusammenarbeit mit Ingenieuren. Flora Ruchat hat die Autobahn ‹Transjurane› gestaltet, Feddersen und Klostermann haben schon als junge Architekten Affinität für die Bahn gezeigt; ich war 26 Jahre lang in gleicher Funktion bei den SBB. So entstanden Grundlagen, die regeln, was Gestaltung im Ingenieurbau kann und vermag. Dieses Wissen und diese Erfahrung prägen die Arbeit am Gotthard und am Ceneri. Und sie legitimieren uns, sodass wir von der Bauherrschaft und den Ingenieurskonsortien von Anfang an ernst genommen wurden. So ging das alles recht reibungslos. Ich erinnere mich aber an eine Diskussion wegen einer grossen, schwarzen Stützmauer. Wir sagten: Diese Stützmauer muss ...

Renzo Simoni: ... das war ein Entscheid, der mich stutzig machte. Warum soll man eine Betonstützmauer schwarz anmalen? Das wollte ich wissen. Bei einem Augenschein vor Ort in Erstfeld erklärten mir dann die Architekten, dass nur die Farbe Schwarz die Mauer, die ja einen kräftigen Einschnitt am Berg markiert, etwas zurücknimmt und so das Nordportal des Basistunnels nicht konkurrenziert wird. Das leuchtete mir ein.

Welche Rolle spielt das Geld in der Entscheidungsfindung? Architektur kann ja ein Ingenieursprojekt teurer machen.

Renzo Simoni: Als Ingenieur habe ich die Erfahrung gemacht, dass Architektur einen Bau nicht unbedingt verteuern muss. Eine einheitliche Gestaltung kann sogar Kosten sparen. Und nicht vergessen dürfen wir: Die Neat am Gotthard ist ein Jahrhundertbauwerk von europäischer Bedeutung. Da gibt es auch nichtmonetäre Aspekte. Auch wenn eine Ingenieurin da und dort ein Detail findet, das man günstiger hätte lösen können – in der Summe wäre es aber schlechter herausgekommen.

Uli Huber: Die Gotthardbahn ist ein wichtiger öffentlicher Bau, der entsprechend inszeniert werden muss. Öffentliche Bauten sind nicht blosse Zweckbauten. Konflikte um Kosten gab es nie – auch, weil alle in der Beratungsgruppe gewohnt sind, auch bei einem Infrastrukturbau gut mit Geld umzugehen, sodass das Bauwerk auch günstig betrieben und unterhalten werden kann. Da spart man, indem zum Beispiel gute Materialien verbaut werden. ●

Die Beratungsgruppe für Gestaltung (BGG)

Uli Huber, Vorsitz, seit 1993
Huber (*1938) wurde 1973 Chefarchitekt der SBB und gründete das unternehmensinterne Designatelier. Seit 1999 arbeitet er selbstständig in Bern, u. a. für Neat Lötschberg Nord.

Christian Menn, beratender Ingenieur, 1993–2006
Menn (*1927) gilt als bedeutendster Schweizer Brückenbauer der Gegenwart. Der Bauingenieur war ETH-Professor und berät heute weltweit Projekte.

Pierre Feddersen, Mitglied, seit 1993
Feddersen (*1949) ist Städtebauer und lehrte in Genf, Lausanne und Graz. 1989 gründete er mit Rainer Klostermann ein Atelier für Städtebau, Architektur und Landschaft.

Alex Regli, Bauherrenvertreter, seit 2007
Regli (*1954) ist Bauingenieur. Ab 1992 leitete er bei den SBB, ab 2001 bei der ATG das Projekt Gotthard Nord. Seit 2007 ist er Leiter Planung und Umwelt.

Rainer Klostermann, Mitglied, seit 1993
Klostermann (*1958) ist Städtebauer und Architekt. Nach der gemeinsamen Arbeit bei Planpartner gründete er 1989 mit Pierre Feddersen ein Atelier in Zürich.

Walter Schneebeli, Bauherrenvertreter, 1997–2007
Schneebeli (*1943) ist Bauingenieur. Bei der ATG war er Bereichsleiter Planung sowie Mitglied der Geschäftsleitung.

Flora Ruchat-Roncati, Mitglied, 1993–2012
Ruchat-Roncati (1937–2012) führte Architekturbüros im In- und Ausland sowie Professuren für Theorie und Entwurf in Italien, den USA und der Schweiz.

Peter Zbinden, Bauherrenvertreter, 1993–1997
Zbinden (*1945) ist Bauingenieur. Bei der ATG war er zunächst Bereichsleiter Tunnelbau, dann Vorsitzender der Geschäftsleitung.

Pascal Sigrist, Mitglied, seit 1997
Sigrist (*1972) arbeitete als selbstständiger Architekt sowie in Büros in Japan und der Schweiz. Heute leitet er das BGG-Tagesgeschäft im Büro Feddersen & Klostermann.

Alessandro Gasparoli, Projektkoordinator, 1993–2007
Gasparoli (*1948) ist Bauingenieur. Er war für die BGG Lotse und Sekretär und unterstützte als Bauherrenberater die Projektleitung Abschnitt Süd.

Die Ingenieurskonsortien Rohbau

- Basler & Hofmann (B & H)
- Ingenieurgemeinschaft Gotthard-Basistunnel Nord (IG GBT N)
- Ingenieurgemeinschaft Aussenanlagen Sedrun
- Ingenieurgemeinschaft Gotthard-Basistunnel Süd (IG GBT S)
- Consorzio Alptransit Biasca (CAB)
- Consorzio ingegnieri Piano di Magadino (CIPM)
- Consorzio ingegnieri Itecsa-Toscano (ITC).