

Den roten Faden ins Tuch weben : Interview mit Uli Huber, Chefarchitekt der SBB

Autor(en): **Huber, Uli**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **6 (1993)**

Heft 3

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-119766>

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.

Den roten Faden ins Tuch

«Museumsbauten» waren ein Thema der achtziger Jahre, «Design und Architektur der Eisenbahn» wird ein Thema der neunziger Jahre. Seit 1976 arbeitet eine Arbeitsgruppe am Erscheinungsbild der SBB. Da wird der visuelle Auftritt von Bauten, Rollmaterial und Informationen geprägt. Am internationalen Wettbewerb für Eisenbahndesign und -architektur wurden den SBB mehrere «Brunel Awards» zugesprochen. Ein Interview mit Uli Huber, Chefarchitekt der SBB.

Hochparterre: «Wo stehen Architektur und Design der SBB im internationalen Vergleich?»

Uli Huber: Wenn wir die «Brunel Awards» (siehe Kasten) als Massstab nehmen, können wir zufrieden sein. Die SBB sind vorne mit dabei: Das gilt primär für Einzelleistungen in Design und Architektur, aber auch für das gesamte Erscheinungsbild. Im wichtigsten Bereich der Eisenbahn, beim Rollmaterial, muss die SBB mit einem Handicap leben: Sie hat keinen Gliederzug wie den TGV oder ICE. Dafür finden Renovationen wie der Umbau des TEE Anerkennung; ausserdem schneiden der Panoramawagen, die neue Lokomotive und Zürcher S-Bahnzug im weltweiten Vergleich gut ab.

HP: Wer spielt in Europa in Design und Architektur rund um die Eisenbahn die massgebende Rolle?

Uli Huber: Das führende Eisenbahnland punkto Design ist Dänemark. Es hat England abgelöst. Dort ist Qualität in Design und Architektur der Deregulierung weitgehend zum Opfer gefallen. Die Spanier haben eine Reihe spektakulärer Bahnhöfe gebaut. Interessant ist gewiss auch, in welche neue Welten die Franzosen mit dem TGV vorstossen. Das Thema «Mise en scène du train» wird mit einer etwas phantastischen Zeltarchitektur umgesetzt. Alles ist selbstverständlich zentralistisch ausgerichtet und getragen von einem Glauben an Postmodernität und Tech-

nik. Der neue Bahnhof von Lille beispielsweise soll ein Hochhausbahnhof werden. Da wird nicht wie bei uns möglichst viel unter der Erde versteckt, sondern möglichst viel gezeigt. Allerdings sind die Franzosen stärker im Planen als in der Realisation von Qualität. Ich frage mich, wie die Segelkonstruktionen der Perrondächer aussehen, wenn sie einmal fünfzehn Jahre alt sind.

Sie sprechen gerne von Qualität. Was ist das?

Kunden, potentielle Kunden wie zum Beispiel Autofahrer, die Öffentlichkeit und das Personal sollen die SBB als sympathisches Unternehmen wahrnehmen können. Dafür ist ganz klar die Leistung wichtig, dazu gehört aber auch die Erscheinung. Werte wie menschlich, sozial, umweltfreundlich, wirtschaftlich, einheitlich, formal der Technik verpflichtet, modern und doch traditionsbewusst müssen verstanden und durch Architektur und Design vermittelt werden. Bei den Bahnhofsbauten, die ja bei uns oft Umbauten sind, haben wir eine grosse Verpflichtung gegenüber einem oft über hundertjährigen Erbe von manchmal hoher kunsthistorischer Qualität.

Das ist Ohrenhonig, aber da gibt es doch den Abbau von Leistungen und sozialen Verpflichtungen. Und apropos Tradition: In Erstfeld verschwindet eine hundertjährige Eisenbahnkultur mit einem Strich.

Wir müssen davon ausgehen, dass öffentlicher Verkehr in einem Spannungsfeld vieler Interessen passiert. Der politische Druck auf die Finanzen der Bahn ist beträchtlich, und wir können immerhin froh sein, dass der Deregulierung doch Grenzen gesetzt werden. Die Eisenbahn hat in den letzten Jahrzehnten viel Glanz und Prestige verloren. Sie beginnt erst seit ein paar Jahren wieder aufzuholen. Auch an das Design werden ganz spezielle Anforderungen gestellt: Trotz kleiner Serie machen wir keine Massschneiderei, sondern Konfektion. Da ist natürlich nie alles allen recht.

Ein Mittel, zu guter Architektur zu kommen, ist der Wettbewerb. Auf der Glanzseite steht da wohl der Bahnhof Stadelhofen und auf der Rückseite der Medaille die verfahrenere Situation beim Bahnhof Lugano. Wie ist Ihre Wettbewerbs-Bilanz?

Wettbewerbe für Bahnhöfe sind beinahe eine schweizerische Spezialität. Die ausländischen Bahngesellschaften nutzen dieses Mittel weniger. Trotz Problemen in Lugano und Zug haben wir mit Wettbewerben viele gute Resultate erzielen können. Postmoderne Ausrutscher fehlen jedenfalls ganz. Der Wettbewerb unter Architekten hat dazu geführt, dass manche unserer Bahnhöfe auch international zu den grossen Leistungen gehören. Die Wettbewerbe sind oft kompliziert, da sich die Bauherrschaften bei Bahnhöfen meistens aus meh-

rerer Trägern zusammensetzen: Die PTT sind oft mit dabei, Kantone, Gemeinden und auch Privatte. Zurzeit machen an den Wettbewerben vor allem Schweizer Architekten mit. Wir hoffen, dass wir den Kreis bald um ausländische Architekten erweitern können.

Welche Wettbewerbe sind geplant?

Zurzeit laufen keine Architekturwettbewerbe. Im Zusammenhang mit dem Masterplan für den Bahnhof Bern ist aber einiges vorgesehen. Ein Thema ist das neue Rollmaterial. Wir tragen uns mit dem Gedanken, einen internationalen Designwettbewerb für einen neuen Intercity-Zug auszuschreiben.

Die Hochbauabteilung der SBB ist eines der wenigen staatlichen Architektur- und Designbüros. Wird da auch entworfen oder nur organisiert?

Das Häuserbauen ist nicht die zentrale Aufgabe der Bahn. Wir sind eine kleine Abteilung der Generaldirektion. Da arbeiten 22 Leute in den Bereichen Architektur, Haustechnik, Planung und Begutachtung und Design. In dieser Gruppe wird einiges selber gelöst. Ich denke da an die Zürcher S-Bahn, an die Farbgebung der Güterwagen und Lokomotiven, an den Panoramawagen. Hier wirkte vor allem der Designer Ueli Thalman. Ich selber bin vor zwanzig Jahren zu den SBB gekommen, um zu entwerfen. Mehr und mehr wurde aber Organisieren und Koordinie-

weben

Preise und Ehre

Nach dem Eisenbahnpionier und Ingenieur Isambard Kingdom Brunel (1806–1859) ist der Preis für Eisenbahndesign und -architektur benannt. Er wird alle zwei Jahre verliehen und von 12 europäischen Eisenbahngesellschaften getragen. 1992 wurden von 35 Bahngesellschaften aus zehn Ländern und drei Kontinenten 235 Arbeiten zum Wettbewerb eingereicht. Daraus hat die Jury 12 Arbeiten ausgesucht und mit «Brunel

Awards» ausgezeichnet (HP 8/9 92). Fünf davon gingen an die SBB. Für die Bahnhöfe Stadelhofen und Richterswil, den Umbau des TEE II, den Panoramawagen und die Lokomotive 2000. In 16 der 19 Kategorien wurden 21 Anerkennungen verteilt. Sechs gingen an die SBB. Für die Bahnhöfe Zürich Museumsstrasse, Hedingen und Bad Ragaz, für den Doppelstockwagen der S-Bahn, den Meetingwagen und für die Poster der Werbekampagne «Gedanken an die Bahn».

ren meine Hauptaufgabe. Etwas Zeit bleibt für entwerferische Arbeit. So zum Beispiel die für die neue Halle Schienenverkehr im Verkehrshaus Luzern und auch die Zusammenarbeit mit den aussenstehenden Architekten und Designern ist oft Entwurfsarbeit.

Wie setzen Sie Ihre Vorstellung von Architektur und Design im Grossbetrieb SBB durch?

Es geht nicht um meine Vorstellung, sondern um das Erscheinungsbild der SBB, an dem von den Handwerkern in den Werkstätten über die Ingenieure bis zu aussenstehenden Architekten viele Leute beteiligt sind. Ich versuche mehr, den roten Faden ins Tuch zu weben. Wie in jeder grossen Unternehmung ist das Verhandeln und Überzeugen das wichtigste Instrument. Fachtechnisch sind die Hochbaudienste der drei SBB-Kreisdirektionen dem Chefarchitekten unterstellt. Er spricht mit bei der Personalauswahl. Schliesslich müssen alle Projekte von der GD bewilligt werden und landen so auch auf meinem Tisch zur Stellungnahme.

Wie wird in der Unternehmungsspitze das Bemühen um Archi-

tektur- und Designqualität wahrgenommen?

Die Bahn ist primär ein Transportunternehmen. Deshalb hatten bis anhin die Ingenieure grosses Gewicht; heute sind das eher die Marketingleute. Die internationalen Auszeichnungen lassen natürlich aufhorchen. Dann gibt es auch viel Gemeinsamkeit bei unserem Ziel, die SBB sympathisch zu machen. Daran arbeitet die Arbeitsgruppe «Erscheinungsbild» seit Mitte der siebziger Jahre. Kommunikation, Werbung und Bau stimmen da die nötigen Schritte aufeinander ab. Ich habe als Vorsitzender dieser Arbeitsgruppe einen direkten Draht zum Präsidenten der Generaldirektion und kann Anträge stellen. Wir sind keine visuelle Geschmackspolizei, sondern arbeiten schrittweise an einem angemessenen Erscheinungsbild für die Eisenbahn.

Im letzten Herbst ist die NEAT beschlossen worden. Was bedeutet das für die Arbeit an diesem Erscheinungsbild?

Die grossen Projekte Bahn 2000 und NEAT sind Infrastrukturprojekte. Da werden wenig Hochbauten benötigt. Wir werden für die Gestaltung der Ingenieurbauten



Uli Huber (links) im Gespräch mit dem SBB-Designer Ueli Thalmann: neues Rollmaterial – ein wichtiges Thema

beigezogen und haben zusammen mit den Ingenieuren Richtlinien erarbeitet. Auf das Rollmaterial haben diese Projekte weniger Einfluss. Es wird schrittweise verändert. Sorgen macht mir, dass die Bahn aus Umweltschutzgründen im Mittelland immer mehr in Tunnels vergraben werden soll. Das ist nicht nur ökonomisch und energetisch unsinnig, sondern verschlechtert auch das Reiseerlebnis fundamental.

Die Kondukteure haben im letzten Jahr ihren Hut verloren. Wann verlieren sie ihre Uniform?

Für die Frauen hat Ruth Grüniger eine Garderobe entworfen, die zurzeit eingeführt wird und auf viel positives Echo stösst. Die männlichen Angestellten erhalten im August neue Kleidung. Der Designer Josef Scherrer aus Aarburg hat sie entworfen. Es sind modern geschnittene, bequeme Dienstkleider, die sich klar von Polizei- und Militäruniformen abgrenzen. Das war eine wichtige Bedingung. Was den Hut angeht, sind wir ratlos. Ich habe mich seinerzeit in einer frankophilen Anwendung fürs Beret stark gemacht, aber das haben bereits die Rambos besetzt. Das Resultat nach langem Suchen heisst:

Kein Hut ist gut. Damit haben wir nun aber Probleme, weil die Fahrgäste zum Beispiel Auskunftspersonen auf den Perrons nicht mehr so leicht erkennen wie bisher. So ist man zurzeit wieder am Suchen.

An welchen Projekten arbeitet die Abteilung?

Weit gediehen ist das «Produkt Nacht» und sein Mittelpunkt, der Hotelzug von Alexander Neumeister. Das Erscheinungsbild des Hotelzugs steht noch nicht fest: Der Name, die Uniformen, die Bettwäsche, der Aussenanstrich, die Werbung etc. sollen ja ein Ganzes ergeben. Bald wird uns die nächste Generation der Intercity-Wagen intensiv beschäftigen. Ausserdem denken wir nach über neue Perrondächer, sind daran, das überarbeitete Handbuch für Fahrgastinformation umzusetzen, bereiten eine neue Generation Wartehallen für Bahnhöfe vor und Architekten und Haustechnik-Ingenieure hürnen über «Energie 2000».

GA