

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

Inhaltsverzeichnis

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: 17.04.2026

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

Fünf Stationen entlang der Gotthardachse

Der weltweit längste Eisenbahntunnel, die erste transalpine Flachbahn. Ein Jahrhundertbau, ein Pionierwerk der Ingenieure, eine Meisterleistung der Arbeiter. 15 Jahre bohrten und sprengten sie Millionen Tonnen Gestein aus dem Berg. Nun schiessen die Züge mit einer Geschwindigkeit von bis zu 250 Kilometern pro Stunde bei Erstfeld in den Gotthard hinein und 57 Kilometer später bei Bodio hinaus. Oder umgekehrt. Vier Jahre später folgt der 15 Kilometer lange Tunnel durch den Monte Ceneri. Für Wanderer und Autofahrerinnen ist das epochale Werk weitgehend unsichtbar, die Bahnpassagiere reisen in Dunkelheit. Umso wichtiger sind die offenen Strecken im Urnerland, im Valle Riviera und in der Magadinoebene. Sie geben der versunkenen Welt ein Gesicht. Dieses Heft stellt ihre Gestaltung in fünf Stationen vor.

Es besucht erstens die Portallandschaften, gebaut aus 100 000 Tonnen Beton und Granit. Es besucht zweitens vom Tunnel weit entfernte Nebenbauten wie ein 27 Meter hohes Abluftbauwerk, das auch Lawinenschutz und Wendehammer ist. Es besucht drittens Bauten am Streckenrand, etwa das 33 Meter hohe Betriebszentrum. Es besucht viertens die Arbeit am Ceneri-Basistunnel, vor dessen Nordportal unter einem einen Kilometer langen Viadukt das Tessin weiter von einer neuen Stadt mit Kantonsbahnhof träumt. Es erklärt fünftens ökologische Begleitmassnahmen für Pflanzen und Tiere und besucht aus 36 Millionen Tonnen Ausbruch geformte Berge und Inseln.

Die fünf Stationen zeigen: Gestaltung ist kein selbstgefälliges Spiel von Materialien, Formen und Oberflächen, sondern ausdauernde Zusammenarbeit in den Spannungsfeldern von Mensch und Natur, Politik und Technik, Europa und Dorfinteressen. Tragfähige Lösungen sind Pflicht, ausdrucksstarke Bauten und Landschaften Kür. Seit zwei Jahrzehnten kümmert sich die Beratungsgruppe für Gestaltung (BGG) im Auftrag von Alptransit Gotthard (ATG) um die Sichtbarkeit der Gotthardachse. Ihre Arbeit reicht von mächtigen Eingriffen in das Territorium bis zu typisierten Baudetails. Die BGG knüpft den roten Gestaltungsfaden und gibt der Bahn eine Unternehmensidentität fernab von Plakatwänden und bemalten Lokomotiven.

Zwischen den fünf Stationen erläutern Essays die Geschichte des Transits über und durch die Alpen und stellen die Infrastrukturbauten von Rino Tami im Tessin vor, die seiner Schülerin Flora Ruchat-Roncati und der BGG Referenz waren. In Gesprächen erzählen der ATG-Chef Renzo Simoni und der BGG-Vorstand Uli Huber, wieso der rote Gestaltungsfaden im Grossprojekt nicht riss, und die beiden BGG-Mitglieder Rainer Klostermann und Pascal Sigrist erklären, warum Infrastrukturprojekte Gestaltungsvorgaben und situative Lösungen brauchen. Markus Frietsch fotografierte Landschaften, Bauten und Menschen von Altdorf bis Vezia. **Palle Petersen**

Inhalt

- 4 Von Hannibal zu Alptransit**
Alpentransversalen waren und sind Heldentaten.
- 8 100 000 Tonnen Gestaltungswille**
Ausdrucksstarke Bauten dank für den Ort offener Vorgaben.
- 14 Zwischen Sisyphos und Hofnarr**
Zwei Mitglieder der Beratungsgruppe für Gestaltung über ihre Arbeit.
- 16 27 Meter Abluft**
Die Zwischenangriffe in Sedrun und in Faido.
- 22 33 Meter Überblick**
Die Architektur: Betriebszentrale und Besucherzentrum.
- 26 Von der A2 zur Gotthardbahn**
Wie Rino Tami Bauten für die Autobahn A2 die Gestaltung prägten.
- 30 1 Kilometer Zukunftstraum**
Der Viadukt, der sich durch die Magadinoebene schwingt.
- 34 36 Millionen Tonnen Lebensraum**
Künstliche Berge und Inseln, Biotope für Pflanzen und Tiere.
- 38 Zwischen Riesentanker und Gestaltungsgewissen**
Architektur muss Ingenieurswerke nicht teuer machen. Ein Gespräch.

Impressum

Verlag Hochparterre AG Adressen Ausstellungsstrasse 25, CH-8005 Zürich, Telefon 044 444 28 88, www.hochparterre.ch, verlag@hochparterre.ch, redaktion@hochparterre.ch
 Verleger und Chefredaktor Köbi Gantenbein Verlagsleiterin Susanne von Arx Konzept und Redaktion Palle Petersen
 Fotografie Markus Frietsch, www.markusfrietsch.com Art Direction und Layout Antje Reineck Planbearbeitung Werner Huber Produktion Daniel Bernet, Thomas Müller
 Korrekturen Marion Elmer, Lorena Nipkow Lithografie Team media, Gurtellen Druck Somedia Production, Chur
 Herausgeber Hochparterre in Zusammenarbeit mit der AlpTransit Gotthard AG, Atelier Feddersen & Klostermann und Uli Huber
 Bestellen shop.hochparterre.ch, Fr. 15.–