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

Artikel: Zwischen Sisyphos und Hofnarr : Interview
Autor: Petersen, Palle / Klostermann, Rainer / Sigrist, Pascal
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-632911

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: 08.02.2026

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

Zwei Mitglieder der Beratungsgruppe für Gestaltung: Im Zürcher Atelier Feddersen & Klostermann arbeitet Rainer Klostermann rechts seit 1993 an der transalpinen Flachbahn. Seit 1997 leitet Pascal Sigrist links das Tagesgeschäft und kümmert sich um zahlreiche Einzelbauten.

Zwischen Sisyphos und Hofnarr

Rainer Klostermann und Pascal Sigrist arbeiteten für die Beratungsgruppe für Gestaltung. Ein Gespräch über Versteckspiel und Zeitgeist, gute Orte und nackte Kaiser.

Interview:
Palle Petersen

Was unterscheidet den Hausbau vom Bau einer transalpinen Flachbahn?

Pascal Sigrist: Das Bauwerk ist anders. Das gilt für den ungeheuren Massstab ebenso wie für die tradierten Bauweisen im Infrastrukturbau, die geltenden Normen und Konventionen. Auch die Organisation eines solchen Milliardenprojekts ist natürlich komplexer und die Kompetenz als Architekt viel geringer. Trotzdem ist die Arbeitsweise grundsätzlich dieselbe.

Rainer Klostermann: In beiden Fällen muss man Entwurfsaufgaben erkennen und meistern. Ich sage erkennen, denn alles hat eine Gestalt. Sie darf nicht unbewusst und zufällig entstehen. Es braucht tragfähige Gedanken, lesbar gemacht für Benutzer und Betrachterinnen. So entsteht Identität, so werden Häuser und Flachbahnen zu Orten.

Ab welcher Projektphase konnten Sie die Gotthardachse beeinflussen?

Rainer Klostermann: Die grossräumliche Linienführung stand aufgrund von Vorstudien und geologischen Gutachten bereits fest. Die Lage der Bahn in den engen Talräumen der offenen Abschnitte war noch etwas freier. Wegen der maximalen Steigung – sieben Promille im Tunnel, zwölf Promille ausserhalb – und riesiger Radien – fünf Kilometer im Tunnel, vier Kilometer ausserhalb – haben kleine Änderungen enorme Auswirkungen. Das ist wie bei einem Peitschenschlag. Gestaltung heisst, solche räumlichen Konsequenzen aufzuzeigen.

Pascal Sigrist: Die Urner etwa wollten die Gleislage möglichst weit absenken. Durch das Vergraben kommen Unterführungen aber im Grundwasser zu liegen und werden länger. Um dies aufzuzeigen, bauten wir von verschiedenen Varianten Modelle und zeichneten Skizzen. Erst wenn die Dinge sichtbar werden, kann man darüber diskutieren.

Dann ist Gestaltung also Verhandlungsarbeit?

Pascal Sigrist: Diskussionen sind zentral. Es geht schliesslich nicht um den Architekten als Baukünstler, sondern um Prozesse, die zu guter Gestaltung führen. Oftmals kommen Gestalter bei Infrastrukturvorhaben zu spät an Bord und gehen zu früh. Beides geschah bei der Gotthard-Flachbahn nicht. Die Beratungsgruppe für Gestaltung wurde gegründet, als sich die Projektorganisation formierte. Zunächst arbeiteten wir im monatlichen Sitzungsrhythmus an grundlegenden Dingen. Unser Büro diente sozusagen als Hausaufgabenraum und wurde mit dem Beginn der Ausführung zum ständig verfügbaren Atelier. Seither müssen wir unsere Arbeit oft neu erklären und mit immer neuen Ingenieuren umsetzen. Diese Arbeit endet erst, wenn der Ceneri-Basistunnel offen ist und alle Neben- und Verkehrsbauten stehen.

Sie spielen auf die Gestaltungsvorgaben für Unterführungen, Brücken oder Tierdurchlässe an, die für die gesamte Strecke gelten. Wie wichtig sind die Vorgaben?

Pascal Sigrist: Flora Ruchat-Roncati, die in der Beratungsgruppe sehr aktiv war, argumentierte anfangs vehement gegen solche Vorgaben. Sie fragte: Wie soll man etwas so definitiv bestimmen, das erst in 15 Jahren gebaut wird?

Rainer Klostermann: Als begnadete Architektin kam sie aus einer entwerferischen Welt, die Lösungen aus Bauaufgaben heraus entwickelt und Vorgaben erst in zweiter Linie sieht. Natürlich hat jede Brücke ihre eigene Situation. Die Begleitung während der Ausführung ist darum unverzichtbar. Fehlt sie, sind Vorgaben eher kontraproduktiv. Nichts ist schlimmer als gedankenlos herumkopierte Baudetails.

Pascal Sigrist: Erst am spezifischen Ort werden Vorgaben zu Projekten. Die weniger gelungenen Bauten sind vielleicht jene, bei denen wir die Regeln zu strikt umgesetzt haben. Glücklicherweise gibt es entlang der Strecke viele Ausnahmen, und um flexibel zu bleiben, reduzierten wir die Vorgaben bewusst auf ein Minimum.

Rainer Klostermann: Man darf nicht vergessen: Als Weisung des Bauherrn an die Ingenieurskonsortien sind die Vorgaben eine handfeste Diskussionsgrundlage unserer Arbeit. Es braucht deshalb beides, sowohl die Anpassung als auch die Regel dahinter. Das Ziel ist schliesslich eine erkennbare Gestaltung als roter Faden der Gotthardachse.

Zurück zu den guten Orten. Können Ingenieure keine solchen gestalten?

Rainer Klostermann: Nicht allen Ingenieuren sind der gestalterische Aspekt ihrer Arbeit und ihre Verantwortung für die Landschaft bewusst. Nach langer Zeit greifen sie diese Verantwortung heutzutage aber wieder auf und lernen, gestalterisch zu interpretieren, statt zu kaschieren. Es ist aber egal, ob sich eine Ingenieurin oder ein Architekt um die Gestaltung von Infrastrukturbauten kümmert. Hauptsache, ein fähiger und sensibler Mensch tut es.

Pascal Sigrist: Das Problem grosser Bauvorhaben ist die Zergliederung des Planungs- und Bauprozesses. Die erste Aufteilung ist räumlich, denn Ingenieurslose sind politisch opportun und organisatorisch hilfreich. Die zweite Aufteilung ist disziplinär. Hinter dem schönen Wort ‹stufengerecht› steckt oft ein linearer Planungsprozess, der keine Interdisziplinarität vorsieht. Zuerst definiert zum Beispiel der Umweltingenieur die Tabuzone, dann zeichnet der Strassenbauer die Fahrbahn, und am Ende entwirft der Brückenbauer zwischen definierten Punkten die Brücke. Kommen andere Ideen auf, heisst es: «Ist schon gerechnet», und es gibt keine Honorare für vermeintlich abgeschlossene Fachbereiche. Als Gestaltende müssen wir diese Teilungen überwinden, Dialogräume offen halten und Wissen zwischen den Disziplinen vermitteln. Gestaltung ist der Blick für das Ganze.

Fehlt Projektingenieuren und Bauherren dieser Überblick?

Pascal Sigrist: Natürlich braucht es weitsichtige Bauherren und Ingenieure, nicht nur Verwalter. Schliesslich tragen sie die Verantwortung für ihr Bauwerk. Wir helfen bloss, dass bei so langen und komplexen Bauvorhaben die gestalterische Einheit nicht vergessen geht. Es ist deshalb von Vorteil, dass die Architekten direkt der Bauherrschaft unterstellt sind und unabhängig von den vielen Mandatierten in Varianten arbeiten können.

Rainer Klostermann: Per definitionem ist der Bauherr ein Besteller, er macht Vorgaben. Wie der Hofnarr am Königshof kritisieren wir und provozieren, denken quer und hinterfragen die Vorgaben. Ein typisches Beispiel aus dem Strassenbau: Fährt man langsamer als gemäss Norm, ändern sich die Raumanforderungen, die Spurbreiten und die Radien. Bei der Gotthardbahn waren die Spielräume enger. Trotzdem: Infrastrukturen gestalten heisst, auch über Geschwindigkeit zu sprechen.

Bedürfnisse klären und ausbalancieren, Regeln aufstellen und Ausnahmen verhandeln. Das alles klingt sehr pragmatisch. Ist Gestaltung ein Kompromiss?

Rainer Klostermann: Gestaltung ist ein Kompromiss im Sinn einer guten Lösung für alle Anspruchsgruppen, von der Bauherrschaft über Nutzende bis zu Betrachtenden. Für ein anderes Grossprojekt entwickelten wir das Bild des Gestaltungskreises. Wir erweiterten das Nachhaltigkeitsdreieck von Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft um Dauerhaftigkeit, Gebrauchstauglichkeit und Sicherheit. Das Ziel ist ein regelmässiges Sechseck, das Gleichgewicht der Ecken. Die Gestaltung ist dabei kein eigener Faktor, sondern eben der Kreis rundherum.

Gestaltung ist keine nachträgliche Bauwerksbehübschung, sondern die Reduktion und Integration der Ansprüche in einer starken Form. Eine erfolgreiche Gestaltungskultur muss deshalb vergünstigend sein. Bildlich gesprochen: Wir wollen einer Brücke kein Kleid anziehen, sondern sie von Ballast befreien. Gestaltung kann sogar Bauverzicht heissen, aber hier liegt ein grosses Problem. Weglassen verkauft sich schlecht, und jede Legislatur will ihre Inszenierung. Wieder bildlich: Selten geht der Kaiser nackt auf die Strasse.

Pascal Sigrist: Für unsere Arbeit ist der Ästhetikdiskurs so hinderlich wie notwendig. Dieser findet deshalb in einer Art Geheimatelier statt. Le Corbusier nannte das «la recherche patiente». Der Bauherr und die Ingenieure müssen ja nicht immer wissen, wo sich der goldene Schnitt überall verbirgt. Hierin liegt das Persönliche und Nichterklärbare, bestenfalls das Zeitgeistige.

Und dafür sind beide nötig, die Architektin und der Ingenieur?

Rainer Klostermann: Wir brauchen mehr Ingenieure und Ingenieurinnen, um Antworten auf die grossen gesellschaftlichen Probleme wie Mobilität und Energie zu finden. Wir brauchen auch mehr Architekten und Architektinnen, die sich mit diesen Fragen befassen. Ich halte das duale Bild von Homo Faber und Howard Roark für überholt.

Pascal Sigrist: Es ist ausserdem sehr jung. Erst im 19. Jahrhundert wurde das Bauen mit der Gründung der Kunstgewerbeschulen und Polytechniken in eine künstlerische und eine technische Seite geteilt. Heute ist dieser Prozess weit fortgeschritten. Es gibt Museums- oder Spitalarchitekten und Ingenieure für Wasserkraftwerke und Brücken. Dieser Prozess scheint unaufhaltsam, weil die technischen Bedingungen immer komplexer werden. Doch weil das auch für die gesellschaftlichen Bedingungen gilt, gewinnt Gremienarbeit an Bedeutung. Dabei müssen beide Disziplinen ihre Rolle überdenken. Manche Ingenieure sprechen offen über Landschaftsverschandelung. Nur das Nötige zu tun, ist als Selbstbild nicht zukunftsfähig, es braucht Stolz in der Arbeitshaltung.

Rainer Klostermann: Der Ingenieur entwickelte aus der militärischen Vergangenheit heraus eine Tradition des Versteckens und Vergrabens, die unwirtschaftlich ist. Er sollte sein Versteck verlassen und Mehrwerte für Raum und Umwelt schaffen. Umgekehrt wurde der Architekt in unserer naturwissenschaftlichen Gesellschaft zu einem verdächtigen Esoteriker. Das zeigt sein Status, als Stararchitekt ein Guru, als leiser Teamplayer eine Randfigur. Allerdings geraten Technik und Wissenschaft an ihre Grenzen, wenn es um Dinge wie die Umwelt oder die Sozialverträglichkeit geht. Bei Fragen über den Untergang der Menschheit ist Kreativität der Schlüssel.

Pascal Sigrist: Und Zusammenarbeit. Die Diskussionskultur heutiger Gestaltungsprozesse heisst, den mittelalterlichen Baumeister neu zusammenzusetzen. ●