

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 29 (2016)

Heft: [6]: Gebaute Geschwindigkeit

Artikel: 33 Meter Überblick

Autor: Simon, Axel

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-632913>

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: 23.02.2026

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

33 Meter Überblick

Ein Schottertempel als Besucherzentrum und eine Betonplastik als Betriebszentrale – die Architektur der Neat am Gotthard könnte unterschiedlicher nicht sein.

Text:
Axel Simon

Am schönsten ist es, wenn man von Süden kommt. Kurz nach Bellinzona blitzt das Gebäude kurz in der Ferne auf, bevor es hinter einer Schallschutzwand verschwindet. Wenig später erscheint es plötzlich wieder, und man erfasst erst seine wirkliche Größe. Eine riesenhafte Betonplastik mit breitem Kopf auf schmalem Schaft, wie ein Hammer. Im Vorbeifahren scheint sich diese Plastik zu verformen: Ihr Schaft wird breiter und breiter, bis er schliesslich in die Wände des Kopfes übergeht. Ein Bauwerk der Veränderung, eine Architektur, die aus der Bewegung wahrgenommen werden will. Geschlossen ist der Baukörper und hell – noch, denn Wind und Wetter werden an seinen Flächen und Kanten schleifen, werden ihn dunkler machen, der schrundigen Felswand annähern, die hinter ihm aufragt. Architektonisch geschulte Augen erkennen im wagemutig auskragenden Gebäude einen russischen Wolkenbügel oder eines der Stellwerke, die der SBB-Architekt Max Vogt vor einem halben Jahrhundert in der Nordostschweiz neben die Gleise stellte, kantig und klar. Centrale d'Esercizio (CE) Sud heisst das Gebäude. Es ist die südliche der vier Betriebszentralen der SBB und regelt den Verkehr zwischen Arth-Goldau und Chiasso.

Stellwerkbild

Die Rolle der Beratungsgruppe für Gestaltung (BGG) war bei der Architektur eine andere als bei den grossen Eingriffen in die Landschaft: Die Wettbewerbe zur CE Sud und dem unmittelbar danebenstehenden Besucherzentrum begleitete sie enger, entwarf aber nicht selbst. Auch machte sie Vorgaben zur Anlage der fünf grossen temporären Siedlungen für die 2500 Arbeiterinnen und Arbeiter der gesamten Neat-Strecke.

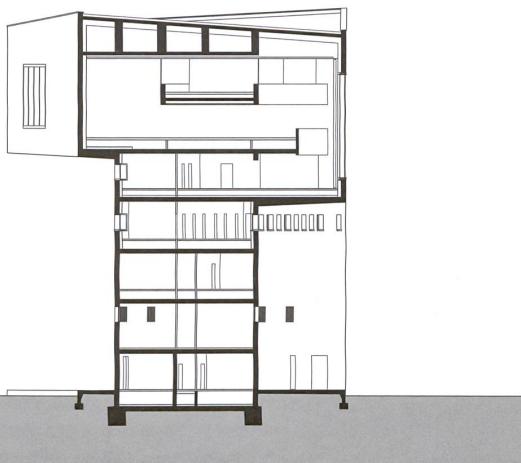
Die Analogie «Stellwerk» findet Werner Felber für das Bauwerk nicht «total falsch», womit der Exbähnler höflich zu erkennen gibt, man vergleiche ein Smartphone mit einem Kasten aus Bakelit mit Wähl scheibe. Der Architekt war vonseiten der SBB verantwortlich für den Bau der CE Sud, die wenige hundert Meter vor dem Südportal des Gotthard-Basistunnels aus der Ebene zwischen Pollegio und Bodio ragt. Der Standort war eine Vorgabe des Bundesamts für Verkehr, die der Leventina 160 Arbeitsplätze

bescherte, aber auch den meisten Angestellten zwei Autofahrten täglich. Warum steht das Gebäude nicht in Bellinzona? Denn anders als die früheren Stellwerke muss eine Betriebszentrale nicht in der Nähe der Gleise stehen, weshalb die Betriebszentrale Ost zum Beispiel den Bahnverkehr der Region vom Zürcher Flughafen aus steuert und nicht vom Hauptbahnhof. Doch in den Bereich der CE Sud fällt auch der längste Bahntunnel der Welt, und im «Ergebnisfall», also bei Unfall, Terror oder Naturkatastrophe, möchte man vor Ort sein.

Werner Felber war auch in der Jury des Architekturwettbewerbs, den die SBB gemeinsam mit der Alptransit Gotthard im Jahr 2006 auslobten. Dort wurde die Lage am Tunnelportal zum Argument für ein prägnantes Projekt. «Man wollte ein Zeichen setzen», erinnert sich Felber. Flora Ruchat-Roncati, inzwischen verstorbene ETH-Professorin und eines der BGG-Mitglieder in der Jury, habe sich für das Projekt der Berliner Architekten Bruno Fioretti Marquez stark gemacht. Gemeinsam mit den anderen Architekten in der Jury überzeugte Ruchat die Sachpreisrichter, die zweifelnd auf die Kosten schielten. Nicht ganz zu Unrecht, wie Felber meint: «Die angenommenen Kosten verdoppelten sich. Allerdings hatten wir uns bei den Vorgaben an einem sehr einfachen und kompakten Betriebszentrum orientiert.» Nachvollziehbar lobte die Jury die «starke architektonische, strukturelle und formbezogene Ausdrucks kraft» des Projekts «Periscopio». Warum es aber «das einzige sichtbare Zeugnis und somit das Symbol für den Bau des neuen Gotthard-Basistunnels» sein soll, scheint mit Blick auf die grossmassstäblichen Landschaftsveränderungen und expressiven Tunnelportale dann doch etwas hochgegriffen.

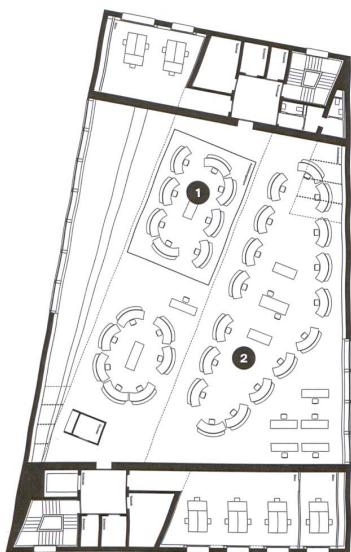
Hochsicherheit

Steht man vor der aufragenden CE Sud, wird man ihrer enormen Größe erst gewahr. Den Vorplatz besetzt ein mageres Grüppchen von Palmen und Laubbäumen. Die Gneisplatten darunter versuchen so etwas wie Urbanität zwischen die hohe Betonplastik und das flache Besucherzentrum zu bringen. Als Letzteres während des Tunnelbaus bereits über das Projekt informierte, sah die Welt rundherum noch anders aus. Dort, wo heute ein rostiger Fräskopf die Einfahrt zum Parkplatz markiert, schnitten die gelben Transportbänder durch den Himmel, und in hausgrossen Kuben wurde der Ausbruch aufbereitet, →

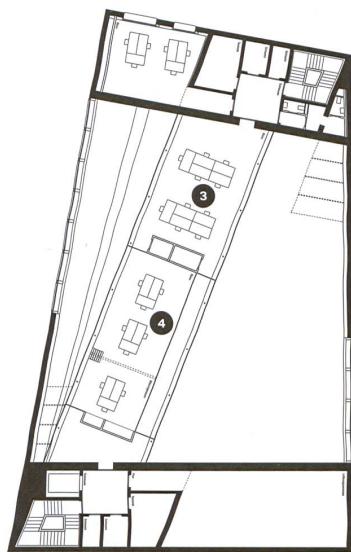


Querschnitt

Centrale d'Esercizio Sud, 2014
Pollegio
 Bauherrschaft: SBB und Alptransit Gotthard
 Architektur: Bruno Fioretti Marquez, Berlin
 Mitarbeit: Sidney Bollag, Philipp Oehy, Alessandra Raponi
 Bauleitung: Rolando Spadea, Lugano
 Tragwerk:
 Borlini & Zanini, Pambio
 Elektrotechnik: Eletroconsultenze Solcà, Mendrisio, Bauphysik: IFECC, Rivera
 Fassadenplanung:
 Juri Patocchi, Locarno
 Auftragsart:
 Projektwettbewerb, 2006
 Gesamtkosten (BKP 1-9):
 ca. Fr. 26 Mio.
 Baukosten (BKP 2 / m³):
 Fr. 1000.–

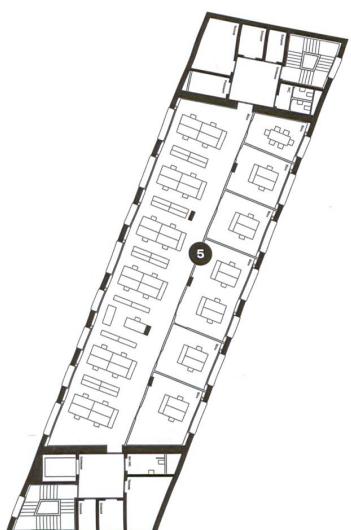


5. Obergeschoss

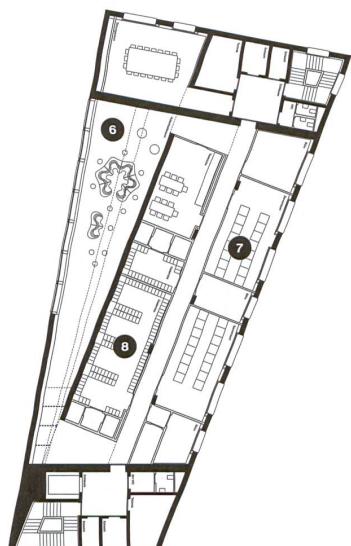


6. Obergeschoss

- 1 Ausbildung
- 2 Kommandoraum
- 3 Schulungsraum
- 4 Taskforce
- 5 Büros
- 6 Aufenthaltsraum
- 7 Serverräume
- 8 Garderobe



3. Obergeschoss



4. Obergeschoss





Auf der einen Seite des Kommandoraums befinden sich die persönlichen Fächer der Mitarbeiter. Fotos: Fulvio Orsenigo



Von der Taskforce-Brücke überblickt man den Kommandoraum, dessen fest installierte Tische hier noch fehlen.

→ oder die Betonzuschläge wurden gemischt. Wo einst Arbeiter in Containerstapeln schließen und in langen Holzbaracken assen, zieht sich heute die Kantonsstrasse durch helle Wiesen, und noch zarte Bäumchen werden aus den Querstrassen einmal Alleen machen. Dort, wo die provisorische Kantonsstrasse dicht den Gleisen folgte, brummt nun ein SBB-Unterwerk.

Die Geschlossenheit der CE Sud zum Vorplatz ist Programm. Hoch oben greift der Kopf auf beiden Seiten in den Himmel. Die dicken Turmwände an den Enden des schmalen Schafts tragen die Hauptlast des Gebäudes, das mit 33 Metern ein veritable Hochhaus ist. Oben weiten sich die Wände mit dem Kopf und stemmen ein verborgenes Deckenträgerwerk ingenios in die Höhe. Donatella Fioretti war die verantwortliche Architektin in Berlin, Philipp Oehy betreute das Projekt vor Ort. «Nicht konstruktive Logik bestimmt die Form», sagt der junge Architekt, «wir haben eher die Masse bearbeitet.» Die ausladende Sockelplatte, auf der er steht, sorgt für Hochwasser- und Rammschutz. Und auch im Innern ist die Sicherheit allgegenwärtig: Nach Badge und Code, Schleuse und Portier geht es mit dem Lift nach oben. Die drei fensterlosen Geschosse im Schaft stecken voller Servertechnik, gespeist aus mannshohen Leitungsschächten, die unterirdisch an das Gebäude andocken. «Redundanz» ist ein Wort, das Oehy häufiger benutzt, wenn er den Aufbau der CE Sud beschreibt. Das Wort steht allgemein für Langeweile und <zu viel>, hier aber ist es lebenswichtig und beschert dem Gebäude seine Symmetrie: Fällt eine der Kühlzentralen aus, übernimmt die andere. Streikt ein Serverraum, rechnet der andere weiter. Brennt einer der Treppen- und Leitungstürme, versorgt der andere den Gebäudekopf weiter.

Wie bei James Bond

Wir blicken in das grosse Herz der CE Sud, den Kommandoraum. Schafft es einer der seltenen Gäste hier herauf, dann darf er höchstens auf die verglaste Brücke, die den stützenfreien, zwei Geschosse hohen Saal quert. Die Szenerie ist James-Bond-tauglich: Dutzende Tische bilden einen Städtebau im Kleinen, jeder mit einer Batterie von zehn Bildschirmen davor. Frauen und Männer schieben unaufgereggt Computermäuse hin und her und steuern so die Zugbewegungen eines Abschnitts zwischen Arth-Goldau und Chiasso. 35 Menschen, und doch herrscht eine konzentrierte Stille. Wie die nahe Felswand vor dem Zyklopenfenster wirft der graue Vorhang daneben Falten und suggeriert, das Riesenfenster gehe dahinter weiter. An zwei Raumecken sickert Licht durch grosse Dachfenster. Raum- und Lichtqualität sind hier kein Selbstzweck, sondern halten die Mitarbeiter wach und zufrieden.

Das Fensterglas auf der anderen Seite des Kommandoraums ist mit neun Metern Höhe rekordverdächtig. Es reicht bis in die Etage darunter, in die sich der Saal in voller Länge öffnet. Nahe den Umkleideräumen und der Küche stehen rote Polster zur Entspannung bereit. Blickt man aus diesen Polstern hinauf auf die verschobene Kaskade der Emporen, sieht man die Richtungen, die die CE Sud aufnimmt. «Die Bewegungsstränge von Strasse und Bahn schleifen das Gebäude wie ein Stein», erklärt der Architekt. Oben, auf der verglasten Brücke, hat man alles im Blick: Saal und Pausenhalle, Tal und Fels. «Schulung» steht an einer Tür, «Task Force» auf der anderen, denn im <Ereignisfall> schlägt hier der Krisenstab sein Quartier auf.

Die Architektur der CE Sud präsentiert sich den Angestellten grandios: Fenster und Vorhänge, Raumkaskade und Wandbildschirm – alles hat Turnhallen-Dimension. Im Kontrast dazu steht das Detail jenseits der Technik: Sollte der Boden nicht mindestens mit einem Naturstein wie Tra-

vertin belegt sein, um dem Charakter des Raums gerecht zu werden? Stattdessen zieht sich ein grauer Hohlbodenraster über alles, von Lüftungsöffnungen durchstanzt und mit Leuchtpunkten beklebt. Die CE Sud ist eine Maschine.

Tempel im Schotterkleid

Ist die CE Sud bauliches Zeichen des fertigen Tunnels, so hatte das danebenstehende Besucherzentrum schon während der Bauzeit die Aufgabe, «die Bedeutung und Tragweite dieses Unternehmens darzustellen». Das schreiben Bauzeit Architekten aus Biel, und ihr Ziel, «das Unsichtbare sichtbar zu machen», bezieht sich wohl mehr auf die didaktische Ausstellung im Innern, die das Atelier Oï eingerichtet hat, als auf die äussere Erscheinung des Gebäudes. Mit seiner Fassade aus Drahtkörben, die mit Gneisschotter vom Tunnelbau gefüllt sind, zeigt es zwar sehr wörtlich seinen Daseinsgrund, verschmilzt jedoch derart mit der Umgebung, dass ein Zugreisender schon wissen muss, woran er vorbeifährt, um es wahrzunehmen. Überhaupt spricht das Besucherzentrum mehr vom Tessin als der Betonkoloss daneben: An den Schmalseiten räumen die Steinpakete eine Art Portal und erinnern entfernt an Ställe, die man auf dem Hinweg bei Faido auf der Weide stehen sah - ein auch bei Botta & Co. beliebtes Motiv.

Durch einen langen Glastunnel betritt der Besucher das mystisch beleuchtete Innere, in dem es nach Mittagessen riecht. Grosse Betonrahmen durchstossen die Steinwände, sind Küche, Büro oder Pädagogikraum. Oben durchmisst die Ausstellung die gesamte Gebäudelänge. Hinter den Glaswänden dominieren Steinschotter und Streiflicht den Raum. Auf dem Glas laufen Filme, die ita-

lienisch den Raum beschallen, ein grosser Schnitt zeigt die Dimensionen des Tunnels und die verschiedenen Gesteinsarten, durch die sich die Bohrmaschinen im Berg gefressen haben. In der Raummitte stehen historische Bohrer und Modelle der neusten Generation.

Fünfzehn Jahre ist es nun her, seit Alptransit Gotthard den Architekturwettbewerb durchführte, damals noch für zwei Infogebäude. Zwei Bauten würden sich gegenüberstehen, schrieben die Architekten, «diesseits und jenseits des Berges, zwei Grenzsteine aus demselben rohen, dem Berg entnommenen Material». 2003 stand der Bau in Pollegio. Auf den anderen im Kanton Uri aber verzichtete die Bauherrschaft. Sie wollte nicht weitere acht Millionen Franken ausgeben, da der Kanton weder für Bau noch Betrieb Mittel sprechen konnte. Darum informiert die Ausstellung Besucherinnen und Besucher in einer rot gestrichenen Holzbaracke auf der Baustelle in Erstfeld. «Infocenter» steht in grossen weissen Lettern darauf. Vielleicht doch die glücklichere Entscheidung? Der Bahnreisende sieht es besser, und er erreicht die Ausstellung vom Bahnhof Erstfeld aus zu Fuss. Das südliche Pendant war nach Vorbildern wie dem Öresund-Besucherzentrum als dauerhafte Einrichtung geplant, es sollte neben der permanenten auch wechselnde Ausstellungen zu Transitthemen zeigen. Die SBB wollten es sich aber nicht schenken lassen, und der Kanton wollte es nicht betreiben. Nun ist eine Umnutzung zu Büros im Gespräch. Betritt man die «terrazza panoramica» auf dem Dach, ist der Blick über die weite Talebene und die fast senkrechten Berghänge eindrucksvoll. Das Tunnelportal sieht man nicht mehr. Die Centrale d'Esercizio Sud steht davor. ●

Besucherzentrum Alptransit, 2003

Pollegio

Bauherrschaft:

Alptransit Gotthard

Architektur:

Bauzeit Architekten, Biel

Ausstellung:

Atelier Oï, La Neuveville

Auftragsart:

Wettbewerb, 2001

Gesamtkosten (BKP 1-9):

Fr. 10,24 Mio.



Von Weitem betrachtet geht das Besucherzentrum in seiner Umgebung auf, von Nahem macht es auf sich aufmerksam.