

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 6 (1993)
Heft: [1]: Design Preis Schweiz

Artikel: Uli Huber : Beharrlichkeit und Können mit einer Portion Pragmatismus
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-119855>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

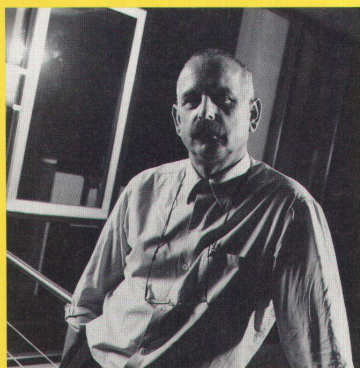
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.05.2025

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

Verdienst

D E S I G N P R E I S S C H W E I Z



Uli Huber, Chefarchitekt SBB, Träger des Design Preis Schweiz Verdienste

Beharrlichkeit und Können mit einer Portion Pragmatismus

Die Jury meint:

«Die Jury hat sich zu drei Sitzungen getroffen. Einstimmig nominiert sie Uli Huber, den Chefarchitekten der SBB, zum Träger der Kategorie Verdienste des Design Preis 1993. Die Jury bestimmt damit einen Preisträger, der kontinuierlich und über Jahre am Bild der SBB gearbeitet hat. Sie weiss, dass das gute Image, das die SBB nach wie vor hat, auf der Arbeit vieler tausender Angestellter basiert. Sie weiss auch, dass in der Abteilung von Uli Huber eine engagierte und kompetente Gruppe von Designern und Architekten wirkt, und sie weiss, dass Hubers Verdienste auf dem Verdienst seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ruhen. Sie weiss schliesslich aber auch, dass nur Hubers beharrlicher Einsatz die überdurchschnittlichen Lösungen in Architektur und Design der SBB hervorgebracht hat. Es braucht Beharrlichkeit und Können im vielfach gespaltenen

Land Schweiz, um die Kräfte zu koordinieren; es braucht auch eine gute Portion Pragmatismus, um im von Ingenieuren und zunehmend auch Marketingleuten dominierten Bahnbetrieb als Gestalter vermitteln und Einfluss nehmen zu können. Die realisierten Bauten und Designs der SBB zeigen, dass Uli Huber einer ist, der oft so weit geht, wie man eben kann. Er setzt sich Einflüssen aus, nutzt seinen eigenen Einfluss aber auch geschickt. Huber gilt der Preis des Verdienstes, weil er zeigt, was möglich ist, und weil sein Engagement und Werk Gestalterinnen und Gestaltern Perspektiven zu geben vermögen.»

Jurymitglieder

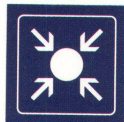
Peter Eberhard, Architekt und Leiter der Designabteilung der Schule für Gestaltung in Zürich (Vorsitz).

Rosmarie Lippuner, Direktorin des Musée des Arts décoratifs von Lausanne.

Werner Jeker, Grafiker, Mitglied von «Les Ateliers du Nord», Lausanne.

Lorenz Klotz, Zürich, Designer und Geschäftsführer des Château DES, eines Designzentrums im Burgund.

Pierre Keller, Grandvaux, Bildhauer und Kultur animator.



Bahnhof Luzern: Huber als Bauherrenvertreter präsidierte die Arbeitsgruppe Architektur. Über 300 Reisen Bern–Luzern waren dazu nötig (1973–1991)



Der Design Preis Schweiz zeichnet immer auch eine Persönlichkeit aus, die sich um das Design hierzulande besonders verdient gemacht hat. Dieses Mal ist es der Chefarchitekt der SBB, Uli Huber.

«Aber schauen wir uns einmal die Bahnhöfe näher an: Die alten sind sorgfältig erneuert, die neuen stechen wieder durch überdurchschnittliche Architekturqualität hervor. Nicht luxuriös, aber selbstbewusst, in einer Art zeichenhafter Funktionalität. Vergessen sind die Zeiten postmoderner IBA-Gebärden. Städtebaulich gesehen sind sie Teil der Stadt, ein öffentliches Gebäude, jedoch als Teil des Bahnsystems erkennbar.» So stellt sich

Uli Huber die Bahnhöfe in der ersten Hälfte des 21. Jahrhunderts vor. Das Internationale Design Zentrum in Berlin hat nach dem «Olympia Express 2000» gefragt, und Uli Huber zeigt uns in seinem Beitrag, wie er die Bahnhöfe heute schon gerne hätte. Bei aller notwendigen Nutzungsverdichtung im Bahnhofsgebiet ist ein Bahnhof ein Bahnhof, kein Einkaufszentrum mit Bahnanschluss und kein Büroturm über den Geleisen. Er ist der Ort, wo «der Zug sichtbar in Szene gesetzt wird», aber auch die Begegnung mit der Stadt. Und zwar für die Reisenden so gut wie für die Daheimgebliebenen. Der Bahnhof ist ein Gefäss für das Aufbrechen und Verlassen, für das Heimkehren und Wiederfinden. Ein Schauplatz der Gefühle. Hinter Uli Hubers trockenem Technokratenwort «Erscheinungsbild der SBB» steckt eine Sehnsucht: Huber ist aus Vernunftliebe bei der Eisenbahn.

Seit zwanzig Jahren nun arbeitet er an diesem Erscheinungsbild. Es ist in doppelter Weise kein Bild. Denn erstens ist es ein Programm, dessen Botschaft an alle lautet: Die Schweizerischen Bundesbahnen sind menschenfreundlich, einheitlich, modern, traditionsbewusst, sozial, umweltfreundlich und wirtschaftlich. Zusammenfassend: Leute, liebt eure Bahn! Und zweitens ist das Erscheinungsbild ein Film. Er läuft in den Köpfen des Publikums ab und setzt sich aus all den Einzelbildern, die wir im Laufe unseres Eisenbahnlebens gesehen haben, zusammen. Und dieser Film in unsern Köpfen entscheidet darüber, ob wir unsere Eisenbahn lieben.

Uli Huber ist der Mann, der der Botschaft ein erkennbares Gesicht gibt und der den grossen Bahnfilm ausstattet. Er arbeitet bei den Schweizerischen Bundesbahnen als Chefarchitekt in der Generaldirektion. Einer der Staboffiziere in der über 37 000 Mann starken SBB-Armee. Hier gibt es einen Dienstweg, Pflichtenhefte, Kompetenzbereiche, Unterstellungen. Doch Huber hat Einfluss. Wenig, meint er, viel, denken die Aussenstehenden. Er macht ihn geltend. Erfolgreich, glaubt die Designergemeinde, von Niederlage zu Niederlage, beschwichtigt er. Immer noch hat er den Ehrgeiz, «die SBB zu verschönern», was er mit freundlicher Hartnäckigkeit tut. Er lebt zwischen Frust und Lust, zwischen Gelingen und Resignation. Die Eisenbahn gibt es nun seit rund 150, die SBB seit bald 100 Jahren. Die Züge fahren schnell, doch die Bahn kommt langsam voran. Sie ist eine Organisation für Leute mit langem Atem. Aber auch ein Unternehmen mit ungeheurer Haltbarkeit. Noch fahren Lokomotiven aus den Zwanzigerjahren herum, auf einem Schienennetz, das damals im wesentlichen bereits bestand. Und alles, was die SBB tun, muss immer mindestens ein halbes Jahrhundert halten.

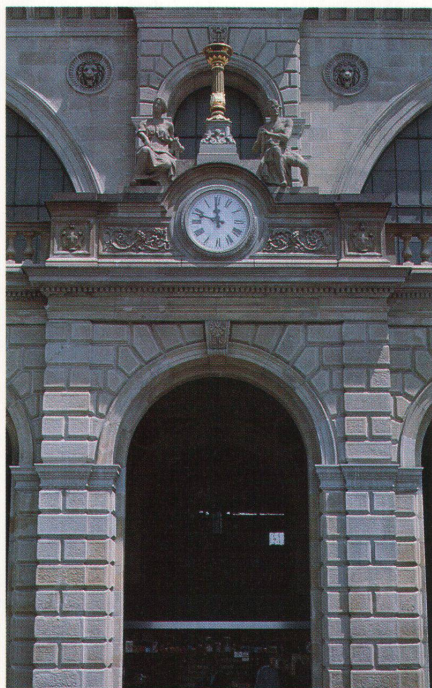
Dieses Langfristendenken kommt dem progressiven Wertkonservativen Uli Huber entgegen. Er liebt dauerhafte, «gültige» Lösungen. Keine Gags bitte, hier gelten die Gesetze der langfristigen Investition. Daher verabscheut er die verschiedenen Augenfallen der dynamischen Verkäufer. Ein Eisenbahnwagen ist kein Reklamehintergrund, der alle Jahre neu dekoriert wird,

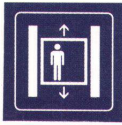


Immer wieder Einsatz für Denkmalpflegerisches: Das Aufnahmegebäude von Wanner hat den Umbau des HB Zürich überstanden (1973)

Erstmals grossflächige Anwendung des SBB-Signets auf Rollmaterial: Der Ausstellungswagen (1976)

Redesign des Signets durch Hinterlegen eines roten Balkens und Kombination mit dem Logo (zusammen mit Josef Müller-Brockmann und Peter Spalinger) (1978) (oben)





Huber und die Seinen 1: Die Abteilung Hochbau SBB: Architekten, Haustechniker, Designer, Schreiner und Sekretariat



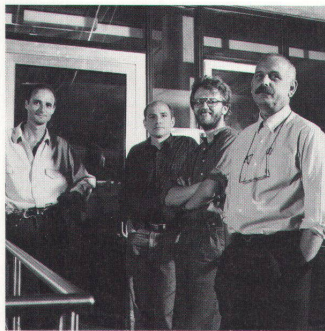
Erweiterung der Halle «Schienenverkehr» im Verkehrshaus Luzern (1982): Uli Huber als Architekt (mit Peter Vögtli)

sondern das Element eines Zuges. Dieser Zug prägt sich in unserem Hirn und Herzen ein. Er muss uns nicht dazu bringen, etwas zu kaufen, sondern uns davon überzeugen, dass er zuverlässig, leise und komfortabel ist. So wie er heute ist, muss er morgen noch bestehen können. Huber glaubt fest daran, dass es auch in Zukunft noch Eisenbahnen geben wird. Alle Liebhaber der praktischen Vernunft werden ihm beipflichten. Wenn in 50 Jahren die Lok 2000, die während Hubers Amtszeit entstand, so viel Verehrung finden wird wie die nun über siebenjährige Krokodil-Lok, kann den SBB nichts Besseres passieren.

Die Abteilung Hochbau, die Huber leitet, gliedert sich in drei Bereiche: Haustechnik, Architektur und Design. Huber sind über 100 Angestellte

fachtechnisch unterstellt und 23 gehören zu seinem engeren Dienstbereich innerhalb der Generaldirektion in Bern.

Architektur und Design, das sind seine speziellen Domänen. Seine Abteilung arbeitet sowohl als Bauherrenvertreter wie als Entwerfer. Knapp 200 Millionen Franken für Investitionen und Unterhalt im Baubereich gehen jährlich über Hubers Tisch. Das heisst Zusammenarbeit mit Leuten von ausserhalb und Führen eines eigenen Büros, das heisst aber auch Überzeugungsarbeit im eigenen Laden. Einerseits in der Zusammenarbeit mit den Hochbausektionen der einzelnen Kreisdirektionen, andererseits aber auch mit den Eisenbahnmachern im Gesamtunternehmen. Uli Huber ist der Vorsitzende der Arbeitsgruppe «Erscheinungsbild SBB»; hier treffen



Huber und die Seinen 2: Die Designgruppe der SBB mit Ueli Thalmann (Designer, Atelierchef), Matthew Burger (Designer und Grafiker), Raphael Schmitt (Praktikant) und Uli Huber (von links)



Huber und die Seinen 3: Die Hochbauverantwortlichen der SBB: Jean-Michel Bringolf, Kreidirektion I Lausanne, Luzius Meyerhans, Kreidirektion III Zürich, Uli Huber und Toni Häfliger,

Baudirektion GD, Werner Felber, Kreidirektion II Luzern und Edgar Däppen, Haustechnikingenieur, Bern/Zollikofen (von links nach rechts)

sich Verantwortliche aus den Bereichen Kommunikation, Werbung, Marketing und Architektur/Design.

Worauf ist er nach zwanzig Dienstjahren besonders stolz? Zunächst einmal darauf, das Thema Erscheinungsbild SBB-hoffähig gemacht zu haben. Er hat namentlich das Design durch die Einrichtung eines eigenen Design-Ateliers in der Hierarchie und den Köpfen der SBB-Chefs verankert. Ein wichtiger Bestandteil des Erscheinungsbilds ist die visuelle Kommunikation. Das geht von Signet und Logo der SBB über die Piktogramme bis zur Stationstafel. In Handbüchern hat Huber zusammen mit den Grafikern Josef Müller-Brockmann und Peter Spalinger das grafische Gesicht der SBB erneuert und vereinheitlicht. Huber war massgebend am Weiterleben des Hauptbahnhofs Zürich beteiligt. Er hat sich für die Erhaltung des Wannerbaus eingesetzt. Auch hat er ein baugeschichtliches Inventar aller 714 Bahnhöfe der SBB durchgesetzt. Er war es auch, der dem Wettbewerbswesen der SBB auf die Beine half. Bei mehr als 50 Preisgerichten war er dabei, die Hälfte davon von der SBB veranstaltet. Auch die jährlich wechselnde Kunst auf dem Kursbuchdeckel war Hubers Idee. Die Zürcher S-Bahn zählt Huber zu den Höhepunkten seiner Dienstzeit. Die Gestaltung des Rollmaterials stammt hauptsächlich vom Designer Ueli Thalmann, Hubers wichtigstem Mitarbeiter auf dem Gebiet des Designs. Und was ist ihm nicht gelungen? Im beharrlichen Kampf gegen das Überhandnehmen der Reklame in den Bahnhöfen und gegen Leute, die jede Idee gut finden, sobald sich ein Franken damit verdienen lässt, erreichte er zwar Teilsiege, doch sind die Verkäufer am Ende stärker. Uli Huber ist machtlos gestalterischer Ignoranz gegenüber. Sein Insistieren macht den Leuten jedoch ein schlechtes Gewissen. Wer auf unangenehmen Wahrheiten beharrt, schafft sich nicht nur Freunde.

Der 1938 in Langenthal geborene Uli Huber machte eine Hochbauzeichnerlehre bei einem Gebrauchsarchitekten. Den Jugendlichen hatten die Bauführertypen mit den Knickerbockers und dem Meterstab im eingebauten Seitentäschli fürs Baufach gewonnen. Trotz seines Lehrmeisters entdeckte Uli Huber, dass Architektur existiert. Nach dem Technikum Burgdorf schrieb er sich an der ETH Zürich als Fachhörer ein. Etwas gelernt hat er vor allem bei den Professoren Schader und Waltenspühl. In dieser Zeit arbeitete Huber bei Jakob Zweifel für den Sektor «Feld und Wald» und die Musterställe der Landesausstellung von 1964 in Lausanne. Zwei Jahre war er anschliessend Assistent bei Prof. Schader an der ETH. Wohnbauforschung und industrielles Bauen waren die Themen dieser Zeit. Aus einem gewonnenen Wettbewerb kam der Auftrag für ein landwirtschaftliches Forschungszentrum in St. Aubin FR von 1965–72 als Mitarbeiter von Zweifel & Strickler. Dieser Bau war es auch, der zur Aufnahme in den BSA führte. Ab 1970 führte Huber sein eigenes Architekturbüro, erst in St. Aubin, dann in Freiburg. Er war, ohne es gesucht zu

haben, zum Landwirtschaftsspezialisten geworden, was ihm als Tätigkeitsfeld zu eng erschien. Das war einer der Gründe, warum er sich auf das Stelleninserat der SBB meldete. Ein anderer war Hubers Einstellung zum öffentlichen Dienst. Ihm schien ein Privatbüro keineswegs verlockender als Chefarchitekt der SBB zu sein. Vielleicht schwang auch etwas Zeitgeist mit. «Der Marsch durch die Institutionen» hiess das Stichwort. Ihn reizte die Vielfalt der Aufgabe, aber auch die Aussicht, in einem grossen Apparat etwas zu bewirken. Sein damaliges Vorbild waren öffentliche Architekturbüros in England, aber er folgte ebenso seinem positiven Bild, das er von den SBB hatte. Namentlich die Werbung, Stichwort «Der Kluge reist im Zuge», hatte es ihm angetan. Doch bereits in seinem allerersten Vorstellungsgespräch war «das Erscheinungsbild» Hubers Thema. 1973 wurde er mit 35 der jüngste Abteilungschef der SBB.

Uli Huber musste ins kalte Wasser springen. An der ersten Jahresschlusskonferenz der Baudirektion SBB, an der er teilnahm, konnte er seine Vorstellungen zum Erscheinungsbild der SBB vortragen. Er hat bis heute noch nicht aufgehört damit. Die wichtigsten Meilensteine an Hubers Dienstweg werden in den Bildern zu diesem Artikel vorgestellt.

Beim verunglückten Projekt HB Südwest in Zürich schied Huber nach Abschluss des Wettbewerbs aus. Die zuständigen Stellen legten keinen besonderen Wert auf seine Meinung. Heute denkt Huber, einer der Gründe des Scheiterns war, dass die SBB ihre Führungsrolle nicht wahrgenommen hatten und das Projekt ausufern liessen.

Hubers Arbeit trägt Früchte. Die SBB sammeln Auszeichnungen. Namentlich «Brunel Awards», den internationalen Nobelpreis für Gestaltung der Eisenbahnen. Bereits 1985, bei der ersten Durchführung dieses Wettbewerbs, wurden das IC-Rollmaterial, der sogenannte «Papstwagen» und das Handbuch für das grafische Erscheinungsbild mit einem Preis (Award) ausgezeichnet. Zwei Jahre später erhielten die Farbgebung der Güterwagen einen Preis und die Station Rubigen, die Halle «Schienenverkehr» des Verkehrshauses Luzern und die Grafik des Kursbuchs eine lobende Erwähnung (Commendation). 1989 bekam der Güterbahnhof Cadenazzo einen Preis. Bei der jüngsten Durchführung schliesslich haben die SBB von allen 34 zugesprochenen Auszeichnungen bei 235 Einsendungen 5 Preise und 6 lobende Erwähnungen erhalten. Der Bahnhof Stadelhofen, die Renovation der Station Richterswil, der Umbau des TEE-Zuges, der neue Panoramawagen und die Lok 2000 erhielten einen Preis, der Bahnhof Museumstrasse, die Renovation der Stationen Hedingen und Bad Ragaz, der Konferenzwagen, die Doppelstockzüge der S-Bahn und eine Werbekampagne erhielten eine lobende Erwähnung. Nimmt man die Brunel Awards zum Massstab – und einen andern gibt es nicht –, so ist es gelungen, die SBB zur bestgestalteten Bahn zu machen. «Allerdings», wendet er ein, «bin ich nicht sicher, ob nicht die Dänen besser sind.»