

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

Artikel: Von der A2 zur Gotthardbahn
Autor: Navone, Nicola
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-632914>

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

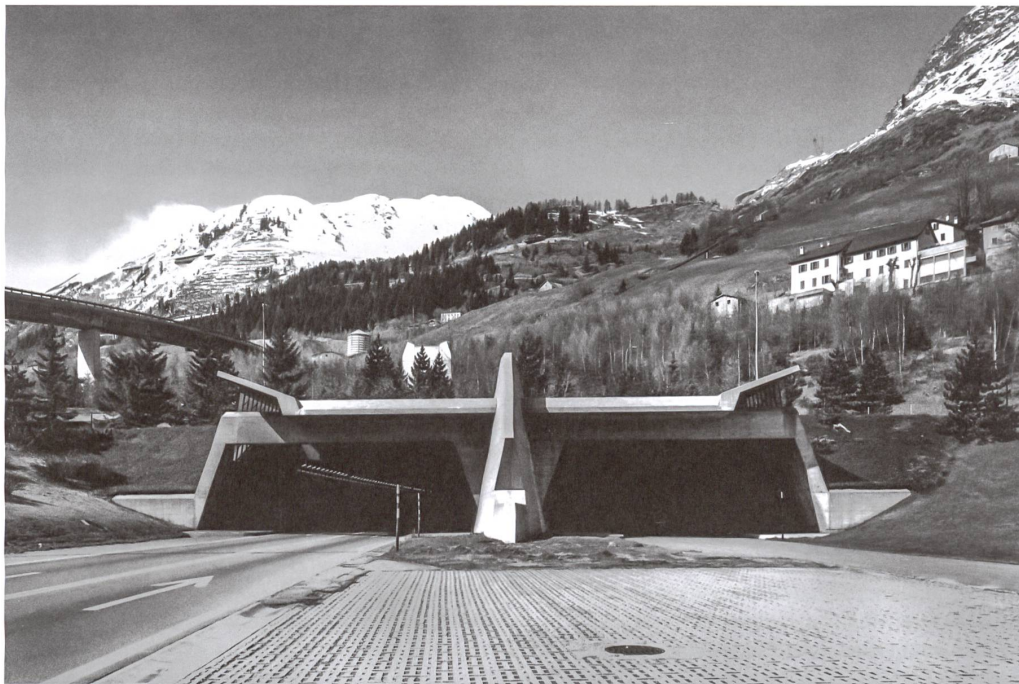
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 16.05.2025

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



Expressive Betonplastik: das von Rino Tami gestaltete Südportal des Gotthard-Autobahntunnels in Airolo.

Von der A2 zur Gotthardbahn

Die Bauten entlang der neuen Gotthardbahn beruhen auch auf Rino Tami's Bauten für die Autobahn A2. Beide prägen Typen und betten sie sensibel in die Landschaft ein.

Text:
Nicola Navone
Bilder:
Fondo Rino Tami, Archivio
del Moderno, Mendrisio

Zwischen den Kunstbauten, die der Architekt Rino Tami als «ästhetischer Berater» für die Autobahn A2 zwischen Airolo und Chiasso von 1963 bis 1983 schuf, und jenen der Neat am Gotthard besteht eine klare Kontinuität. Man kann deshalb Letztere nicht verstehen, ohne sie vor dem Hintergrund Ersterer zu betrachten. Die Ziele und Methoden sind intellektuell verwandt. Sie zeigen sich in einer Genealogie der Formen und sind das Ergebnis geteilter Planungsprinzipien.

Gleiche Lösung für gleiche Probleme

Rino Tami erläutert 1984 diese Prinzipien im Text «Die Autobahn als Kunstwerk». Die nach zwanzigjähriger Tätigkeit für die Tessiner Autobahn veröffentlichte Schrift ist zugleich programmatisch und abschliessend. Einerseits erwähnt Tami die Umstände, die zu seiner Ernennung als «ästhetischer Berater» durch Regierungsrat Franco Zorzi geführt haben. Er zitiert die vernichtende Kritik Bruno Zevis an der geringen «figurativen und technischen Kohärenz zwischen verschiedenen Kunstbauten» am Apenninabschnitt der «Autostrada del Sole» und erläutert die Einschränkungen, mit denen er konfrontiert war – etwa bei der Wahl der Linienführung nicht intervenieren zu können.

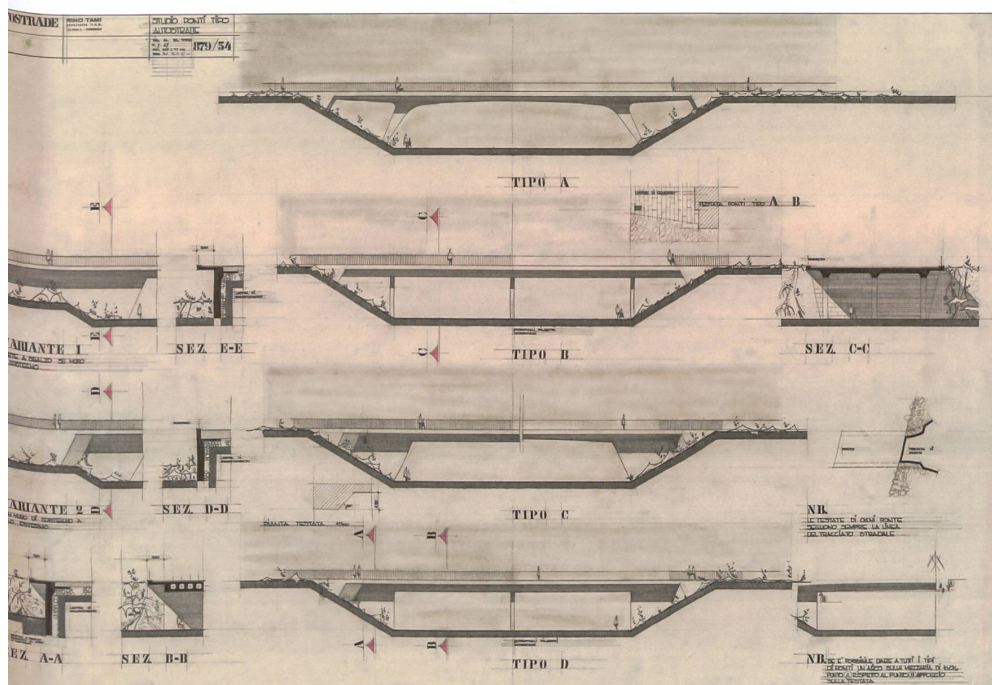
Andererseits – und dies ist der programmatische Aspekt des Textes – formalisiert Tami, vom Einzelfall abstrahierend, gültige Kriterien für die Planung einer Autobahn und anderer Geländeinfrastrukturen. Dabei stellt er die formale Kohärenz der Einzelteile in den Vordergrund. Tami versteht eine Autobahn als «einheitlichen Bau». Aus

diesem Grundsatz leitet er die «Verwendung von Beton für alle Bauten» der Tessiner Autobahn ab sowie das «Prinzip, dass für ein gleiches Problem eine gleiche Lösung gefunden werden muss». Entsprechend typisierte Tami die Stützmauern, die Brückenwiderlager, die Tunnelportale, die Einrichtungen der Rastplätze und Parkplätze und schlug sich wiederholende Lösungen vor, die er mit souveräner Eleganz entwarf.

Dialog mit Landschaft und Wahrnehmung

Die Wahl einheitlicher Typologien bedeutet keine Gleichgültigkeit gegenüber den Charakteristiken des Orts. Im Gegenteil: Die Gestaltung der Stützmauern und der Tunnelportale zielt nicht bloss auf formale Einheit, sie will die Autobahn in eine alpine Landschaft von grosser Schönheit integrieren. Im Essay «Rino Tami und die Autobahn» schreibt das spätere BGG-Mitglied Flora Ruchat-Roncati 1991: «Die Qualität des Entwurfs, der Topografie, Funktionalität und Wirtschaftlichkeit berücksichtigt, und die Einheitlichkeit des Materials verdichten sich zu einem Dialog wiederaufgenommener Geometrien, die exakt der Geschlossenheit der natürlichen Landschaft entsprechen, sie formen und neu interpretieren, spontan fast, in einem Prozess, den man schmerzlos nennen könnte.»

Die Dominanz der schrägen Linien in der Geometrie zahlreicher Bauten beruht auf dem Willen, in einen Dialog mit der ansteigenden Topografie am Rande der Autobahn und in den Tunneln zu treten. Gleichzeitig verleiht sie den wichtigsten Bauten eine dynamische Spannung, die mit deren Erscheinung zur Strasse hin interagiert. Hierbei bezieht sie einen doppelten Gesichtspunkt mit ein, nämlich den Gesichtspunkt jener, die die Autobahn in der Landschaft betrachten, und derer, die sie befahren.



Gleiche Lösungen für gleiche Probleme: Tami typisierte Tunnelportale, Stützmauern, Brückenwiderlager sowie Einrichtungen für Rast- und Parkplätze.

Synthetische Formen

Die von Tami für die Autobahn A2 entworfenen Projekte zeigen die Suche nach solchen synthetischen Formen, die beiden Wahrnehmungsarten entsprechen. Meisterhaft vereinen die Portale bei Faïdo das Tunnelportal und das Widerlager des Viadukts in einer Figur. In einer Art Tetraeder kombiniert der Lüftungsschacht bei Motto di Dentro die Hauptfunktion als Entlüftung des Gotthard-Autobahntunnels und die Nebenfunktion, diesen vor Lawinen zu schützen. Eingekeilt in die Bergflanke, jedes Detail auf das Wesentliche reduziert erscheint die gewaltige Form wie in den weissen Marmor eingemeisselt. Sie ist abstrakt, aber nicht leblos. In einer Strassenkurve zum Gotthardpass dehnt sie sich aus, anschliessend zieht sie sich zusammen, verliert an Tiefe und wird zur reinen Fläche. Der grossartige Bau verdeutlicht Tamis Arbeitsweise: Er spielte, um es mit einem dem Schachspiel entlehnten Bild zu sagen, oft mit den schwarzen Figuren und reagierte auf Projekte, die die Ingenieure des Bundesamts für Strassen erarbeiteten und an denen er nicht von Anfang an beteiligt war. Dabei errang er wunderschöne Siege.

Neue Variable der Hochgeschwindigkeit

Dieses Vermächtnis von Reflexionen und Erfahrungen liegt den von Flora Ruchat-Roncati begleiteten Infrastrukturbauten zugrunde. Sie studierte bei Tami, während er an der ETH Zürich als ordentlicher Professor für Entwurf lehrte, und wurde von ihm mindestens zweimal in die Planung der Autobahn A2 einbezogen – für die nicht realisierte Raststätte von Chiasso-Brogeda und jene von Coldrerio, die nach einem anderen Projekt gebaut wurde.

Auch wenn man sich nicht auf die gemeinsam mit Renato Salvi für die A16 «Transjurane» und die innerhalb der BGG realisierten Projekte beschränkt, so findet die Auseinandersetzung von Flora Ruchat-Roncati mit dem Thema der Infrastrukturen im Gelände in diesen beiden Projekten doch ihre wichtigste Verdeutlichung. 2002 betont Flora Ruchat-Roncati im Buch «Infrastrutture e paesaggi contemporanei» die «einheitliche strukturelle und kompositive Sprache auf der ganzen Linienführung vom Norden

zum Süden der Alpen, dank der sich eine Art genetisch-typologischer Kodex definieren lässt, den man von Mal zu Mal auf die einzelnen Bauten anwenden kann».

Die Projekte sind also einerseits dem von Tami postulierten Prinzip einer formalen Einheit verpflichtet. Dennoch unterscheiden sich ihre Art, Modalität und Tragweite. Die Hochgeschwindigkeitszüge führen eine im Vergleich zu einer Autobahn in den Alpen oder in hügeligem Gelände neue Variable ein: weil ein grosser Teil der Linienführung im Tunnel verläuft und die funktionalen Gegebenheiten anders sind und weil die Wahrnehmung der Landschaft im Zug sich von jener im Auto unterscheidet.

Territoriale Gestaltung im Dialog

Zum Ausdruck kommt dieser Unterschied in der Gestaltung der Portale. Tamis Südportal des Autobahntunnels in Airolo zeichnet sich langsam vor dem Autofahrer ab und unterstreicht durch seine elegante Plastizität die Durchquerung des Bergmassivs. Die BGG wusste, dass die Reisenden im Hochgeschwindigkeitszug keine ähnliche Wahrnehmung haben würden. Einerseits wegen seiner gezwungenermassen seitlichen oder zumindest schiefen Sicht, andererseits wegen der hohen Geschwindigkeit. Sie erweiterten den «Ort» des Portals deshalb zu einem weit grösseren Geländeingriff. Sie nutzten den Bahndamm, mit dem die alte Gotthard-Stammlinie die neue Flachbahn als Überwerfungsbau überspannt, und entwarfen eine langgezogene «Sichel», in die sich die Tunnelröhren fügen. Ihre Flanken bedeckten sie mit Felsbrocken, die auf die Steinmauern des Eisenbahntrassees aus dem 19. Jahrhundert und auf die gewaltigen Ausbrucharbeiten zur Realisierung des neuen Tunnels anspielten.

Infrastrukturbauten und Landschaftsarchitektur verknüpfend erinnern die Portale des Gotthard-Basistunnels an Werke der «Land Art». Fast als Abschied kurz nach dem Tod von Flora Ruchat-Roncati geben sie uns den Interpretationsschlüssel zu ihrem Gesamtwerk. Vor allem aber zeigen sie die Arbeitsweise der BGG und ihre Sicht auf Architektur, die Werkzeug zur territorialen Gestaltung und Ergebnis eines Dialogs mehrerer Stimmen ist. ●



Zukunft zulassen: Unter den Viadukten in der Magadinoebene sind verschiedene Entwicklungen möglich.