

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 21 (2008)
Heft: 1-2

Artikel: Jetzt ist Dürig am Zug
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123410>

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: 18.03.2025

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



Jetzt ist Dürig am Zug

Text: Werner Huber

Fotos: Derek Li Wan Po



Kein anderer Architekt im Land zeichnet so viele Wettbewerbe wie Jean-Pierre Dürig: über 300 in zwanzig Jahren. Sein Name ist deshalb weitherum bekannt, die Person hingegen kaum. Der Baubeginn des zweiten Durchgangsbahnhofs im Hauptbahnhof Zürich ist der Anlass, hinter die Kulissen zu blicken. Ein Porträt des künftigen Bauwerks und dessen Architekten.

• Die Umgebung des Zürcher Hauptbahnhofs verändert sich zurzeit gründlich: Hoch über dem Bahnhofquai und dem Bahnhofplatz, über der Limmat beim Globusprovisorium, an der Zollstrasse, an der Sihl, aber auch beim Radiostudio oder in Oerlikon entstehen riesige Plattformen, von denen aus die Arbeiter in die Tiefe steigen werden, um den Zürcher Untergrund umzupflügen: Der Bau der Durchmesserlinie von Altstetten via Hauptbahnhof nach Oerlikon tritt in die heisse Phase. 2013 soll die neue Doppelspur die Kapazität des Nadelöhrs Zürich HB für den Fernverkehr und die S-Bahn um dreissig Prozent erhöhen und die abgelegenen Gleise 51 bis 54 können dem Stadtzentrum HB (Beilage zu HP 4/05) Platz machen.

Bahnhof 1: Das Projekt

Das Herzstück der Durchmesserlinie ist der unterirdische Durchgangsbahnhof mit den Gleisen 31 bis 34. Um diesen an die bestehenden Anlagen anzubinden, wird die Unterwelt des Hauptbahnhofs noch weitläufiger: Parallel zu den drei bestehenden Fussgängerpassagen unter dem Bahnhof entsteht als vierte Querverbindung die Passage Gessnerallee. Der Blick auf die Pläne (Seite 18) zeigt, dass damit nicht nur weitere Verkehrs- und Verkaufsflächen entstehen, es passiert auch ein Massstabssprung. Nach 18 Jahren Betrieb hat sich gezeigt, dass Perrons und Passagen für die Pendlermassen zu knapp dimensioniert sind.

Die Durchmesserlinie ist das Ergebnis einer Volksinitiative von 1999, die ihren Ursprung bei den Gegnern des Ausbaus des Wipkingerviadukts hatte. Im September 2001 bewilligte das Stimmvolk des Kantons Zürich mit einem Ja-Anteil von 82 Prozent den Kantonsbeitrag von 580 Millionen Franken. Im gleichen Jahr schrieben die SBB einen Wettbewerb für die Gestaltung des neuen Bahnhofs aus, den das damalige Büro Dürig & Rami gewann. Heute ist Jean-Pierre Dürig für die Architektur des neuen Durchgangsbahnhofs und die gestalterische Gesamtleitung der Durchmesserlinie verantwortlich.

Dürig 1: Die Person

«Dürig? Ja, was macht denn der? Wer ist das überhaupt?», fragten die Redaktionskolleginnen und -kollegen, als wir diese Titelgeschichte diskutierten. Jean-Pierre Dürig ist ein Phänomen, man kennt seinen Namen, aber man weiss nicht, wer er ist. Der angesprochene schmunzelt: «Diese Charakterisierung passt ganz gut.» Der fünfzigjährige Architekt steht nicht gerne im Mittelpunkt und drängt sich erst recht nicht nach vorn. «Auf der ‹Leute›-Seite werdet ihr mich nie finden», hält er unmissverständlich fest. Das dürfte auch schwierig sein, denn der Architekt besucht kaum Vernissagen, er fühlt sich an solchen Veranstaltungen unwohl. Er verbringt seine Zeit lieber im Büro an seinem riesigen, mit Skizzen und Modellen übersäten Tisch.

Jean-Pierre Dürig kümmert sich um alles; das sei mit zwanzig Leuten noch gut möglich. Aber er hat auch gelernt, Verantwortung abzugeben. Einzelne Teams bearbeiten die Projekte des Büros. Doch über das Formale hält er stets den Überblick. «Ich bin viel im Büro und sehe (alles jeden Tag)». Das Spektrum seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist breit gefächert. Da gibt es einen Projektleiter Mitte Fünfzig, einige um die Vierzig und etliche Dreissigjährige, die bereits etwas Erfahrung haben. Die ganz Jungen arbeiten in der Regel an Wettbewerben mit und viele von ihnen ziehen bald wieder weiter. «Die personelle Situation ist zurzeit gut und frei von Turbulenzen», stellt Dürig fest. Der Ruf des Büros ist intakt: «Bei Bewerbungen kann ich unter guten Leuten auslesen.»

Bahnhof 2: Die Unterführung

Der Bau des Durchgangsbahnhofs geht zwar erst jetzt richtig los, doch bereits heute vermittelt die Personenunterführung zwischen der Sihlpost und dem Sihlquai einen Eindruck von den Dimensionen des neuen Bahnhofs – wenn man die Phantasie etwas spielen lässt. Nach dem Scheitern der HB-Südwest- und Eurogate-Pläne, die einen Brückenschlag über die Gleise vorsahen, beschlossen die SBB, mit der Gleisquerung untertag zu bleiben. Dreimal so breit und doppelt so hoch wie die alte Unterführung wird die neue Passage ab 2009 sein; zwei Treppen, ein Rolltreppenpaar und ein Lift werden jeden Perron erschliessen. Die eine Hälfte ist schon jetzt im Rohbau erstellt, hinter der Holzwand laufen die Arbeiten für den anderen Teil. Charakteristisch sind die Betonkabäuschen, in denen die Treppen eingebaut sind. Massive, mehrfach geknickte Volumen stossen aus der Unterführung nach oben bis unter die Stahlkonstruktion der Perronhalle.

So reagiert die Architektur auf die bereits vorgängig festgelegte Geometrie des künftigen Bahnhofs. Denn die gegenseitigen Abhängigkeiten von der Gleisgeometrie, den Steigungsverhältnissen, Fluchtwegen oder den Anschlüssen an den bestehenden Bahnhof sind so gross, dass Lage und Dimension der Treppen und Lifte im ganzen Neubau definiert waren, lange bevor sich die Architekten im Projektwettbewerb überhaupt an die Arbeit machten. Mit den Betonhäuschen, die zum Markenzeichen des ganzen Durchgangsbahnhofs werden, kann die Architektur an jeder Stelle in der gleichen Art reagieren und dennoch differenziert auf die jeweilige Situation eingehen.

Dürig 2: Die Entwicklung

Dass Jean-Pierre Dürig einmal Architekt werden will, war ihm schon im Alter von fünf Jahren klar, als die Eltern ein Einfamilienhaus bauten, «ein schönes, mit flachem Satteldach». Der Grossvater war Schreiner und Jean-Pierre schaute ihm fasziniert zu, wie er hämmerte und nagelte und daraus plötzlich ein Raum entstand. Lego und andere Konstruktionsspiele haben den Jungen immer fasziniert und um die Berufswahl musste er sich nie kümmern; der →

← Seiten 14-15 **Auf den Perrons künden die Treppenhäuschen bereits an, dass sich in der Unterwelt Grosses abspielt.**

1 Treppen, Rolltreppen und Lifte werden die bisherige schmale Unterführung zu einer vollwertigen Umsteigeachse aufwerten.

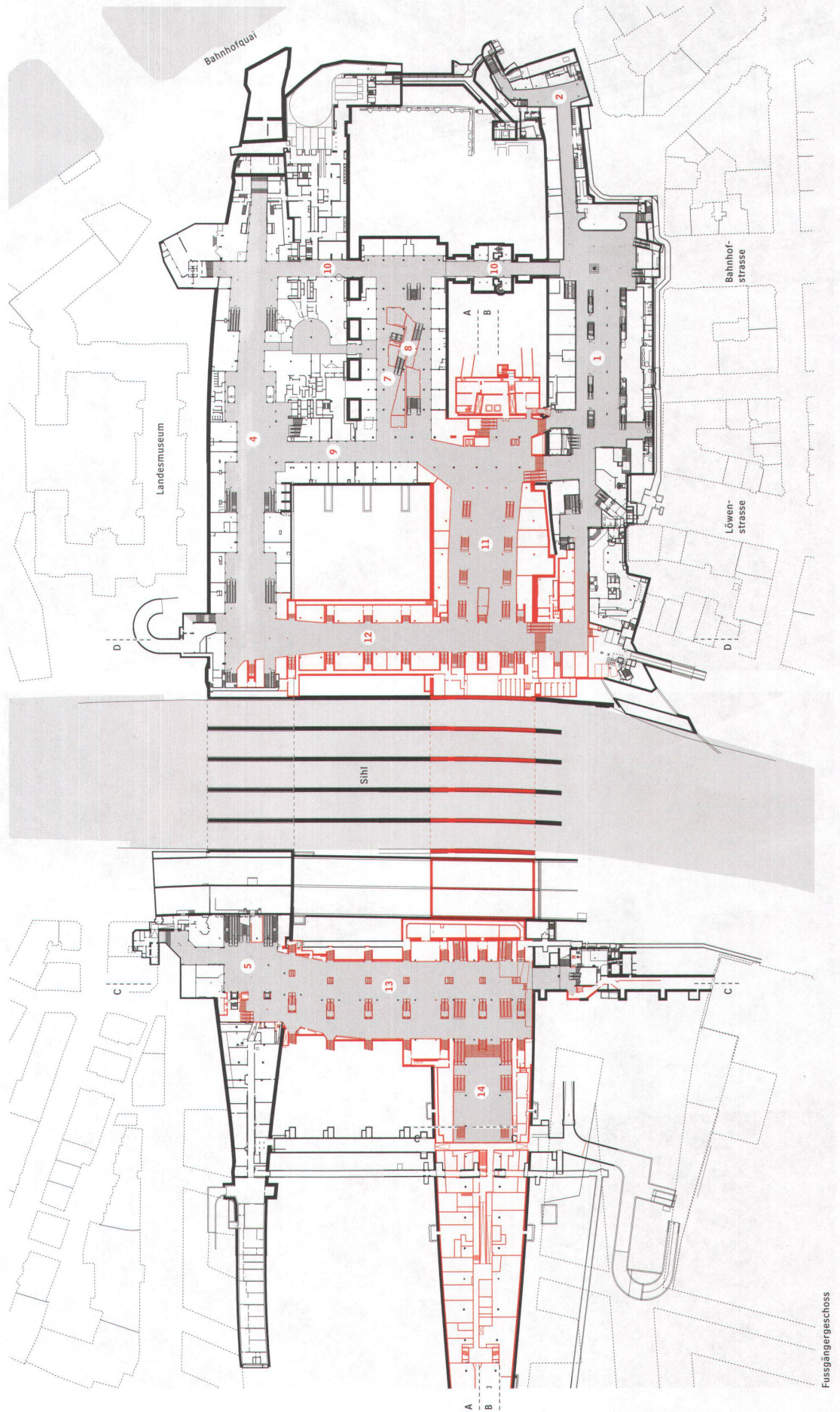
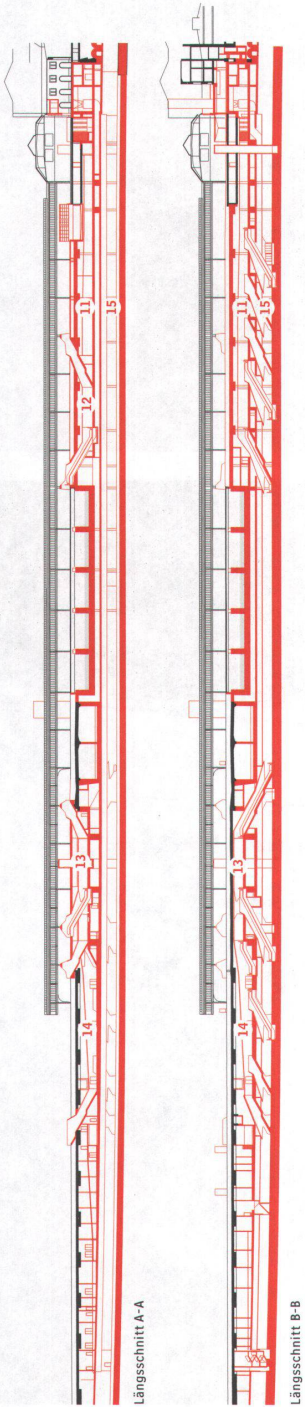
2 Noch hat die Unterführung erst die halbe Breite, noch sind Boden und Decke provisorisch, doch die Betonkörper sind definitiv.

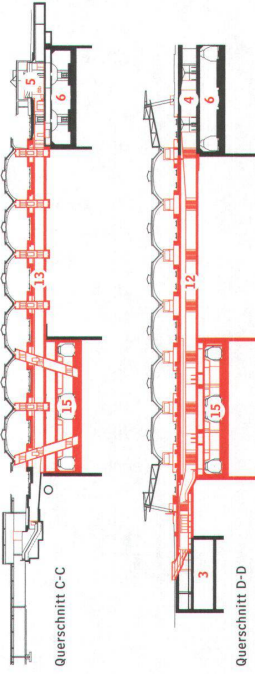
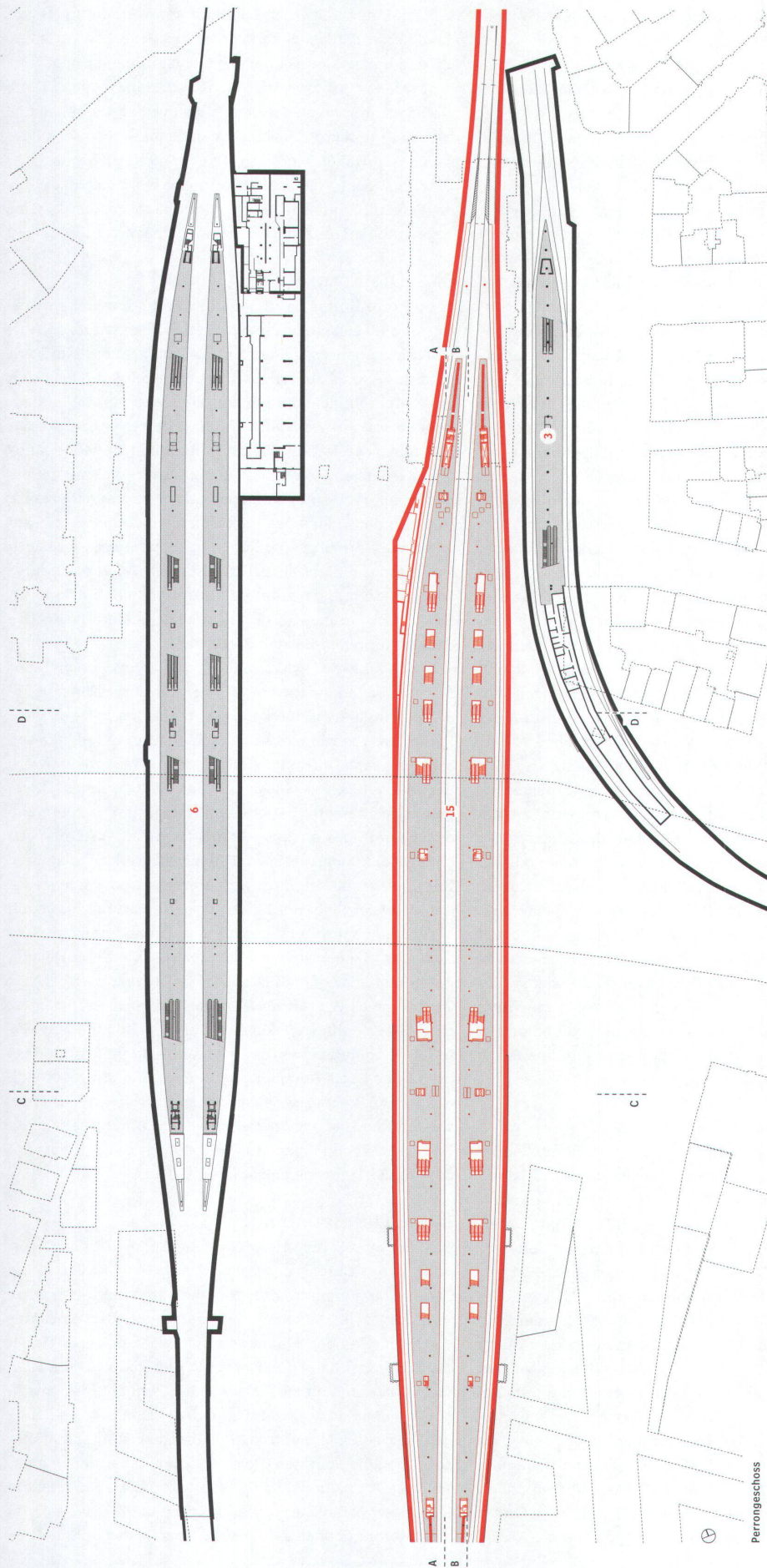


1



2





SBB: Neuer Durchgangsbahnhof, 2013
 --> 11 Halle Löwenstrasse
 --> 12 Passage Gessnerallee
 --> 13 Passage Sihiquai, erstellt um 1930, ohne Aufgänge zu den Perrons, Treppen ab Ende Siebzigerjahre
 --> 14 Halle Sihipost
 --> 15 Perrons S-Bahn und Fernverkehr, Gleise 31-34

Stadt Zürich: Bahnhofpassage, 1970
 --> 1 Shop-Ville
 --> 2 Shop-Ville, Ostast, erstellt im Hinblick auf die künftige U-Bahn-Station
 --> 3 Station SZU, Gleise 1-2 (1990), Stützen und Wände erstellt 1970 für die projektierte U-Bahn

SBB: S-Bahnhof Museumstrasse, 1990
 --> 4 Halle Museumstrasse
 --> 5 Halle Sihiquai
 --> 6 Perrons S-Bahn, Gleise 21-24

SBB: Hallen und Passagen, 1990
 --> 7 Plaza, mit Aufgang in Haupthalle
 --> 8 Ladenprovisorien (2008-2013)
 --> 9 Passage Löwenstrasse
 --> 10 Passage Bahnhofstrasse

→ geradlinige Weg zum Architekturstudenten war vorgezeichnet. «Die Architektur habe ich dann erst im Studium entdeckt, ich war ganz unbefangen, wusste nicht einmal, wie man (Palladio) schreibt», erinnert sich Jean-Pierre Dürig. Doch im Grunde ging das Spielen auch an der ETH weiter – «oder was ist Entwerfen anderes als Spielen?», fragt Dürig rhetorisch und freut sich, dass dieser Spieltrieb in ihm bis heute ungebrochen erhalten blieb.

Während des Studiums machte er ein Praktikum bei den Gisels, zuerst bei Georg, dann bei Ernst. «Bei Gisel konnte ich Wettbewerbe machen und habe Entwerfen gelernt», blickt Dürig zurück. Nach dem Diplom blieb er und machte nebenbei eigene Wettbewerbe, abends, an den Wochenenden und in den Ferien. Der zweite Preis beim Fermmeldezentrum Binz in Zürich 1986 war der Anlass, sich selbstständig zu machen. «Da war ich nun selbstständig, hatte kein Geld, keine Arbeit und der Sohn kam auf die Welt.» Während den ersten Jahren war es Dürigs Frau Clara, die das Geld verdiente, wofür er ihr bis heute dankbar ist.

Bald gewann Jean-Pierre Dürig den Wettbewerb für das Postbetriebsgebäude St. Gallen, das er bis zum Projektstadium vorantrieb. 1990 ging er eine Partnerschaft mit Philippe Rämi ein, den er bei Ernst Gisel kennengelernt hatte. Im Büro Dürig & Rämi machte Dürig weiterhin die Entwürfe – mit Wettbewerbsgewinnen in Zofingen, Nicosia und Frauenfeld – Rämi widmete sich der Ausführung. 1993 kam der Einschnitt: Die Post änderte ihr Verteilkonzept, stoppte das Projekt in St. Gallen. Dann verlor das Büro auch den Auftrag in Zofingen. Dürig & Rämi schrumpften über Nacht von 17 auf 4 Leute, am Ende blieben nur noch Dürig und Rämi. «Da standen wir nun, Mitte dreissig, ohne Arbeit und mit Schulden. Widerwärtige Bedingungen.»

Das Blatt wendete sich 1997 mit den Wettbewerbsgewinnen für den Zoo (HP 8/00) und die Gepäcksortieranlage am Flughafen, die beide realisiert wurden. Dazu kamen die Erfolge im Wettbewerb für den Umbau des Technoramas Winterthur (HP 1-2/03) und – im Juli 2002 – für den Durchgangsbahnhof Zürich. Das Büro wuchs auf 30 Leute an – und kriselte dennoch. «Wir waren viele Leute, es gab viel Arbeit, doch Philippe Rämi und ich entwickelten uns unterschiedlich.» Es war Jean-Pierre Dürigs Entscheid, die Partnerschaft aufzulösen. Nur noch einer sollte die Firma weiterführen: «Ich hätte auch wieder bei Null anfangen können», sagt er, doch schliesslich war es Philippe Rämi, der die Firma Ende 2002 verliess.

Bahnhof 3: Der Innenausbau

Noch braucht man viel Fantasie, um sich vorstellen zu können, wie der fertige Durchgangsbahnhof in fünf Jahren aussehen wird. Selbst die Unterführung Sihlquai vermittelt nur ein ungefähres Bild dessen, was uns künftig im Untergrund erwartet, denn der Asphaltbelag und die Perfectaplatten, die an der Decke den Schall dämmen, sind nur Provisorien. «Erst auf den Eröffnungstermin 2013 wird die Unterführung endgültig ausgebaut. Nicht dass der eine Teil des Bahnhofs dann schon alt ist», erläutert Jean-Pierre Dürig. Wie wird er denn aussehen? «Das alte Shop-Ville ist seit Arnold Amslers Umbau schwarz (HP 1-2/04), der Bahnhof Museumstrasse von Trix und Robert Haussmann schwarzweiss. Weiss war für uns nahe liegend, da es eine gute Orientierung und Übersicht gewährleistet und freundlich und hell wirkt», sagt Dürig. Dauerhaftigkeit war das oberste Gebot. So soll auf den Böden der Passagen heller Granit liegen, an der Decke weisses Blech hängen und die Wände

zwischen den gläsernen Ladenfronten werden mit weiss emaillierten Paneelen verkleidet. Ein Geschoss darunter, auf den im dunklen Tunnel hell erleuchteten Perrons, wird ein warmer Farbton vorherrschen: rötlichbrauner Granit am Boden, Kupfer an der Decke. Vor zwanzig Jahren konnten die Architekten Gipsdecken in die unterirdischen Passagen und Hallen einbauen. Das ist nicht mehr möglich. Die technische Ausrüstung ist heute viel komplexer und der ganze Bahnhof muss mit Sprinklern gesichert sein; Installationen, die jederzeit zugänglich sein müssen.

Dürig 3: Die Form

Jean-Pierre Dürigs Bauten sind keine filigranen Leisetretter; sie sind selbstbewusst und lieben den kraftvollen Auftritt. Da werden selbst Flächen zu Körpern, etwa beim Dach über der Rampe für kürzlich fertig gestellten Velostation am Hauptbahnhof oder bei den Tramwarteallen auf dem Bahnhofplatz (HP 4/05). Hier liessen zahlreiche Sparrunden die hohen, gläsernen Wandscheiben und die abgehängten Glasdächer des Wettbewerbsprojekts schrumpfen, bis davon nur noch eine l-förmige Konstruktion aus Dach und Rückwand übrig blieben; beide sind wiederum als massiv wirkende Körper ausgebildet. Auf dem Flughafen baute Dürig nicht einfach eine Hülle um die Gepäcksortieranlage, sondern er gestaltete eine kraftvolle Betonskulptur. Beton auch darum, weil es das robusteste Material ist, das dem oft ruppigen Betrieb Stand hält.

«Es gibt Kollegen, wie etwa Valerio Olgiati, die sich auf für mich bewundernswerte Weise auf wenige Themen beschränken können. Ich kann das nicht. Ich habe so viele Ideen, dass ich immer an verschiedenen Möglichkeiten arbeite», sagt Dürig. So scheint beim Eingangsbauwerk des Zürcher Zoos (HP 8/2000) Luis Barragans Geist im Raum gestanden zu sein, bei den weit ausgreifenden Rampen des überarbeiteten Kongresszentrum-Entwurfs (HPW 3/06) sind Anlehnungen an Oscar Niemeyers Werk zu erkennen. Das Theater in Freiburg, wo nach längeren Verzögerungen in diesem Jahr der Bau beginnen soll, zeigt hingegen Verwandtschaften zu den sperrigen Formen im Werk Rem Koolhaas'. Leicht wirken hingegen die Kirche in Bülach, die in Profilglas gehüllt ist, oder der Eingangsbereich des Technoramas Winterthur (HP 1-2/03), der mit hinterleuchtetem Wellscobalit ausgekleidet ist. Freude an billigem Material? Pragmatismus! Die Zonenordnung verlangte, dass die Kirche auch Wohnhaus sein musste, und da bot sich das Profilglas als Material an, das sowohl blosse Fassadenverkleidung als auch grosszügige Lichtöffnung sein kann. Und beim Technorama war Wellscobalit die Antwort auf die braune Trapezblechkiste des Altbaus.

Bahnhof 4: Der Bauablauf

Das Herzstück des 1,6-Milliarden-Werks Durchmesserlinie ist der Durchgangsbahnhof mit den Gleisen 31 bis 34. So wenig man von dem Bauwerk dereinst sehen wird, so gross ist der Aufwand, dieses in den Boden einzugraben. Beim Bau des S-Bahnhofs vor zwanzig Jahren rissen die SBB kurzerhand den Nordtrakt des Hauptbahnhofs ab und verlagerten einige Gleise in den Bahnhof (Nebenwil), um den Bauplatz frei zu kriegen. Davon können die heutigen Bahnhofsbauer nur träumen: über dem künftigen Bahnhof liegen die heutigen Gleise 4 bis 9 und das denkmalgeschützte Aufnahmegebäude von 1871, dicht daneben die Gleise der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn SZU und nur wenige Meter nebenan die Gleise 21 bis 24 des Bahnhofs →

Jean-Pierre Dürig

Jean-Pierre Dürig (49) aus Winterthur studierte 1979–85 Architektur an der ETH Zürich. 1982–87 arbeitete er bei Ernst Gisel, dann gründete er sein eigenes Büro. 1990 schloss sich Jean-Pierre Dürig mit Philippe Rämi zusammen. Das Büro Dürig & Rämi bestand bis 2002, seit 2003 heisst es Architekturbüro Dürig AG. 1996–98 war Dürig Gastprofessor an der ETH Zürich, 2004–06 Gastprofessor an der Accademia in Mendrisio.

Auswahl Projekte und Bauten ab 2000

Jean-Pierre Dürig und sein Team projektieren in der ganzen Welt. Die Auswahl von Zürcher Bauten und Projekten der letzten zehn Jahre zeigt: Dürig AG ist auch ein Zürcher Büro.

1 Erweiterung Landesmuseum, 2000

--> Auftraggeber: Bund
--> Architektur: Dürig & Rämi
--> Status: Ideenwettbewerb

2 Wohnungen Eurogate Lagerstr., 2000

--> Nutzungen: Wohnungen, Gewerbe
--> Auftraggeber: UBS
--> Architekten: Dürig & Rämi
--> Bauingenieure: MWV, Minikus, Witta, Voss, Bauingenieure, Zürich
--> Landschaftsarchitektur: Kuhn Truninger, Zürich
--> Status: Studienauftrag

3 Leitbild Hochschulen, 2001-2002

--> Auftraggeber: Kanton u. Stadt Zürich
--> Architektur: Dürig & Rämi
--> Status: städtebauliche Studie

4 Tramwarteallen Bahnhof-, Parade-, Bürkliplatz, 2001

--> Auftraggeber: Stadt Zürich, VBZ

--> Architektur: Dürig & Rämi

--> Glastechnik: Ludwig & Weiler, D-Augsburg

--> Statik: MWV, Minikus, Witta, Voss, Bauingenieure, Zürich

--> Lichtplaner: Amstein + Walthert, Zch.

--> Status: Projektwettbewerb, 1. Preis

5 Tramwartealle Bahnhofplatz, 2004

--> Auftraggeber: Stadt Zürich, VBZ
--> Architektur: Dürig & Rämi
--> Bauleitung: Dürig AG und Willi Meier, Bülach, Beat Studer, Mettmenstetten
--> Statik: MWV, Minikus, Witta, Voss, Bauingenieure, Zürich
--> Haus- / Lichttechnik: Amstein + Walthert, Zürich

6 Stadtspital Triemli, 2004

--> Auftraggeber: Stadt Zürich
--> Architektur: Dürig AG
--> Spitalplanung: Institut für Beratungen im Gesundheitswesen, Aarau
--> Statik: Grob & Partner, Winterthur
--> Haustechnik: Amstein + Walthert, Zch.
--> Kosten: Caretta + Weidmann, Zürich
--> Status: Projektwettbewerb

7 ZürichForum (Kongresszentrum), 2005

--> Auftraggeber: Zürich Forum
--> Architektur: Dürig AG

--> Landschaftsarchitektur: Kuhn Truninger, Zürich

--> Statik: MWV, Minikus, Witta, Voss, Bauingenieure, Zürich

--> Haustechnik: Amstein + Walthert, Zürich

--> Saalplanung: Huber Theaterplanung, Zürich

--> Verkehrsplanung: ACS Partner, Zch.

--> Status: Projektwettbewerb

8 Sportanlagen Heerenschürli, 2005

--> Auftraggeber: Stadt Zürich
--> Architektur: Dürig AG; mit Topotek1
--> Landschaftsarchitekten, D-Berlin
--> Status: Projektwettbewerb, 1. Preis

9 Garderoben Heerenschürli, 2005-2009

--> Auftraggeber: Stadt Zürich
--> Architektur: Dürig AG
--> Landschaftsarchitektur: Topotek1, D-Berlin
--> Statik: Grob & Partner, Winterthur
--> Akustik und Bauphysik: BAKUS Bauphysik & Akustik, Zürich
--> Geologie: Dr. H. Jaeckli, Zürich
--> Status: Ausführungsplanung

10 Überbauung WestLink, 2005

--> Nutzung: Wohnen, Gewerbe, Hotel
--> Auftraggeber: SBB Immobilien, Zch.

--> Architektur: Dürig AG

--> Landschaftsarchitektur: Topotek1, D-Berlin

--> Lärmschutz/Akustik: BAKUS Bauphysik & Akustik GmbH, Zürich

--> Status: Ideenwettbewerb

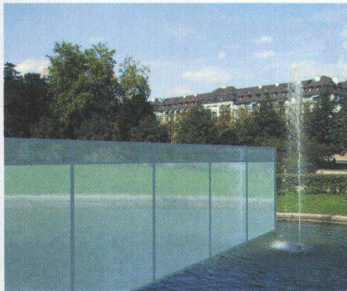
11 Polizei- und Justizzentrum, 2005

--> Auftraggeber: Kanton Zürich
--> Architektur: Dürig AG
--> Landschaftsarchitektur: Topotek1, D-Berlin
--> Statik: Grob & Partner, Winterthur
--> Sicherheit/Haustechnik: Amstein + Walthert, Zürich
--> Verkehrsplanung: ACS Partner, Zürich
--> Bauphysik/Akustik: BAKUS Bauphysik & Akustik GmbH, Zürich
--> Kosten: Oppliger von Gunten Bau-management, Zürich
--> Status: Projektwettbewerb

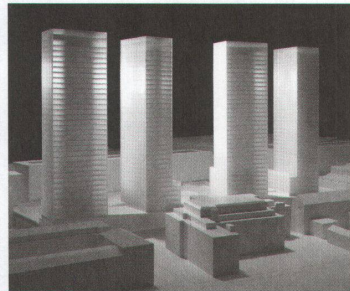
12 Bürogebäude LEE für Forschung und Lehre, 2007

--> Auftraggeber: ETH
--> Architektur: Dürig AG
--> Energieberatung: Amstein + Walthert, Zürich
--> Status: Ideenwettbewerb

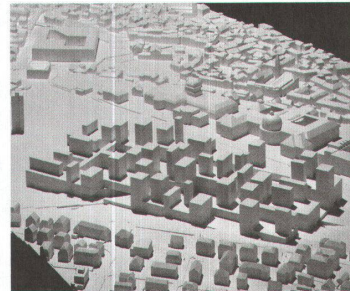
Fotos/Renderings: Thomas Grünert 2, Heinrich Helfenstein 3, Ruedi Walti 5, Mathys Partner 9



1



2



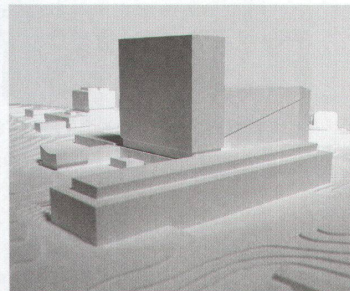
3



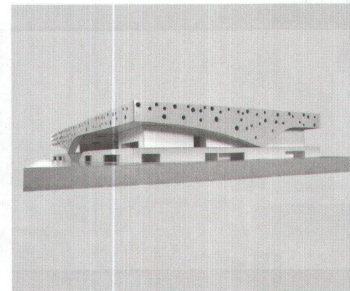
4



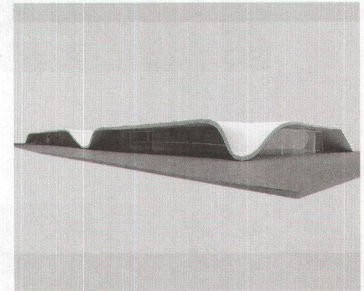
5



6



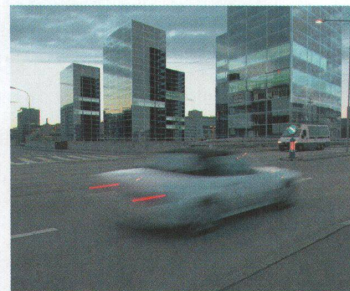
7



8



9



10



11



12

Durchgangsbahnhof Zürich, 2002–2013

- > Auftraggeber: SBB, Zürich
- > Architektur: Dürig & Rämi (1. Preis Wettbewerb 2002), Dürig (Ausführung)
- > Generalplaner: uas, Unternehmen für Architektur und Städtebau, Zürich
- > Bauingenieur (Gesamtleitung): ig zalo (Basler & Hofmann Ingenieure und Planer, Esslingen; Pöyry Infra, Zürich)

- > Baumanagement: Caretta + Weidmann, Zürich
- > Haustechnik/Brandschutz/Bauphysik: Amstein+Walthert, Zürich
- > Akustik: BAKUS Bauphysik & Akustik, Zürich
- > Wasserversorgung/Brandschutz: Helbling Beratung + Bauplanung, Zürich
- > Transportanlagen: Wehrle, Schachen

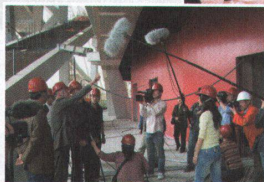
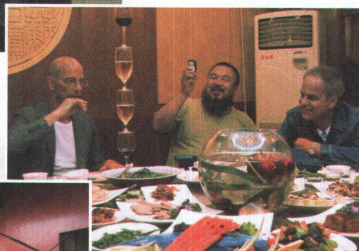
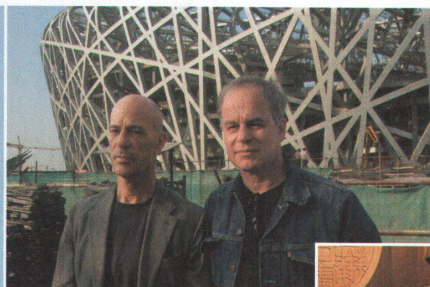
→ Museumstrasse. Zu den engen Platzverhältnissen gesellt sich der Bahnbetrieb. Kein einziger Zug darf wegen der Bauarbeiten ausfallen und die über 300 000 Passagiere, die den Bahnhof täglich durchqueren, müssen weiterhin ihre Wege finden. «Das ist mit einem Spitalumbau vergleichbar, während dem die Patienten in ihren Betten liegen», sagt Jean-Pierre Dürig. Zurzeit arbeiten in seinem Büro fünf Personen am Projekt DML, wie die Durchmesserlinie im Planerkürzel heisst. «Einen ersten Höhepunkt haben wir hinter uns», erklärt der Architekt. Vor zwei Jahren waren etwa acht Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter daran beschäftigt, und wenn in einigen Jahren die Ausbauten geplant werden müssen, werden es wieder so viele sein.

Dürig 4: Die Wettbewerbe

Mit 306 Abgaben in zwanzig Jahren spielt Dürig wettbewerbsmässig wohl an der Weltspitze mit. «An tollen Tagen, und die gibt es oft, spiele ich «Simultanschach» und arbeite an drei bis vier Wettbewerben und Studien gleichzeitig», erzählt der leidenschaftliche Entwerfer, der fast alle Aufträge über Wettbewerbe hereingeholt hat. Ist das

nicht eine teure Art der Akquisition? «Aufwendig ist es, aber es passt zu meinem Charakter und macht Spass». Dürig investiert den Gewinn der Firma in die Wettbewerbe. «Im Hof unten steht ein alter Toyota», sagt er lakonisch und relativiert: «Die Mitarbeiter muss man in der Rechnung eben zum Selbstkostenpreis einsetzen und nicht zum SIA-Tarif», und vor allem müsse man den Aufwand in vernünftigem Rahmen halten. Wenn das Konzept stimmt, dann kommt es nicht auf die Lage der Toiletten an. Und schliesslich gebe es ja Preis- und Einladungsgelder, die einen Teil der Kosten decken. Dürig studiert nicht zuerst die Jury, um seine Chancen abzuschätzen und dann zu entscheiden, ob er mitmacht oder nicht. «Das wichtigste ist die Idee», sagt er und bedauert, dass das Wettbewerbswesen konformistischer geworden ist: «Früher hat eine Jury unkonventionelle Ideen oft mit einem Ankauf belohnt, das gibt es heute kaum mehr.»

Für Jean-Pierre Dürig sind Wettbewerbe nicht nur ein Mittel, um zu Aufträgen zu kommen, sie sind auch ein Weg, die Welt kennenzulernen. Den ersten ausländischen Wettbewerb machte er mit dem Reiseführer, heute gehört das Reisen dazu. Er liebt es, durch Städte zu wandern: «Ich könnte mir gut vorstellen, an einem anderen Ort zu leben.» Zudem seien die Wettbewerbsaufgaben im Ausland spannend: «Eine Stadtverwaltung in Riga, ein Archäologiemuseum oder eine neue Stadt in Korea (HP 3/06) – da kann ich nicht widerstehen, das muss einfach sein.» Mit den Wettbewerben im Ausland kann Dürig seine Träume vom Reisen und vom Entwerfen miteinander vermischen. Etwas Schöneres gebe es nicht. Oder doch? «Könnte ich davon leben, dann könnte ich mir vorstellen, den Rest des Lebens damit zu verbringen, durch Städte zu spazieren.» •



«Now it's getting real.»
PIERRE DE MEURON

«In a very strange way, we do
not always know what we do.»
JACQUES HERZOG

«A totally new experience to
work with foreign architects.»
AI WEIWEI

Hochparterre und Columbus Film laden ein zur **Vorpremiere** im Kino RIFFRAFF 1 in Zürich am **22.1.08** um 18.30 Uhr

Anmelden unter: birdsnest@columbusfilm.ch
Die Platzzahl ist beschränkt.

鸟巢

EIN FILM VON
Christoph Schaub
Michael Schindhelm

BIRD'S NEST Herzog & de Meuron in China

赫佐格和德默隆在中国

Bauen zwischen zwei Kulturen, zwei architektonischen Traditionen, zwei politischen Systemen. Der Dokumentarfilm von Christoph Schaub und Michael Schindhelm verfolgt verschiedene Projekte der Basler Star-Architekten Jacques Herzog und Pierre de Meuron in China: Das «National Stadium» für die Olympischen Spiele 2008 in Peking und ein ganzer Stadtteil in Jinhua. Im einen Fall entwerfen sie für den internationalen Auftritt Chinas, im anderen für die ganz alltäglichen Bedürfnisse der Bevölkerung.

www.herzogdemeuron-film.com

AB 24. JANUAR IM KINO

COLUMBUS FILM

