

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 5 (1992)  
**Heft:** 7

**Artikel:** Das unsichtbare Tor Graubündens : ein Brückenwettbewerb mit ernüchterndem Ergebnis  
**Autor:** Loderer, Benedikt  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-119647>

#### **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**

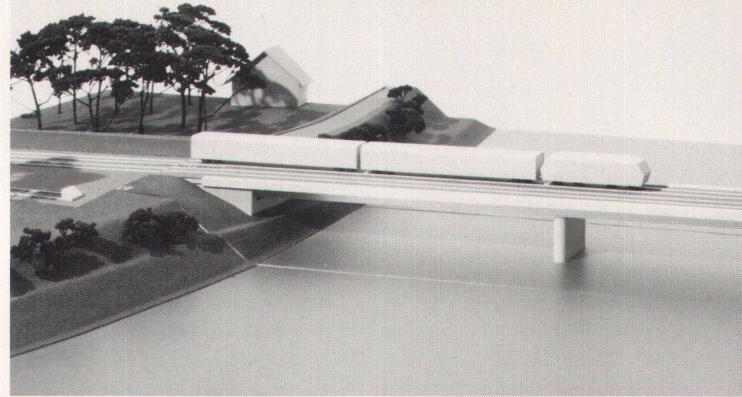
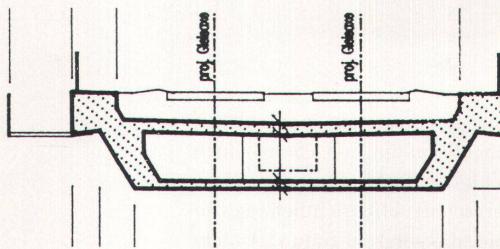
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 18.01.2026

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



# Das unsichtbare Tor Graubündens

Die alte ist zu schwach und klein, eine neue muss her: eine Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Bad Ragaz. Die SBB haben einen Submissionswettbewerb durchgeführt – mit bravem und leicht ernüchterndem Ergebnis.

Zwischen Bad Ragaz und Maienfeld überquert die Bahn heute den Rhein auf einer eleganten Eisenbrücke aus dem Jahre 1885. Doch die Bahn 2000 braucht ein zweites Gleise, und darum entschloss sich die Kreisdirektion III der SBB zu einem Submissionswettbewerb für eine neue Brücke nach SIA 153. Das bedeutet, dass sich der Ingenieur (eventuell zusammen mit einem Architekten) mit einer Bauunternehmung zusammenschliesst und dass sie gemeinsam ein Projekt mit verbindlicher Offerte unterbreiten.

Auf die Ausschreibung hatten sich 20 selbstgebildete Teams gemeldet, aus denen die SBB «im Rahmen der Baupolitik» fünf auswählte. Baupolitik heisst: Wer kann's (eigentlich alle), wer hat schon einen Auftrag, wer kommt woher (keine Ausländer). Das Übliche also.

Querschnitt, Linienführung, die Pfeilerstellungen usw. waren sehr genau festgelegt. Neben diesen «harten» Anforderungen blieb die Einfügung in die Landschaft als «weiches» Kriterium. Soll nun ein Tor zum Bündnerland geschaffen werden, ein Merkpunkt in der Landschaft, oder genau das Gegenteil: die unsichtbare Brücke? Ein Projekt wurde von der Beurteilung ausgeschlossen, da es mit unerlaubter Pfeilerstellung die

nötigen Durchflussweiten unterschritt. Die Verstopfungsgefahr bei Hochwasser wird damit zu gross. Von den verbleibenden vier Projekten waren zwei Betonbalkenbrücken, eines eine Verbundkonstruktion von Stahlfachwerk und Betonträger und eine Schrägseilhängebrücke. Diese entsprach am ehesten der Vorstellung eines Tores, doch schien sie dem Preisgericht mit zwei Pfeilern auf halbem Wege stehengeblieben: «Die grosszügige Geste, die man bei aufgehängten Brücken erwartet, wird nicht erreicht.» Wenn schon eine Hängebrücke, die übrigens wesentlich teurer ist, dann eine richtige mit nur einem mittleren Pfeiler.

Die Verbundkonstruktion Stahl/Beton bestach auf den ersten Blick, hielt aber dem zweiten nicht stand. Ein Betontrog, der rund 85 % der Last übernimmt, wird von einem Stahlfachwerkbo gen, der nur 15 % trägt, gestützt. Zwischen Fachwerk und Trog bleiben nur 25 cm Abstand, was die periodischen Unterhaltsarbeiten stark verteuert. Der Bogen liegt vor dem Trog und kommt so schlecht zur Wirkung. Trotzdem: sicher der gestalterisch interessanteste der vier Vorschläge.

So blieben die beiden Betonbalkenbrücken, eine mit fünf, die andere mit zwei Pfeilern. Offen-

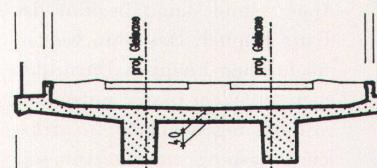
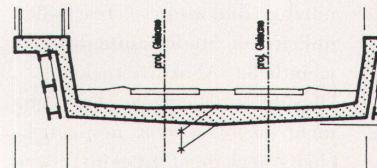
sichtlich gilt: je weniger Pfeiler, desto besser, jedenfalls dann, wenn die Brücke unsichtbar werden soll. Dafür werden auch kompliziertere Querschnitte in Kauf genommen. Wie überhaupt die SBB bereit sind, sich die Eingliederung in die Landschaft «im vernünftigen Rahmen» etwas kosten zu lassen.

So gewann den Wettbewerb eine Brücke, wie wir sie schon kennen: ein Betonbalken. Was sich die SBB erhofft hatten – das Tor zu Graubünden – hat keiner der Teilnehmer vorgeschlagen.

Die Frage drängt sich auf: Was sind angesichts dieses Ergebnisses die Vorteile des Submissionswettbewerbs? Er führt zu einem weitgehend ausgearbeiteten Bauprojekt, erfordert also recht viel Arbeitsaufwand. Dieser wird mit einer festen Entschädigung pro Teilnehmer abgegolten. Hier waren es 105 000 Franken – eine Summe, die die Architekten seufzen lässt!

Der Submissionswettbewerb setzt allerdings voraus, dass die Aufgabe genau umschrieben ist. Die Lösungen müssen nämlich vergleichbar und dürfen keinen grossen Änderungen mehr unterworfen sein, was bei einer Eisenbahnbrücke zutreffen mag, bei Hochbauten dagegen kaum vorkommt. Zu fragen wäre auch, ob der Submissionswettbewerb nicht jene Ideen, die über das Gewöhnliche hinausgehen, schon bei ihrer Geburt umbringt.

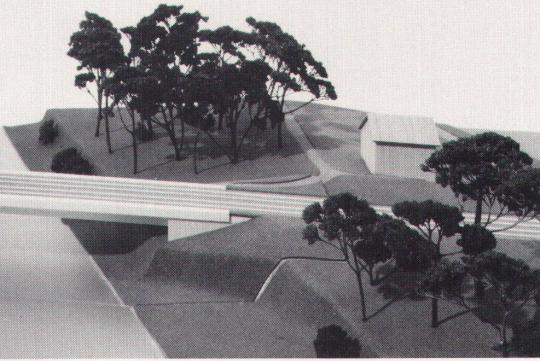
BENEDIKT LODERER



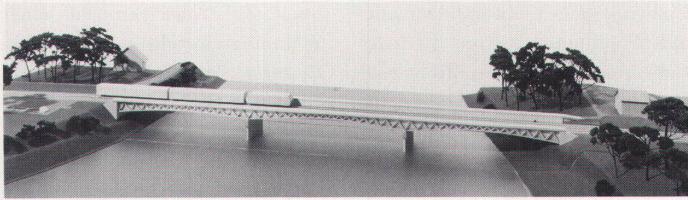
## Preisgericht

**Vertreter SBB:** Fritz Kühni, Oberingenieur Kreis III; Marcel Tschumi, Chef Brückenbau GD; Luzius Meyerhans, Chef Hochbau Kreis III; Peter Hübner, Chef Ingenieurbau Kreis III.

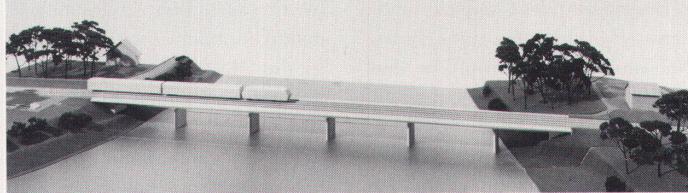
**Fachpreisrichter:** Prof. Hans H. Hauri, ETH-Z; Beate Schnitter, Architektin, Zürich; Nuot Letta, Chef Brückenbau Kt. SG; Heinrich Figi, Chef Brückenbau Kt. GR; Hans Gut, Ing. Wädenswil; Waldemar Kieliger, Ing., Horw



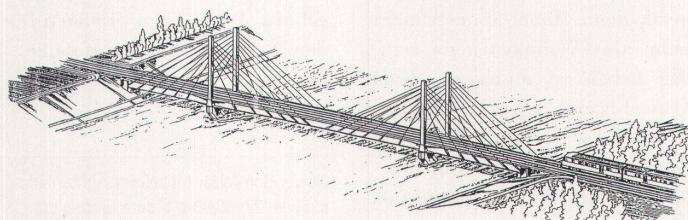
1. Rang: Balkenbrücke von Zschokke AG, Chur; Gautschi AG, St. Margrethen; Gabathuler & Riegendinger, Sargans.



2. Rang: Verbundkonstruktion von Preiswerk & Cie AG, Zürich; B. Zindel & Co. AG, Maienfeld; L. Gantenbein & Co. AG, Werdenberg; Bänziger + Köppel + Brändli, Maienfeld



3. Rang: Balkenbrücke mit fünf Pfeilern Team Locher & Cie, Zürich; Giger AG, Sargans; F. Thut AG, Bad Ragaz; Zindel & Co, Chur; Dobler, Schällibaum+Partner AG, Greifensee; Schällibaum AG, Ebnet-Kappel



4. Rang: Hängebrücke des Teams Zogg & Schneller AG, Chur; Schafir & Mugglin, Sargans; Rätia AG, Chur; Elektrowatt, Zürich; Prof. Wattier, Lausanne



## Architekt setzt Grenzzeichen

Grenzsteine sind zurzeit alles andere als aktuell. In der Ostschweiz haben drei Kantone dennoch nach aktuellen Gestaltungsmöglichkeiten gesucht.

Während Europa nach Wegen sucht, die Grenzhindernisse abzubauen, sind die Ostschweizer Kantone St.Gallen und die beiden Appenzell daran, ihre Territorien neu gegeneinander abzugrenzen. Für alle Teile nicht ohne Bedeutung, liegen die beiden Appenzell doch «wie'n en Fölliüber im Chueflade» – mitten im ringförmigen St.Gallen. Die Grenzsteine als Hoheitszeichen sollen aber auch «Schmuck» sein, meinen die Verantwortlichen der Meliorationsämter, und «wer sich schmückt, erwartet gerne Gäste und ist sich seines Wertes bewusst».

Weil ein Teil der alten schlichten Steinquader entlang der Grenzen nicht mehr restaurierbar oder gar im Boden versunken ist, will man sie durch zeitgemäss Hoheitszeichen ersetzen. Darum schrieben die drei Kantone anfangs 1991 einen Ideenwettbewerb aus, an dem sich 31 Bildhauer und Steinmetze beteiligten. Doch die Vorschläge waren für den Alltagsgebrauch wenig tauglich.

Deshalb wurde ein zweiter, diesmal ein Projektwettbewerb, ausgeschrieben. Mit 44 Vorschlägen war die Beteiligung noch grösser. Von der Jury zum Sieger erkoren wurde das Modell «Zweiklang» des jungen ETH-Architekten Christian Wagner, der seit fünf Jahren in Sargans ein Büro führt (Bild). Weil ihn Karten und alte Plänen faszinieren, reizten ihn

auch die Grenzsteine. Zudem arbeitet Wagner mit seinem Büroteam auch im Bereich zwischen Grafik und Architektur, erstellt Perspektiven, Fotomontagen, Modelle usw. Da lag ein Grenzstein eigentlich nahe. Das Resultat: Zwei Betonhälften von einem Metallring zusammengehalten. Der Spalt zwischen den beiden Hälften soll immer in Nord-Süd-Richtung stehen. Zusammen mit der asymmetrisch angebrachten Markierung des Grenzverlaufs auf dem Stein ist auch eine geografische Orientierung möglich.

Zurzeit geht es um Verfeinerungen. «Wir möchten die Idee der Nord-Süd-Ausrichtung mit einer Sonnenuhr ergänzen», erklärt Wagner, auch muss ein wirklich witterungsbeständiges Material ausgewählt werden.

Unter den weiteren rangierten Vorschlägen gibt es Stahlplatten, aus denen die Umrisse der Kantone ausgestanzt sind, oder die Weiterentwicklung der herkömmlichen Quader zu Pyramiden-Stümpfen. Prämiert wurde auch ein dreiteiliger Stein und ein an einen Chromstahltisch erinnerndes Grenzzeichen.

RENE HORNUNG