

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 31 (2018)  
**Heft:** [7]: Eisenbahn renovieren

**Artikel:** Der Schlussstein  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-816360>

### **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:** 04.04.2026

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

# Der Schlussstein

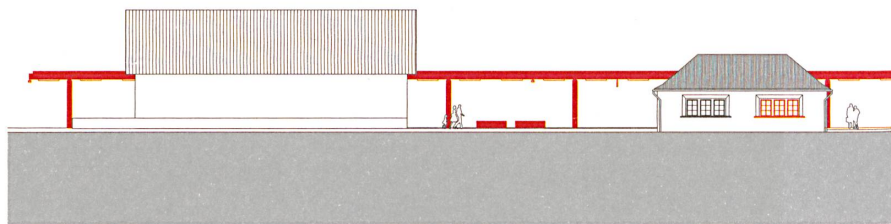
Der Umbau des Bahnhofs Scuol hat drei Kapitel. Das erste heisst Bahntechnik. Das alte Gelände ist für die neue Gleisanlage um einen Meter abgesenkt worden, zwei Kilometer Gleise, 13 Weichen, die Sicherungsanlagen sind neu gebaut, und ein 165 Meter langes Perron ist auf Mikropfählen im Fels unter dem Bahnhof verankert. Unter dem weit gespannten Dach finden die Passagiere nun trockenen Fusses zum Zug. Dank schlauer Wegführung bleibt ihnen der Umweg durch eine Unterführung erspart. Die Bahntechnik hat vom Umbaugeld von 21,4 Millionen Franken gut 60 Prozent gebraucht.

Das zweite Kapitel heisst Drehscheibe. Die RhB-Linie hätte einst von Chiavenna durchs Bergell über den Maloja nach St. Moritz fahren sollen. Dann durchs Engadin bis nach Tirol. Seit 1911 ist Scuol aber Endstation. Jede Generation Eisenbahner schmiedete im Laufe der hundert Jahre Pläne, den Zug doch noch nach Landeck weiterzuführen. Nach und nach hat das Postauto die Träume verblasen lassen. Der Umbau inszeniert nun die Zusammenfügung: Aussteigen, laufen, einsteigen, wo die Postautos zu den umliegenden Dörfern, aber auch nach Südtirol oder Landeck in Reih und Glied warten und stündlich nach einer Choreografie wie im Ballett den Bahnhof verlassen oder hier ankommen.

Das dritte Kapitel heisst Denkmal: Meinrad Lorenz war von 1907 bis 1920 Hochbaumeister der RhB. Er hat die Bahnhöfe der Strecke von Disentis nach Reichenau und die an der Strecke durchs Engadin entworfen. Als hätte er geahnt, dass die lange Strecke nie werden würde, hat er für Scuol einen Bahnhof geplant, der eines Portals würdig ist. Ein barockes Herrschaftshaus mit Risaliten, Dreieckgiebeln, toskanischen Säulen, Fledermausgauben und Turm samt Uhr – ein stolzer Auftritt der Eisenbahn eröffnete einen neuen öffentlichen Raum: Arivée und Départ der Gäste des damals europaweit leuchtenden Kurortes Schuls-Tarasp-Vulpera. Der Bahnhof ist ein Schmuckstück des «Bündner Heimatstils», wie die Architekturhistoriker die malerischen, plastisch kräftig wirkenden Bauten jener Zeit nennen. Die Bahn aber braucht ihre Bauten für robusten Betrieb, so hat sie den Palast immer wieder umgebaut und erweitert – nicht nur kunstsinnig. Maurusfrei Architekten haben mit Aufräumen einen städtebaulich markanten Ort geschaffen. Im Innern haben sie tief gezogene Decken ausgebaut, damit die Gewölbe wieder eine Halle bilden. Die Schalter haben sie wieder an den richtigen Ort gestellt. Antwortend auf den zeitgenössischen Betrieb – niemand wartet mehr lange auf den Zug – sind die Wartesäle 1., 2. und 3. Klasse aufgehoben, man sieht aber noch, wo sie waren. Ein Laden steht nun an ihrer Stelle. Und wer dennoch warten muss, findet in der Schalterhalle gut Platz auf Holzmöbeln mit rotem Polster. Und kann sich erfreuen an diesem schön renovierten Haus. Fotos: Ralph Feiner ●

**Bahnhof Scuol-Tarasp, 2009**  
Bauherrschaft:  
RhB; Roland Krause  
(Projektleitung)  
Architektur: Maurusfrei  
Architekten, Chur/  
Zürich (Gesamtleitung  
Planer- gemeinschaft);  
This Egli (Generalplaner /

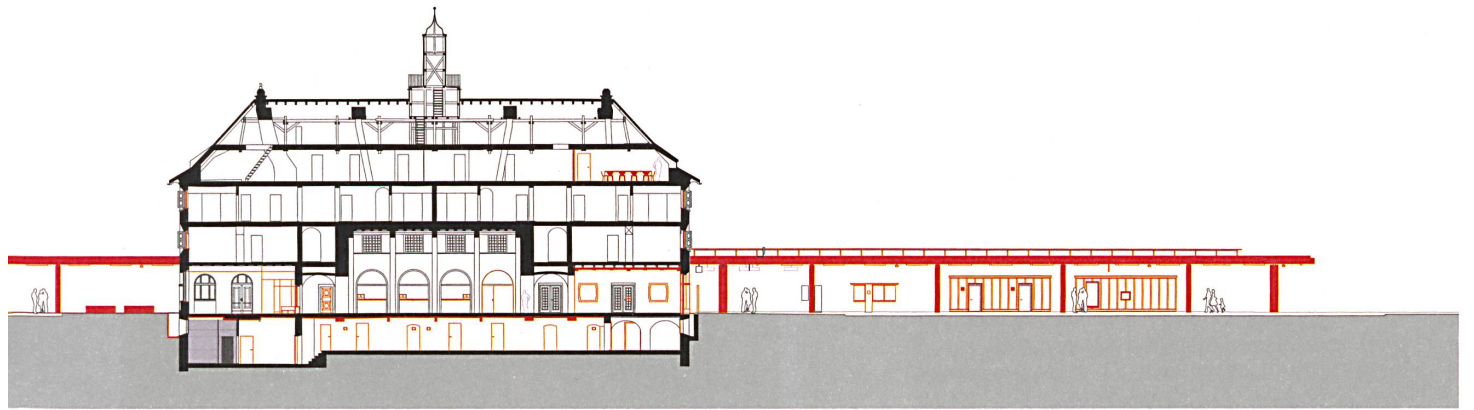
Projektleiter); Sacha Conte,  
Michael Jäger, Maurus  
Frei (Team); Renato  
Florineth (Bauleitung);  
Plácido Pérez, dipl. Bau-  
ingenieure, Bonaduz  
Ingenieure: ewp, Chur  
Kosten: Fr. 24,9 Mio.  
(Bahnanlagen)  
Fr. 3,5 Mio. (Station)



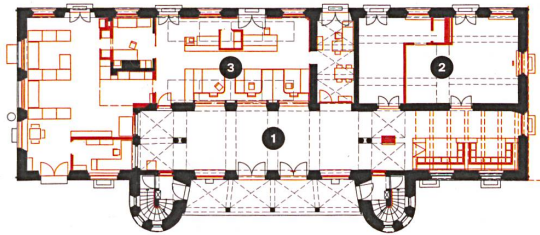
Längsschnitt: Scuol ist nun ein Kopfbahnhof. Links die Gleisanlagen, rechts der überdachte Umsteigeplatz auf die Postautos in die Nachbardörfer und nach Tirol.



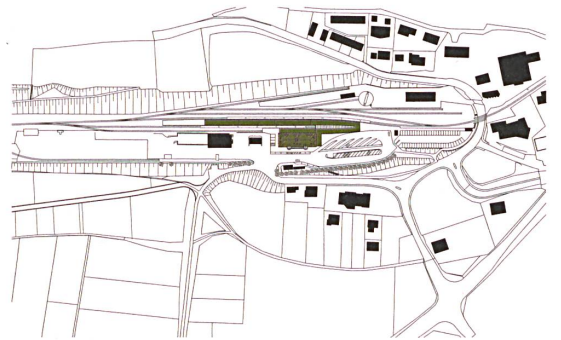
Verlängerte und überdachte Perrons, damit alle trockenen Fusses in den Zug steigen können.



0 5 10m



Erdgeschoss: Die Station Scuol ist neu organisiert mit Bahnhofshalle 1, Bistro und Kiosk 2 und Bahnbüros 3.



Situation: der Bahnhof als städtebaulich markanter und wichtiger Platz.



Die Bahnhofshalle ist ausgeräumt und neu möbliert, sodass Neu und Alt sichtbar bleiben. Friese, Bögen, Fenster und Sockel sind restauriert.