

Das unsichtbare Tor Graubündens : ein Brückenwettbewerb mit ernüchterndem Ergebnis

Autor(en): **Loderer, Benedikt**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **5 (1992)**

Heft 7

PDF erstellt am: **21.09.2024**

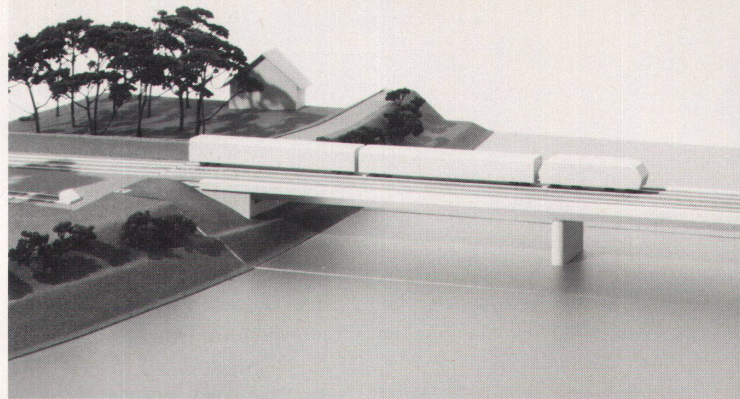
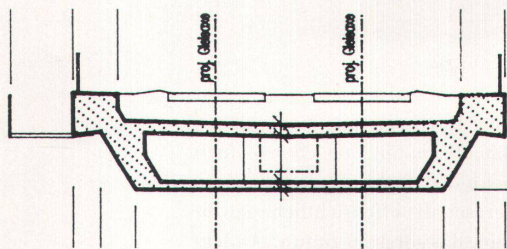
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-119647>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



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 Geleise, 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 Verstopfungsfahr 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 Betontrög, der rund 85 % der Last übernimmt, wird von einem Stahlfachwerkbogen, der nur 15 % trägt, gestützt. Zwischen Fachwerk und Trög bleiben nur 25 cm Abstand, was die periodischen Unterhaltsarbeiten stark verteuert. Der Bogen liegt vor dem Trög 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-

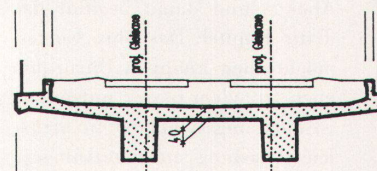
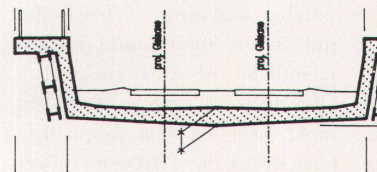
sichtlich gilt: je weniger Pfeiler, desto besser, jedenfalls dann, wenn die Brücke unsichtbar werden soll. Dafür werden auch kompliziertere Querschnitte in Kauf genommen. Wie überhaupt die SBB bereit sind, sich die Eingliederung in die Landschaft «im vernünftigen Rahmen» etwas kosten zu lassen.

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.

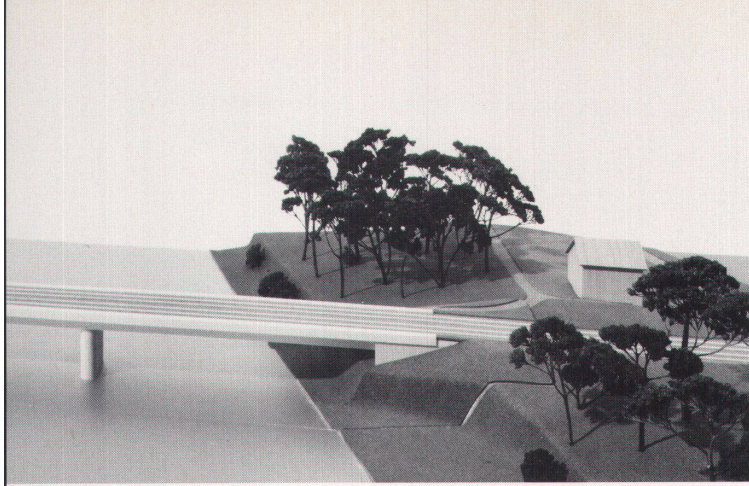
BENEDIKT LODERER



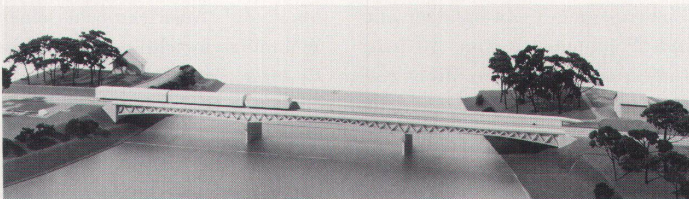
Preisgericht

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

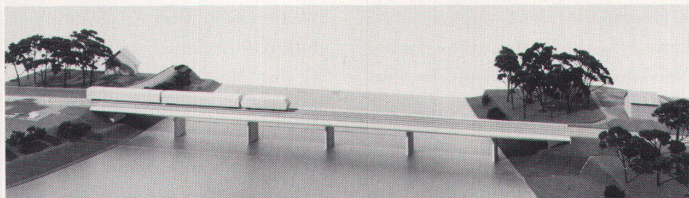
Fachpreisrichter: Prof. Hans H. Hauri, ETH-Z; Beate Schnitter, Architektin, Zürich; Nuot Letta, Chef Brückenbau Kt. SG; Heinrich Figi, Chef Brückenbau Kt. GR; Hans Gut, Ing. Wädenswil; Waldemar Kieliger, Ing., Horw



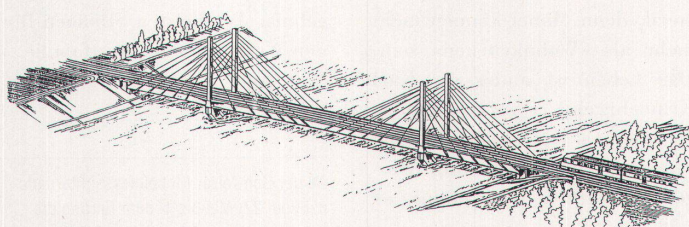
1. Rang: Balkenbrücke von Zschokke AG, Chur; Gautschi AG, St. Margrethen; Gabathuler & Riegendinger, Sargans.



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, Ebnat-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 Föllüber 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 zeitgemässe 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 Pyramidenstümpfen. Prämiert wurde auch ein dreiteiliger Stein und ein einen Chromstahlisch erinnerndes Grenzzeichen.

RENE HORNING