

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 87 (2000)  
**Heft:** 1/2: Territoriale Eingriffe

**Artikel:** Eine Brücke ist eine Brücke  
**Autor:** Jenni, Bruno  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-65084>

### **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:** 11.01.2026

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

# Eine Brücke ist eine Brücke

Im Herbst 1998 führten die SBB einen Gesamtleistungswettbewerb unter drei eingeladenen «Teams» durch: ein Brückenwettbewerb für die Bahn 2000. Nachdem das Projekt «Viadukt», übrigens das billigste der drei Vorschläge, bald ausschied, wurde schliesslich das Projekt «PROGRESS» ausgelobt, das preisgünstigere der beiden, obwohl das andere Projekt «mi tierra» die Jury «durch überdurchschnittliches Qualitätsdenken» überzeugte.

Es ging um ein Projekt für eine talquerende Brücke der neuen Bahnlinie bei Murgenthal in einer fein modellierten Landschaft. Die Ausgangslage war insofern nicht einfach, als die verlangte Durchfahrthöhe der bestehenden Doppelgleisanlage und die fixierte Kote der querenden neuen Linie mit rund zwei Metern keinen grossen Spielraum liessen.

Gerade aus dieser Schwierigkeit heraus entwickelten die Verfasser von «mi tierra» ein Konzept, das in seiner konsequenten Bearbeitung eine stimmige Lösung vorschlägt: Ausgehend von der Überzeugung, dass es sich bei einer Brücke um ein selbstständiges, homogenes Element handelt und dass sie daher in einen dialektischen Bezug zur Landschaft gesetzt werden soll, entschieden sich die Verfasser, die Landschaft möglichst unberührt zu lassen. Das bedeutet, dass die Brücke von Talseite zu Talseite ohne einengende Widerlager, die ins Tal vorragen, auskommt. Solche «Vorhänge» schlagen die beiden anderen Projektverfasser vor. Sie lösen damit das Problem der Durchfahrthöhe und verkürzen gleichzeitig die Brücke, was kostenmässige Vorteile bringt. Das vorspringende Widerlager verengt aber das Tal. Gleichzeitig verbin-

det sich die Brücke via Sockel mit der Landschaft.

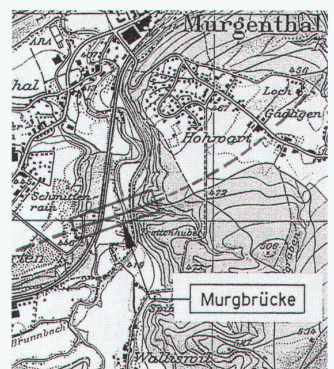
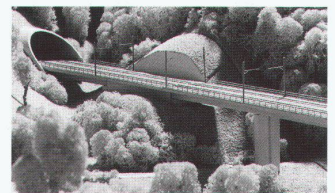
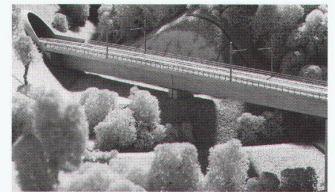
«mi tierra» hingegen schlägt einen Kastenträger vor, der von einer minimalen Höhe, das heisst der noch möglichen Durchfahrthöhe im Westen, ausgehend linear anwächst und damit zunehmend grössere Spannweiten und grössere Pfeilerabstände ermöglicht. Das erlaubt, im kritischen Bereich zwischen den beiden Wasserläufen Murg und Rothkanal ohne Pfeiler auszukommen. Auch das östlichste Teilstück könnte theoretisch ohne Pfeiler auskommen. Dieser kleine Abschnitt ist ohnehin der schwierigste: die Linie schneidet hier einen Hügel ausläufer an, um dann ein kleines, höher gelegenes Tal zu durchqueren. Durch die nur geringe Höhe über Grund bei gleichzeitig maximaler Trägerhöhe ergibt sich die für unsere Sehgewohnheiten unübliche Situation einer zwar dem Träger entsprechenden Spannweite, aber unverhältnismässig geringen Brückenhöhe. Die beiden anderen Projekte schlagen eine Zwischenlagerung der Brücke auf dem Ausläufer vor, was zu einem zweimaligen Wechsel der Struktur führt. Das autonome, talquerende Element löst sich in einzelne Abschnitte auf und verliert gegenüber der klein-

teiligen Landschaft die grossmassstäbliche Geste der einheitlichen Talquerung.

«mi tierra» schlägt eine ungewöhnliche fächerförmige Stellung der Pfeiler vor, welche einen Brennpunkt im Talausgang und von dort aus eine uneingeschränkte Sicht talaufwärts ergeben. Die Jury kritisiert sie aus statischen Gründen. Aus gestalterischer Sicht betrachtet, suggerieren die Pfeiler eine gekurvte Brücke. Aufgrund ihrer Stellung trennen sie so die Brücke in zwei Teile: sie werden Teil der Landschaft, die Brückenplatte bleibt Teil der Bahn. Durch die Trennung der beiden konstituierenden Brückenteile verliert auch diese Brücke auf ihre Art die Autonomie gegenüber der Landschaft.

Beim Projekt «mi tierra» stimmt der Umstand zuversichtlich, dass einschneidende Randbedingungen zu einer sehr spezifischen Lösung führen können, die ihre Unverwechselbarkeit und Identität aus diesen Umständen bezieht. Der gleiche Wettbewerb zeigt jedoch, dass – aus finanziellen Gründen – ein subtiler Umgang mit der Landschaft noch kein Garant für die Verwirklichung eines Projektes ist.

Bruno Jenni



## Teilnehmer:

### «mi tierra»

Bauunternehmer: Preiswerk + Cie. AG  
Bauingenieur: Gerber + Partner;  
Wolf, Kropf & Zschaber  
Architekt: Bétrix + Consolascio;  
Zulauf + Partner

## Preisgericht:

SBB: K. Heini, M. Tschumi, W. Felber, H. Furrer  
Kantone: M. Zumsteg, W. Hafner  
Gemeinden: M. Schärer, H. Born  
Externe Preisrichter: Dr. P. Marti, R. Mühlethaler, W. Kieliger

## PROGRESS

Bauunternehmer: Spaltenstein AG; Sutter AG  
Bauingenieur: ACS Partner AG;  
Bänziger + Baccetta; Gwerder + Partner AG  
Architekt: Eduard Imhof;  
G. Fischer + U. Graber GmbH

## VIADUKT

Bauunternehmer: Locher & Cie. AG;  
Rothpletz, Lienhard AG; F. Witschi AG;  
W. Bösiger AG; Zwahlen + Mayr SA  
Bauingenieur: Dobler, Schällibaum;  
Dauner Ing. Conseils SA; Rothpletz,  
Lienhard AG; Heinzelmann AG  
Architekt: Atelier 5; Stöckli, Kienast und Köppel

## Projekt «mi tierra»:

Modell Detail Widerlager im Osten

## Projekt «PROGRESS»:

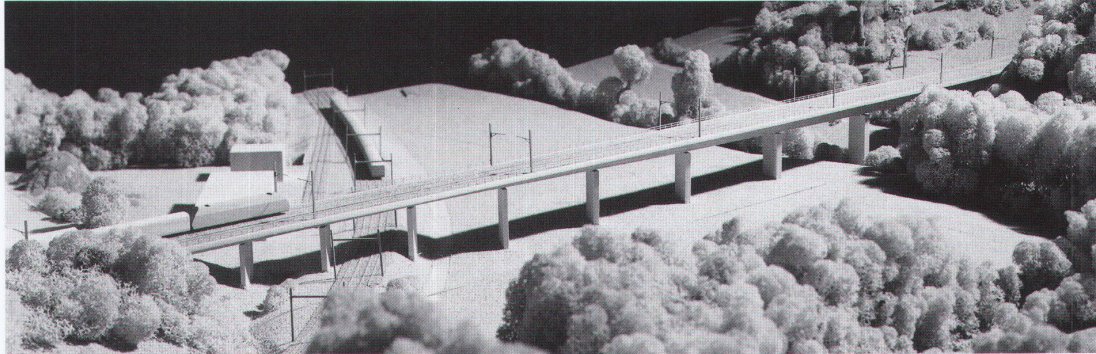
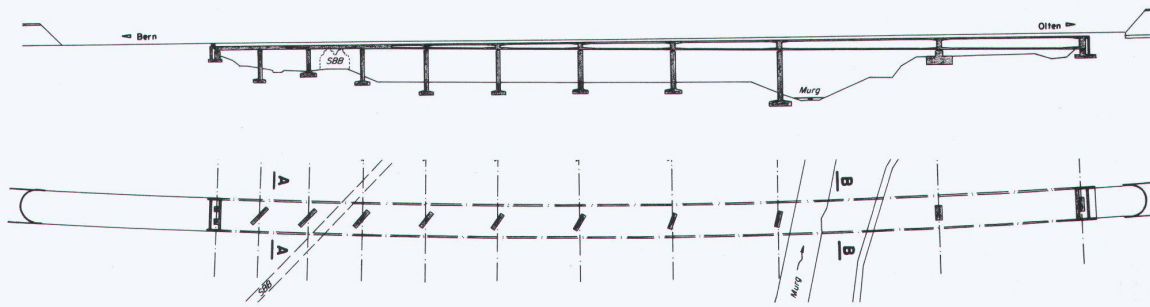
Modell Detail Widerlager im Osten

## Projekt «Viadukt»:

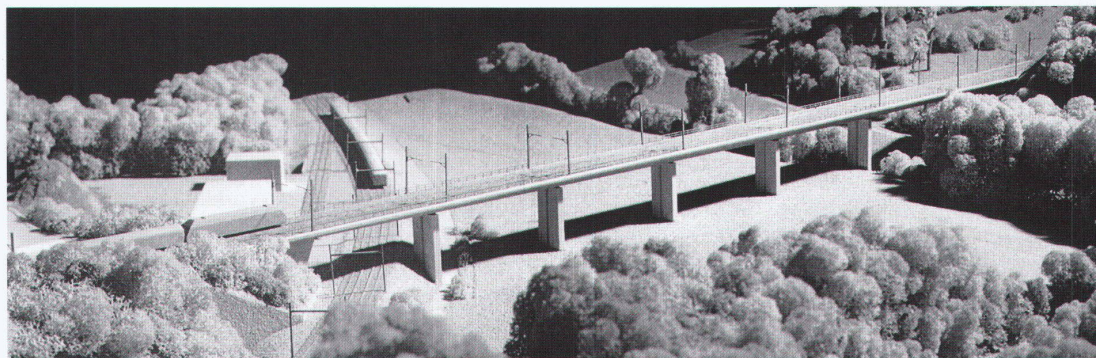
Modell Detail Widerlager im Osten

## Situation

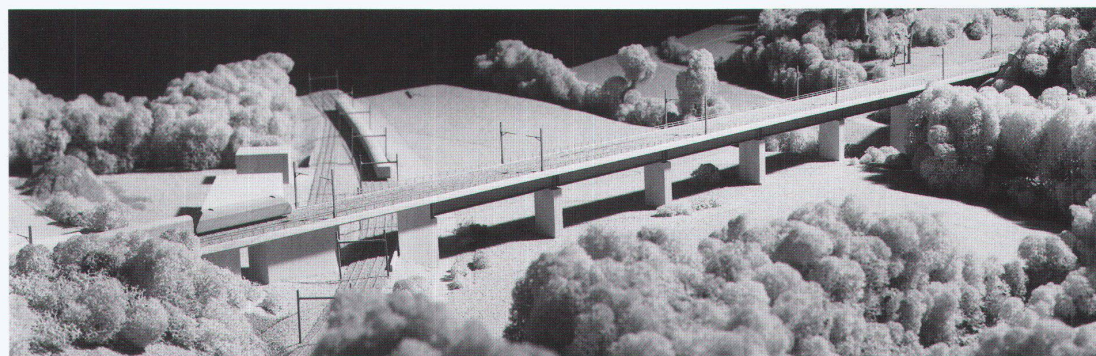
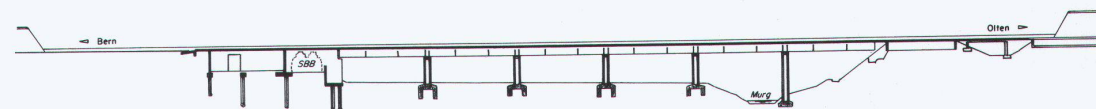




Projekt «mi tierra»:  
Ansicht, Grundriss und  
Modell, Blick gegen Norden



Projekt «PROGRESS»:  
Ansicht und Modell,  
Blick gegen Norden



Projekt «Viadukt»:  
Ansicht und Modell,  
Blick gegen Norden