

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 8 (1995)
Heft: 3

Artikel: Ein Hochamt fürs Auto : die Gemeinde Landquart wird grosszügig umfahren
Autor: Gantenbein, Köbi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-120151>

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: 29.03.2025

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

Ein Hochamt fürs Auto

In Landquart ist eine grosszügige Umfahrung gebaut worden. Die Tiefbauer haben alle Register gezogen. Eine Brücke dieser Anlage wurde in die Liste der Guten Bauten im Kanton Graubünden aufgenommen.

Wer von der Autobahn N 13 her Richtung Prättigau will, muss nicht mehr durch den Flaschenhals am Rande des Dorfes Landquart fahren. Es gibt da seit ein paar Monaten eine 2,3 km lange Umfahrung – ein Bau, für den die Tiefbauer alle Register gezogen und

45 Mio. verbaut haben. Es wird hier ein Hochamt für den Automobilisten gefeiert; ein Zeichen, welche Bedeutung die Bündner dem Auto beimessen. Wohl werden die Menschen, die entlang der alten Durchfahrt wohnen, glücklich sein, dass sie nun weniger von den Automobilisten geplagt werden. Aber es sind nur wenige. Schon die alte Strasse führte am Rand von Wohngebieten entlang. Gewiss: Weniger Stau wird weniger Abgase heissen, aber das Motto lautet eher: freie Fahrt ins Prättigau. Grosszügig ist die

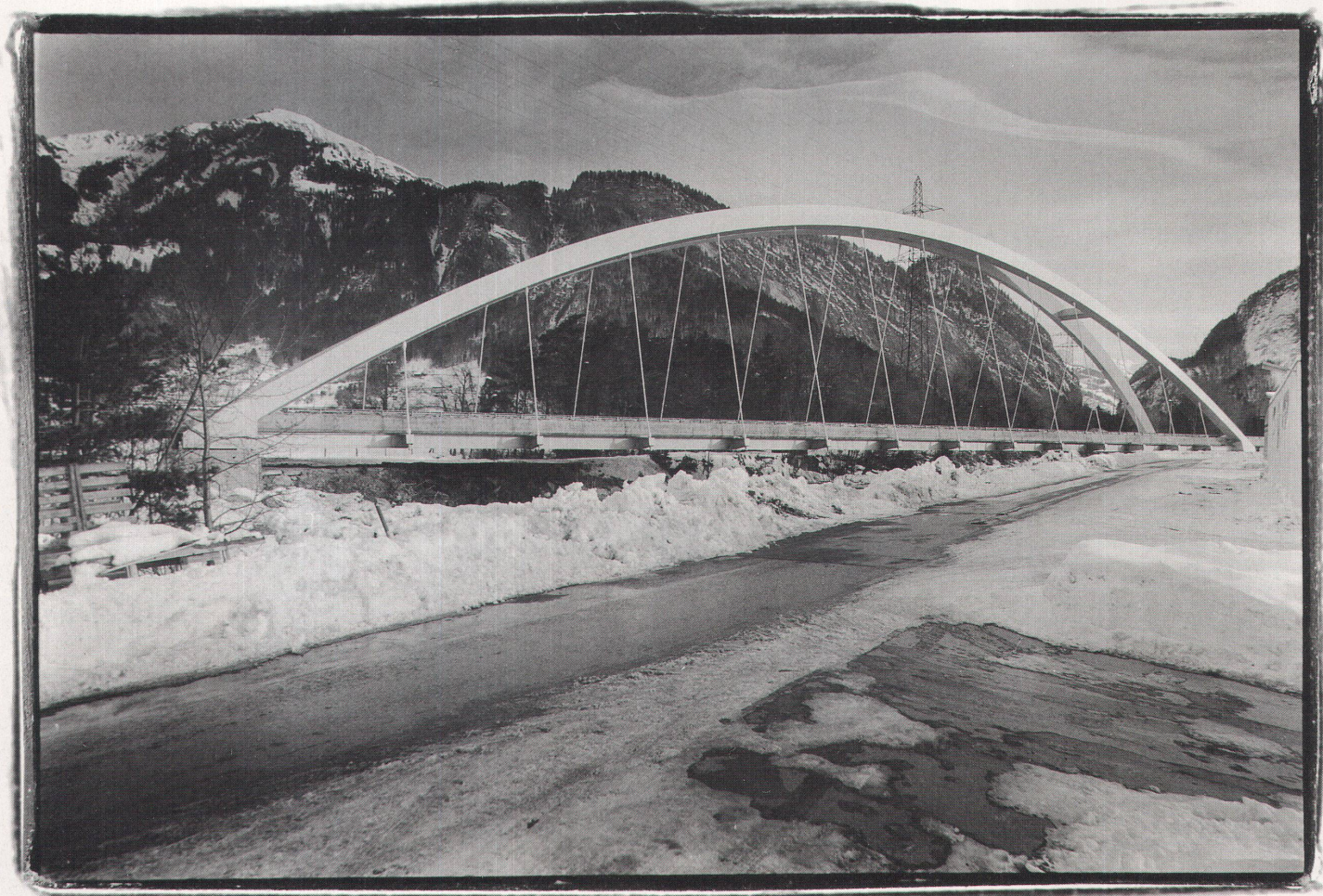
Linienführung. Die Anlage wurde mit Schwung in die Landschaft gelegt, als gäbe es noch viel Platz in der Schweiz. Wir sehen Durchbrüche, Einschnitte und Ausbuchtungen; es gibt Abzweigungen, Ab-, Auf-, Aus- und Überfahrten, einen Tunnel, Böschungsmauern in Beton und aus grossen Steinen. Ein Kreisel darf ebenso wenig fehlen wie ein Veloweg, und sogar einen Poller in Spargelform gibt's. Und selbstverständlich auch das Meisterstück des Ingenieurs, die Brücken: Eine Überführung über eine

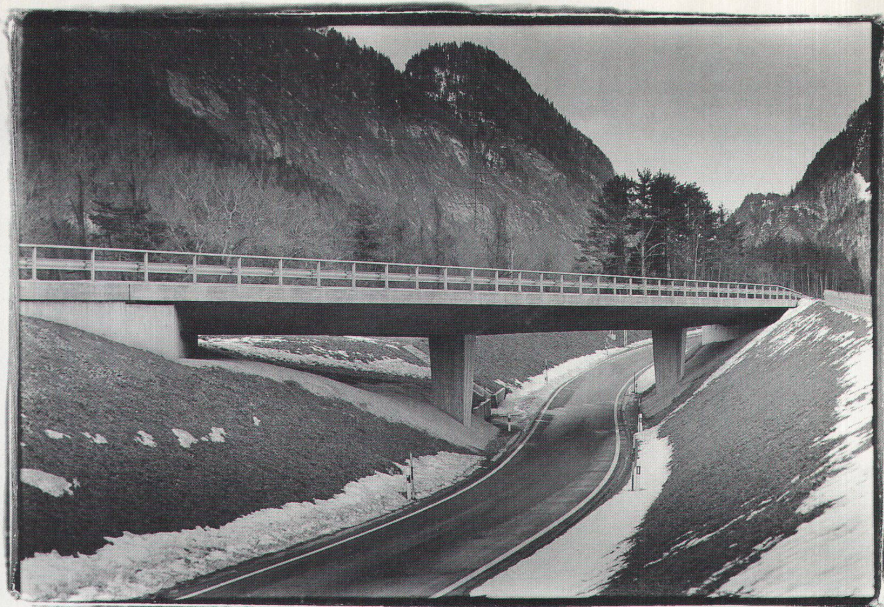
Ausfahrt, einen Holzsteg für Wanderer und Velofahrer, eine Brücke für die Autos über die Landquart.

Doppelharfe im Wald

Von weitem schon sieht man eine Doppelharfe im Wald – der Brückenschlag der Landquart ist das herausragende Stück der Anlage. Hier wird die Feier fürs Auto gezeigt und nicht, wie es dem Zeitgeist entspräche, schamhaft versteckt und vergraben. Allerdings drängte es wohl weniger die Tiefbauer, Zeichen zu setzen, war

Die Doppelharfe im Wald: 134 m Spannweite überqueren 40 m Fluss bei Landquart





Die Überführung «Landquartlöser» – ausgezeichnet als guter Bau des Kantons Graubünden

doch gefordert, eine Brücke ohne Stützen zu konstruieren. Dazu haben die Ingenieure eine Stahlbogenbrücke mit 23 m Höhe am Scheitel gewählt. 134 m waren für die Spannweite nötig, weil die Linienführung einen extrem spitzen Winkel über den nur 40 m breiten Fluss befohlen hat. Mit 13 Seilen im linken und rechten Bogen ist die Strasse aufgehängt: 1100 t Stahl und 1900 t Beton. Silbergrau leuchtet die Brücke. Ihre Eleganz macht auch ein Konstruktionsentscheid aus: Beide Bogen neigen sich einander zu und sind am Scheitel mit einem 85 cm breiten Steg verbunden.

Dreieck im Unterbau

Die Doppelharfe gefällt dem Wanderer. Zuerst denkt er sich: Diese Brücke ist aber gar mächtig. Doch von weit oben, vom Fadarastein zum Beispiel, einem Berg in der Gegend, sieht man

sie elegant leuchten. Steht man ein paar hundert Meter vor ihr, hat man gar nicht das Gefühl, die Grösse und Mächtigkeit erschlage, was ringsum noch steht. Zu hoffen ist, dass auch der über sie brausende Automobilist zu schätzen weiss, welche Mühe sich die Ingenieure des Bündner Tiefbauamtes ihm zu Ehren geben. Hat er die Brücke passiert, so fährt er nämlich gleich noch einmal über eine, die Überführung einer Ausfahrt. Es ist eine 65 m lange, in die Landschaft geduckte Spannbetonbrücke. Ein Entscheid macht ihre Eleganz aus: Die Unterbauten stehen schief zueinander. Sie ruhen auf dreieckigen Widerlagern und lassen in der Mitte einen breiten Schlitz für die Werkleitungen offen. Darin stehen auch die zwei schmalen rechteckigen Stützen.

Holzbrücke für Fussgänger

Der Fussgänger darf natürlich nicht über die Autobrücke. Für ihn haben die Ingenieure etwas flussaufwärts eine Holzbrücke über die Landquart geschlagen. Auch ein ganzer Töffclub mit Hundertkilomännern darf sich da problemlos darüber wagen. Mächtig ist das Brücklein dimensioniert, und auch hier wird mit zwei Bogen, mit Brüstungsträgern, Planken und Platten ein Übergang zelebriert.

Die Jury «Gute Bauten 1994» des Kantons Graubünden hat die Überführung «Landquartlöser» ausgezeichnet. Diese Ehre gebührte der Doppelharfe auch, und wohl auch der ganzen Anlage. Allein – um ein Votum der Jury musste man sich bewerben, und das haben nur die Ingenieure eines Teils der Anlage gemacht. Der Verantwortliche fürs Ganze, Regierungsrat Luzi Bärtsch, hat dafür anlässlich der Einweihung kräftig auf die Umweltverbände geprügelt. Diese hatten sich (erfolglos) erlaubt, dieses Hochamt fürs Auto einst vor Bundesgericht anzufechten. Köbi Gantenbein

Gute Bündner Bauten 1994

Auch im Kanton Graubünden werden alle paar Jahre gute Bauten ausgezeichnet. Getragen wird die Auszeichnung von allen im Kanton bekannten Gestalterverbänden: vom BSA über den SWB bis zum Heimatschutz. Die Jury 1994 prämierte 15 Bauherren und Architekten. Nämlich: Schule und Mehrzweckhalle, Alvaschein (Valentin Bearth und Andrea Deplazes, Chur), Evangelische Alterssiedlung Masans, Chur (Peter Zumthor, Haldenstein); Postautostation, Chur (Richard Brosi, Chur, Obrist und Partner, St. Moritz), Ingenieurschule, Chur (Dieter Jüngling und Jürg Hagmann, Chur), Umbau und Erweiterung Wohnhaus Hirschbühlweg 20, Chur (Gioni Signorelli, Chur, Mitarbeit: Robert Albertin und Hanspeter Federspiel), Kirchner Museum, Davos (Anette Gigon und Mike Guyer, Zürich, Mitarbeit: Urs Schneider, Judith Brändle), Einstellhalle Plarenga P2, Domat/Ems (Isa Stürm und Urs Wolf, Zürich), Brücke Landquartlöser, Landquart, (Branger & Conzett, Chur), Scolina Trü, Scuol, (Teodor Biert, Scuol, Mitarbeit: Hans Jakob Schuhmacher), Kapelle Sogn Benedetg, Sumvitg (Peter Zumthor, Haldenstein), Anbau Veranda Wohnhaus Obergass 8, Trimis (Pablo Horvath, Chur), Mehrzweckhalle Tschlin (Valentin Bearth und Andrea Deplazes, Chur), Umbau Wohnhaus Gugalun, Versam (Peter Zumthor, Haldenstein), Transformatorstation Unterwerk Vorderprättigau, (Conradin Clavuot, Chur), Geissenstall, Parvansauls, Vrin (Gion Caminada, Vrin, Mitarbeit: B. Hausher).

Die Jury

Tita Carloni, Architekt, Rovio (Präsident); Luzi Dosch, Kunsthistoriker, Chur; Franz Eberhard, Stadtarchitekt, St. Gallen; Stefan Engler, Rechtsanwalt, Chur; Silvia Gmür, Architektin, Basel; Katharina Krauss-Vonow, Künstlerin, Stallikon; Rodolphe Luscher, Architekt, Lausanne; Christian Menn, Ingenieur, Chur; Rita Cathomas, Vertreterin der Trägerschaft, Chur.

Am Rand der Umfahrung – die Holzbrücke «Tratt» für die Wanderer und Velofahrer



Bilder: Reto Führer

Die Brückenbauer

Entwurf der Stahlbogenbrücke über die Landquart: Ingenieure des Tiefbauamtes unter Leitung von Heinrich Sigi. Projektplanung: Studer und Bosshard, Zürich; Thomas Deplazes, Chur
Überführung «Landquartlöser»: Branger & Conzett, Chur
Holzbrücke «Tratt»: Ingenieure des kantonalen Tiefbauamtes