



Tiefbauamt Graubünden
Uffizi da construcziun bassa dal Grischun
Ufficio tecnico dei Grigioni

Projektwettbewerb «Neugestaltung Dorfeingang und Brücke Cimavilla - Poschiavo»

Einstufiger Projektwettbewerb im offenen Verfahren (auf Anmeldung)

Jurybericht

20. Oktober 2025



Siegerprojekt «Palimpsest» (© Team Bergmeister + Partner AG, Zürich)

Impressum

Auftraggeberin

Tiefbauamt Graubünden, CH-7000 Chur

Kontaktpersonen

Matthias Wielatt, Chef Kunstbauten TBA

+41 81 257 37 77

matthias.wielatt@tba.gr.ch

Pasquale Iorlano, Projektleiter Strassenbau TBA

+41 81 257 38 09

pasquale.iorlano@tba.gr.ch

Bearbeitung

Stauffer & Studach AG

Alexanderstrasse 38, CH-7000 Chur

www.stauffer-studach.ch

Fernando Ciocco

+41 81 258 34 41

f.ciocco@stauffer-studach.ch

Erstellung

September 2025

Bearbeitungsstand

20. Oktober 2025

Inhalt

1	Anlass, Gegenstand, Ziele	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Gegenstand und Ziele	2
2	Am Projektwettbewerb Beteiligte	3
2.1	Jury	3
2.2	Sekretariat	3
3	Verfahren, Ablauf	3
3.1	Verfahren	3
3.2	Anmeldung auf Teilnahme	3
3.3	Fragenbeantwortung	4
3.4	Einreichung	4
4	Beurteilung – Technische Vorprüfung / Zulassung	4
4.1	Vorbemerkung	4
4.2	Vorprüfungen	4
4.3	Formelle Zulassung	5
4.4	Materielle Zulassung	5
5	Beurteilung – Jurierung	6
5.1	Erster Jurytag	6
5.2	Fortsetzung der Jurierung (2. Tag)	7
6	Genehmigung	11

Anhang

Beschriebe | Dokumentation

1 Anlass, Gegenstand, Ziele

1.1 Ausgangslage

Die Cimavilla-Brücke in Poschiavo an ihrem heutigen Standort bestand bereits im 19. Jahrhundert. Vor 1898 war sie als Holzbrücke, danach als eiserne Trogbrücke mit Fachwerkträgern gebaut (Quelle: istoria.ch). Die Zufahrt erfolgte einst entlang der orographisch rechten Talseite über die Via da Curtinell und die Via da Zurcà. 1977 wurde die Brücke durch eine Betonrahmenbrücke ersetzt. Gleichzeitig wurde die Hauptstrasse von der Via da Curtinell an das Flussufer (Via Principale) verlegt.

Bei den Unwetterereignissen von 1987 zerstörte ein Murgang die Cimavilla-Brücke. Die zerstörte Brücke wurde vorerst durch eine einspurige Notbrücke ersetzt. Als dauerhafte Lösung erstellte man später für den motorisierten Verkehr eine Verbundbrücke aus Beton und Stahl und rund 15 m weiter talabwärts wurde eine hölzerne Fussgängerbrücke errichtet. Diese Fussgängerbrücke wurde 1995 neben die Strassenbrücke verlegt und 2008 durch eine Stahl-Holz-Konstruktion ersetzt. Zur Verbesserung des Hochwasserschutzes wurde gleichzeitig die Strassenbrücke mit einem Druckschild aus Beton ausgestattet. Im Jahr 2017 wurde die bisher letzte bauliche Massnahme an der Cimavilla-Brücke durchgeführt, indem auf der Nordseite ein Fussgängersteg aus Stahl angebracht wurde.

Die Brücke liegt am nördlichen Rand der Ortschaft Poschiavo. Poschiavo ist gemäss dem Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) ein Ortsbild von nationaler Bedeutung.



Abb. 1: Luftbild mit der Cimavilla-Brücke (roter Kreis)

Heutige Defizite

Die heutige Cimavilla-Brücke ist in ihrer Geometrie für den motorisierten Verkehr nicht optimal und die Fussgängerbrücken sind unattraktiv. Ebenfalls wenig attraktiv ist die Gestaltung und die Einbettung dieser drei Werke in die Umgebung.

Zur Verbesserung der Situation wurden verschiedene Varianten geprüft. Unter Beizug der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) und der Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) kam man zum Schluss, dass der heutige Standort der Cimavilla-Brücke beizubehalten ist, und mit einem Neubauprojekt sowohl die verkehrstechnischen Defizite wie auch die Gestaltung des Werkes, des Strassenraums sowie die ortsbauliche Einfügung verbessert werden soll. Die Projektevaluation für dieses Vorhaben erfolgt über einen offenen Projektwettbewerb mit Anmeldung.

1.2 Gegenstand und Ziele

Gegenstand des Verfahrens ist die Ausarbeitung eines Projektvorschlags für die neue Verkehrsanlage (bestehend aus Gehweg, Strasse und Brücke), deren ortsbauliche und gestalterische Einbindung unter Miteinbezug der angrenzenden Aussenräume sowie für eine neue Postautohaltestelle.

Der Vergabegegenstand umfasst die Leistungen nach der Ordnung SIA103 (Leistungen und Honorare der Bauingenieurinnen und Bauingenieure) bzw. der Ordnung SIA105 (Leistungen und Honorare der Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten). Soweit es der Projektvorschlag erfordert, werden auch die Leistungen nach der Ordnung SIA 102 (Leistungen und Honorare der Architektinnen und Architekten) vergeben.

Mit dem Projekt sollen folgende Ziele erfüllt werden:

- (A) Ein Projektvorschlag für eine neue Verkehrsanlage, die auf einer Auseinandersetzung mit dem Ort basiert, funktional und gestalterisch überzeugt und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher ist.
- (B) Ein Vorschlag für eine neue Verkehrsanlage, die zusammen mit den Aussenräumen und mit den umliegenden Bauten und Anlagen inkl. deren Erschliessung ein verständliches Ganzes ergibt, die mit den unterschiedlichen räumlichen Situationen geschickt umgeht und so auch den Aufenthalt im Strassenraum angenehmer macht.
- (C) Ein Projektvorschlag mit einer funktional einwandfreien Brücke, die auf ihre Funktion abgestimmt, technisch und gestalterisch überzeugend ist und erhöhten Ansprüchen genügt.
- (D) Ein in der Herstellung kostenbewusstes und in Betrieb und Unterhalt wirtschaftliches Projekt.

2 Am Projektwettbewerb Beteiligte

2.1 Jury

Sachjury	Reto Knuchel, Kantonsingenieur TBA Graubünden (Vorsitz) Giovanni Jochum, Podestà von Poschiavo Michel Castelli, Gemeindevorstandsmitglied von Poschiavo
Fachjury	Dr. sc. techn. Armand Fürst, dipl. Bau-Ing. ETH/SIA, Wolfwil Matthias Wielatt, Chef Kunstbauten TBA Graubünden Rita Illien, Landschaftsarchitektin BSLA, Zürich Vincenzo Cangemi, dipl. Architekt FH/SIA/SWB, Chur Simon Berger, Abteilungsleiter Denkmalpflege Graubünden
Beratende Mitglieder ohne Stimmrecht und Ersatzpreisrichter	Pasquale Iorlano, Projektleiter Strassenbau TBA Graubünden Urbano Beti, Leiter Hochbauamt Gemeinde Poschiavo Riet Müller, Projektleiter Kunstbauten TBA Graubünden

2.2 Sekretariat

Stauffer & Studach AG, vertreten durch Fernando Ciocco, Alexanderstrasse 38, 7000 Chur.

3 Verfahren, Ablauf

3.1 Verfahren

Der Projektwettbewerb wurde als offenes Verfahren nach Art. 18 der interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB; BR 803.710) ausgeschrieben. Grundlage für den Projektwettbewerb waren das revidierte WTO-Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen (Government Procurement Agreement, GPA), das Bilaterale Abkommen CH-EU, die Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB; BR 803.710), das Einführungsgesetz zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (EGzIVöB; BR 803.600) sowie die dazugehörige Verordnung zum Einführungsgesetz zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (RVzEGzIVöB; BR 803.610). Subsidiär zur Anwendung kam unter Vorbehalt von Abweichungen im Wettbewerbsprogramm die Ordnung SIA 142, Ausgabe 2009, soweit diese nicht den vergaberechtlichen Grundsätzen widersprach.

3.2 Anmeldung auf Teilnahme

Gemäss Ausschreibung vom 18. November 2024 hatten Interessenten die Möglichkeit sich für die Einreichung eines Projektvorschlags bis am 17. Januar 2025 anzu-

melden. Innert Frist gingen neun Anmeldungen ein. Alle neun Anmeldungen erfüllten die Teilnahmebedingungen und wurden zur Einreichung eines Angebots zugelassen.

3.3 Fragenbeantwortung

Fragen zum Programm waren bis Freitag, den 28. Februar 2025 zu stellen. Die Fragenbeantwortung erfolgte schriftlich (per E-Mail) am Donnerstag, den 20. März 2025.

3.4 Einreichung

Die Projektpläne waren bis am Freitag, den 6. Juni 2025, die Modelle bis Freitag, den 27. Juni 2025 bei der Anwaltskanzlei Dr. Peter Philipp, Chur abzugeben oder einzusenden. Im Rahmen der Frist wurden sieben Projekte eingereicht.

4 Beurteilung – Technische Vorprüfung / Zulassung

4.1 Vorbemerkung

Die Jury tagte am Mittwoch, den 17. September 2025 und am Donnerstag, den 18. September 2025 in der Cà La Tor in Poschiavo. Die Sach- und Fachjury war vollständig anwesend. Alle formellen Abstimmungen erfolgten bei Stimmenvollständigkeit. Am 17. September 2025 nahmen alle beratenden Mitglieder an der Jurierung teil; am 18. September 2025 war das beratende Mitglied Riet Müller abwesend.

4.2 Vorprüfungen

4.2.1 Technische Vorprüfung

Die technische Vorprüfung erfolgte durch das Wettbewerbssekretariat. Sie umfasste eine wertungsfreie Prüfung hinsichtlich der Erfüllung der Programmbestimmungen und der Einhaltung der Randbedingungen gemäss Wettbewerbsprogramm vom 11. November 2024 und der Fragenbeantwortung vom 20. März 2025.

Die fachspezifischen Vorprüfungen bezüglich der Brücke und der Strassen wurden von Mitarbeitenden des kantonalen Tiefbauamtes durchgeführt. Die Ergebnisse wurden schriftlich festgehalten und der Jury an den Jurytagen zur Verfügung gestellt.

4.2.2 Fachprüfung Kosten

Die Kosten der eingereichten Projekte wurden durch Mitarbeitende des kantonalen Tiefbauamtes geprüft. Die Ergebnisse wurden am ersten Jurytag der Jury abgegeben und erörtert. Die Jury hielt fest, dass die Informationen für den Quervergleich wertvoll sind und mithelfen, Unterschiede in den Kosten zu erkennen.

Die Ergebnisse der beiden Vorprüfungen werden von der Jury zur Kenntnis genommen.

4.3 Formelle Zulassung

Termingerecht eingereicht wurden sieben Projektvorschläge. Alle eingereichten Vorschläge sind in den Unterlagen vollständig und anonym. Formell zur Beurteilung zugelassen werden alle sieben eingereichten Projektvorschläge mit den Kennwörtern:

- | | |
|---------------------------|---------------|
| 1 - SaliX | 5 - tirante |
| 2 - Palimpsest | 6 - collegare |
| 3 - Al Punt da la Memoria | 7 - PonteVivo |
| 4 - Più di un ponte | |

Die sieben Projekte wurden in der Reihenfolge ihrer Eingabe nummeriert.

4.4 Materielle Zulassung

Die Resultate der technischen Vorprüfung wurden schriftlich festgehalten und werden der Jury erläutert. Nach Kenntnisnahme diskutiert die Jury die festgestellten Abweichungen und Verstösse.

Die Jury hält fest, dass Abweichungen und Verstösse im Grundsatz toleriert werden, sofern:

- diese nicht offensichtlich zu einem Wettbewerbsvorteil führen und
- die Aufgabenstellung nach wie vor als gelöst betrachtet werden kann.

Die Jury beschliesst, über allfällige Ausschlüsse von der Preiserteilung zu befinden, nachdem die Beiträge in den Gruppen gesichtet worden sind.

Nach Abschluss einer ausführlichen Sichtung und Diskussion der Projekte beschliesst die Jury einstimmig, die festgestellten Abweichungen und Verstösse zu akzeptieren und alle Projekte zur Preiserteilung zuzulassen.

5 Beurteilung – Jurierung

5.1 Erster Jurytag

5.1.1 Ortsbegehung

Nach der Erläuterung der Vorprüfung beschliesst die Jury, eine Ortsbegehung zu unternehmen. Diese findet in Anwesenheit aller Mitglieder der Jury, inklusive der beratenden Mitglieder, statt.

5.1.2 Allgemeines

Alle zur Beurteilung zugelassenen Projekte werden nach den im Wettbewerbsprogramm festgelegten Kriterien beurteilt. Die Beurteilungskriterien werden von der Jury vor Beginn der Beurteilung bestätigt.

5.1.3 Erster Rundgang

Die Projekte werden zunächst in drei Gruppen, die jeweils von einer Fachjurorin oder einem Fachjuror geleitet werden, gesichtet und einer ersten Bewertung unterzogen.

Anschliessend diskutiert die Jury im Plenum ausführlich die Erstbeurteilungen der Gruppen direkt vor den Projekten. Alle Projekte werden einem Quervergleich unterzogen. Die Jury beschliesst, diejenigen Projekte nicht weiterzuverfolgen, welche wenig überzeugen und somit auch nicht für eine allfällige Weiterbearbeitung in Frage kommen. Daraufhin werden im ersten Rundgang die Projekte mit den Kennwörtern «SaliX» und «tirante» ausgeschieden.

5.1.4 Zweiter Rundgang

Die Jury diskutiert die verbleibenden fünf Projekte und nimmt einen Quervergleich vor. Einstimmig kommt sie zum Schluss, das Projekt mit dem Kennwort «Al punt da la Memoria» im zweiten Rundgang auszuschneiden. Das Projekt wird insbesondere für den hohen Gestaltungswille gewürdigt. Zudem schätzt die Jury die solide und gute Konstruktion der Brücke. Sie ist jedoch der Ansicht, dass die im Projekt vorgesehene Begrünung für den historischen Ort zu umfangreich sei. Ausserdem beanspruchen die Postautohaltestelle und die vorgesehenen Parkplätze sehr viel Grünraum, was aus ortsbaulicher Sicht kritisch beurteilt wird. Ein weiterer von der Jury kritisierter Aspekt betrifft die Ausstellungsflächen auf der Brücke, die als nicht angemessen erachtet werden und zur Entstehung verschiedener Zwischenräume führen.

Es verbleiben die vier Projekte mit den Kennwörtern «Palimpsest», «Più di un ponte», «collegare» und «PonteVivo».

5.1.5 Kontrolldurchgang und Projekte der engeren Wahl

Es findet ein Kontrolldurchgang statt. Alle bisher getroffenen Entscheide werden bestätigt. Die vier verbleibenden Projekte überzeugen insgesamt oder zumindest in einzelnen Bereichen mehr als die bisher ausgeschiedenen Projekte.

Die Jury beschliesst, die verbleibenden vier Projekte mit den Kennworten «Palimpsest», «Più di un ponte», «collegare» und «PonteVivo» in die engere Wahl zu nehmen.

5.1.6 Abschluss 1. Tag

Der Ablauf des ersten Jurytages wird kurz zusammengefasst. Für die vier verbleibenden Projekte der engeren Wahl sind vor dem zweiten Jurytag keine weiteren Vertiefungen oder Abklärungen erforderlich.

Der erste Jurytag wird abgeschlossen.

5.2 Fortsetzung der Jurierung (2. Tag)

5.2.1 Rückblick 1. Jurytag

Die Jury fasst alle Entscheide des ersten Tages zusammen und bestätigt diese formell und einstimmig. Rückkommensanträge werden keine gestellt.

5.2.2 Fortsetzung der Beratung

Die Jury diskutiert alle vier verbleibenden Projekte nochmals vertieft. Sie kommt einstimmig zum Schluss, dass die Projekte mit den Kennworten «Palimpsest» und «PonteVivo» sehr überzeugen und den Projekten mit den Kennworten «Più di un ponte» und «collegare» vorzuziehen sind.

Das Projekt mit dem Kennwort «Più di un ponte» überzeugt insbesondere durch die niedrige Kote der Brücke, die filigrane Konstruktion und die präzise Setzung der Baumbepflanzungen. Die Erweiterung des bestehenden Parkplatzes im Süden des Perimeters in Zusammenhang mit der neuen Postautohaltestelle, wodurch eine grosse befestigte Fläche entsteht, sowie die breite Brücke sieht die Jury hingegen kritisch.

Die Jury schätzt insbesondere die vom Projekt mit dem Kennwort «collegare» vorgeschlagene neue und unkonventionelle Linienführung der Via de la Pesa und den damit verbundenen Freiraum beim Gebäude Via de la Pesa 1. Zudem zeigt «collegare» eine klare und durchgehende Fussverbindung bis zur Teigwarenfabrik nördlich des PWB-Perimeters. Das Projekt mit dem Kennwort «collegare» weist jedoch Defizite hinsichtlich landschaftlicher Aufwertung und insbesondere bei der Fussgängerführung im Bereich der Brücke auf, da diese nur einseitig ist. Zudem sind die Sichtweiten im Bereich der Fussgängerquerung westlich der Brücke problematisch.

Die Jury beschliesst einstimmig, das Projekt mit dem Kennwort «Più di un ponte» auf den dritten Rang und das Projekt mit dem Kennwort «collegare» auf den vierten

Rang zu setzen. Der qualitative Unterschied zwischen den beiden Projekten ist jedoch sehr gering, was bei der Erteilung der Preissumme zu berücksichtigen ist.

5.2.3 Schlussgegenüberstellung

Die Jury beschliesst, die beiden Vorschläge «Palimpsest» und «PonteVivo» einander gegenüberzustellen und diskutiert diese nochmals. Beide Projekte sind sehr sorgfältig ausgearbeitet und die Auseinandersetzung mit dem Ort ist bei beiden Projekten eindeutig erkennbar. Die Jury kommt jedoch einstimmig zum Schluss, dass das Projekt mit dem Kennwort «Palimpsest» überzeugender ist und die bessere Lösung für die Aufwertung von Cimavilla darstellt.

Insbesondere schätzt die Jury die von «Palimpsest» vorgeschlagene Fahrbahnhaltestelle, welche es ermöglicht, den bestehenden Garten fast unberührt zu belassen. Durch den Abbruch der bestehenden Schneiderei kann die Berninastrasse östlich der Brücke leicht nach Norden verschoben werden, was zusätzlichen Platz zu den Gebäuden Via da Mezz 2 und Via de la Pesa 1 schafft. Zudem ist für die Ausbildung der Arkade beim Projekt mit dem Kennwort «Palimpsest» ein Eingriff einzig in das Gebäude Via Principale 13/13A vorgesehen, während das aus historischer Sicht wertvollere Gebäude Via da Mezz 1 unberührt bleiben kann.

Beim Projekt mit dem Kennwort «PonteVivo» beurteilt die Jury insbesondere die Platzierung der Brücke senkrecht zum Poschiavino, deren solide und einfache Konstruktion sowie die Nutzung der bestehenden Fundamente als positiv. Auch die Langsamverkehrsverbindungen sind gut gelöst und grosszügig gestaltet. Kritisch sieht die Jury hingegen die Anordnung der Postautohaltestelle im Grünraum sowie die Ausbildung der Arkade auch beim wertvollen Gebäude Via da Mezz 1. Durch den Erhalt des Gebäudes der Schneiderei (Via Principale 4) bleiben zudem die Aussenraumverhältnisse auf der östlichen Seite der Brücke eng.

5.2.4 Schlussabstimmung

Die Jury beschliesst einstimmig, das Projekt mit dem Kennwort «Palimpsest» dem Projekt mit dem Kennwort «PonteVivo» vorzuziehen und auf den ersten Rang zu setzen.

5.2.5 Preiserteilung, Rangfolge, Preise und Ankäufe

Die Jury entscheidet einstimmig, alle Teilnehmer mit einem Betrag von CHF 5'000.- zu entschädigen und die rangierten Projekte wie folgt zu prämiieren:

1. Rang, 1. Preis	Palimpsest	CHF	30'000.-
2. Rang, 2. Preis	PonteVivo	CHF	25'000.-
3. Rang, 3. Preis	Più di un ponte	CHF	15'000.-
4. Rang, 4. Preis	collegare	CHF	15'000.-

Ankäufe werden keine gemacht. Alle Teilnehmer erhalten zudem die Pauschalschädigung für die Erstellung des Modelleinsatzes von CHF 3'000.- exkl. MwSt.

5.2.6 Antrag und Empfehlungen

Die Jury beantragt, den Projektvorschlag mit dem Kennwort «Palimpsest» zur Weiterbearbeitung zuzulassen. Bei der Weiterbearbeitung sind die Bemerkungen aus der Projektkritik zu berücksichtigen. Insbesondere sind folgende Punkte zu überprüfen und zu berücksichtigen:

- Der Fussweg nach Norden entlang der Berninastrasse ist zu präzisieren. Dabei sind insbesondere die Auswirkungen auf die angrenzenden privaten Aussenräume sorgfältig zu planen und auf das Minimum zu reduzieren.
- Die geplante Baumbepflanzung ist hinsichtlich Standort, Art und Anzahl der Bäume zu überprüfen. Zudem soll die Gestaltung des neu vorgesehenen Platzes im Bereich der Schneiderei vereinfacht und hinsichtlich Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit optimiert werden.
- Die architektonische Ausgestaltung der Arkaden, der Brüstungen sowie der Wartehäuschen ist zu überprüfen. Dabei sind sowohl gestalterische als auch funktionale Aspekte zu berücksichtigen, um eine harmonische Einfügung in das Ortsbild zu gewährleisten.
- Die Verbindung für den Veloverkehr ist zu optimieren, insbesondere die Erschliessung zwischen der Via Zurcà und der Via de la Pesa in beide Richtungen. Hierbei sind die Wegführung, die Sicherheit sowie die Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen zu beachten.
- Die Fussgängerquerungen sind bezüglich Sichtverhältnisse nochmals zu überprüfen und betreffend Lage allenfalls noch anzupassen.

5.2.7 Reihenfolge, Projekte, Verfasser

Rang	Kennwort	Verfasser, Ort
1. Rang	Palimpsest	Team Bergmeister + Partner AG, Zürich, KOLLEKTIV NORDOST, St. Gallen und D'Inca Imboden Architekten ETH, Chur
2. Rang	PonteVivo	Team Fanzun AG, Chur, Schneider Ingenieure AG, Chur und Bütikofer Schaffrath Landschaftsarchitekten, Chur
3. Rang	Più di un ponte	Team Conzett Bronzini Partner AG, Chur, Caprez Ingenieure AG, Silvaplana, Miller & Maranta AG, Basel, Ruinelli Associati Architetti SIA – AG, Soglio und Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten AG, Bern

4. Rang	collegare	Team BÄNZIGER PARTNER AG, Chur, Donatsch + Partner AG, Landquart, Kohler Landschaftsarchitektur GmbH, Bad Ragaz und Schwander und Sutter Architekten, Chur
2. Runde	Al Punt da la Memoria	Team Michele Arnaboldi Architetti sagl, Minusio, AFRY SCHWEIZ AG und Enrico Sassi architetto sagl, Lugano
1. Runde	SaliX	Team Beratende Ingenieure Lombardi AG, Rotkreuz und Studio di architettura Lorenzo Felder SA, Lugano
	tirante	Team Borgogno Eggenberger + Partner AG, St. Gallen, Mettler Landschaftsarchitektur, Gossau und Tom Munz GmbH, St. Gallen

5.2.8 Würdigung

Das geforderte Programm, die engen Rahmenbedingungen sowie die örtlichen Gegebenheiten stellten auf mehreren Ebenen eine besonders anspruchsvolle Aufgabe dar. Die Jury dankt allen Teilnehmenden für die sehr engagierte und intensive Auseinandersetzung mit dieser komplexen Aufgabenstellung. Die Jury hält fest, dass ausnahmslos sehr sorgfältig ausgearbeitete Beiträge eingereicht wurden und dass die Vielfalt der unterschiedlichen Konzeptionen eine qualitätsvolle Lösungsfindung überhaupt erst ermöglicht hat. Die Jury spricht hierfür ihren ausdrücklichen Dank aus.

6 Genehmigung

Der Jurybericht wird von der Jury genehmigt.



Reto Knuchel (Vorsitz)



Giovanni Jochum



Michel Castelli



Dr. sc. techn. Armand Fürst



Matthias Wielatt



Rita Illien



Vincenzo Cangemi



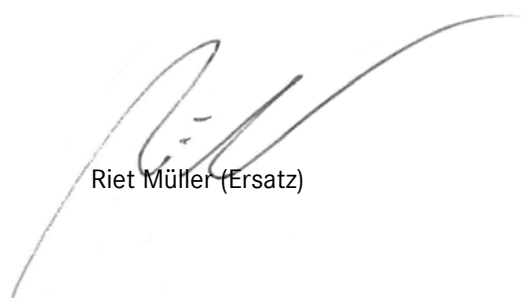
Simon Berger



Pasquale Iorlano (Ersatz)



Urbano Beti (Ersatz)



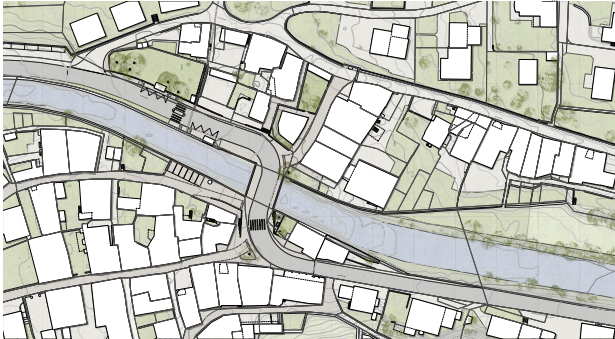
Riet Müller (Ersatz)

Beschrieb | Dokumentation

Übersicht Projekte

1. Rang

Palimpsest | Team Bergmeister + Partner



2. Rang

PonteVivo | Team Fanzun



3. Rang

Più di un ponte | Team Conzett Bronzini Partner



4. Rang

collegare | Team Bänziger Partner



2. Runde

Al Punt da la Memoria | Team Michele Arnaboldi Architetti



1. Runde

tirante | Team Borgogno Eggenberger + Partner



1. Runde

SaliX | Team Beratende Ingenieure Lombardi



1. Rang

Kennwort: „Palimpsest“

Bauingenieur (Kunstabauten): Mitarbeit:	Bergmeister + Partner AG, Zürich keine Angaben
Bauingenieur (Strassenbau): Mitarbeit:	Bergmeister + Partner AG, Zürich keine Angaben
Landschaftsarchitektur: Mitarbeit:	KOLLEKTIV NORDOST, St. Gallen keine Angaben
Architektur: Mitarbeit:	D’Inca Imboden Architekten ETH, Chur keine Angaben

Projektbeschreibung

„Palimpsest“ strebt – wie der Name suggeriert – einen schonenden Umgang mit dem Bestand an. Der Brückenüberbau wird so als Trog ausgeführt, dass die bestehenden Widerlager ohne grosse Eingriffe wiederverwendet werden können. Die Querung des Poschiavinos erfolgt nur so weit schleifend, dass zusammen mit dem Abriss des Anbaus am Gebäude Via Principale 4 die Berninastrasse östlich der Brücke so geführt werden kann, dass keine Arkaden im historischen Gebäude Via da Mezz 1 notwendig werden. Der Brückenüberbau ist monolithisch mit den bestehenden Widerlagern verbunden. Eine Einspannwirkung wird im statischen Modell nicht angestrebt. Durch die statische Aktivierung der Brüstungen kann die Brückenplatte 60 cm stark (im Bereich der Auflager auf 80 cm gevoutet) ausgeführt werden. Auf eine Vorspannung wird verzichtet. Die notwendigen Werkleitungen werden in einbetonierten Hüllrohren geführt.

Das Gebäude Via da la Pesa 1 wird durch Differenzmauern entlang der Via da la Pesa und der Berninastrasse etwas aus seiner eingegrabenen Lage befreit. Ähnliche Differenzmauern werden auch im Bereich, in welchem der Anbau an die Via Principale 4 abgerissen wird und gegenüber der Parzelle 545 (Via da Zurcà 6) notwendig. Die weitere Gestaltung der Freiflächen ist sehr zurückhaltend und benötigt nur wenige neue Elemente.

Die Gehweganlagen werden südlich der Brücke beidseits der Berninastrasse bis zu einem Fussgängerstreifen mit Mittelinsel im für die Bushaltestellen vorgesehenen Bereich geführt. Die Haltestellen werden als um eine Fahrzeuglänge plus Fussgängerstreifenbreite versetzte Fahrbahnhaltestellen angeordnet, wodurch der Obstgarten auf der für sie vorgesehenen Parzelle geschont werden kann.

Würdigung

Das Projekt „Palimpsest“ respektiert den Bestand und ist dadurch günstig und einfach. Der Status quo wird durch wohlüberlegt, zurückhaltende Eingriffe verbessert. Der vorhandene Grünraum, namentlich im für die Bushaltestelle vorgesehenen Bereich, wird geschont. Mit Ausnahme der Brüstungsmauern wird auf Gestaltungselemente entlang des Poschiavinos verzichtet, womit der Flussraum zugänglich und erlebbar wirkt. Durch die statische Aktivierung der Brüstungen kann die Fahrbahnplatte auch ohne Vorspannung schlank gestaltet werden. Mit einer sorgfältigen konstruktiven Durchbildung und der Verwendung einer Bewehrung aus Betonstahl mit erhöhtem Korrosionswiderstand ist eine dauerhafte Ausbildung dieser, durch chloridhaltige Sprühnebel beanspruchten Bauteile gewährleistet.

Die Beschränkung der Arkaden auf das Gebäude Via Principale 13 wird begrüsst. Räumlich bietet der Teilabbruch des Gebäudeteils zwischen der Via Principale 13 und Via da Mezz 1 in Bezug auf die Platzsituation Vorteile. Die Topologie und die Dimension der

Arkadenbögen sind diskussionswürdig, wirken fremd und müssen überdacht werden. Die Ausbildung der Bushaltestelle als Fahrbahnhofshaltestelle ist mit dem dazwischenliegenden Fussgängerstreifen geschickt und sicher gelöst. Die dadurch mögliche Nutzung der ehemaligen Bushaltebucht als Autoabstellplatz ist im Detail zu prüfen, entspricht aber dem Gebot der Erhaltung der vorhandenen Substanz.

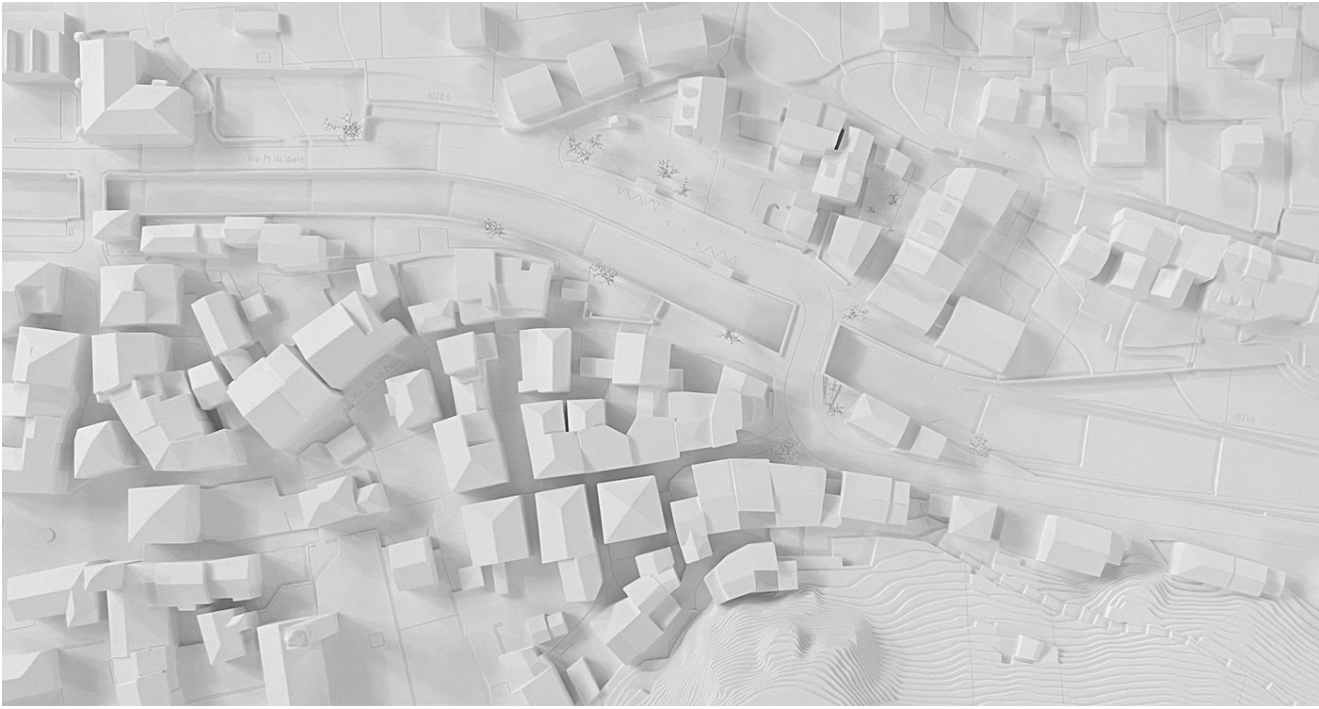
Aus freiräumlicher Sicht fügt sich das Projekt sehr gut in den Ort ein. Die Belagsgefälle sind präzise ausgearbeitet, dadurch entstehen ruhige Übergänge in die angrenzenden Gassen. Die Treppe vor Gebäude 12 verstellt den Raum und wird an diesem Standort eher zum Hindernis.

Der Abriss des Anbaus des Gebäudes an der Via Principale ermöglicht eine wertvolle Platzsituation mit Bezug zum Wasser. Die Ausgestaltung wirkt allerdings noch sehr schematisch und kleinteilig.

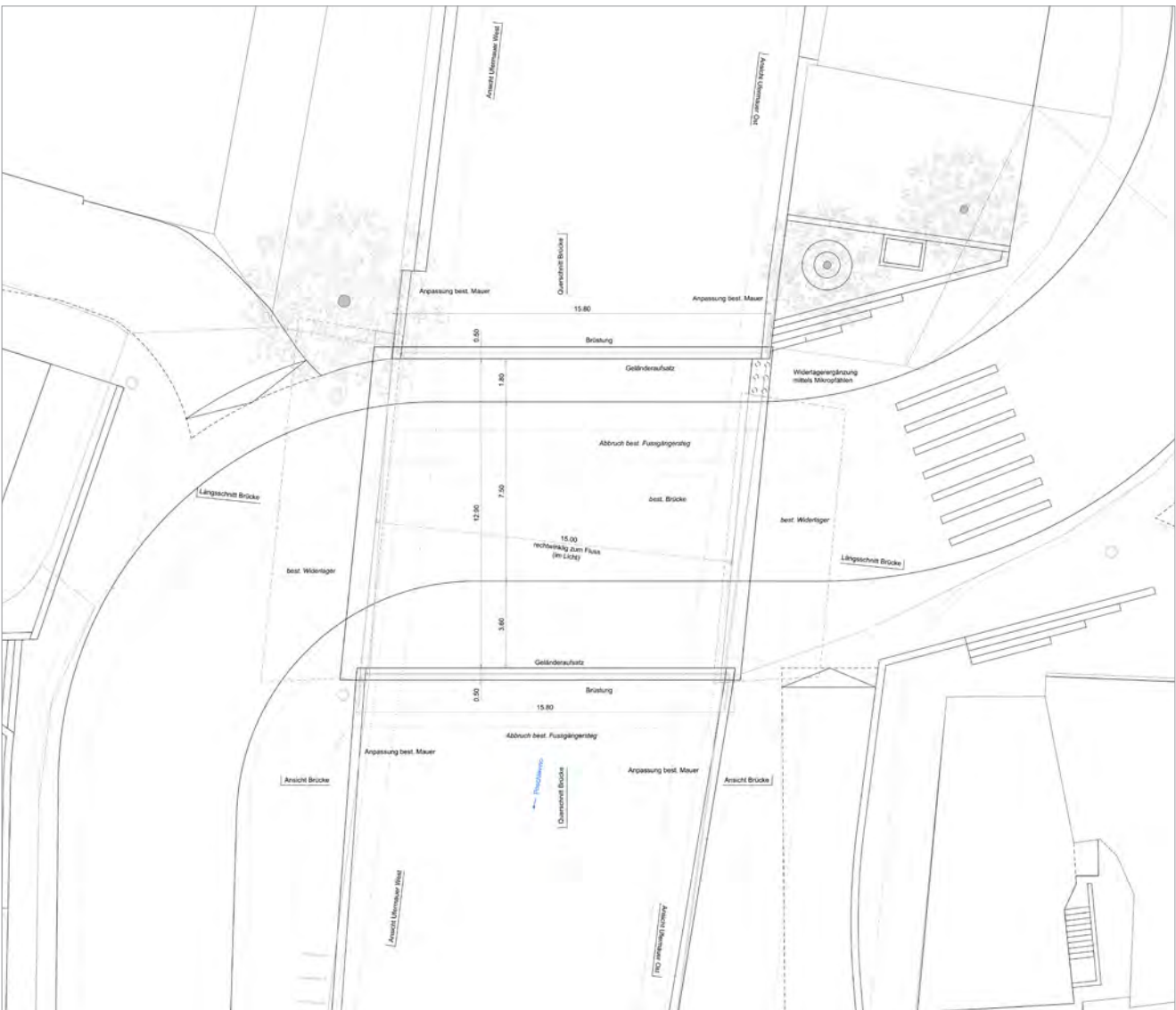
„Palimpsest“ schärft den Bestand dank präzisen Eingriffen auf eine beinahe selbstverständliche Weise. Die gewählte Zurückhaltung dient der Erhaltung des geschützten Ortsbildes und wird als grosse Qualität des Projektes erkannt.



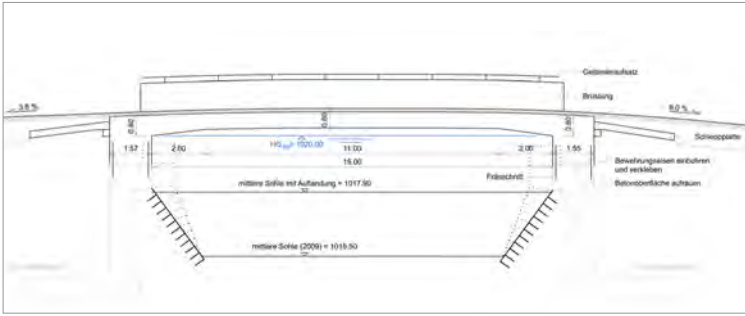
Situation



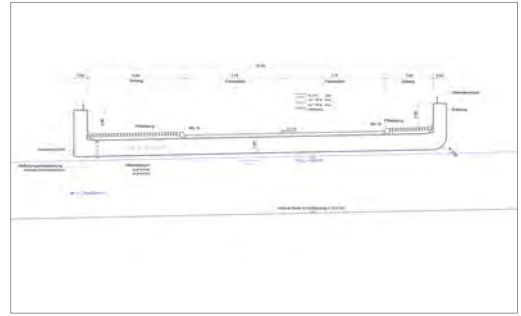
Modell



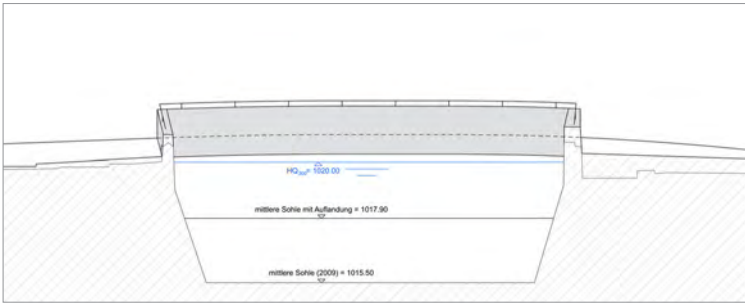
Brücke | Grundriss



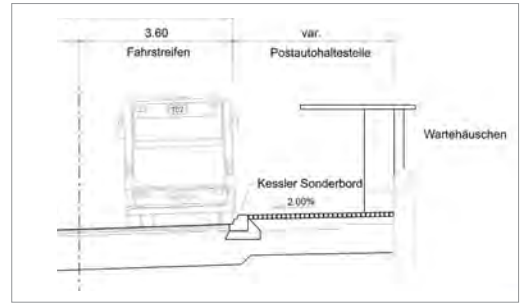
Brücke | Längsschnitt



Brücke | Querschnitt



Brücke | Ansicht



Postautohaltestelle | Schnitt



Postautohaltestelle | Situation



Visualisierung | Sicht aus Via da Mezz in Richtung Brücke Cimavilla und Gebäude 9



Visualisierung | Brücke Cimavilla und Dorfeingang

2. Rang

Kennwort: „PonteVivo“

Bauingenieur (Kunstbauten): Mitarbeit:	Fanzun AG, Chur keine Angaben
Bauingenieur (Strassenbau): Mitarbeit:	Schneider Ingenieure AG, Chur keine Angaben
Landschaftsarchitektur: Mitarbeit:	Bütikofer Schaffrath Landschaftsarchitekten, Chur keine Angaben
Architektur: Mitarbeit:	Fanzun AG, Chur keine Angaben

Projektbeschreibung

Das Projekt „PonteVivo“ sieht vor, den Poschiavino mit einer konsequent rechtwinkligen Querung zu überwinden. Dies geschieht mit einer breiten Druckbrücke in Spannbetonbauweise. Die negativen Auswirkungen der Rampensituationen auf die umliegenden Gebäude, namentlich Via da la Pesa 1 und Via Principale 4, werden mit Differenzmauern und Treppen so klein wie möglich gehalten. Gestalterisch wird durch verschiedene Elemente wie Pflasterungen und Wehrsteine eine starke optische Trennung zwischen den Verkehrsflächen der Berninastrasse und des Langsamverkehrs angestrebt.

Das Brückenbauwerk ist im Grundriss quadratisch, der als Platte wirkende Überbau weist im Strassenbereich eine konstante Stärke von 60 cm auf. Der Trottoirbeton ist mittragend vorgesehen, so dass in diesem Bereich die Anordnung von Nuten zur Aufnahme der Werkleitungen platziert werden können. Durch die Ausführung als Druckbrücke ist oberwasserseitig eine Brüstung als Druckschild vorgesehen, unterwasserseitig ein Geländer aus Baubronze. Auf die Weiternutzung der bestehenden Foundationen und damit auf eine Einspannung des Überbaus wird verzichtet. Die Kraftableitung aus den beiden Endquerträgern erfolgt mittels vertikalen und geneigten Mikropfählen.

Wie im Wettbewerbsprogramm vorgesehen, stehen im Brückenbereich beidseits der Fahrbahn Langsamverkehrsflächen zur Verfügung. Die mit 3 m Breite grosszügige oberwasserseitige Anlage lässt eine Mischnutzung zwischen Zufussgehenden und Fahrradfahrenden zu, so dass diese – aus der Via da Zurcà kommend – die Berninastrasse zur Erreichung des Borgos erst auf dem Platz vor der alten Schmiede kreuzen müssen. Die Fussgänger Verbindung zwischen der Via da la Pesa und den nördlich des Engpasses befindlichen Häusern wird durch Arkaden sowohl in der Liegenschaft Via Principale 13 als auch Via da Mezz 1 gewährleistet.

Die Bushaltestelle ist als in beide Richtungen befahrbare Haltebucht vorgesehen. Die wenigen im Projektperimeter zu kompensierenden Parkplätze können so neben der Bushaltestelle angeordnet werden, da im Bereich hinter diesem Platz eine kleine, parkähnliche Anlage bestehen bleibt. Einzelne Hochstammbäume und eine Möblierung aus Naturstein sind im Strassenraum vorgesehen.

Würdigung

Die einfachen Linien des Projektes und die streng rechtwinklige Querung des Poschiavinos gefallen. Das Brückenbauwerk ist einfach, solide und die Detailausbildung ist bewährt und überzeugend. Obwohl auf einer Wiederverwendung der bestehenden Foundation verzichtet wird, ist der Bauablauf einfach. Gegenüber dem Bestand stellt das Projekt eine bedeutende Verbesserung sowohl für den Automobilisten, als auch die Zufussgehenden und insbesondere die Fahrradfahrenden dar.

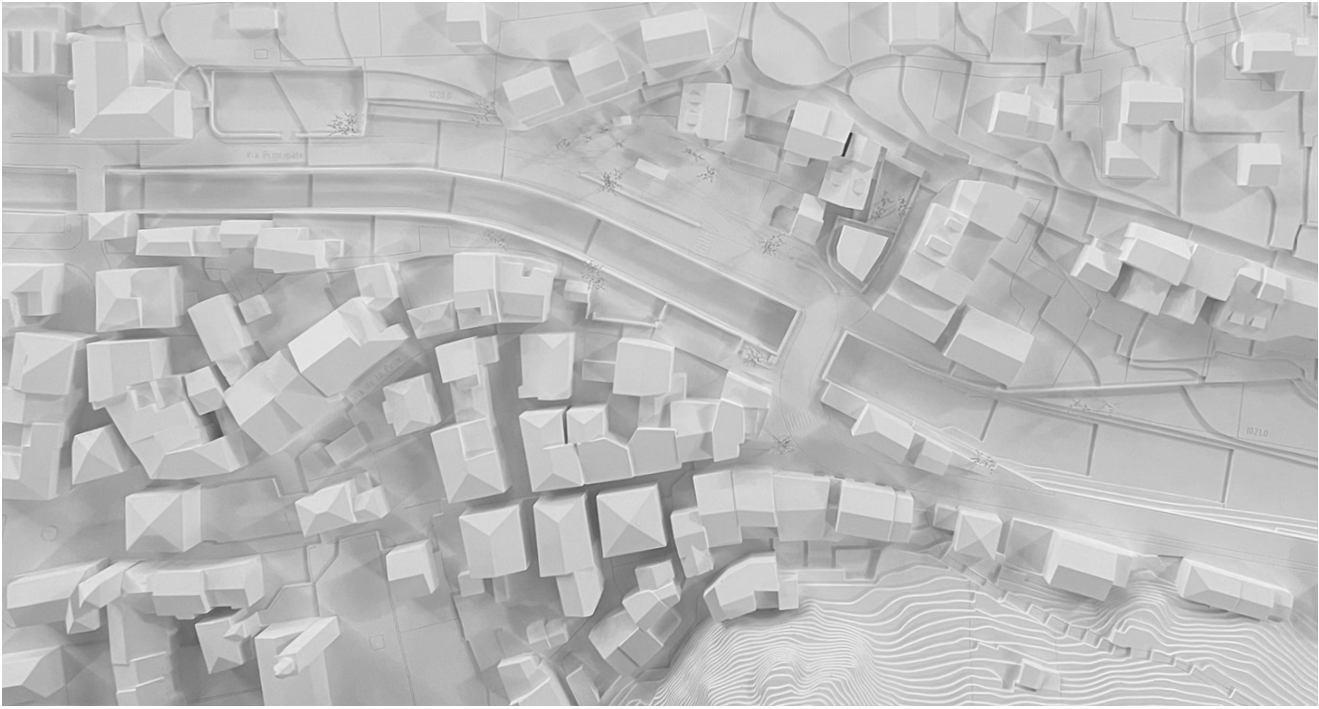
Die Differenztreppen entlang der Westfassade des Gebäudes Via da la Pesa 1 können

die negativen Auswirkungen der Aufschüttung der Via da la Pesa nicht vollumfänglich kaschieren. Als Folge der genau rechtwinkligen Querung wird der Strassenrand der Berninastrasse/Via Principale östlich der Brücke so weit verschoben, dass Arkaden im Gebäude Via da Mezz 1 notwendig werden, was eine unangemessen tiefgreifende Veränderung des historischen Gebäudes mit sich bringt.

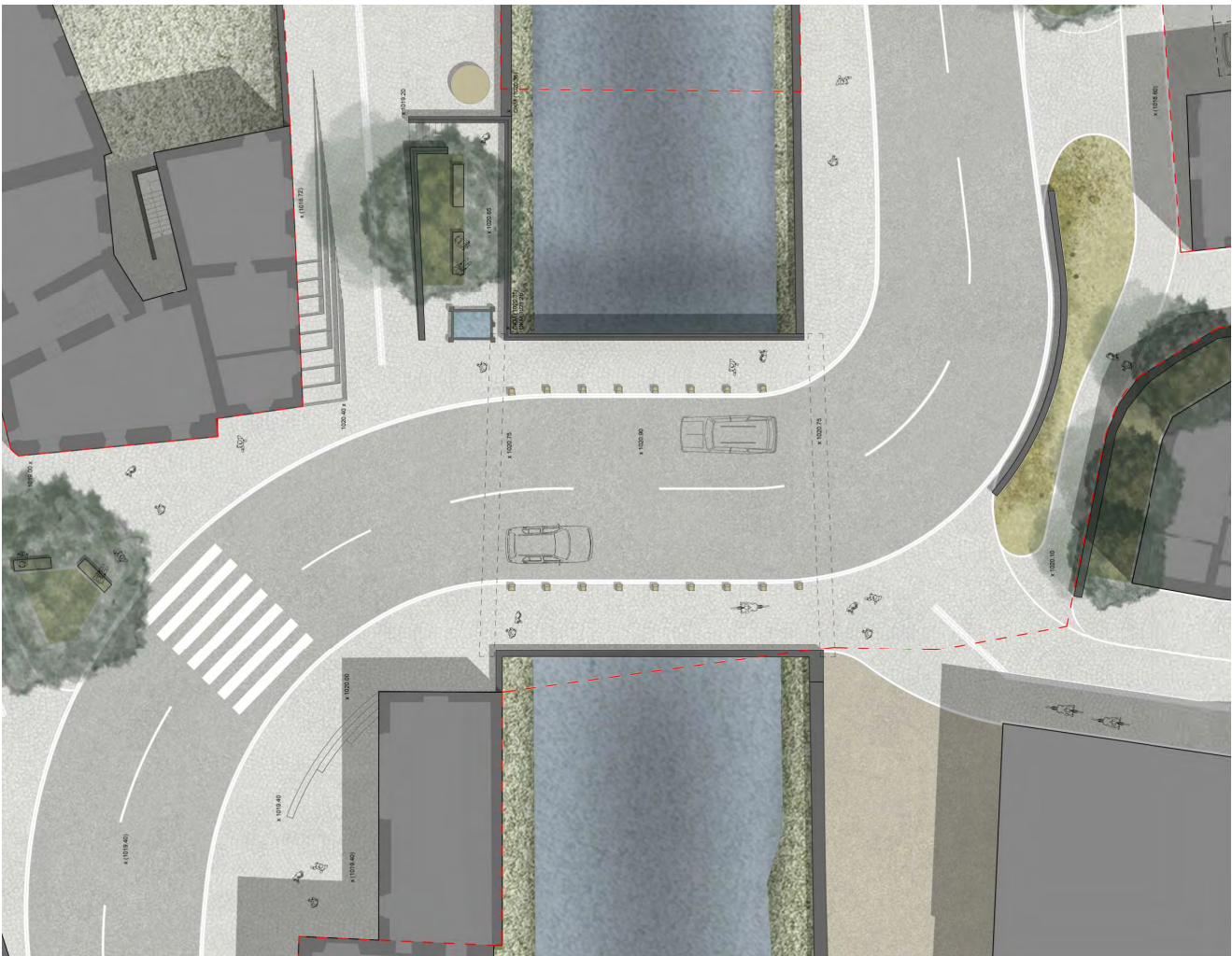
Die Aussenraumgestaltung, insbesondere die Platzierung der Bäume, ist sehr sorgfältig erfolgt, auch wenn die Form der Rabatten dem Beurteilungsgremium teilweise beinahe zufällig erscheinen.



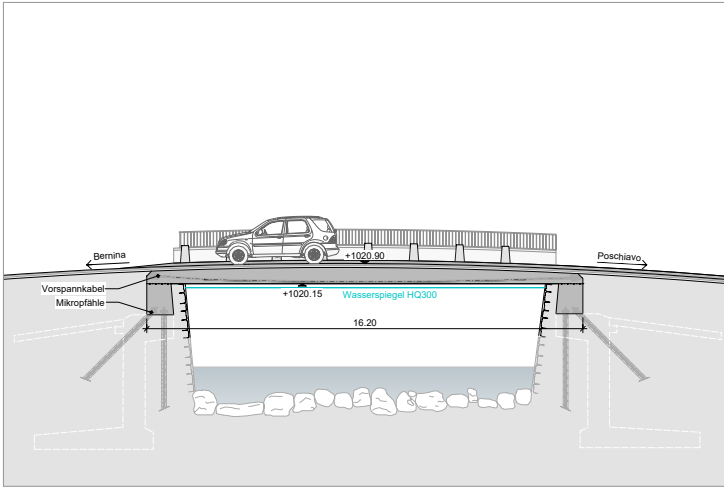
Situation



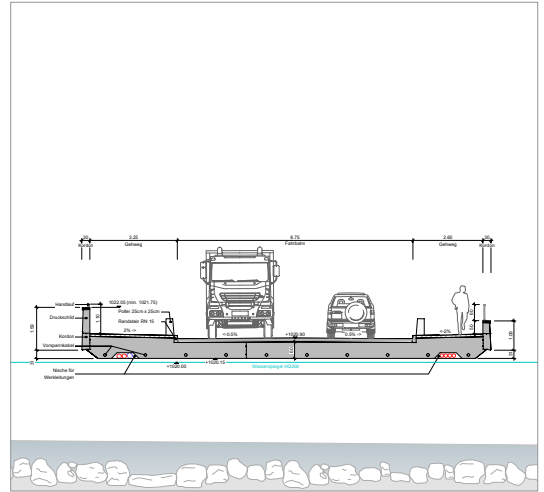
Modell



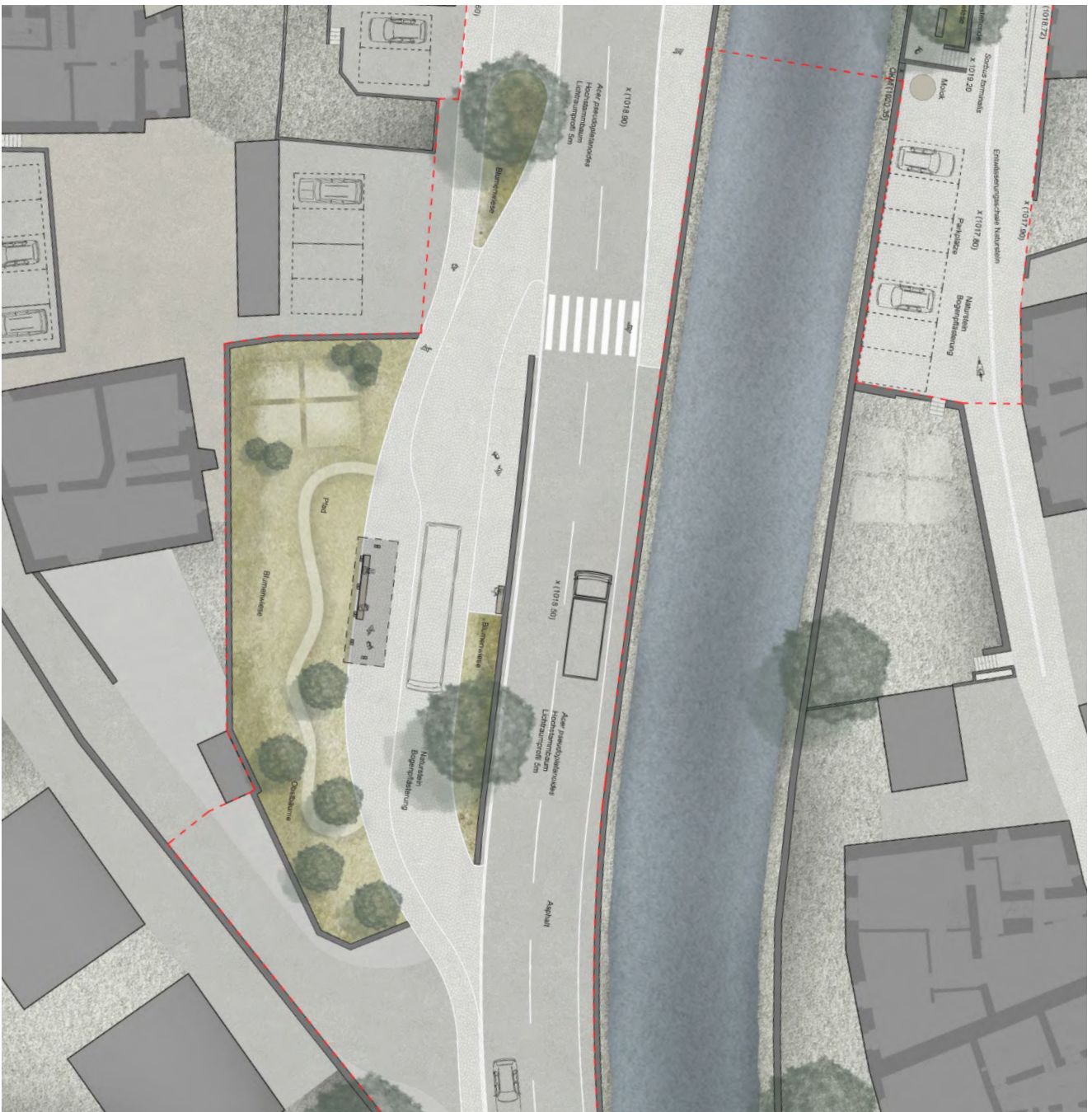
Brücke | Grundriss



Brücke | Längsschnitt



Brücke | Querschnitt



Postautohaltestelle | Situation



Visualisierung | Blick Richtung Brücke



Visualisierung | Postautohaltestelle mit Umgebung

3. Rang

Kennwort: „Più di un ponte“

Bauingenieur (Kunstbauten): Mitarbeit:	Conzett Bronzini Partner AG, Chur Gianfranco Bronzini, Fadri Schmid, Gaby Ghani
Bauingenieur (Strassenbau): Mitarbeit:	Caprez Ingenieure AG, Silvaplana Marco Tschenett, Cristina Fanconi
Landschaftsarchitektur: Mitarbeit:	Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten AG, Bern Maurus Schifferli, Dominika Wasik
Architektur: Mitarbeit:	Miller & Maranta AG, Basel und Ruinelli Associati Architetti SIA - AG, Soglio Paola Maranta, Quintus Miller, Jean-Luc von Aarburg, Nils Hauray, Philippe de Varine Bohan, Armando Ruinelli

Projektbeschreibung	<p>„Più di un ponte“ sieht vor, durch eine sehr schlanke Brückenplatte die schwierigen Rampensituationen im Brückenbereich zu verbessern. Der Brückenüberbau ist entsprechend als Stahlhohlplatte mit insgesamt 220 mm Stärke ausgebildet, welche mit Hilfe von GEWI-Stäben in die starken Widerlager eingespannt werden. Damit trägt das ganze Brückensystem als Rahmen.</p> <p>Die Brückenplatte ist in der Situation trapezförmig und wird aus sechs seitlich verschraubten Hohlkastenelementen zusammengesetzt, welche auch die notwendigen Werkleitungen im Kasteninneren aufnehmen. Die für die Ausführung als Druckbrücke notwendigen Brüstungen sind ebenfalls als Stahlhohlkasten ausgebildet.</p> <p>Die für die Verschraubung notwendigen Montageöffnungen werden mit einem Vergussmörtel verschlossen und anschliessend luftdicht zugeschweisst. Aus den Unterlagen ist nicht genau zu entnehmen, wie der Korrosionsschutz gewährleistet wird, da der Brückenstandort und die Detailausbildung für den Einsatz von wetterfestem Stahl ungeeignet sind, ist von einem mehrschichtigen Korrosionsschutz auszugehen. Der hohe Vorfertigungsgrad des Überbaus ermöglicht einen Bau ohne Hilfsbrücke.</p> <p>Die im Vergleich zum Bestand fast 20 cm tiefere Strassennivelette im Brückenbereich ermöglicht Verbesserungen in den angrenzenden Strassen- und Gassenräumen. Durch das Aufweiten der Brückenplatte auf der Westseite können dort grosszügige Kurvenverbreiterungen umgesetzt werden.</p> <p>Die Aussenraumgestaltung sieht insbesondere entlang des Poschiavinos, aber auch für Bereiche ausserhalb des Bearbeitungsperimeters eine ausgedehnte Bepflanzung vor. Zwischen der Via da la Pesa und dem Poschiavino sind weitere Gärten wie weiter flussabwärts bestehend vorgesehen. Die Bushaltestelle wurde entgegen den Vorgaben dort platziert, wo sie bereits heute liegt, das dahinterliegende Parkfeld wird um die im weiteren Projektperimeter wegfallenden Parkplätze erweitert.</p>
---------------------	--

Würdigung	<p>Das Brückenprojekt mit einer Trägerschlankheit von rund 1/64 trägt den heute als störend empfundenen Rampensituationen Rechnung. Die niedrige Strassennivelette wird als Vorteil erkannt und ermöglicht „geschliffene“ Strassen- und Gassenräume mit moderaten Steigungsverhältnissen. Die Gestaltung der Aussenflächen ist sorgfältig, was auch für den Bereich um das Museum und das Restaurant Motrice, welches ausserhalb des Projektperimeters liegt, gilt. Die Baumstandorte wurden präzise gewählt.</p> <p>Aus der Vergrösserung der Parkieranlage hinter der Bushaltestelle resultiert ein zu grosser landschaftlicher Eingriff, welcher im Modell als eigentliches „Eingraben“ in die Landschaft wahrgenommen wird und nicht im Verhältnis zum Gewinn durch das Auf-</p>
-----------	--

heben dieser Parkplätze andernorts zu stehen scheint. Ebenfalls wird die Notwendigkeit einer zusätzlichen Fussgängerbrücke, welche die Parkplätze zentral und prominent erschliesst, in Frage gestellt.

In Bezug auf die Materialisierung stellt sich die Frage, ob an dieser Stelle weiterhin eine deutlich als solche wahrnehmbare Stahlbrücke sinnvoll ist. Insbesondere die filigranen Brüstungen wirken an dieser Stelle fremd. Mehrere konstruktive Details können nicht überzeugen, beispielsweise das Verschrauben der in dieser Art der Ausführung doch ermüdungsgefährdeten Fahrbahnplatte und die Umsetzung der Einspannung in den unnötig massiven und sehr aufwendig zu realisierenden Widerlagerwänden.

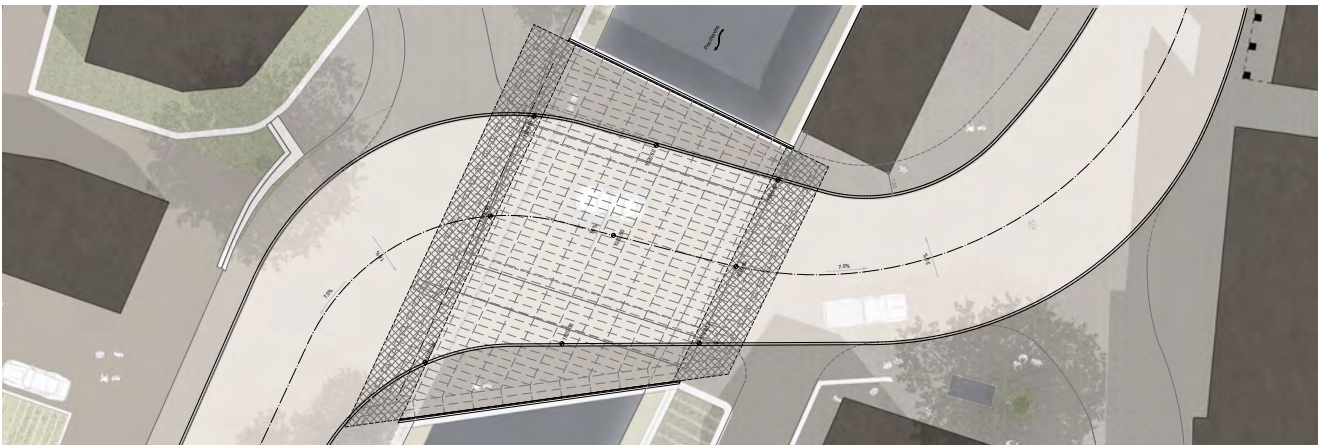
Das Preisgericht lobt den mutigen Ansatz, mit Hilfe einer schlanken Brückenkonstruktion und einer gut durchdachten Bepflanzung/Begrünung, verständlichere Strassenräume zu schaffen. Die Vorbehalte gegenüber der konstruktiven Durchbildung, der unglücklich platzierten Bushaltestelle und der grosse Einschnitt bei den Parkplätzen können durch diesen Vorteil nicht kompensiert werden.



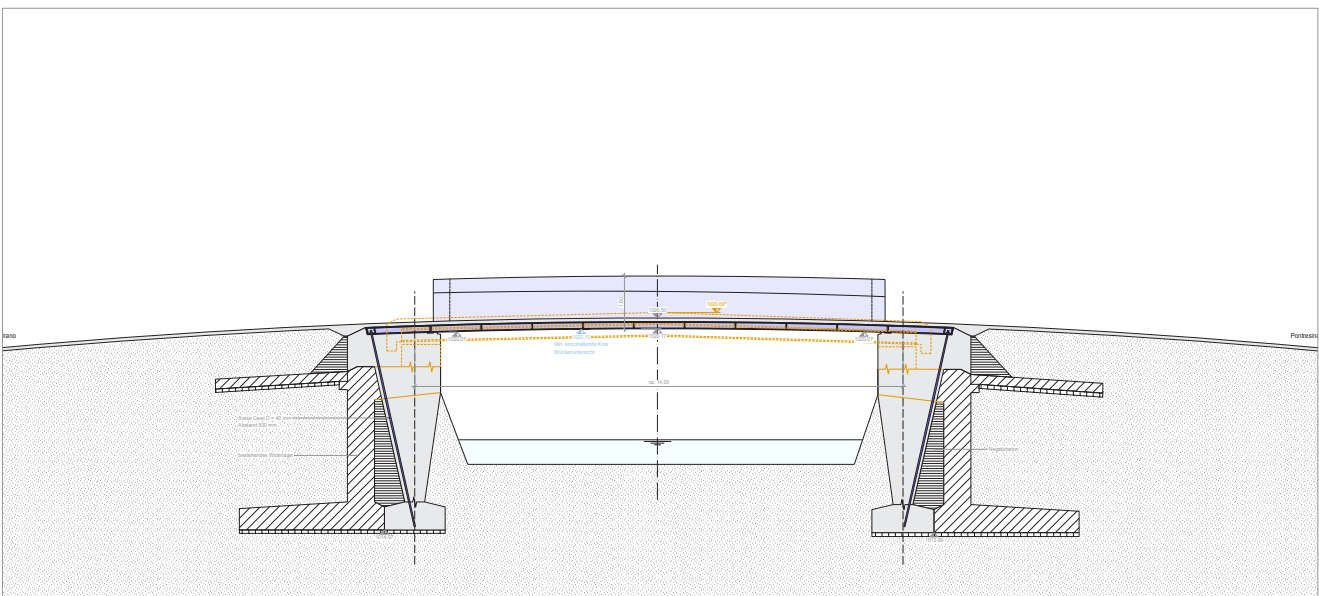
Situation



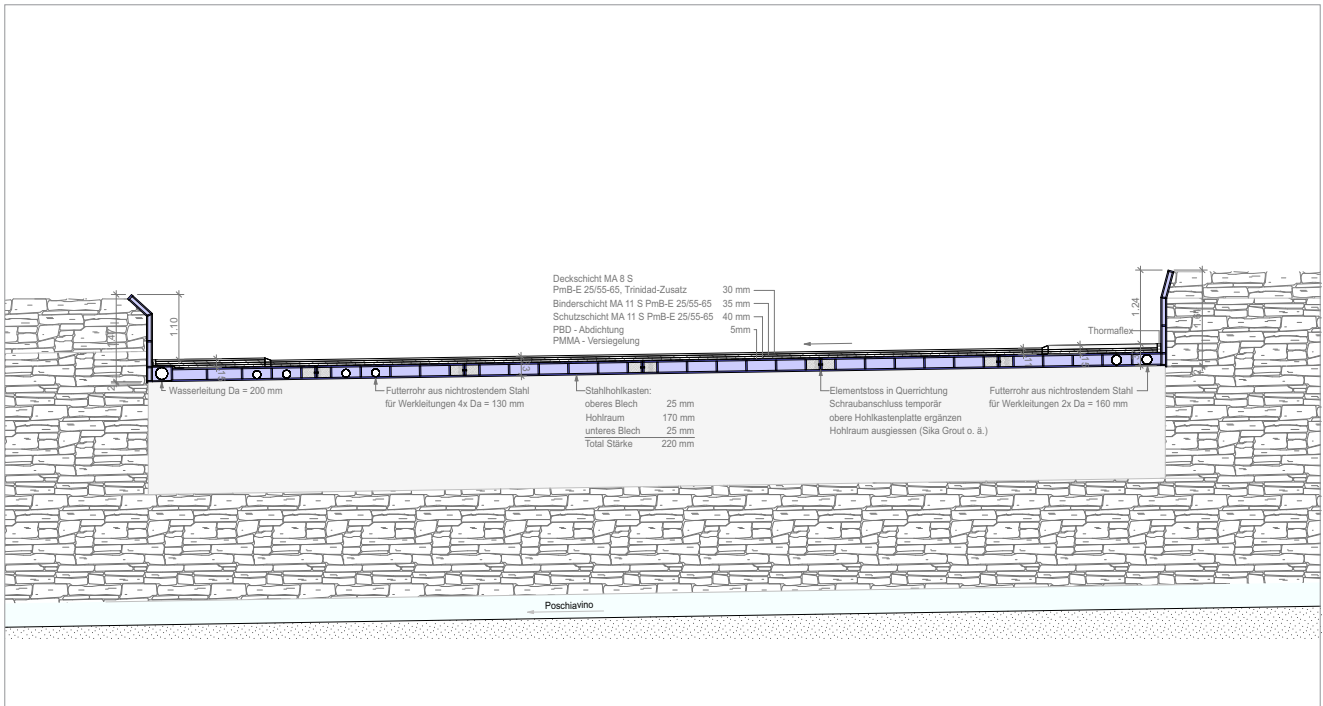
Modell



Brücke | Grundriss



Brücke | Längsschnitt



Brücke | Querschnitt



Postautohaltestelle | Situation



Visualisierung | Luftbild mit Dorfeingang



Visualisierung | Uferpromenade

4. Rang

Kennwort: „collegare“

Bauingenieur (Kunstbauten): Mitarbeit:	BÄNZIGER PARTNER AG, Chur Claudio Tschuor, Enrico Fromm, Ruven Roffler, Thomas Jäger, Markus Laurent, Natal Peer
Bauingenieur (Strassenbau): Mitarbeit:	Donatsch + Partner AG, Landquart Luca Daguati, Marco Martins, Sascha Kandel, Fadri Jecklin, Gianluca Cortesi
Landschaftsarchitektur: Mitarbeit:	Kohler Landschaftsarchitektur GmbH, Bad Ragaz Christoph Kohler
Architektur: Mitarbeit:	Schwander und Sutter Architekten, Chur Ursin Sutter, Thomas Schwander

Projektbeschreibung

Das Projekt „collegare“ umfasst den gesamten Projektperimeter vom Beginn des Dorfes bis zum Anschluss der Via da Curtinell. Herausstechendes Merkmal ist, dass der Fussverkehr möglichst auf einer Strassenseite konzentriert wird, so dass auch auf der Brücke nur eine Gehweganlage vorgesehen ist. Von Norden kommend, verläuft der Gehweg auf der östlichen Strassenseite im Engpass zwischen den Gebäuden Via Principale 4 und 13 durch neue Arkaden bis über die Brücke, um nach der anschliessenden Linkskurve mittels eines Fussgängerstreifens auf die Westseite geführt zu werden, wo auch die in beide Richtungen befahrbar vorgesehene Bushaldebucht zu liegen kommt. Die Konzentration der Fussgängerverkehrsflächen ermöglicht vor und nach der Brücke grosszügige Kurvenverbreiterungen, welche dem Verkehrsfluss zuträglich sind. Die Brücke quert den Poschiavino annähernd rechtwinklig. Der Überbau – eine vorgespannte Platte variabler Stärke – ist stark in die Widerlager eingespannt. Die neuen Widerlager nehmen Rücksicht auf den Bestand und leiten das Einspannmoment durch Kleinbohrpfahlgruppen in den Baugrund ein. Durch den sich zu den Rändern verjüngenden Plattenquerschnitt wirkt die Brücke in den Ansichten schlanker, was v.a. unterwasserseitig zusammen mit dem feingliedrigen Geländer wahrnehmbar ist. Die gegenüber dem heutigen Zustand deutlich breitere Brückenplatte lässt sich ohne Hilfsbrücke in zwei Etappen unter teilweise einspuriger Verkehrsführung erstellen. Die Freiraumgestaltung ist zurückhaltend. Es wird auf die Bepflanzung kleiner Flächen verzichtet. Hinter der neuen Bushaldebucht ist ein Obstgarten vorgesehen. Eine Art Balkon unterhalb des Widerlagers Seite Le Prese soll für länger verweilende Personen einen wassernahen Warteraum bieten und kann im Hochwasserfall überflutet werden. Die Via da la Pesa wird nicht mehr an die Berninastrasse angeschlossen, sondern um die Liegenschaft Via da la Pesa 1 herum und in die Via da Mezz geführt. Damit wird diese Liegenschaft von den strassenbedingten Anschüttungen freigespielt.

Würdigung

Das Brückenbauwerk ist sorgfältig und robust ausdetailliert. Die neuen Widerlager auf Pfahlgruppen tragen dem Bestand und dem Bauablauf Rechnung. Die „dreieckige“ Querschnittsform der Brückenplatte vermittelt trotz der grosszügigen Bauteilabmessungen ein schlankes Erscheinungsbild. Die Ausführbarkeit der Kleinbohrpfähle mit Durchmesser von 460 mm wird hinterfragt, die Einspannung in die Pfahlgruppe liesse sich aber auch mit einem anderen Pfahlsystem erreichen. Der Verzicht auf eine unterwasserseitige Brüstung wird begrüsst. Die heute schwierige Rampensituation beim Anschluss der Via da la Pesa wird durch die Umlegung gut gelöst. Die Befahrbarkeit ist nur für kleinere Fahrzeuge gegeben, was

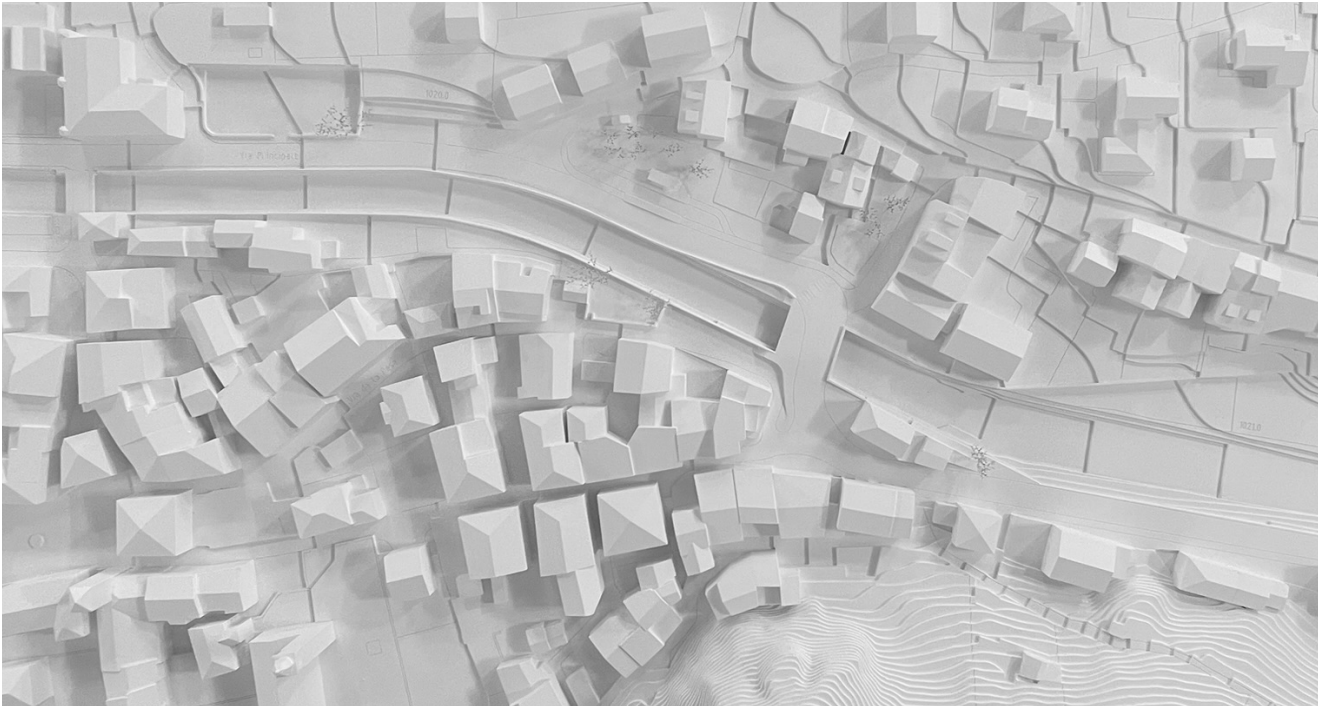
aber auch für den vorhergehenden Bereich dieser Strasse gilt. Die Parkplätze können erhalten werden, so dass diese nicht in Freiflächen am anderen Ufer des Poschiavinos verschoben werden müssen.

Die Strassenverkehrsflächen mit den grosszügigen Kurvenverbreiterungen und den aus städtebaulicher Sicht in die falsche Richtung laufenden Quergefällen dominieren die Situation im Brückenbereich.

Die Freiraumgestaltung wirkt sehr hart. Im Bereich der Verkehrsflächen gibt es beinahe keine neue Bepflanzung. Zusammen mit den geplanten Stützbauwerken lässt dies aus landschaftlicher Sicht einer Aufwertung (ver)missen. Auch die neue Bushaltestelle mit schwebendem Dach und zwei sehr massiven Scheiben kann nicht überzeugen. Die Konzentration der Gehweganlage auf eine Brückenseite ist interessant, bedingt aber eine sichere Fussgängerquerung am Ort des vorgesehenen Fussgängerstreifens. Aufgrund der – aus Hochwasserschutzgründen in Kombination mit dem Balkon notwendigen – Leitmauer unterhalb des Fussgängerstreifens ist die Sicherheit dieser Querung kaum gegeben. Die normgemässen Sichtweiten können nicht eingehalten werden. Zusammen mit der zurückhaltenden, strassendominierten Freiraumgestaltung bringt „collegare“ trotz der technisch sorgfältigen Ausgestaltung aus Sicht der Jury keine grössere Aufwertung der bestehenden Situation.



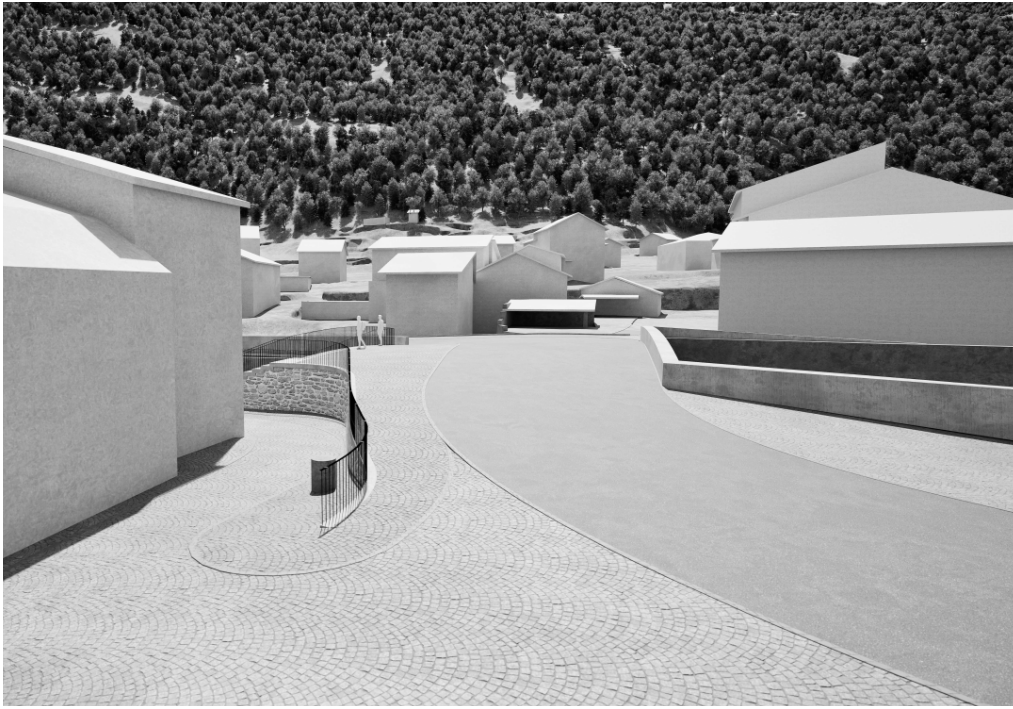
Situation



Modell



Brücke | Grundriss



Konzeptbild | Blickrichtung Osten



Visualisierung | Blickrichtung Norden

2. Runde

Kennwort: „Al Punt da la Memoria“

Bauingenieur (Kunstbauten):	AFRY SCHWEIZ AG
Mitarbeit:	keine Angaben
Bauingenieur (Strassenbau):	AFRY SCHWEIZ AG
Mitarbeit:	keine Angaben
Landschaftsarchitektur:	Enrico Sassi architetto sagl, Lugano
Mitarbeit:	keine Angaben
Architektur:	Michele Arnaboldi Architetti sagl, Minusio
Mitarbeit:	keine Angaben

Projektbeschreibung

Das Projekt „Al Punt da la Memoria“ quert den Poschiavino leicht schleifend mit einer im Grundriss trapezförmigen Plattenbrücke aus Spannbeton. Dadurch entsteht beim Anschluss der Via da Zurcà eine kleine Platzsituation, welche zusammen mit zwei weiteren kleinen Flächen vor dem Anbau Via Principale 4 und dem Anschluss der Via da Mezz für Erinnerungsorte hinsichtlich der Stichwörter Geschichte – Arbeit – Wasser genutzt werden kann. Das Projekt sieht für die Zufussgehenden Arkaden in den Häusern Via da Mezz 1 und Via Principale 13, bis zum Anschluss der Via da Curtinell beidseitige Gehweganlagen und drei Fussgängerstreifen vor. Die Bushaltestelle wird westlich der Hauptstrasse konzentriert, d.h. in Fahrtrichtung Bahnhof handelt es sich um eine Fahrbahnhofhaltestelle, während in Fahrtrichtung San Carlo eine Haltebucht vorhanden ist. Der Anbau Via Principale 4 wird beibehalten.

Beim eigentlichen Brückenbauwerk handelt es sich um eine vorgespannte, semiintegral gelagerte Plattenbrücke, welche grösstenteils auf den bestehenden Widerlagerwänden fundiert wird. Die Plattenstärke ist variabel, beträgt in Brückenmitte 64 cm und nimmt gegen die Widerlager ab. Im Bereich unmittelbar vor den Widerlagern verstärkt eine leichte Voute den Querschnitt erneut von 55 cm auf 64 cm. Da es sich um eine Druckbrücke handelt, ist oberwasserseitig eine Brüstung aus Stahlbeton notwendig, auf welche unterwasserseitig verzichtet wird. Für den Bauvorgang wird keine Hilfsbrücke benötigt, da der Abbruch und der Neubau des Brückenüberbaus jeweils halbseitig erfolgen.

Die Parkplätze in der Via da la Pesa werden beibehalten. Verschiedene kleinere Freiflächen werden durch Stützmauern umrandet und begrünt, womit angestrebt wird, das Gebäude Via da la Pesa 1 aus seiner eingegrabenen Lage zu befreien. Wegfallende Parkplätze werden durch einen begrüntem Parkbereich hinter der Postautohaltebucht ersetzt.

Würdigung

Das Projekt „Al Punt da la Memoria“ zeugt von einem grossen Gestaltungswillen. Die vorgeschlagene Brücke ist solide konstruiert und weist bewährte Details auf. Die Wiederverwendung grosser Teile der bestehenden Foundationen ist sinnvoll und nachhaltig. Das Geländer als unterwasserseitige Absturzsicherung öffnet den Blick zum Wasser, welcher in den unmittelbar an die Brücke angrenzenden Bereichen entlang der Berninastrasse und der Via da la Pesa durch die begrüntem Freiflächen unterbrochen wird. Es sind verschiedene, hochwertige Bodenbeläge zur Gliederung der Fussgänger- und Ausstellungsflächen vorgesehen. Zusammen mit dem hohen Gewicht, welches den Ausstellungsobjekten gegeben wird, wirkt das Projekt dadurch für die Jurymitglieder etwas überladen. Es stellt sich die Frage, ob die Ausstellungsfläche des Themas „Geschichte“

die asymmetrische Form des Brückengrundrisses und somit auch eine unverhältnismäßige Sichtbarkeit im Ortsbild, rechtfertigt.

Im Bereich der Bushaltestelle kommen zur Berninastrasse und der Haltebucht auch zwei Gehweganlagen und eine Parkierung nebeneinander zu liegen. Dies führt zu einer beengten Situation, welche im Modell als Kanalwirkung wahrgenommen wird.

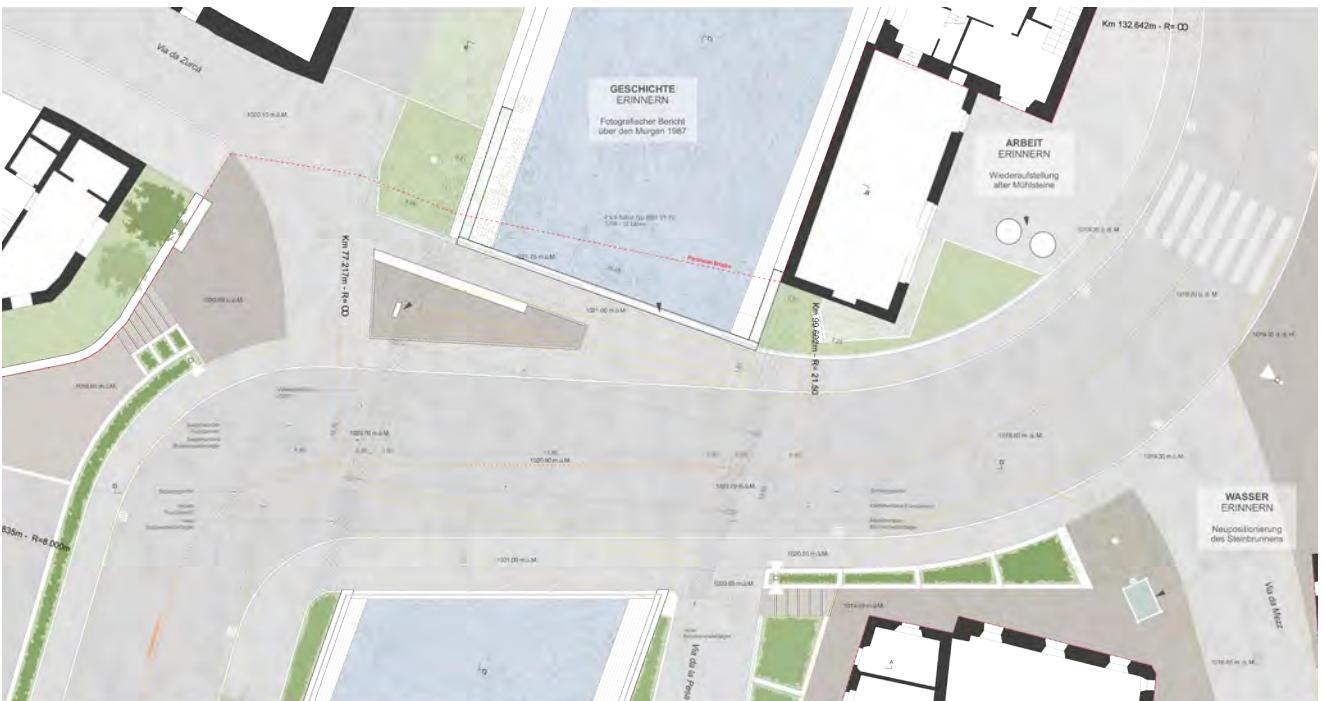
Die Entscheidung, die Arkade durch das historische Gebäude Via da Mezz 1 zu führen, ist nicht überzeugend und steigert den Eindruck eines zu tiefgreifenden Eingriffes in den Bestand.



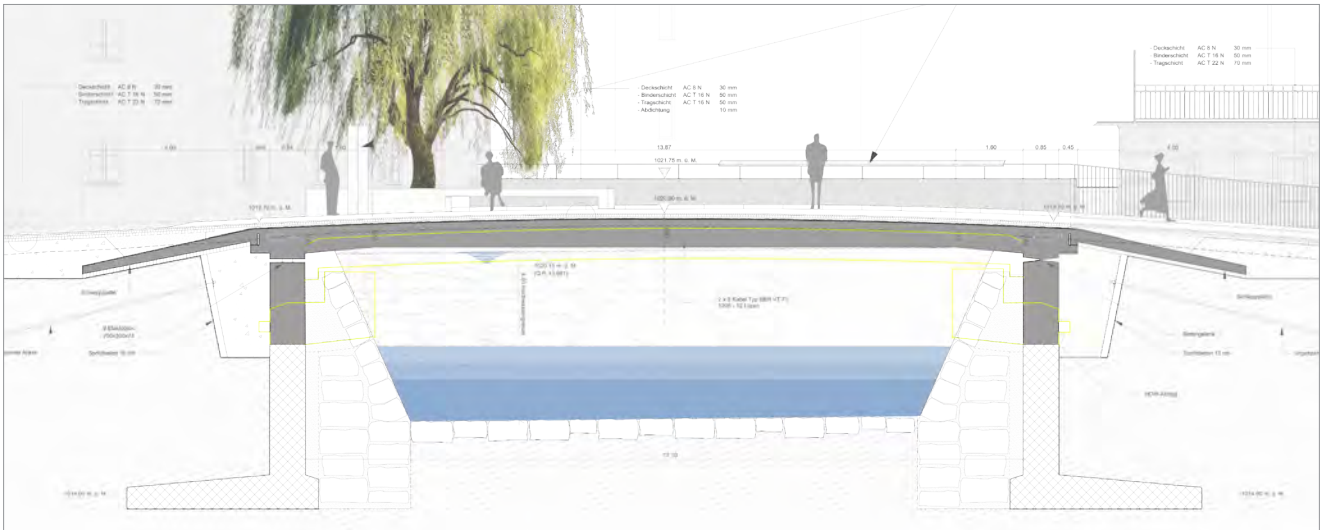
Situation



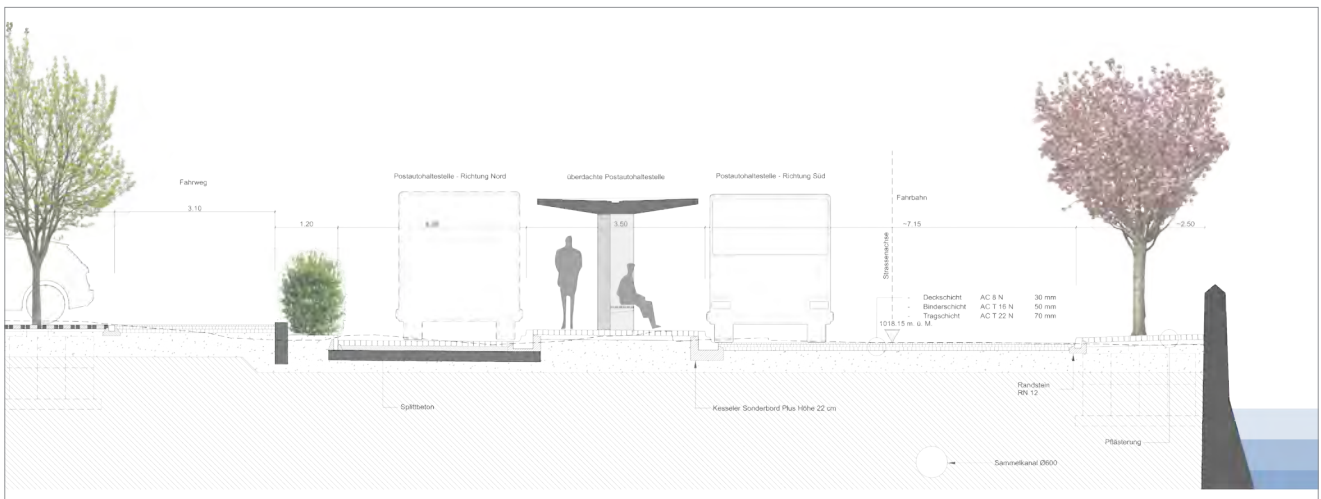
Modell



Brücke | Grundriss



Brücke | Längsschnitt



Postautohaltestelle | Querschnitt



Visualisierung

1. Runde

Kennwort: „SaliX“

Bauingenieur (Kunstbauten): Mitarbeit:	Beratende Ingenieure Lombardi AG, St. Gallen keine Angaben
Bauingenieur (Strassenbau): Mitarbeit:	Beratende Ingenieure Lombardi AG, St. Gallen keine Angaben
Landschaftsarchitektur: Mitarbeit:	Studio di architettura Lorenzo Felder SA, Lugano keine Angaben
Architektur: Mitarbeit:	- -

Projektbeschreibung

„SaliX“ konzentriert die Anschlüsse an die Berninastrasse auf einer X-förmigen Plattenbrücke in Stahlbetonbauweise. Dieses Konzept ermöglicht trotz einer gegenüber heute rund 58 cm angehobenen Nivelette zusammen mit einem Stützbauwerk ein gewisses Freispielen der Liegenschaft Via da la Pesa 1. Die Berninastrasse quert den Poschiavino leicht schleifend, was verhältnismässig grosszügige Kurvenradien und Strassenbreiten und damit einen gesteigerten Fahrkomfort ermöglicht.

Die Plattenstärke der neuen Brücke beträgt in Feldmitte 70 cm, welche bei einer Spannweite von 15.6 m eine Schlankheit von rund 1/22 ergibt. Der Brückenüberbau wird in die - konzeptionell bedingt relativ langen - Widerlagerwände aus überschnittenen Grossbohrpfählen teilweise eingespannt. Dies ergibt ein robustes Tragwerk. Durch den Einsatz von Beton C40/50 und höherfester Bewehrung kann auf den Einsatz von Vorspannung verzichtet werden. Auf den Hochwasserschutz wurde grossen Wert gelegt; die tiefste zulässige Brückenuntersicht für eine Druckbrücke wurde eingehalten. Die Neigung der Brüstungen sind hydrodynamisch sinnvoll, die Brückenuntersicht ist glatt. Der Bau der Brücke erfolgt mit einer Hilfsbrücke in zwei längsgetrennten Etappen. Der entlang der gestreckten Berninastrasse grosszügig vorhandene Raum wird durch beidseitige Gehwegenlagen genutzt, welche die Zugänglichkeit der Fahrbahnhofstellen gewährleisten. Fussgängerstreifen sind nicht explizit vorgesehen, da von einer Tempo-30-Zone ausgegangen wird. Die Fussgängerverbindung zu den Parzellen entlang der Via Principale nördlich der Engstelle wird durch den Bau von Arkaden im Gebäude Via Principale 13 erreicht. In das historische Gebäude Via da Mezz 1 muss nicht eingegriffen werden.

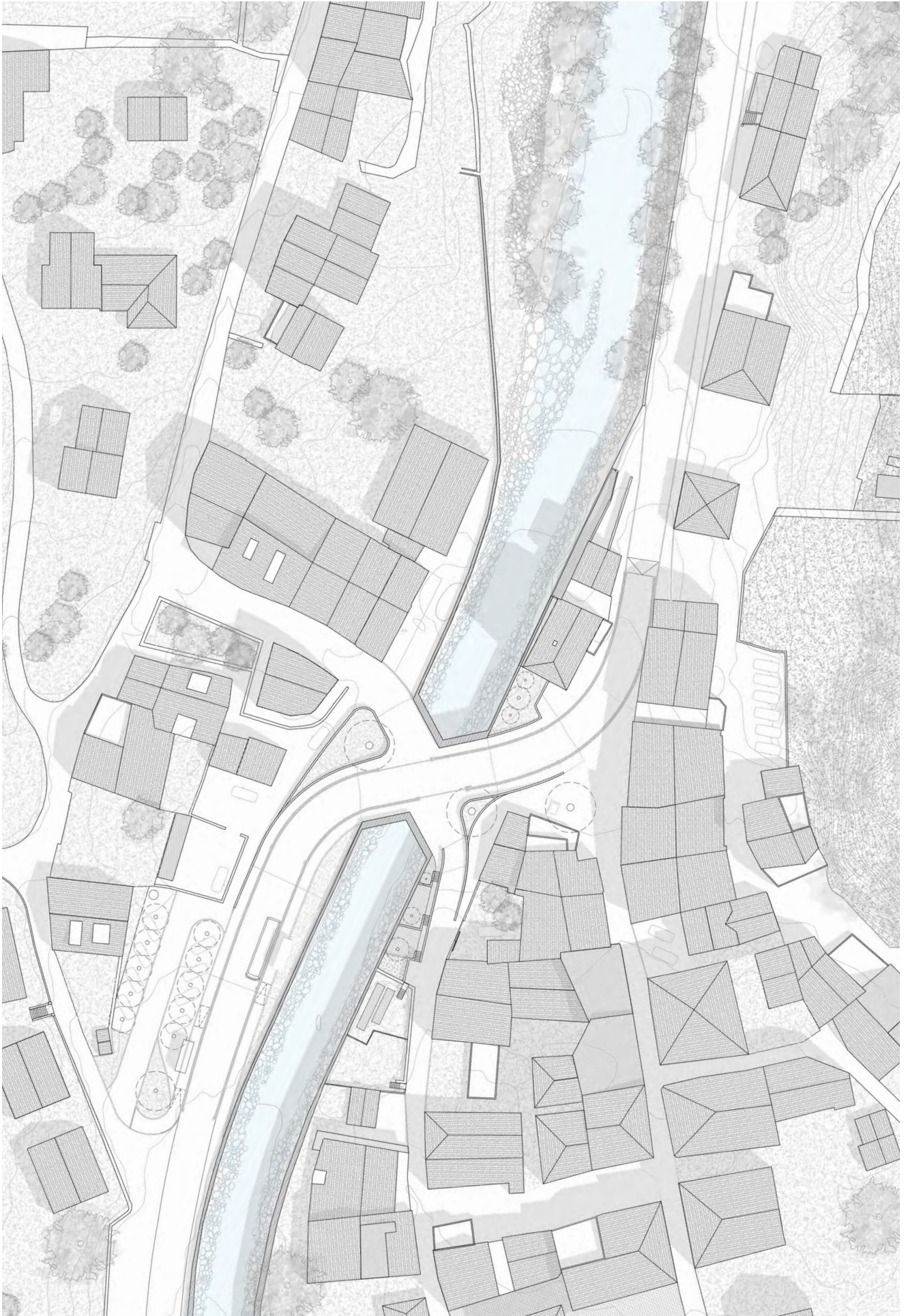
In den verkehrsfreien Dreieckspickeln beidseits der Brücke sind Staudenwiesen vorgesehen. Durch eine Pflasterung der grundsätzlich überfahrbaren Langsamverkehrsflächen wird eine optische Gliederung angestrebt. Die Parkplätze entlang der - mit 22% Längsgefälle äusserst steilen - Via da la Pesa werden durch Terrassengärten ersetzt und in den Bereich der Parzelle 568 hinter der Bushaltestelle verlegt. Der Anbau Via Principale 4 wird entfernt und durch einen Obstgarten ersetzt.

Würdigung

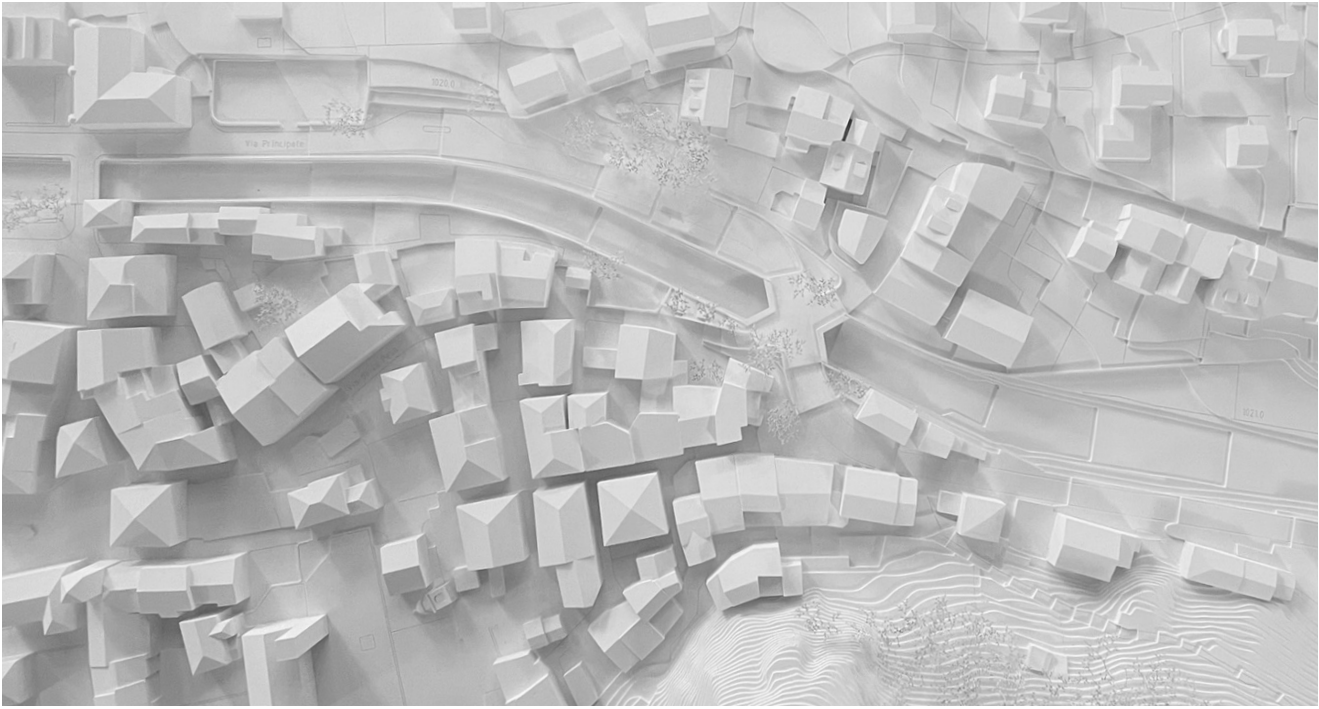
Die Bündelung der Verbindungen auf der Brückenplatte über dem Poschiavino ist ein interessantes und ausgefallenes Konzept, welches den notwendigen Eingriff in den Ort und die Strasseninfrastruktur punktuell konzentriert. Fahrgeometrisch ergeben sich für die Berninastrasse Vorteile. Das Brückenprojekt ist robust und einfach, die lokale Verfügbarkeit des vorgeschlagenen Betons wird angezweifelt.

Die genannten Vorteile werden durch einen Fremdkörper im Fluss- und Siedlungsraum erkaufte. Die Hierarchie der einzelnen Strassen ist nur durch den Wasserstein entlang

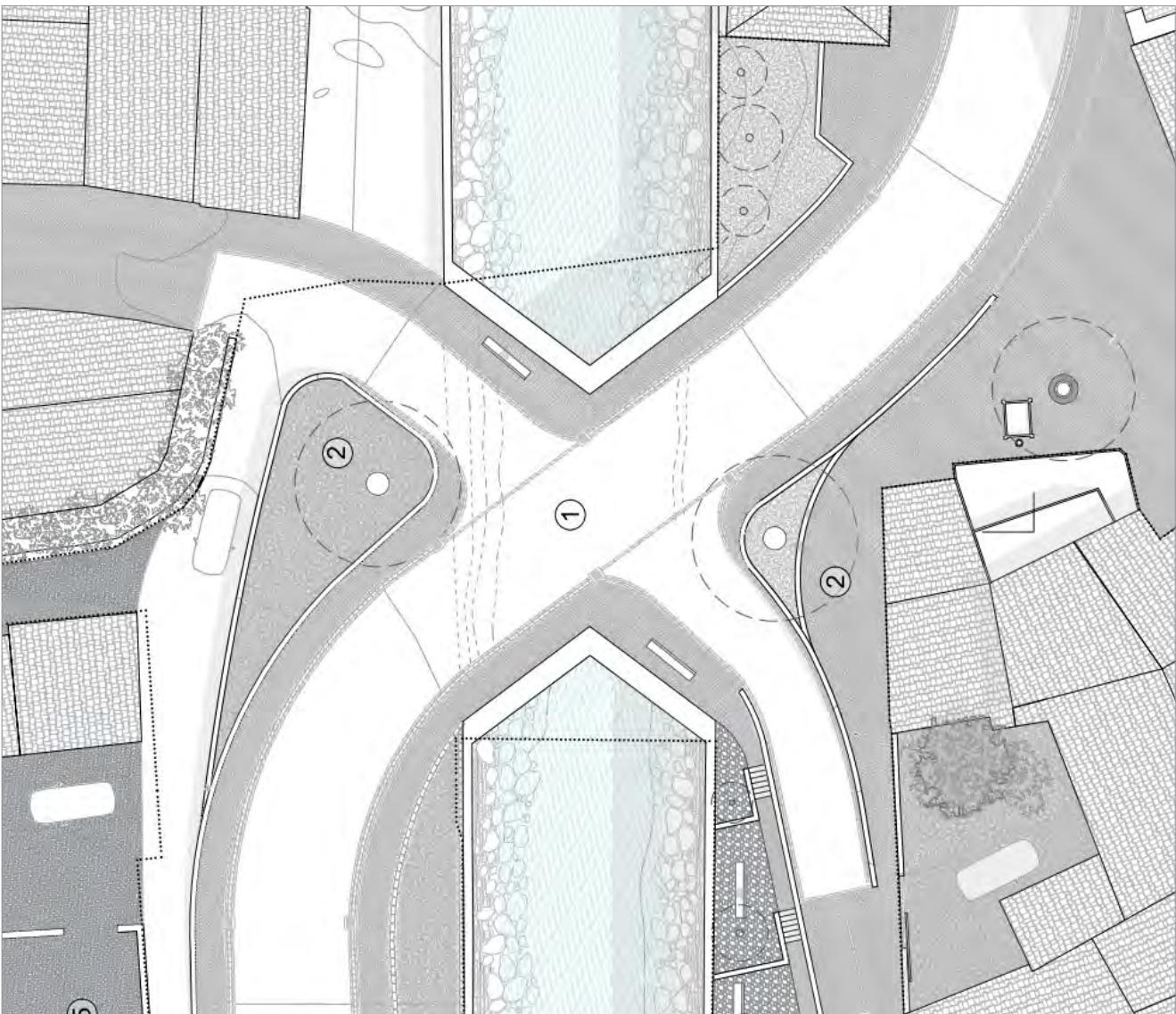
der Berninastrasse erkennbar. Die Brückengeometrie ist ortsfremd, sowohl in der Situation als auch im Schnitt. Es ergeben sich verschiedene „verlorene Räume“, welche wenig nutzbar sind. Weitere Punkte im Projekt, wie z.B. die sehr grossen Längsneigungen der Via da la Pesa (22%), die Entwässerung der Brückenflächen und das fehlende Wartehäuschen bei der Bushaltestelle Fahrtrichtung San Carlo müssten noch bedeutend überarbeitet werden.



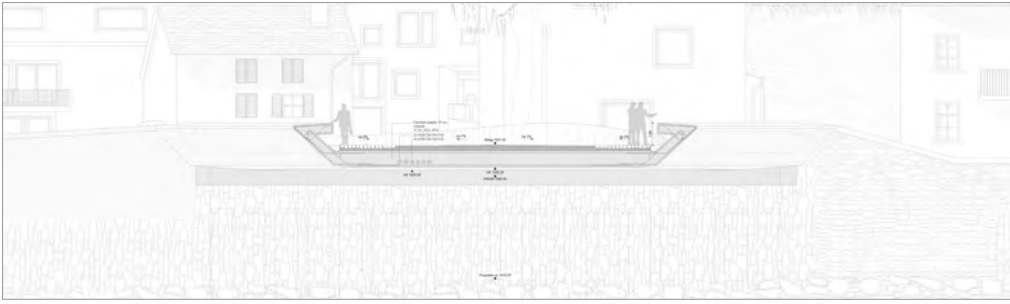
Situation



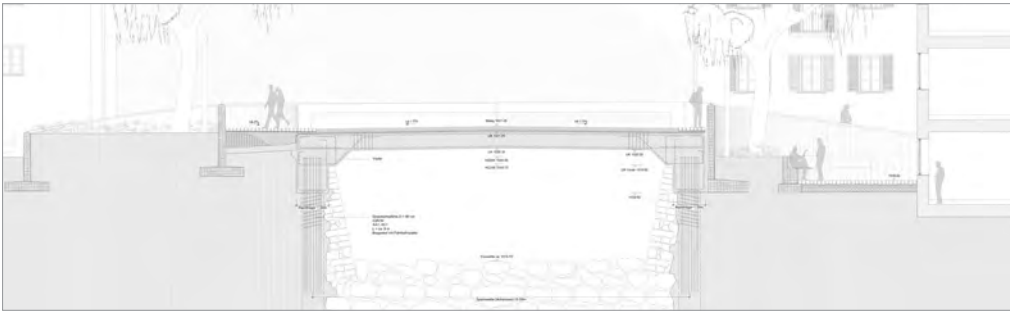
Modell



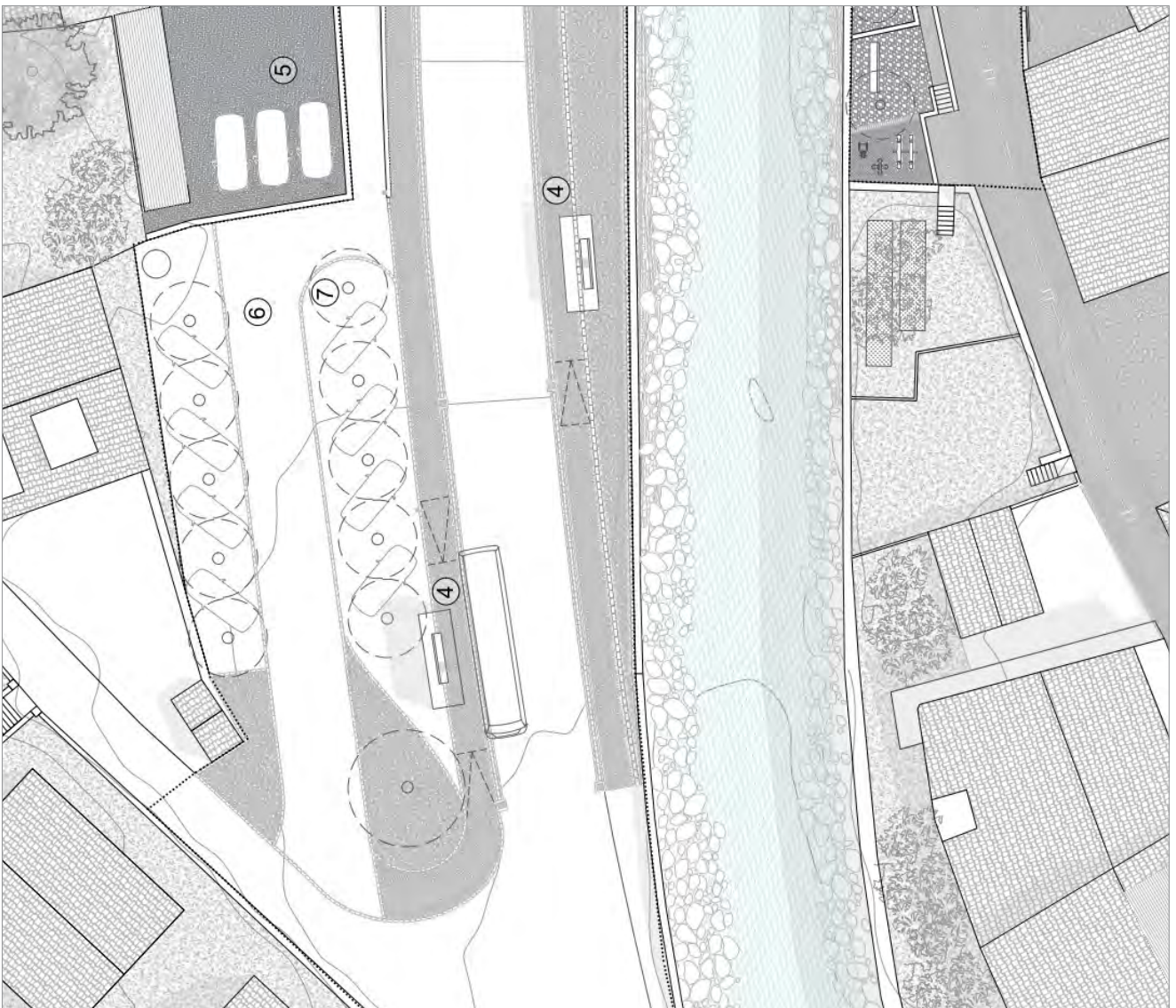
Brücke | Grundriss



Brücke | Querschnitt



Brücke | Längsschnitt



Postautohaltestelle | Situation



Brücke | Längsschnitt



Visualisierung | Blickrichtung Westen



Visualisierung | Blickrichtung Süden

1. Runde

Kennwort: „tirante“

Bauingenieur (Kunstbauten): Mitarbeit:	Borgogno Eggenberger + Partner AG keine Angaben
Bauingenieur (Strassenbau): Mitarbeit:	Borgogno Eggenberger + Partner AG keine Angaben
Landschaftsarchitektur: Mitarbeit:	Mettler Landschaftsarchitektur, Gossau Mettler Rita, Daniel Platon
Architektur: Projektleitung:	Tom Munz GmbH, St. Gallen Tom Munz

Projektbeschreibung

Das Projekt „tirante“ sieht sowohl in der Situation als auch im Längsprofil eine geschwungene Linienführung der Berninastrasse über den Poschiavino vor. Die Brückenuntersicht liegt höher als die Verlängerung der Hochwasserschutzmauern, was beidseits der Brücke steile Auffahrtsrampen und eine sehr hohe Nivelette in Brückenmitte – rund 1.35 m höher als der Bestand – ergibt. Die vorgesehene Plattenbrücke weist grosszügige Brüstungsmauern auf, welche ihr eine gewisse skulpturale Form verleihen. Die Brücke selbst ist ein monolithisches Bauwerk in Spannbetonbauweise. Für die Platte des Überbaus wurde keine Einspannwirkung angenommen, die Plattenstärke nimmt von 64 cm in Brückenmitte auf 40 cm bei den Auflagern ab, die Brüstungshöhe (Innenkante) variiert zwischen 1.50 m und 1.10 m. Die Foundation wird im Schutze eines Spundwandkastens vollständig neu gebaut, das Betonieren des Brückenüberbaus ist in erhöhter Lage vorgesehen, während der Verkehr einspurig über eine sehr lange, den Poschiavino schleifend querende Hilfsbrücke unterhalb des Brückenstandortes geführt wird. Die Fussgänger Verbindung zu den Parzellen entlang der Via Principale nördlich der Engstelle wird durch den Bau von Arkaden im Gebäude Via Principale 13 erreicht. Nördlich der Brücke sowie südlich der als Fahrbahnhofstestelle vorgesehenen Bushaltestelle sind Fussgängerstreifen vorgesehen. Dazwischen wird die Berninastrasse beidseitig von Gehwegen gesäumt. Sowohl aus der Via da la Pesa als auch aus der Via da Zurcà ist kein Einfahren in die Hauptstrasse mehr möglich. Zufussgehende erreichen die Gehwegen entlang der Hauptstrasse nur über Treppen respektive übersteile Rampen. Es wird eine Erweiterung des Baumbestandes entlang der orografisch rechten Seite des Poschiavinos angestrebt. Die aufgrund der hohen Strassennivelette anfallenden Böschungen werden ebenfalls begrünt. Der Anbau Via Principale 4 wird entfernt.

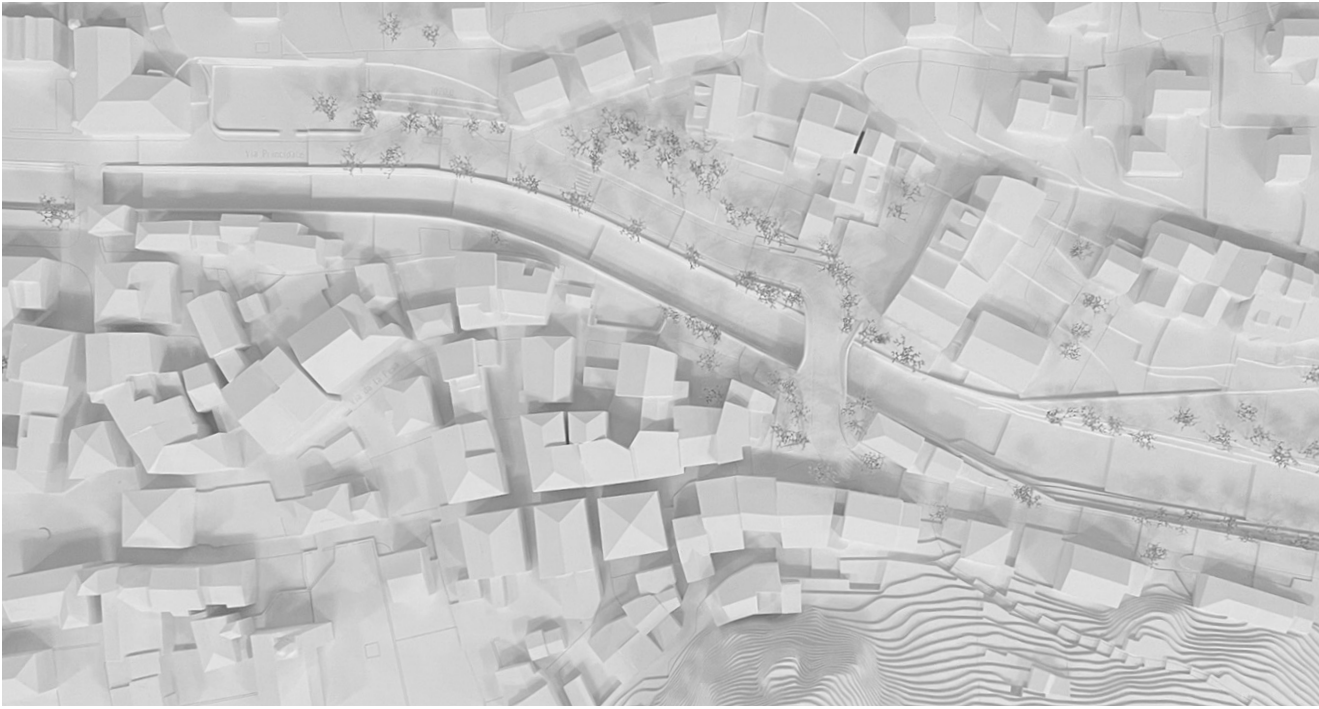
Würdigung

Durch die hohe Lage und verstärkt durch die grosszügigen Brüstungen wirkt das Brückenbauwerk monumental und beinahe introvertiert. Mit der Begrenzung der Arkade auf das Gebäude Via Principale 13 wird das historische Gebäude Via da Mezz 1 geschont. Die vielen Treppen stehen im Widerspruch zu den Anforderungen an den Projektwettbewerb und sind, insbesondere im Hinblick auf Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen, problematisch. Die Freiraumflächen sind durch die vielen Stützmauern gegliedert. Die durch die Gliederung entstehenden Grünflächen wirken zufällig und sind aufwändig zu bewirtschaften.

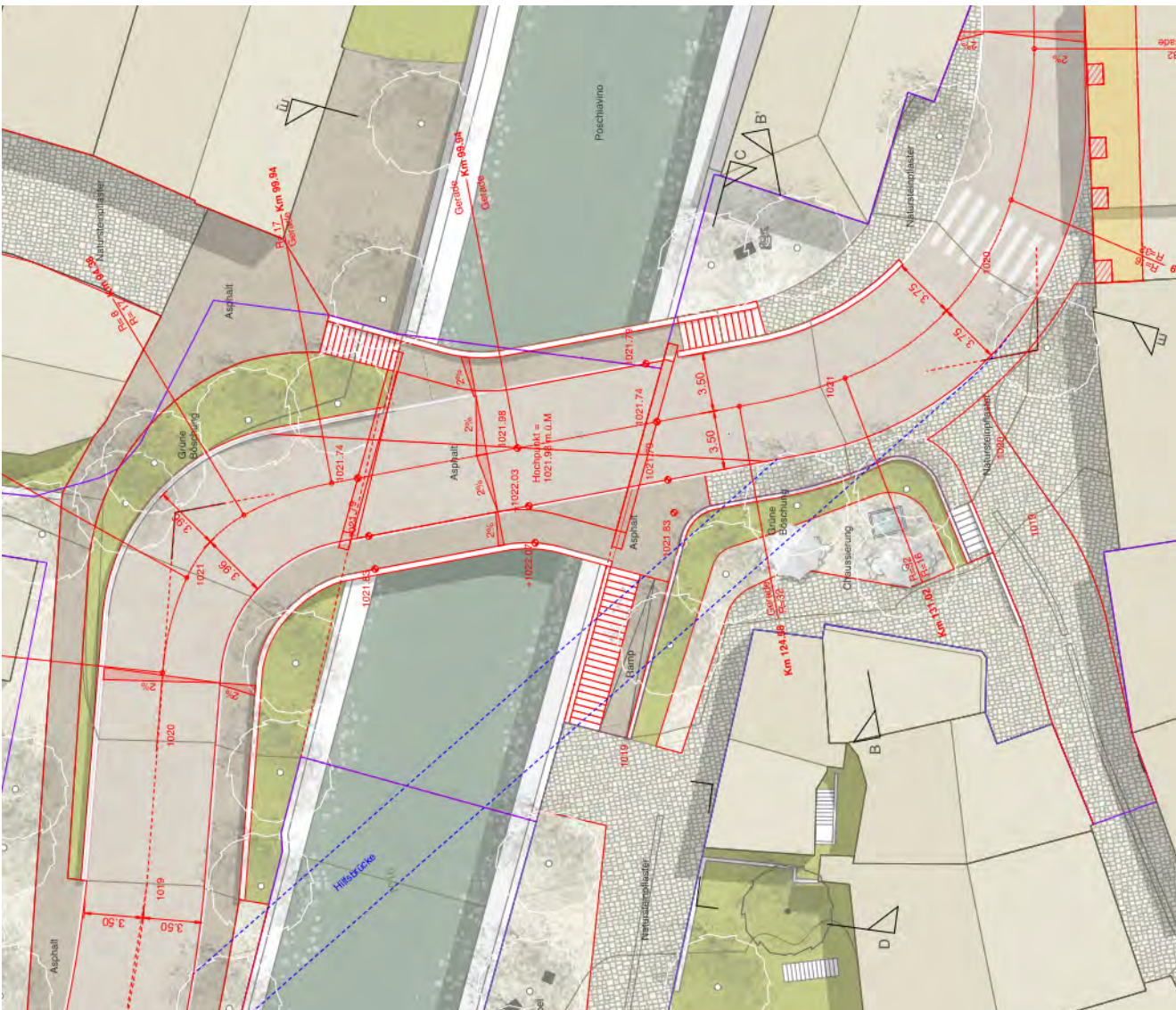
Das Brückenprojekt ist nicht ganz schlüssig. Die Notwendigkeit neuer, aufwändig zu realisierender Widerlagerwände ist nicht nachvollziehbar, insbesondere vor dem Hintergrund, dass keine Rahmenwirkung angestrebt wird. Die sehr hohen Brüstungsmauern in Brückenmitte verhindern zudem den Sichtkontakt zum Wasser.



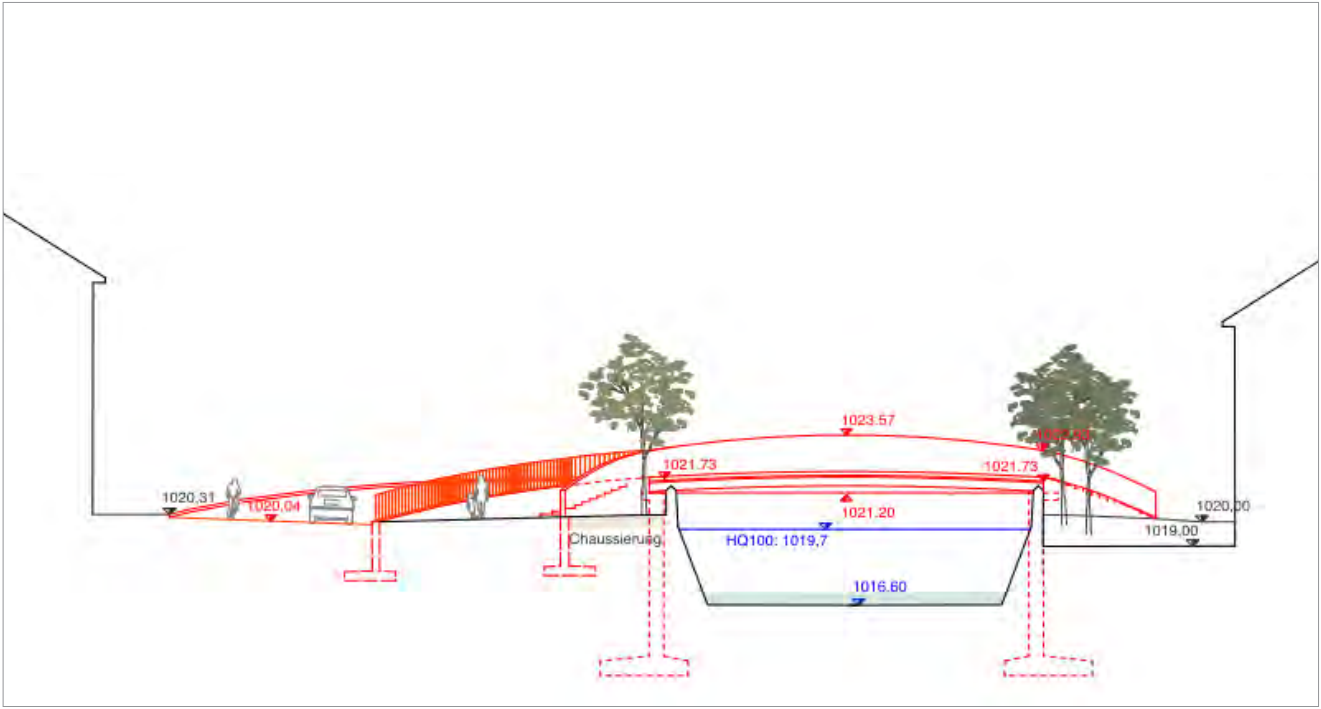
Situation



Modell



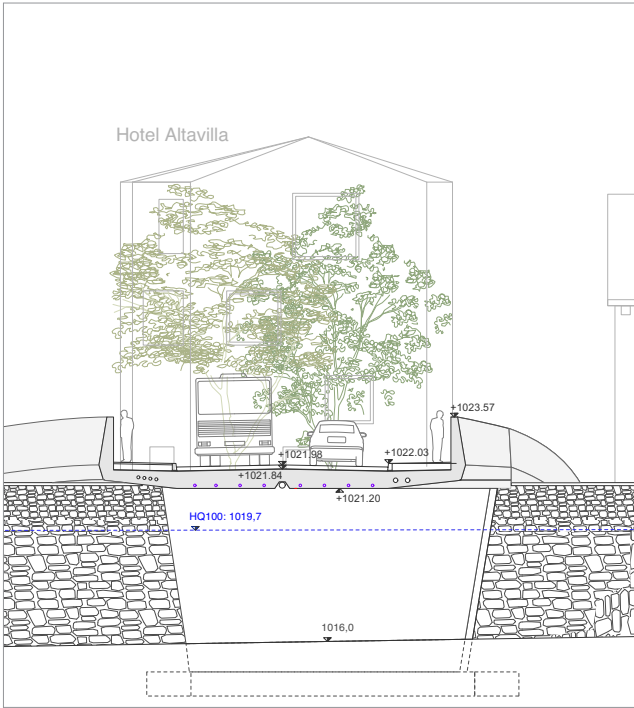
Brücke | Grundriss



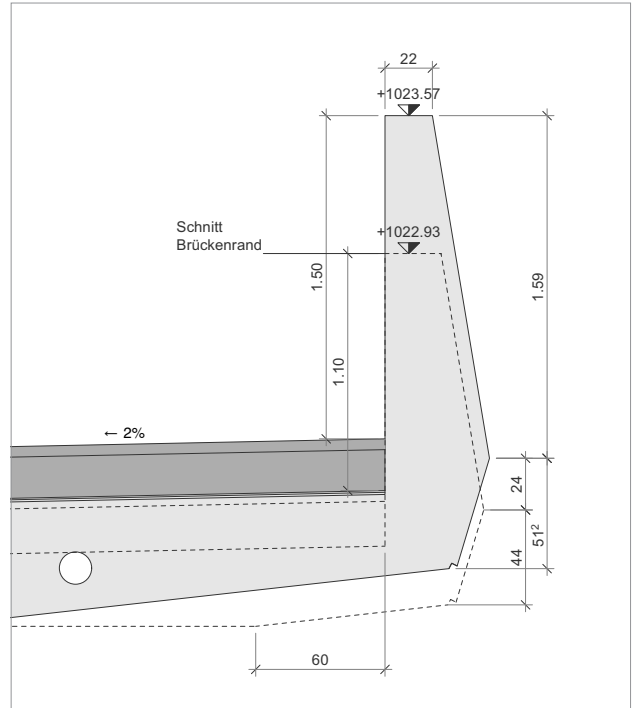
Brücke | Längsschnitt



Postautohaltestelle | Situation



Brücke | Querschnitt



Brücke | Brüstungsdetail



Visualisierung | Blickrichtung Norden