

Paradies, neu erschlossen

Unterhalb von Soglio – laut Giovanni Segantini «die Schwelle zum Paradies» – liegt Bondo, das nach dem Bergsturz von 2017 in Teilen eher einer Hölle glich. Für den Wiederaufbau setzte man auf einen selektiven Wettbewerb. Wird sein Ergebnis paradiesische Zustände schaffen?

Text: Peter Seitz



Rang 1 «strata»: kreuzungsfreie Zufahrt der Räumfahrzeuge in den extensiv bepflanzten Sammler und ruhige Ansichten der Brücken.

Die grossen Bergstürze und Murgänge von Bondo 2017 haben Tatsachen geschaffen: Bondo wird nie mehr so sein, wie es einmal war – der Ausspruch war sehr oft zu hören. Richtig ist: Die Zerteilung des Orts durch den Wildbach Bondasca wird augenscheinlicher bleiben – wird doch das seit 2011 vorhandene Auffangbecken von 200000 m³ Volumen auf 300000 m³ ausgebaut. Die Schneise, die die Murgänge hinterlassen haben, muss für zukünftige Hochwas-

ser- und Murgang-Ereignisse also offen bleiben – am Piz Cengalo sind derzeit immer noch rund 3 Millionen Kubikmeter sturzgefährdet, und das abgelagerte Material im Bondascatal kann wiederum zu grossen Schlamm- und Schuttströmen führen. Der Gestaltung des grossen Gieselsammlers, der nun zum Ortsbild von nationaler Bedeutung gehört wird, wurde im Wettbewerb daher grosse Beachtung geschenkt. Die genügende Robustheit und ein sinnvoller Unterhalt des Bauwerks waren

selbstverständlich Grundkriterien; sehr wichtig war daneben die Gestaltung der beiden neuen Autobridgen über die Mera (Brücke Spizarun) und der Bondascabrücke der Hauptstrasse 3 sowie der Fussgängerbrücke Punt, die die Dorfteile am Ausgang des Bondascatal verbindet. Auch die Bushaltestelle am Eingang des Dorfs, die Integration der verbesserten Schutzbauten in das Erscheinungsbild der Siedlung und neue Wegführungen mussten von den neun ausgewählten Bearbeiterteams behandelt werden.

«strata» – horizontaler Bogen über der Bondasca

Pffiffig löst die erstrangierte Arbeitsgemeinschaft «strata» die Dorfverbindung mit der Brücke Punt. Um das erforderliche Durchflussprofil zu gewährleisten, gehen die Verfasser mit dem Bauwerk nicht in die Höhe, sondern entwerfen eine im Grundriss bogenförmige Konstruktion, die talwärts auskragt. Durch das starke Gefälle des Bachs ergibt sich so ein ausreichender Freibord. Die Autobridgen werden weniger auffällig ausgebildet. Monolithisch vorgespannte Rahmentragwerke aus Ortbeton mit geschwungenen Untersichten bilden eine ruhige obere Horizontlinie und verschmelzen mit der Strasse zu einem kontinuierlichen Band. Dazu tragen auch die bewusst weggelassenen Abfahrten von der Strasse in den Gieselsammler bei, die bei nahezu allen anderen Bearbeitern angeordnet wurden. «Strata» löst die Zufahrt zum Auffangbecken elegant: Von den Deponien, die westlich von Bondo liegen, fahren die Maschinen durch eine Unterführung der Hauptstrasse

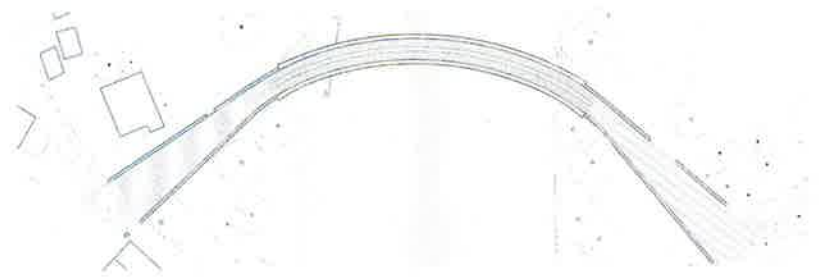


Rang 1 «strata»: Brücke der Hauptstrasse 3.

über das Vorland von Mera und Bondasca unterhalb der neuen Brücken zu ihrem Einsatzort. Dadurch kann eine Räumung kreuzungsfrei mit der Hauptstrasse erfolgen. Die Gestaltung des Sammlers bleibt zurückhaltend. Einheimische Pioniergehölze an den Rändern, bänderartige Steinrollierungen und Gras- und Kräutersaaten bilden eine extensive Initialbepflanzung – mehr erscheint in Anbetracht künftiger Ereignisse auch wenig sinnvoll.

«Insieme» – Einbauten im Sammler

Während sich «Insieme» (2. Rang) bei der Bepflanzung des Auffangbeckens mit grossen Ruderalflächen zurückhaltend zeigt, versucht es durch ein Streichwehrsysteem Einfluss auf den Ablauf der Murgänge zu nehmen. Kleinere Murgänge sollen durch den Sammler zur Mera durchgeleitet, die grossen aufgespalten werden, sodass kleinere Fraktionen möglichst lang weitertransportiert werden. Ein vor der Bondascabrücke liegender Teich innerhalb des Beckens würde durch den Murstoss verdrängt und soll den Brückendurchlass freispülen. Diese interessanten Ideen vermochten die Jury jedoch nicht genügend zu überzeugen, auch erscheinen die Einbauten zu wenig robust. Die Bondascabrücke erhält eine M-förmig geschwungene Brüstung – die Verfasser wollen so einen Bezug zu den Gratverläufen der umliegenden Bergkämme erzeugen. Betrachtet man den Gipfelkamm des Piz Badile – des berühmten Nachbarn des Cengalo –, ist dies sogar nachvollziehbar.



Rang 1 «strata»: Freibord durch Auskrugung an der Brücke Punt.



PROJEKTWETTBEWERB
BONDO – NEUGESTALTUNG
VERBAUUNGEN BONDASCA
UND MERA UND NEUE
VERKEHRSANLAGEN

AUSZEICHNUNGEN

1. Rang / 1. Preis: «strata»

ARGE: Conzett Bronzini Partner, Chur; Caprez Ingenieure, Promontogno; Eichenberger Revital, Chur; mavo, Zürich; Conradin Clavuot, Chur, in Zusammenarbeit mit Müller Illien Landschaftsarchitekten, Zürich

2. Rang / 2. Preis: «Insieme»

Team: Balliana Schubert Landschaftsarchitekten, Zürich; Synaxis, Zürich; Roggensinger Ingenieure, Volketswil; Staubli, Kurath & Partner, Zürich; Pool Architekten, Zürich

3. Rang / 3. Preis: «Incontro»

Team: Hager Partner, Zürich; Walt-Galmarini, Zürich; donatsch+partner, Landquart; Fromm+Partner, Landquart; Bearth & Deplazes Architekten, Chur

WEITERE TEILNEHMENDE

«Libarär»

Team: Ferrari Gartmann, Chur; Gartmann Schmed & Partner, Chur; Niederer+Pozzi Umwelt, Uznach; Nina von Albertini Umwelt Boden Bau, Paspels; Renato Maurizio Architekten, Maloja

«Bondo bello e sicuro»

Team: ACS-Partner, Zürich; Hunziker, Zorn & Partner, Aarau; Feddersen & Klostermann, Zürich

«Confluenze»

Team: AF Toscano, St. Moritz; Flussbau SAH, Bern; Officina del paesaggio Sophie Agata Ambroise, Lugano; Studio we architetti, Lugano

«Novibondo»

Team: Bänziger Partner, Chur; Bänziger Partner, Oberriet; Fischer Landschaftsarchitekten, Richterswil; Giubbini Architekten, Chur

«fjellfall»

Team: BPR Dr. Schäpertöns Consult, München; realgrün Landschaftsarchitekten, München; Florian Nagler Architekten, München

«Promenade»

Team: Ingegneri Pedrazzini Guidotti, Lugano; Luigi Tunesi ingegneria, Lugano Pregassona; Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, Zürich; Baserga Mozzetti Architetti, Muralto

FACHJURY

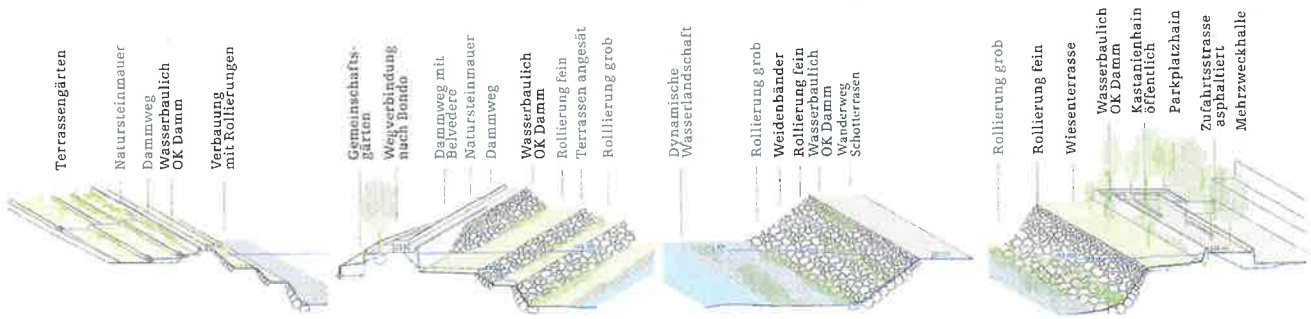
Prof. Thomas Vogel, ETH Zürich; Prof. Dr. Robert Boes, ETH Zürich; Rainer Zulauf, Landschaftsarchitekt Baden; Paola Maranta, dipl. Architektin ETH BSA SIA, Basel; Andreas Hagmann, dipl. Architekt ETH BSA SIA, Chur, Mitglied NHK Graubünden; Philippe Holzner, Kunstbauten Tiefbauamt Graubünden; Pietro Zucchetti, Strassenbau Tiefbauamt Graubünden

SACHJURY

Anna Giacometti, Gemeindepräsidentin Bregaglia (Vorsitz); Dr. Mario Cavigelli, Regierungsrat; Fernando Giovanoli, Mitglied Gemeindevorstand Bregaglia; Remo Capadrutt, Mitglied Gemeindevorstand Bregaglia; Reto Knuchel, Kantonsingenieur Tiefbauamt Graubünden



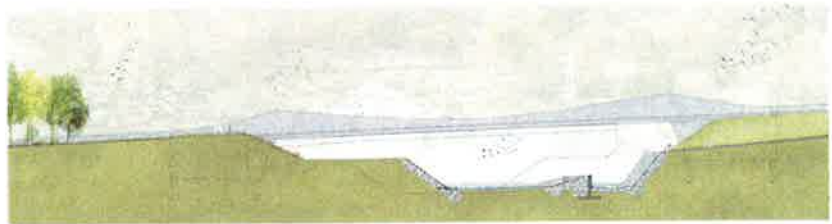
Den Jurybericht finden Sie auf bit.ly/wb-bondo



Rang 1 «strata»: Dammgestaltung.

«Incontro» – städtisch, entschleunigt, bepflanzt

«Incontro» als drittplatziertes Team setzt auf Grün. Selbst wenn man die bestehenden Gehölze ausblendet, zeigt schon der erste Blick auf den Situationsplan eine gewaltige Anzahl zu pflanzender Bäume und Sträucher – bis hinab zum Flussbett. Ob dies noch als standorttypisch durchgehen mag, sei dahingestellt; die gestalteten Fusswege entlang der Bondasca erinnern jedenfalls eher an eine städtische Flaniermeile als an ein Bergdorf mit 200 Einwohnern unterhalb weltberühmter Gipfel. Auch der Entwurf der Brücken vermochte die Jury nicht gänzlich zu überzeugen. Die Brücke Punt wird in Stahl ausgeführt, die Bondascabrücke mit ihrer an flachen Betonbögen aufgehängten Fahrbahn ist im Überlastfall zu wenig robust. Die neue Bushaltestelle mit Park-and-Ride-Angebot gefällt zwar, ob das Thema des Entwurfs «Entschleunigung der Landschaft» jedoch für die Bergeller Talsohle als sinnvoll zu betrachten ist, dürfte durchaus strittig sein.



Rang 2 «Insieme»: Einbau eines Streichwehrs im Geschiebesammler.



Rang 2 «Insieme»: Teiche und Einbauten im Sammler.



Rang 3 «Incontro»: ausgeprägte Bepflanzung und städtisches Auftreten.



Rang 3 «Incontro»: Brücke der Hauptstrasse 3; Robustheit im Überlastfall fraglich.

Paradiesische Zustände auch auf der Strasse?

In diesem Zusammenhang kann man Teile der Wettbewerbsgrundlage kritisch hinterfragen. Sieben von neun Wettbewerbsteilnehmern planten einen vom Tiefbauamt Graubünden gewünschten Kreisverkehr in der Hauptstrasse 3 – der erstplatzierte «strata» sowie «Novibondo» aus der ersten Wettbewerbsrunde waren die rühmlichen Ausnahmen. Ergibt aber ein Kreisverkehr bei Bondo wirklich Sinn? Auf 29 km Länge, zwischen Sils und der italienischen

Grenze, gibt es keinen weiteren. Die paradiesische Landschaft lässt sich von einem Kreisverkehr aus nicht besser wahrnehmen, Abbrems- und Beschleunigungsmanöver wirken in Sachen Verkehrsberuhigung eher kontraproduktiv, der kreuzende Verkehr hält sich in Grenzen, im heutigen Zustand – ohne Kreisverkehr – sind keine Unfälle in der Statistik hinterlegt, und ein Transitland ist das Bergell seit je. Schon Rainer Maria Rilke schrieb von der «Eile

dieses Tales, bei Italien anzukommen». Vielleicht sollte man einmal die Pendler aus Italien und dem Bergell fragen, die täglich frühmorgens oder besser gesagt nachts zum Arbeiten ins Engadin fahren, ob sie einen Kreisverkehr oder gar eine Entschleunigung auf der Strecke brauchen. Als ob der Malojapass und winterliche Strassenverhältnisse noch nicht genug wären. •

Peter Seitz,
Redaktor Bauingenieurwesen