

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 33 (2020)  
**Heft:** 5

**Artikel:** Brücke als Balkon  
**Autor:** Hegelbach, Stéphanie  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-913545>

### **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:** 17.03.2025

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

# Brücke als Balkon

**Beim Wettbewerb für neue Schutzmassnahmen und Brücken in Bondo haben Landschaftsarchitektinnen und Ingenieure auf Augenhöhe zusammengearbeitet. Das Siegerprojekt sorgt für Diskussionen.**

Text: Stéphanie Hegelbach, Fotos: Jaromir Kreilinger



2017 hat ein Bergsturz eine gewaltige Schneise zwischen Promontogno und Bondo gerissen. Drei neue Brücken sollen helfen, die beiden Dörfer wieder näher zusammenzubringen.





Drei Millionen Kubikmeter lösten sich vom Piz Cengalo und stürzten ins Tal. Nun werden die Dämme der Bondasca erhöht und drei neue Brücken gebaut.



Schreiner Claluna war schon bereit, die Koffer zu packen, doch nun bleibt er. Das Vertrauen kommt langsam zurück in das vom Bergsturz erschütterte Dorf Bondo. Dies liegt auch am Projektwettbewerb für die neue Strassen, Brücken und Schutzverbauungen, der im Dezember 2019 entschieden wurde. Doch der Weg zum Resultat war ebenso steinig wie die Wunde, die der Bergsturz in der Landschaft hinterliess. Am 23. August 2017 lösten sich drei Millionen Kubikmeter Stein vom Piz Cengalo und stürzten begleitet von einem Schuttstrom und Murgängen ins Tal. Das bestehende Auffangbecken konnte die Menge an Material nicht fassen, und es kam zu einer grossflächigen Zerstörung. Die Schlammlawine überdeckte die Mairabrücke Spizarun und verschüttete die Bondascabrücke der Kantonsstrasse. Die Brücke Punt, die die beiden Dörfer Promontogno und Bondo verband, musste abgerissen werden, da zu befürchten war, dass sich dort weitere Schlammmassen anstauen könnten. Häuser wurden zerstört oder mussten nachträglich abgerissen werden.

#### **Wettbewerb statt Direktvergabe**

Kantonale Fachstellen und Experten beurteilten nach dem Ereignis die Gefahren neu und erarbeiteten eine Vorstudie für neue Schutzmassnahmen. Die Studie nahm jedoch wenig Rücksicht auf das laut Bundesinventar schützenswerte Ortsbild. Deshalb setzten sich die Bergeller Gemeindepräsidentin Anna Giacometti und die Denkmalpflege Graubünden für einen Projektwettbewerb ein. Nach langen Diskussionen setzte sich die Idee eines Konkurrenzverfahrens durch, das die Fragestellung gesamtheitlich angehen sollte. Die einzelnen Bauaufgaben definierten die Zusammenstellung des Teams: Für die Sicherheit vor Hochwasser und Murgängen brauchte es eine Wasserbauerin, die neuen Verkehrsanlagen fragten nach einem Brückeningenieur und einem Strassenbauer. Da die Schutzbauten an den Siedlungsraum stossen, brauchte es auch eine Architektin oder einen Städtebauer und für die Einbettung in die wertvolle Kulturlandschaft eine Landschaftsarchitektin. Rainer Zulauf, Juror und Landschaftsarchitekt, sieht den langwierigen Prozess bis hin zum Wettbewerb positiv: «Das Gute an der Geschichte ist, dass wir ein hochgradig erfreuliches Ergebnis erhalten haben, das mehr ist, als die Summe der Beiträge der einzelnen Disziplinen. Dieser Wettbewerb zeigt, dass wir Landschaft nicht in Einzelteilen und als Nebeneinander von verschiedenen Bedürfnissen denken sollten, sondern als deren Überlagerung.»

#### **Brücke weicht aus**

Neun Teams lieferten Vorschläge für die zu erhöhenden Schutzdämme und deren Einbettung in die Landschaft sowie den Neubau dreier Brücken, von Strassen und einer Bushaltestelle für Bondo. Gewonnen hat das Projekt des Teams Strata. Sein Entwurf irritiert und begeistert zugleich mit der im Grundriss geschwungenen Brücke Punt von Bondo nach Promontogno. Fast möchte man sagen, sie liege verkehrt herum im Plan, da sie aus der bestehenden Strassenführung ausbricht. «Wir dachten uns, entweder gewinnen wir wegen dieser Brücke oder wir fliegen deswegen raus», erzählt der Ingenieur Gianfranco Bronzini lachend. Was auf den ersten Blick der Logik des Brückenbaus widerspricht – der Überwindung einer Talschneise an der schmalsten Stelle –, erweist sich auf den zweiten Blick als clevere Idee: Weil sich die Brücke in der Horizontalen in Richtung Tal schwingt, vergrössert sich die Durchflusshöhe für Hochwasser im Vergleich zu einer geraden Linienführung. Dadurch kommt die Brücke mit nur zehn Prozent Steigung aus und überwindet die hohen Schutzdämme fast unmerklich. Die Brücke möglichst

#### **Verbauungen und Verkehrsanlagen für Bondo und Promontogno**

- 1 Brücke Spizarun
- 2 Kreisel
- 3 Unterführung zur Deponie
- 4 Cengalo-Turm
- 5 Unterführung für Fussgänger
- 6 neue Postautohaltestelle Bondo
- 7 Brücke Bondasca
- 8 neuer Damweg Bondo
- 9 Brücke Punt
- 10 Mehrzweckhalle
- 11 Crotti unter Denkmalschutz
- 12 Gemeindehaus
- 13 Postautohaltestelle Promontogno, Hotel Bregaglia und Post

eben zu halten, war dem Team ein wichtiges Anliegen: So wird sie zu einem Ort, den man als Fussgänger gerne betritt, ist aber zugleich auch für Lastwagen befahrbar – eine Vorgabe des Wettbewerbsprogramms. Die Trogbrücke ist als Rahmen ausgebildet und besitzt tragende Brüstungen aus Beton mit Natursteinabdeckung, die die Steinmauern der historischen Dorfteile fortsetzen. «Ohne die gegebenen Koten der Dämme und die hohen Sicherheitsanforderungen hätte man das niemals so geplant. Aus der Not konnten wir etwas Überraschendes entwickeln», blickt Gianfranco Bronzini zurück. Der Bauingenieur erklärt den Entwurf auch bildlich: Die Brücke weiche mit Ehrfurcht vor dem Berg zurück und werde Richtung Tal zum Aussichtspunkt und prominenten Balkon.

#### **Infrastruktur mit Mehrwert**

Aus der Infrastruktur einen Mehrwert generieren – das war das Leitmotiv des Teams. «Die Bewohner von Bondo sollen durch die Neugestaltung etwas bekommen. Sei es einen neuen Kastanienhain, Gärten und Terrassen oder eben Plätze und Brücken», erklärt die Landschaftsarchitektin Rita Illien. Zusammen mit Martina Voser von Mavo Landschaften widmete sie sich unter anderem der Gestaltung der Dämme. Die beiden schlugen vor, über den Schutzwall zum Dorf Bondo eine Promenade als neue Wegverbindung zu legen – ein Belvedere, das wieder →







→ eine Sichtverbindung zu Promontogno schafft. Der Promontorio – italienisch für Kuppe – ist ein markanter Ort im Tal, den die beiden Landschaftsarchitektinnen mit den geplanten Dämmen nicht über- oder gegenzeichnen wollen. Der Damm bei Promontogno orientiert sich deshalb an den Grössenverhältnissen der Bergflanke und fügt sich in den natürlichen Geländeverlauf ein. Jener auf der Seite von Bondo passt sich in die Grössenverhältnisse des Dorfes ein. Daher plant das Team zur Siedlung hin eine Terrassenkulturlandschaft gestützt von Steinmauern – eine im Bergell verbreitete Typologie. Ob die Terrassen als Gärten benutzt werden können, ob dort Wiesen, Kastanien- oder Nussbäume wachsen werden, ist noch offen. Innerhalb der Dämme ist fast nichts gestaltet. «Hier darf man von einer Naturlandschaft sprechen», meint Rita Illien. Dazwischen ist bloss eine Initialpflanzung vorgesehen.

#### **Natursteine als wiederkehrendes Thema**

Das Thema Natursteinmauern findet sich auch in den Stützmauern der Bondascabrücke wieder, die mit Bergeller Steinen verkleidet werden sollen. «Wenn die Vergabekriterien es zulassen, möchten wir für möglichst viele Steinarbeiten das Material des Bergsturzes verwenden», erklärt Gianfranco Bronzini. Die Ingenieure möchten an die Tradition der steinernen Bogenbrücken anknüpfen. Das Büro entwarf deshalb alle drei Brücken mit darunterliegendem Tragwerk. Um die Rahmenwirkung zu entfalten, braucht die Bondascabrücke allerdings eine Trägerhöhe, für die eine Erhöhung der Kantonsstrasse vonnöten ist. Dieser Aufwand bringt auch Vorteile mit sich: Erstens vergrössert sich die Durchflusshöhe, und zweitens ergibt sich durch die Abfahrt zur Bushaltestelle ein Ankunftsort mit Unterführung für die Fussgänger und – besonders wichtig – eine Unterführung, um mit einem Kipper vom Auffangbecken zur Deponie zu fahren. So kann aufgestautes Stein- und Erdmaterial abgeführt werden, ohne dass der Verkehr auf der Hauptstrasse beeinträchtigt wird. Die erhöhte Malojastrasse mit ihren Natursteinmauern ist im Gegensatz zur zurückweichenden Brücke Punt ein kräftiges Element in der Landschaft. Sie ähnelt einer Staumauer, widersetzt sich den Naturgewalten und hat die Aufgabe, kleineres Geschiebe vor dem Auslaufen in die Maira zu blockieren. Arbeiter können das Material dann über die Muldenkipperpiste und die Unterführung abführen. Die Jury lobt in ihrem Bericht eben diesen «Entwurf aus einem Guss», bei dem sich die einzelnen Eingriffe sinnvoll verzahnen.

#### **Hoheit der Kastanienbäume**

«Was mich an diesem Projekt interessierte, war das Nebeneinander von Naturgewalt und Dorfalltag», sagt Martina Voser. «Einerseits wirken die unglaublichen Energien des Piz Cengalo, andererseits soll ein Kind unbeschwert über die Brücke gehen können.» Bei der Überarbeitung des prämierten Entwurfs geht es nun hauptsächlich um die Alltagstauglichkeit und die Einpassung ins Dorf. Grosses Engagement zeigt der Verein Pro Bondo, der in einem Positionspapier Stellung nimmt. Er sieht beim Gewinnerprojekt vor allem an drei Stellen Diskussionsbedarf: bei der Einfahrt ins Dorf Bondo, bei der neuen Bushaltestelle und bei der Zufahrt zur Mehrzweckhalle. Ein grosses Diskussionsthema war und ist die Umsetzung eines Kreisels bei der Ortseinfahrt Bondo, der aufgrund der Schutzkoten im Tal erhöht zu liegen kommt. Für die Landschaftsarchitekten ist der Kreisel ein fremdes Element in dieser einmaligen Kulturlandschaft. Das Team Strata schlug deshalb die Variante Linksabbieger mit Geschwindigkeitsreduktion vor. Die Gemeinde hat sich aus Gründen der Sicherheit jedoch für einen Kreisel entschieden.

Noch offen ist die Gestaltung der neuen Bushaltestelle. Pro Bondo spricht sich für eine möglichst schlichte Haltestelle mit hochwertigen Materialien aus. Es brauche keinen städtisch anmutenden Dorfeingang und auch kein Katastrophenmuseum wie den vorgeschlagenen Cengalo-Turm, der über den Bergsturz informieren soll. Der Verein setzt sich zudem dafür ein, dass das Postauto weiterhin die Haltestelle vor dem Hotel Bregaglia in Promontogno bedient. «Der Ort ist eine gute Ankunftsadresse und auch eine touristische Attraktion. Man bekommt etwas vom Dorf mit, kann im Dorfladen einkaufen, und zudem befinden sich dort die einzige Poststelle im ganzen Tal sowie der nahe Zugang zum Gemeindehaus», beschreibt Patrizia Guggenheim von Pro Bondo die Situation. Die Postautobetriebe möchten jedoch eine schnelle Busverbindung von St. Moritz bis Chiavenna gewährleisten, ohne eine Schlaufe über Promontogno fahren zu müssen. Nun liegt der Ball bei der Gemeinde.

Für weitere dorfinterne Unstimmigkeiten sorgt die Zufahrt zur Mehrzweckhalle im Bereich der geschützten Kastanienbäume und nahe der berühmten Crotti. Hier zeigt sich die Komplexität der Aufgabe: Wie können die modernen Anforderungen in die Kulturlandschaft eingepasst werden? Auf der einen Seite ist die Gemeinde, die auch grossen Lastwagen Zufahrt zur Mehrzweckhalle verschaffen möchte. Die dafür nötigen Wendekreise lassen sich aber nicht stimmig unterbringen. «Wir würden es schätzen, wenn die Gemeinde sich für einen kleineren Wendekreis entscheiden könnte. Kleine Lastwagen und auch Feuerwehrautos könnten problemlos zufahren. Nur die grösseren Wagen müssten etwas zirkeln», meint Patrizia Guggenheim. Zur Situation nimmt auch Marco Ganzoni, Berater der Jury und Jungarchitekt, mit einem Brief ans Tiefbauamt Graubünden Stellung: Der Vorschlag müsse mit mehr Rücksicht auf die bestehenden Strukturen geplant werden, denn derzeit müssten zwei bis drei der ortsprägenden Kastanienbäume für den Bau der Zufahrt gerodet werden.

#### **Honorarfragen**

Die Wettbewerbsveranstalter stellten den Teams frei, ob Bauingenieure oder Landschaftsarchitekten den Lead übernehmen. «Dass die Führung auch bei den Landschaftsarchitekten – die sich gewohnt sind, integrierend zu arbeiten – liegen durfte, ist zukunftsweisend und hat mich sehr gefreut», sagt Rita Illien. Trotzdem hat sich das Team Strata dagegen entschieden. Die Federführung übernahmen die Ingenieure Conzett Bronzini – als ein in Graubünden tätiges Büro. Gearbeitet hat das interdisziplinäre Team aber sehr gleichberechtigt. Regelmässig trafen sich Landschaftsarchitektinnen und Ingenieure zu Workshops und diskutierten, wie sie die unterschiedlichen Sichtweisen zusammenführen können. Das sorgte für neue Ansätze und Sichtweisen. Alle Teammitglieder betonten die Wichtigkeit des gegenseitigen Respekts: «Es brauchte viel Vertrauen, viel Zeit und anfangs eine grosse Offenheit aller Beteiligten», blickt Gianfranco Bronzini zurück. In dieser Offenheit sieht Rainer Zulauf die Chance, auch in zukünftigen Verfahren früh darüber nachzudenken, welche Disziplinen im Team wertvoll wären: «Von vielen Seiten beleuchtet – auch etwa aus Geschichte und Philosophie – und durch eine Überlagerung der Denkart können wir bessere Landschaften gestalten.»

Gerade für die Landschaftsarchitekten, die als eine Art Vermittler über die Grenzen hinausschauen, sind solche Wettbewerbe jedoch meist nicht wirtschaftlich. «Oft schauen wir, dass sich ein Eingriff so unaufgeregt und entspannt wie möglich in die Landschaft einbettet», sagt Martina Voser. «Was konkret bedeutet, dass wir eher weg-



nehmen als hinzufügen. So sprechen wir uns selbst das Honorar ab», erklärt sie. «Wir sollten anders in den Auftrag involviert sein», meint auch Rita Illien, «zum Beispiel für geistige Arbeit bezahlt und nicht prozentual zur Bau- summe, die bei solchen Projekten für die Landschafts- architekten meist verhältnismässig klein ausfällt.»

Der Grund für die unbefriedigende Honorarsituation bei interdisziplinären Wettbewerben liegt aus Martina Vosers Sicht in einem veralteten Verständnis der Disziplinen: Der Ingenieur garantiere mit Zahlen und Berechnungen für die Sicherheit, und der Landschaftsarchitekt mache es noch hübsch – so das verbreitete Klischee. Doch bei integrativ bearbeiteten Projekten fange die Landschafts- gestaltung bereits beim Entscheid über die Strassen- führung, die Lage der Brücken oder das Modellieren mit Mauern anstatt Dämmen an. «Die Schnittstellen können nicht mehr so klar definiert werden», so Voser. Es brauche deshalb neue Modelle und Formeln der Zusammenarbeit. «Ämter sollten sich trotzdem öfters getrauen, Projekte für Landschaftsveränderung und für Sicherheit als Wett- bewerbe auszuschreiben», wünscht sich Voser, «denn sie erlauben, eine Debatte über Bild und Identität der Schweizer Landschaft zu führen.» ●

**Projektwettbewerb**  
**Bondo GR, 2019**  
Neugestaltung Verbau-  
ungen Bondasca  
und Maira, neue Verkehrs-  
anlagen – Team Strata  
Auftraggeber:  
Gemeinde Bergell  
Gesamtleitung  
und Kunstbauten: Conzett  
Bronzini Partner, Chur  
Strassenbau: Caprez  
Ingenieure, Promontogno  
Wasserbau:  
Eichenberger Revital, Chur  
Architektur und  
Landschaftsarchitektur:  
Mavo Landschaften,  
Zürich; Müller Illien Land-  
schaftsarchitekten, Zürich;  
Conradin Clavuot, Chur

# EINFACH NÄHER



Walter Pfister  
Verkauf Neuanlagen

## Aufzüge sind mein Ding

Bei mir und meinen Kollegen sind Sie richtig, wenn Sie Ihren Lift planen. Schnelligkeit und Spezialanlagen- Kompetenz zeichnen uns aus.

Sprechen Sie mit uns. Ganz einfach.

 **AS Aufzüge**