



Gemeinde St. Moritz

Gestalterisches Brückenkonzept und Neubau Fuss- und Velobrücke Punt da Piz

Bericht des Preisgerichts, 22. April 2025



Impressum

Auftraggeberin
Gemeinde St. Moritz
Via Maistra 12
7500 St. Moritz
Vertreten durch Gemeindevorstand

Auftragnehmerin
Planpartner AG
Obere Zäune 12
8001 Zürich

Bearbeitung:
Benno Ender, Leitender Raumplaner, BSc FHO in Raumplanung
und Gianluca Coduti, Raumplaner, BSc FHO in Raumplanung

Titelbild
Situationsplan Siegerprojekt «Balcuns sur Lej» (26400_13A_250325_1_Vis_1.jpg)

Ablage Bilder
26400_13A_250402_Bericht_Preisgericht_Bilder

INHALT

1	Einleitung	5
1.1	Anlass	5
1.2	Machbarkeitsstudie See	5
1.3	Brückenkonzept und Neubau Brücke Punt da Piz	6
1.4	Zweistufiger Projektwettbewerb	6
2	Bestimmungen zum Wettbewerb	8
2.1	Veranstalterin	8
2.2	Verfahren	8
2.3	Preisgericht	8
2.4	Fachliche und organisatorische Begleitung	9
2.5	Ablauf und Termine	9
3	Beurteilung	10
3.1	Gestalterisches Brückenkonzept	10
	3.1.1 Vorprüfung	10
	3.1.2 Zulassung	10
	3.1.3 Beurteilung	10
	3.1.4 Beurteilungstage	11
	3.1.5 Wertungsrundgänge	11
	3.1.6 Ergebnis der Beurteilung	11
3.2	Neubau Fuss- und Velobrücke	12
	3.2.1 Vorprüfung	12
	3.2.2 Organisation und Beteiligte	12
	3.2.3 Zulassung	12
	3.2.4 Beurteilung	12
	3.2.5 Beurteilungstag	13
	3.2.6 Wertungen	14
	3.2.7 Kontrollrundgang	14
3.3	Rangierung / Entschädigung und Preise	14
3.4	Empfehlung der Weiterbearbeitung	15
3.5	Aufhebung der Anonymität	16
4	Würdigung	18
5	Genehmigung des Schlussberichts	19

6	Dokumentation der Projektbeiträge	20
6.1	Balcuns sur Lej	20
6.2	Holz Stein Licht	24
6.3	Schwerelos	28
6.4	CHAVRIÖL	32
6.5	RIALTO	36
6.6	MHB	40
6.7	RITMUS	44
6.8	UEBER DEN AESCHEN	48
6.9	Projektbeiträge – Gestalterisches Brückenkonzept	52
6.9.1	ARCH DA LARSCH	52
6.9.2	Balcuns sur Lej	54
6.9.3	CHAVRIÖL	56
6.9.4	Crappenda	58
6.9.5	Die Bänke	60
6.9.6	EISMEER	62
6.9.7	FÜGEN	64
6.9.8	GIR da las PUNTS	66
6.9.9	Holz Stein Licht	68
6.9.10	K8B2X5T	70
6.9.11	MHB	72
6.9.12	Peras	74
6.9.13	PINGU	76
6.9.14	RIALTO	78
6.9.15	RINCH	80
6.9.16	RITMUS	82
6.9.17	SA FERMAR	84
6.9.18	Schwerelos	86
6.9.19	SPANNUNG	88
6.9.20	Standortsammlung2025	90
6.9.21	STOURHEAD	92
6.9.22	UEBER DEN AESCHEN	94
6.9.23	ZVIERIBRUGG	96
6.9.24	0772	98
6.9.25	863938	100

1 EINLEITUNG

1.1 Anlass

Aufwertung gesamtes St. Moritzer Seeufer	Die St. Moritzer Bevölkerung sowie die Gäste von St. Moritz fordern seit Jahren eine grundlegende Verbesserung des Seeuferbereichs entlang der Kantonsstrasse Via Grevas hinsichtlich einer sicheren und attraktiven Verkehrsabwicklung. Das gesamte Seeufer betreffend sollte das brachliegende Aufwertungspotential hinsichtlich Aufenthaltsqualität und Ökologie aktiviert werden.
Entschärfung Konfliktbereich Bahnhof - Dimlej	Der Inn-Radweg Nr. 65 (Maloja – Martina) führt entlang des westlichen Seeufers durch die Gemeinde St. Moritz. Von Süden kommend, verläuft der Radweg entlang des St. Moritzersees, ehe dieser im Bereich Punt da Piz über die bestehende Brücke Dimlej und weiter nach Celerina führt. Die Routenführung vor der Brücke Dimlej ist für die Velofahrenden unklar und hat in der Vergangenheit wiederkehrend zu Konflikten v.a. im Bereich des Kreisels geführt. Entsprechend besteht Handlungsbedarf, die Verkehrsführung zeitnah zu verbessern und gleichzeitig touristisch aufzuwerten.

1.2 Machbarkeitsstudie See

Machbarkeitsstudie See zeigt Entwicklungsabsichten	2023 hat die Gemeinde St. Moritz eine umfassende Machbarkeitsstudie See (MBS See) im Sinne eines Gesamtkonzepts für die Aufwertung des St. Moritzersees erarbeitet. Die MBS See definiert Massnahmen entlang der Uferlinie des St. Moritzersees, welche zu Mehrwerten in den Bereichen Erholungs- und Aufenthaltsqualität, Ökologie, Verkehrssicherheit und Tourismus führen und stimmen diese aufeinander ab.
Erarbeitung und Einbezug	Die MBS See wurde von einem Planungsteam, zusammengesetzt aus den Fachbereichen Landschaftsarchitektur, Wasserbauingenieurwesen, Ökologie, Verkehrsplanung, Geologie und Raumplanung sowie unter Einbezug kantonaler Amtsstellen und weiterer Interessengruppen (Pro Lej da Segl, Uferschutzkommission, Bürgergemeinde, etc.) entwickelt.
Beschluss Gemeinderat	Am 26. Juni 2024 hat der Gemeinderat beschlossen, gestützt auf die MBS See, eine etappenweise Planung und Realisierung der Seeuferaufwertung voranzutreiben.
Prozesskommunikation	Am 7. August 2024 wurden WWF und Pro Natura sowie am 12. August 2024 die Pro Lej da Segl und die Uferschutzkommission über die Inhalte der MBS See und die Absicht der Gemeinde einer neuen Fuss- und Velobrücke Punt da Piz informiert.

1.3 Brückenkonzept und Neubau Brücke Punt da Piz

Gestalterisches Brückenkonzept	Insgesamt bestehen im Seeuferbereich des St. Moritzersees zehn Brücken. Gemäss der MBS See gibt es Brücken, die zu erhalten und Brücken, die zu ersetzen bzw. neu zu erstellen sind. Die MBS See macht konzeptionelle Aussagen dazu, wie die Brücken in den künftigen Seeuferraum einzubinden sind. Um diesen Anforderungen bei der weiteren Planung gerecht zu werden und um Gestaltungsprinzipien für sämtliche Brücken zu definieren, soll ein «Gestalterisches Brückenkonzept» erarbeitet werden.
Neubau Fuss- und Velobrücke Punt da Piz	Gestützt auf das «Gestalterische Brückenkonzept» soll ein Projekt für einen Neubau der Fuss- und Velobrücke Punt da Piz erarbeitet werden. Die Gemeinde beabsichtigt, dieses Projekt in die erste Projektetappe der Seeuferaufwertung zu integrieren und 2026 zu realisieren.

1.4 Zweistufiger Projektwettbewerb

Zweistufigkeit	Zur Ermittlung eines Gestalterischen Brückenkonzepts, zur Evaluation eines Projekts und zur Vergabe von Planerleistungen für die Projektierung und Realisierung des Vorhabens Neubau Fuss- und Velobrücke Punt da Piz hat die Auftraggeberin einen anonymen, zweistufigen Projektwettbewerb für Planungsteams im offenen Verfahren durchgeführt.
Erste Stufe Gestalterische Konzeptionelle Gestaltungsidee	In der ersten Stufe sollte anhand einer Auswahl von drei Brücken, das erwähnte «Gestalterische Brückenkonzept» erarbeitet werden. Unter Berücksichtigung der übergeordneten Entwicklungsabsichten aus der MBS See wurden Ideen zu Gestaltungsprinzipien (Formensprache, Materialisierung, Ingenieurstechnik, etc.) für die Brückenbauwerke am St. Moritzersee erwartet.



26400_13A_250402_SchemaSkizze_Brückenbereiche.png

Abb. 1 Brückenstandorte A, B und C als Basis für Gestaltungskonzept

Zweite Stufe
Neubau Brücke Punt da Piz

Für die neue Fuss- und Velobrücke Punt da Piz war, aufbauend auf dem «Gestalterischen Brückenkonzept» ein Projektbeitrag zu entwickeln, der im Fall eines Zuschlags in die erste Projektetappe der Seeuferaufwertung integriert und realisiert werden kann.



26400_13A_240712_SchemaSkizze_BrückenbereichePdP.png

Abb. 2 Bearbeitungsperimeter zweite Stufe

Die neue Fuss- und Velobrücke Punt da Piz sollte so gestaltet und eingeordnet werden, dass mit der Umgebung und der Landschaft eine gute Gesamtwirkung entsteht.

Mit der neuen Fuss- und Velobrücke soll zudem der Seeuferrundweg um den St. Moritzersee geschlossen und zugleich eine sichere Velowegführung angeboten werden. Gleichzeitig wird beabsichtigt den Uferweg zwischen der neuen Brücke und dem Kreisel Dimlej rückzubauen und den Bereich ökologisch aufzuwerten. Die am Bahnhof St. Moritz ankommenden Gäste, welche an den See gelangen, sollen in Zukunft von einer attraktiv gestalteten Fuss- und Velobrücke angezogen werden. Diese subtile Gästelenkung soll verhindern, dass Gäste im gefährlichen Nahbereich der Kantonsstrasse und des Kreisels Dimlej verweilen.

2 BESTIMMUNGEN ZUM WETTBEWERB

2.1 Veranstalterin

Politische Gemeinde St. Moritz Veranstalterin (und Vergabestelle) des anonymen Verfahrens war die politische Gemeinde St. Moritz, vertreten durch den Gemeindevorstand.

2.2 Verfahren

Zweistufiges, offenes Verfahren Das Verfahren wurde als zweistufiger, offener Projektwettbewerb anonym durchgeführt. Teilnahmeberechtigt am Projektwettbewerb waren Planungsteams/Firmen, die Planungsleistungen aus den Bereichen Bauingenieurswesen und Architektur anbieten.

Arbeitsgemeinschaften und Bezug weiterer Fachleute Die Bildung von Arbeitsgemeinschaften war für den Bereich Ingenieurswesen zulässig. Der Beizug von Fachleuten aus weiteren Fachbereichen war ebenfalls zulässig. Für diese Fachpersonen oder Firmen wurde kein Folgeauftrag in Aussicht gestellt.

Keine Mehrfachbeteiligung zugelassen Mehrfachbeteiligungen waren, bezogen auf sämtlichen verlangten Fachbereichen, nicht zulässig.

2.3 Preisgericht

Zur Beurteilung der eingereichten Projektbeiträgen setzte die Veranstalterin folgendes Preisgericht ein:

- | | |
|--------------------------------------|---|
| Sachpreisrichter
(mit Stimmrecht) | <ul style="list-style-type: none"> – Reto Matossi, Mitglied des Gemeindevorstands – Christoph Schlatter, Mitglied des Gemeindevorstands |
| Fachpreisrichter
(mit Stimmrecht) | <ul style="list-style-type: none"> – Patric Fischli-Boson, Dipl. Bauingenieur FH, Zürich (Vorsitz) – Peter Mosimann, Dipl. Bauingenieur FH, St. Moritz – Matthias Alder, Architekt MSc ETH SWB, Soglio |

- | | |
|---|---|
| Beratende Expert:innen
(ohne Stimmrecht) | <p>Als Expert:innen standen dem Preisgericht beratend bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Claudio Schmidt, Leiter Abteilung Hochbau – Beat Lüscher, Leiter Abteilung Infrastruktur und Umwelt – Martin Keller, Landschaftsarchitekt HTL, Master of Fine Arts ZHdK, Zürich – Milena Meier, BSc FH in Raumplanung, Zürich |
|---|---|

2.4 Fachliche und organisatorische Begleitung

Verfahrensleitung Die Vorbereitung, Organisation und fachliche Begleitung des Projektwettbewerbes erfolgten durch Benno Ender und Gianluca Coduti, Planpartner AG, Zürich.

2.5 Ablauf und Termine

Projektwettbewerb	
Stufe 1	
20. September 2024	Ausschreibung Projektwettbewerb
11. bis 23. Oktober 2024	Schriftliche Fragestellung und Beantwortung
22. November 2024	Anonyme Einreichung der Konzeptunterlagen der ersten Stufe
5. und 6. Dezember 2024	Beurteilung der eingereichten Konzeptbeiträge durch das Preisgericht und Empfehlung von acht Konzeptbeiträge für die zweite Stufe
Stufe 2	
20. Januar 2025	Ausgabe Programm zweite Stufe
20. März 2025	Anonyme Einreichung Projektbeiträge der zweiten Stufe
2. April 2025	Beurteilung der eingereichten Projektbeiträge durch das Preisgericht und Empfehlung zu Händen des Gemeindevorstands

Tab. 1 Meilensteine des Wettbewerbsverfahren

3 BEURTEILUNG

3.1 Gestalterisches Brückenkonzept

3.1.1 Vorprüfung

Grundlagen	Die Projektbeiträge wurden auf die Einhaltung der definierten Vorgaben geprüft. Die Vorgaben waren im Wettbewerbsprogramm vom 19. September 2024 aufgeführt und wurden in der Fragenbeantwortung vom 23. Oktober 2024 teilweise präzisiert, ergänzt und angepasst.
Formelle Vorprüfung	Die Verfahrensleitung hat eine formelle Vorprüfung durchgeführt. Der Notar Riet Ganzoni prüfte die Wahrung der Anonymität sowie die Anforderungen an die Mehrfachbeteiligung.

3.1.2 Zulassung

Zulassung aller Projektbeiträge	Alle Planungsteams hatten die Projektbeiträge rechtzeitig eingereicht und die formellen Anforderungen erfüllt.
Notarielle Prüfung	Vor der Beurteilung wurden keine Mehrfachbeteiligungen sowie keine Verstösse gegen die Anonymität festgestellt. Aufgrund dieser Erkenntnisse wurde dem Preisgericht beantragt, die Projektbeiträge aller Planungsteams zur Beurteilung zuzulassen.
Zulassung	Das Preisgericht beschloss einstimmig, alle 25 Projektbeiträge zur Beurteilung zuzulassen.

3.1.3 Beurteilung

Beurteilungskriterien	Das Preisgericht beurteilte die eingereichten Beiträge in der ersten Stufe nach den folgenden Beurteilungskriterien:
Einbindung in die Umgebung (Einordnung der Brückenbauwerke in die Umgebung)	– Erscheinungsbild – Räumliche Wahrnehmung – Eingliederung in das Umfeld – Materialisierung
Gestalterische Aspekte (Gestalterische Qualität)	– Vermittlung «Gestalterisches Brückenkonzept» – Materialisierung – Tragwerkskonstrukt
Technische Aspekte (Ingenieurstechnische Qualität)	– Tragwerkskonzept – Unterhalt

- Verkehrskonzept**
- Linienführung der Brücken
 - Anschlusspunkte
 - Verkehrsabwicklung

Die Reihenfolge entsprach keiner Gewichtung. Das Preisgericht nahm anhand der Beurteilungskriterien eine Gesamtbewertung vor.

3.1.4 Beurteilungstage

- | | |
|--------------------|---|
| Beurteilungstage | Das Preisgericht traf sich zur Beurteilung der ersten Stufe am 5. und 6. Dezember 2024 in St. Moritz. |
| Beschlussfähigkeit | Das Preisgericht war an den Beurteilungstagen der ersten Stufe vollzählig und damit beschlussfähig. |

3.1.5 Wertungsrundgänge

- | | |
|-------------|---|
| Beurteilung | Am ersten Beurteilungstag fanden ein Informationsrundgang und zwei Bewertungsrundgänge statt. Am zweiten Beurteilungstag erfolgte abschliessend ein Kontrollrundgang, der nochmals sämtliche Projektbeiträge einbezog. Zudem wurden die Empfehlungen für die Weiterbearbeitung vom Preisgericht für die einstimmig bestätigten acht Projektbeiträge formuliert. |
|-------------|---|

3.1.6 Ergebnis der Beurteilung

- | | | | | | | | | | |
|---|---|-------------------|----------|---------------------|--------------------|--------------|----------|-------|------------|
| Acht Projektbeiträge für die zweite Stufe selektioniert | Dem Gemeindevorstand St. Moritz wurde zuhanden der Sitzung vom 16. Dezember 2024 empfohlen, folgende acht Projektbeiträge zur zweiten Stufe des Projektwettbewerbs einzuladen: | | | | | | | | |
| | <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>– Balcuns sur Lej</td> <td>– RIALTO</td> </tr> <tr> <td>– Ueber den Aeschen</td> <td>– Holz Stein Licht</td> </tr> <tr> <td>– Schwerelos</td> <td>– Ritmus</td> </tr> <tr> <td>– MHB</td> <td>– CHAVRIÖL</td> </tr> </table> | – Balcuns sur Lej | – RIALTO | – Ueber den Aeschen | – Holz Stein Licht | – Schwerelos | – Ritmus | – MHB | – CHAVRIÖL |
| – Balcuns sur Lej | – RIALTO | | | | | | | | |
| – Ueber den Aeschen | – Holz Stein Licht | | | | | | | | |
| – Schwerelos | – Ritmus | | | | | | | | |
| – MHB | – CHAVRIÖL | | | | | | | | |

3.2 Neubau Fuss- und Velobrücke

3.2.1 Vorprüfung

Grundlagen Die Projektbeiträge wurden auf die Einhaltung der definierten Vorgaben geprüft. Die Vorgaben waren im Wettbewerbsprogramm für die zweite Stufe vom 17. Januar 2025 aufgeführt.

Kriterien Es wurden nur objektiv beurteilbare Kriterien vorgeprüft. Diejenigen Vorgaben des Programms, welche einen Beurteilungsspielraum aufweisen, wurden durch das Preisgericht geprüft.

3.2.2 Organisation und Beteiligte

Bearbeitung Die Vorprüfung wurde durch die Planpartner AG organisiert und koordiniert. Die Vorprüfung wurde wie folgt bearbeitet:

Formelles

Gianluca Coduti und Benno Ender Planpartner AG, Zürich

Wirtschaftlichkeit

Peter Mosimann WNT Ingenieure, St. Moritz

3.2.3 Zulassung

Keine Verstösse und Abweichungen Alle Planungsteams hatten die Projektbeiträge rechtzeitig eingereicht und die formellen Anforderungen erfüllt. Die vorprüfenden Stellen stellten keine gravierenden Verstösse oder Abweichungen der formulierten Anforderungen fest.

Zulassung Das Preisgericht beschloss einstimmig, alle acht Projektbeiträge zur Beurteilung zuzulassen.

3.2.4 Beurteilung

Beurteilungskriterien Das Preisgericht beurteilte die eingereichten Projektbeiträge in der zweiten Stufe nach den folgenden Beurteilungskriterien:

Einbindung in die Umgebung (Einordnung des Brückenbauwerks in die Umgebung)

- Erscheinungsbild
- Räumliche Wahrnehmung
- Eingliederung in das Umfeld
- Materialisierung

Gestalterische Aspekte (Gestalterische Qualität)

- Einbettung in das «Gestalterisches Brückenkonzept»
- Materialisierung
- Tragwerkskonstrukt
- Architektonischer Ausdruck

Technische Aspekte (Ingenieurstechnische Qualität)	– Tragwerkskonzept
	– Dauerhaftigkeit
	– Rutschfestigkeit
	– Bauvorgang
	– Tragwerkssystem
	– Unterhaltsfreundlichkeit (Schnee)
	– Bauvorgang
	– Unterhalt
Ökologische Aspekte (Eingriffe in den Seeuferraum)	– Beschattung
	– Materialisierung
	– Schutz bestehender Vegetation
	– Rücksichtnahme auf Flora und Fauna
Verkehrskonzept (Qualität der Verkehrsabwicklung)	– Linienführung der Brücke
	– Anschlusspunkte
	– Nutzungsgruppen
Wirtschaftlichkeit	– Erstellungskosten

Die Reihenfolge entsprach keiner Gewichtung. Das Preisgericht nahm anhand der Beurteilungskriterien eine Gesamtbewertung vor.

3.2.5 Beurteilungstag

Beurteilungstag	Das Preisgericht traf sich zur Beurteilung der zweiten Stufe am 2. April 2025 in St. Moritz.
Beschlussfähigkeit	Das Preisgericht war am Beurteilungstag der zweiten Stufe vollzählig und damit beschlussfähig.
Projektstudium in zwei Gruppen	Zu Beginn der Beurteilung teilte sich das Preisgericht in zwei Gruppen auf, welche je vier Projektbeiträge eingehend analysierten. Die zwei Gruppen stellten dem Gesamtgremium anschliessend die von ihnen analysierten Projektbeiträge im Rahmen eines Informationsrundgangs vor.

3.2.6 Wertungen

Erster Rundgang Im ersten Rundgang wurden die verschiedenen Erkenntnisse aus dem Projektstudium und aus der Vorprüfung vertieft. Nach der vertieften Beurteilung wurden im ersten Rundgang folgende Beiträge ausgeschieden:

- MHB
- RITMUS
- UEBER DEN AESCHEN

Die Projektbeiträge vermochten aufgrund ihrer räumlichen Wahrnehmung im Zusammenspiel mit dem bestehenden Brückenbauwerk oder der Wahl des Tragwerkkonzepts nicht zu überzeugen.

Schlussbeurteilung und Empfehlung des Preisgerichts Die verbliebenen fünf Projektbeiträge wurden unter Einbezug der gewonnenen Erkenntnisse aus den Beurteilungstagen sowie anhand der Beurteilungskriterien nochmals eingehend diskutiert und einander gegenübergestellt. Nach Abwägung aller Stärken und Schwächen der einzelnen Projektbeiträge empfahl das Preisgericht der Veranstalterin den Projektbeitrag **«Balcuns sur Lej»** einstimmig zur Weiterbearbeitung.

3.2.7 Kontrollrundgang

Bestätigung der Entscheide Vor der Rangierung und Preiszuteilung wurde ein Kontrollrundgang durchgeführt. Dabei wurde die Entscheide aller Rundgänge überprüft und vom Preisgericht bestätigt.

3.3 Rangierung / Entschädigung und Preise

Rangierung / Preise Das Preisgericht nahm folgende Rangierung und Verteilung der Preissumme vor:

Rang 1	Projekt «Balcuns sur Lej»
1. Preis	17'000 CHF
Rang 2	Projekt «Holz Stein Licht»
2. Preis	15'000 CHF
Rang 3	Projekt «Schwerelos»
3. Preis	13'000 CHF
Rang 4	Projekt «CHAVRIÖL»
4. Preis	11'000 CHF
Rang 5	Projekt «RIALTO»
5. Preis	9'000 CHF

Ohne Rangierung	Projekt « MHB »
Entschädigung	5'000 CHF
Ohne Rangierung	Projekt « Ritmus »
Entschädigung	5'000 CHF
Ohne Rangierung	Projekt « Ueber den Aeschen »
Entschädigung	5'000 CHF

3.4 Empfehlung der Weiterbearbeitung

Empfehlung Preisgericht	Der Projektvorschlag «Balcuns sur Lej» hat das Preisgericht insbesondere hinsichtlich der gewählten einfachen Formensprache, der geschickt inszenierten Ankunftssituation vom Bahnhof herkommend und der erwartbaren hohen Aufenthaltsqualität überzeugt. Es gilt, das Projekt unter Beibehaltung der überzeugenden Grundkonzeption sorgfältig weiterzuentwickeln und zu verfeinern. Gestützt auf die Beurteilung des Preisgerichts formulierte das Preisgericht des Projektwettbewerbs Neubau Fuss- und Velobrücke Punt da Piz für das erstrangierte Projekt «Balcuns sur Lej» Empfehlungen, die im Rahmen der weiteren Bearbeitung zu berücksichtigen sind. • Der Anschlussbereich auf der orografisch rechten Seeuferseite ist unter Berücksichtigung der Charakteristika des landschaftsorientierten Seeuferraums weiterzubearbeiten. • Der Bedarf einer Beleuchtung auf dem Brückenbauwerk ist in Abstimmung mit dem Projektteam der Seeuferaufwertung zu klären.
-------------------------	---

3.5 Aufhebung der Anonymität

Aufhebung der Anonymität Nach der Formulierung der Empfehlung wurden die Verfasser-couverts geöffnet und die Anonymität aufgehoben.

ARCH DA LARSCH

Basler & Hofmann AG, Kriens mit ATELIER 231 GmbH, Zürich

Balcuns sur Lej

Masotti & Associati SA, Bellinzona mit Pini Gruppe AG, St. Moritz

CHAVRIÖL

WMM Ingenieure AG, Münchenstein mit Andri Cajos Architekten AG, Zürich

Crappenda

Planbar Aktiengesellschaft, Triesen mit DSE systems AG, Triesenberg

Die Bänke

Equi Bridges AG, Chur mit Helsinki Zürich Office GmbH, Zürich

EISMEER

Kinkel+Partner Gesellschaft Beratender Ingenieure mbH, Darmstadt mit pwpMAS Architekten PartG mbB, Darmstadt

FÜGEN

Walter Bieler AG, Chur mit Krähenbühl Architekten Studio GmbH, Davos

GIR da las PUNTS

Fanzun AG, Samedan

Holz Stein Licht

Seforb s. à r. l, Uster mit Studio Noël Fäh, Zürich

K8B2X5T

Marco Mingardi, Sondrio mit Carlo Bessega, Pordenone und mit Carlo Nessi, Como

MHB

INGPHI AG, Lausanne

Peras

Dr. Schwartz Consulting AG, Zug mit Architekturbüro Bukowski, Zürich

PINGU

beckh vorhammer - beratender Ingenieur + Ingenieure PartG mbG, München mit Studio Leuschner Architekten GmbH, München

RIALTO

ENRICO GARBIN_2 ARCHITETTI sagl, Lugano mit Passera & Associati Studio di ingegneria civile SA, Lugano-Pazzallo

RINCH

Modunita architects SA, Müstair

RITMUS

Ingeni AG, Zürich mit Tragstatur GmbH Ermatingen, Hünerrwadel Partnership AG, Riehen

SA FERMAR

Bergmeister + Partner AG, Bülach mit studioSER Architects ETH OTIA SIA, Zürich

Schwerelos

co-struct AG, Zürich mit nuar GmbH, Zürich

SPANNUNG

AFRY Schweiz AG, Bellinzona mit studio we architettura sagl, Lugano

Standortsammlung2025

IJP Architects, London mit Inhabit/Elioth (Egis Group), London

STOURHEAD

Peter Jäger Partner Bauingenieure AG, Basel mit Rüegg Architects AG, Flims

Ueber den Aeschen

Jonas Schikore – Dienstleistungen im konstruktiven Ingenieurbau, München mit studioeuropa – Architekt Felix Reiner, Wien

ZVIERIBRUGG

tagebau architekten + designer Prof. Henning Rambow, Leipzig mit Atelier One Limited, London und mit W'Interplan, Jens-Peter Winter, Leipzig

0772

Küchel Architects AG, St. Moritz mit Caprez Ingenieure AG, St. Moritz

863938

Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG, Zürich mit William Matthews Associates Limited, London

4 WÜRDIGUNG

Fazit	Die Gemeinde St. Moritz als Veranstalterin sowie das Preisgericht sind über das Ergebnis des Projektwettbewerbs sehr erfreut.
Überzeugende Projektbeiträge	Das Preisgericht hält fest, dass die eingereichten Konzept- und Projektbeiträge auf hohem bis höchsten Niveau sind. Für die Schlussbeurteilung lagen dementsprechend interessante und vielfältige Lösungen für die neue Fuss- und Velobrücke Punt da Piz vor. Die Bandbreite ermöglichte eine fundierte Diskussion im Spannungsfeld zwischen der Einbindung in die Umgebung, den technischen, gestalterischen sowie ökologischen Aspekten, den verkehrstechnischen Anliegen und der Wirtschaftlichkeit.
Dank den Verfassenden	Die anspruchsvolle Aufgabe stellte insbesondere aufgrund der Vielzahl an Anforderungen sowie der sensiblen Lage hohe Anforderungen an die Projektteams. Die Veranstalterin sowie das Preisgericht bedanken sich bei den Projektverfassenden für ihre wertvolle Beiträge.
Dank den Mitwirkenden	Die Veranstalterin dankt weiter allen Mitwirkenden des Projektwettbewerbs den Mitgliedern des Preisgerichts sowie den beigezogenen Fachleuten für die geleistete Arbeit, die stets konstruktiv geführten Diskussionen und das grosse Engagement.

5 GENEHMIGUNG DES SCHLUSSBERICHTS

Der vorliegende Schlussbericht zum Projektwettbewerb Neubau Fuss- und Velobrücke Punt da Piz wurde vom Preisgericht am 22. April 2025 genehmigt.

Reto Matossi



Christoph Schlatter



Patric Fischli-Boson



Peter Mosimann



Matthias Alder



6 DOKUMENTATION DER PROJEKTBEITRÄGE

6.1 Balcuns sur Lej

Empfehlung zur Weiterbearbeitung

1. Rang | 1. Preis

Bauingenieurswesen

Masotti & Associati SA

Via Mirasole 1, 6500 Bellinzona

Giorgio Masotti

Paolo Giorgi

Mattia Grimoldi

Ingenieur- und
Vermessungsdienstleistungen

Pini Gruppe AG

Via Cuorta 2, 7500 St. Moritz

Markus Berweger

Silvio Jenni

Christina Bucher

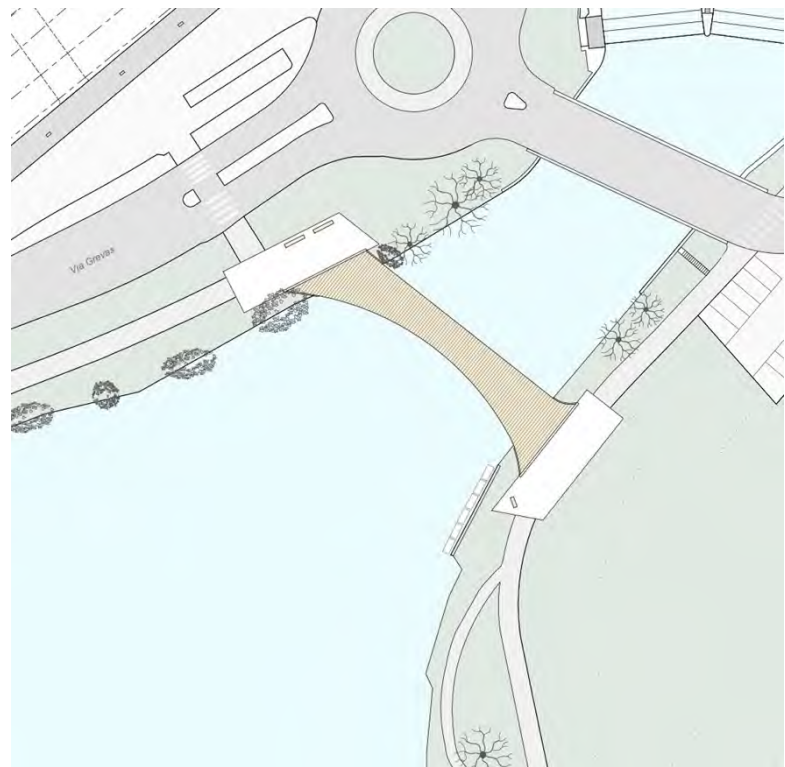


Abb. 3 Situationsplan - Punt da Piz (genordet)

Projektbeschreibung

Einordnung, Erscheinung, gestalterische Qualität	Der Projektvorschlag legt mit der Brücke Punt da Piz ein Konzept vor, welches in gleicher Weise auch für alle weiteren Brücken um den See gilt. Die Brücken unterscheiden sich durch ihre Dimensionen, welche zwei verschiedene statische Systeme verlangen. Während die kleineren Brücken als einfache Balken konstruiert werden, wird die Brücke Punt da Piz eingespannt. Gemeinsam ist der konzeptionelle Ansatz des Übergangs vom (Ufer-)Weg über eine Plattform auf die Brücke. Die Plattform übernimmt zusätzlich zur Funktion des Belagswechsels und Eintritts auf die Brücke die Funktion eines Aufenthaltsbereiches. Der Projektvorschlag zum Brückenneubau Punt da Piz erweitert den knappen Uferraum auf einfache Weise. Die Gäste, welche mit Bus und Bahn nach St. Moritz kommen, queren die vielbefahrene Kantonsstrasse und können ohne wesentliche Geländeneigung auf die Brückenplattform treten, wo genügend Fläche für ein erstes Verweilen zur Verfügung steht. Velofahrer, Jogger und Gäste finden genügend Raum für ein ungehindertes Nebeneinander vor. Die Fussgänger- und Velobrücke hebt sich wohltuend von der Autobrücke ab. Sie ist nicht nur eine Brücke zum Queren eines Hindernisses, sondern verspricht durch ihre Form und Ausbildung Aufenthaltsqualität mit Nähe zum Wasserlauf. Sie bildet auf einfachste Art den Auftakt zum Seerundgang.
Ingenieurstechnische Qualitäten	Der schwebende Platz über dem See als Protagonist des Entwurfs erkennt, dass er ohne seinen Antagonisten – das Tragwerk – nicht im Mittelpunkt stehen könnte. Beide Elemente sind interdependent und bilden eine architektonisch wie konstruktiv/statische harmonische Einheit. Das Tragwerk besteht aus zwei Kragträgern, die von der Uferseite in den See ragen. Das dazwischensliegende Mittelstück wird als Schlusselement eingehoben – diese Montageweise verzichtet auf ein Leegerüst und ist dadurch bautechnisch wie wirtschaftlich vorteilhaft. Die konstruktive Logik überzeugt durch strukturelle Konsequenz, Effizienz und einen klaren, nachvollziehbaren Kraftfluss, der sich in technischer Ästhetik manifestiert. Das hybride Tragwerk setzt sich aus Ortbeton-Widerlagern, Stahltragwerk sowie einer Holzbeplankung zusammen – materialgerecht differenziert nach Tragfähigkeit, Dauerhaftigkeit und Erneuerbarkeit. Während Stahl und Beton eine Nutzungsdauer von über 100 Jahren gewährleisten, sind die flächigen Holzbeläge bewusst als austauschbare Elemente konzipiert, was eine einfache Instandhaltung ermöglicht.



Abb. 4 Schemaplan

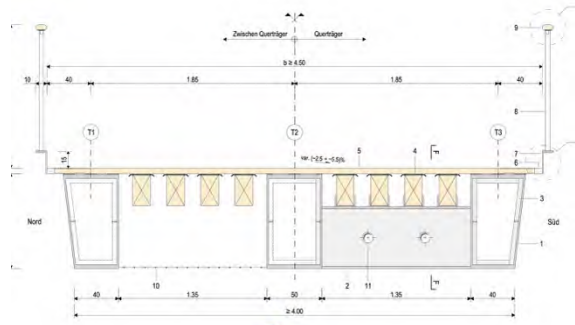


Abb. 5 Querschnitt Typ Mitte

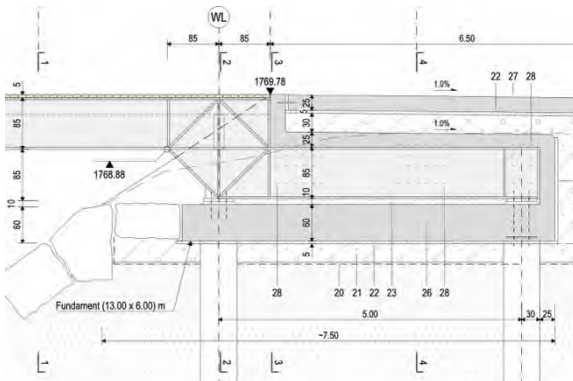


Abb. 6 Längsschnitt

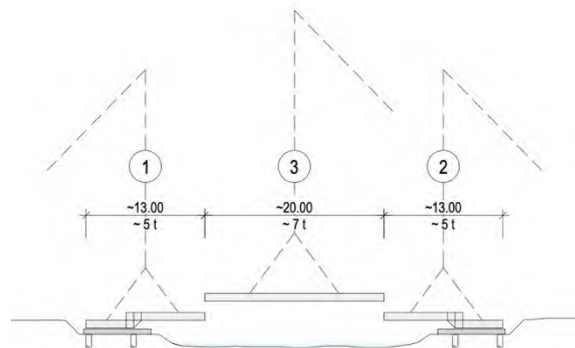
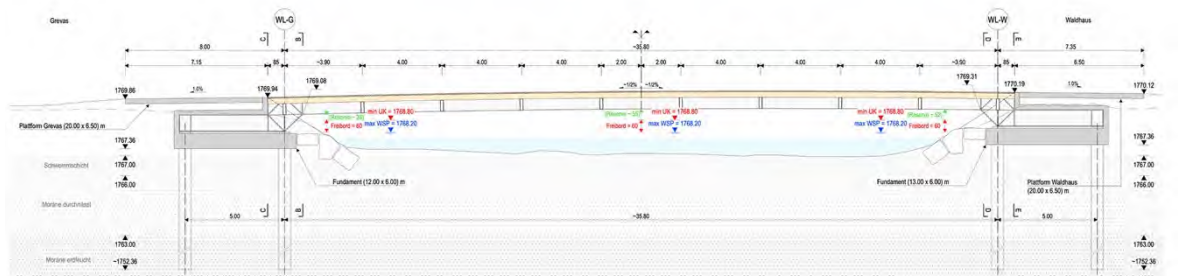


Abb. 7 Montage Bauablauf





26400_13A_250325_1_Vis_1.jpg

Abb. 10 Visualisierung - vorgegebener Standort



26400_13A_250325_1_Vis_2.jpg

Abb. 11 Visualisierung - Blick Richtung Restaurant Waldhaus

6.2 Holz Stein Licht

2. Rang | 2. Preis

Bauingenieurswesen **Seforb s. à r. l**
Florastrasse 42, 8610 Uster

Jörg Habenberger

Architektur **Studio Noël Fäh**
Hohlstrasse 440, 8048 Zürich

Noël Fäh



26400_13A_250409_15_PdP_SP.jpg

Abb. 12 Situationsplan - Punt da Piz (genordet)

Projektbeschreibung

Einordnung, Erscheinung,
gestalterische Qualität

Eine Verbundkonstruktion aus ultrahochfestem Stahlbeton und Bündeln aus Brettschichtholzträgern, die beiden Materialien jeweils auf ihre Stärken ausgerichtet eingesetzt, schwingt sich dynamisch über den Inn. Das Konzept vermag in seinen Prinzipien gestalterisch grundsätzlich zu überzeugen. Die ästhetische und haptische Qualität der Kombination wird im vorgefundenen Kontext positiv bewertet, die erreichte Schlankheit trotz des Einsatzes von Holz wird gewürdigt. Darüber hinaus gelingt den Projektverfassenden mit der Ausweitung der Brückenbreite in Richtung Bahnhof eine räumlich interessante Geste. Den ankommenden und oft an dieser Stelle verweilenden Besuchergruppen wird ein gut gestalteter Ort mit attraktiver Aufenthaltsqualität geboten.

Gegenüber der ersten Projektphase wurde am kritisch hinterfragten Randabschluss mit Geländer gearbeitet. Die gefundene Lösung wirkt gekonnt modelliert und führt die erarbeitete Formsprache nahtlos weiter. Allerdings steigt auch die Komplexität weiter an. Die Details scheinen insgesamt doch sehr aufwändig. In der Beurteilung hätte man sich da und dort auch unprätentiösere und pragmatischere Ansätze vorstellen können, die beispielsweise mit der Entwässerung, die im Projekt für die Bedingungen im Oberengadin noch unzureichend gelöst ist, einen einfacheren Umgang hätten finden können.

Ingenieurstechnische Qualitäten

Die integrale Holz-Beton-Verbundkonstruktion der Brücke «Holz Stein Licht» demonstriert vorbildlich nachhaltige Bauweisen, stellt jedoch besondere Anforderungen an die Materialkompatibilität. Die Brücke weist eine Spannweite von 39 m auf. Ein neuralgischer Punkt ist die dauerhafte Tragfähigkeit der Schubblech-Verbindungen zwischen den Brettschichtholzträgern und der Betonplatte. Relativverformungen aus Betonkriechen, Schwinden und Holzfeuchteänderungen machen ein Überwachungskonzept wohl unverzichtbar. Besonders an den Einspannstellen mit eingeklebter Bewehrung zeigt sich die Empfindlichkeit des Holzes gegenüber Spannungskonzentrationen – hier sind präzise Klebeverfahren und rissvermeidende Details essenziell. Die unterschiedliche Breite der Brückenplatte bedarf zudem spezifischer Untersuchungen zur Kräfteverteilung. Es muss zudem von einem kritischen Schwingungsverhalten ausgegangen werden. Trotz dieser Herausforderungen setzt die Brücke Massstäbe in Materialeffizienz. Der Schutz der Holzträger durch die überdachende Betonplatte, kombiniert mit hochwertigem Faserbeton, gewährleistet Robustheit bei minimalem Wartungsaufwand.



Abb. 13 Schemaplan

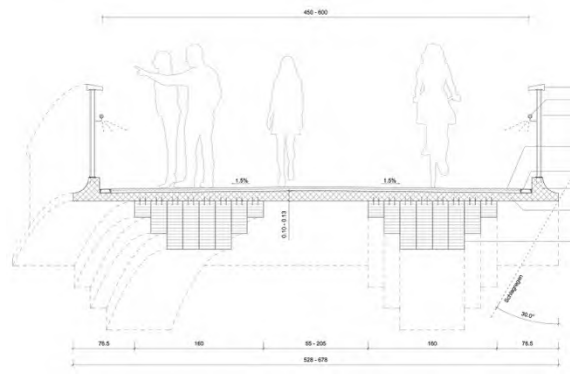


Abb. 14 Querschnitt

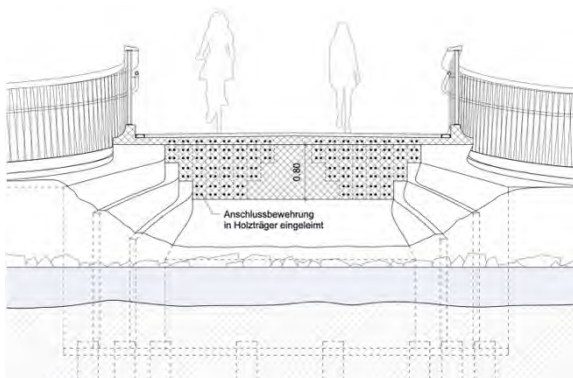


Abb. 15 Querschnitt

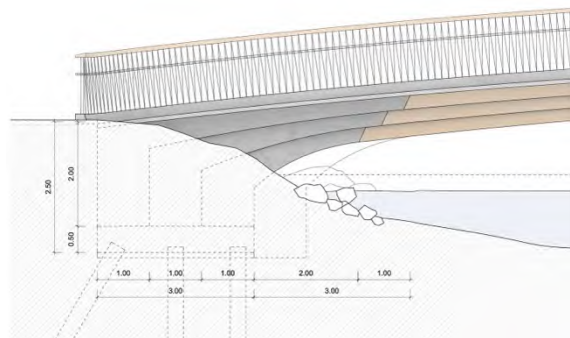


Abb. 16 Ansicht Widerlager

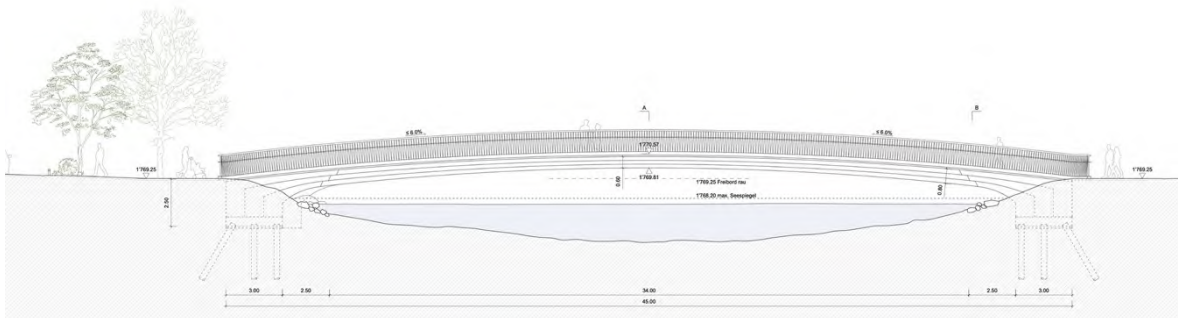


Abb. 17 Längsschnitt



26400_13A_250325_15_Vis_1.jpg

Abb. 18 Visualisierung - vorgegebener Standort



26400_13A_250325_15_Vis_2.jpg

Abb. 19 Visualisierung - Blick Richtung Restaurant Waldhaus

6.3 Schwerelos

3. Rang | 3. Preis

Bauingenieurwesen **co-struct AG**
Förrlibuckstrasse 225, 8005 Zürich
Sam Bouten
Lucas Bauer
Fabrice Meylan

Architektur **nuar GmbH**
Wydäckerring 63, 8047 Zürich
Adrian Kiesel
Guido Brandi
Isa Tambornino
Marco Guerra
Stefan Hausherr



Abb. 20 Situationsplan - Punt da Piz (genordet)

Projektbeschreibung

Einordnung, Erscheinung, gestalterische Qualität	Der Beitrag greift die historische Rolle des Natursteins auf und entwickelt für die unterschiedlichen Brücken um den See verschiedene Lösungsansätze. Bei den kleineren Brücken wird Granit als Fundament und Fahr- und Gehfläche eingesetzt. Die Konstruktionen werden vorgespannt, sind daher sehr schlank und fügen sich gut in die natürliche Umgebung ein. Mit der Weiterbearbeitung der Brücke Punt da Piz sind Korrekturen im Zugangsbereich vorgenommen worden. Die Projektverfasser gehen davon aus, dass die Spaziergänger die Brücke als Aufenthaltsort suchen werden und der neuralgische Vorbereich im direkten Anschluss an den Fussgängerstreifen zu keinen Konflikten führen wird. Die Anbindung der Brücke an den Uferbereich erfolgt unpräzise. Die Brücke wächst in selbstverständlicher Weise aus der Uferböschung heraus. Gekennzeichnet wird der Übergang mit dem Belagswechsel auf den Intragna Gneiss und dem Geländer, welches im Übergangsbereich zum Ufer aber noch nicht überzeugt. Auch in seiner gesamtheitlichen Erscheinung und Ausbildung erreicht das Geländer nicht die hohen Qualitäten der Brücke. Das Edelstahlgeländer wirkt verspielt und fremd, das aufgesetzte und direkt mit der Geländerkonstruktion verbundene Schrammbord kann einem rauen Wintereinsatz nicht standhalten.
Ingenieurstechnische Qualitäten	Die Brücke beeindruckt insbesondere durch die gelungene Synthese tradierter Bauprinzipien mit zeitgenössischen Planungs-, Simulations- und Fertigungstechnologien. Das Projekt greift die historische Bautradition der nahegelegenen Steinbogenviadukte der Rhätischen Bahn auf und transformiert sie in eine zeitgemässe Formensprache und Tragwerkskonzeption. Die Fügung der Einzelbauteile folgt einer klaren konstruktiven Logik, basierend auf materialgerechter Lastabtragung und optimaler Beanspruchung der eingesetzten Werkstoffe. Kritisch bewertet wurde insbesondere die Ausbildung der sehr filigranen Absturzsicherung und deren Verankerung im Tragsystem. Auch die Ausführung der Fugen zwischen den Gneisplatten – unter Verwendung eines hochfesten Vergussmörtels – wirft Fragen zur Dauerhaftigkeit auf, insbesondere unter den extremen klimatischen Bedingungen der Region. Durch den intensiven Winterdienst sind die Bauteile nicht nur mechanischen Beanspruchungen durch Schneeräumgeräte ausgesetzt, sondern auch chemischen Belastungen durch chloridhaltige Auftaumittel. Die genannten Detailpunkte stellen potenzielle Schwachstellen im Bauwerk dar und bergen ein signifikantes Risiko für eine erhöhte Frequenz und Intensität zukünftiger Unterhaltszyklen. Dies konterkariert die ansonsten hochwertige konzeptionelle und konstruktive Grundidee.



26400_13A_250325_8_Vis_1.jpg

Abb. 27 Visualisierung - vorgegebener Standort



26400_13A_250325_8_Vis_2.jpg

Abb. 28 Visualisierung - Blick Richtung Restaurant Waldhaus

6.4 CHAVRIÖL

4. Rang | 4. Preis

Bauingenieurswesen **WMM Ingenieure AG**
Florenz-Strasse 1d, 4142 Münchenstein

Javier Asensio
Andreas Bärtsch
Victor Herrando
Sonja Rieder

Architektur **Andri Cajos Architekten AG**
Dufourstrasse 63, 8008 Zürich

Andri Cajos
Alisha Cortina
Florian Hoch



Abb. 29 Situationsplan - Punt da Piz (genordet)

Projektbeschreibung

Einordnung, Erscheinung, gestalterische Qualität	Die Brückenkonstruktion aus Ortbeton bringt das Potenzial mit sich, eine Figur aus einem Material und einem Guss gestalten zu können, die im fertigen Zustand aus der Uferböschung heraus zu wachsen scheint, das Gewässer in einem subtilen Bogen elegant überspannt, auf der gegenüberliegenden Seite wieder in die Böschung taucht und so in ihrem Ausdruck im Fluss mit der Wegführung rund um den See selbstverständlich daher kommt. Das Querprofil unterstützt die filigrane Linienführung weiter und minimiert ausserdem das Volumen des Betons, dessen umfassender Einsatz im Projekt aus ökologischen Gründen generell eher kritisch gesehen wird. Konstruktiv wird die gegenüber der ersten Phase weiterentwickelte Lösung des aufgesetzten Schrammbords begrüsst, sowohl in Sachen Unterhalt und Nachhaltigkeit wie auch als Instrument zur nötigen Verlängerung und Einbindung des Geländers in den Uferbereich. Der Einbettung an den beiden Weganschlüssen und der Verkehrsführung kann Positives abgewonnen werden, restlos vermag die Lösung dennoch nicht zu überzeugen. Die beiden punktsymmetrisch gesetzten Kurven scheinen eher schematisch und wenig präzise, der generierte Raum auf Seiten Bahnhof wird ausserdem den Bedürfnissen nicht ausreichend gerecht.
Ingenieurstechnische Qualitäten	Das vorliegende Tragwerkskonzept einer flachgebogenen Balkenbrücke mit biegesteifer Einspannung in die Widerlager und einer Länge von 50 m, zeigt eine konsequente integrale Bauweise, die besondere Anforderungen an die konstruktive Durchbildung stellt. Die zyklischen Beanspruchungen aus Temperaturwechseln und Verkehr erfordern eine sorgfältige Bemessung der Mikropfähle für wechselnde Zug- und Druckbeanspruchungen. Die Kopplung dieser dynamischen Effekte mit dem Brückenoberbau bedingt eine präzise Abstimmung der Komponentensteifigkeiten. Die langfristigen Verformungen unter Berücksichtigung von Kriechinflüssen und Rissbildung verdeutlichen die materialbedingten Grenzen des Systems. Die erforderliche bauliche Überhöhung macht ein präzises Vorgehen bei der Herstellung des Lehrgerüsts und der Schalungsgeometrie notwendig. Die berechnete Eigenfrequenz liegt unterhalb des empfohlenen Bereichs. Die Brücke verkörpert ein ausgewogenes Konzept technischer Präzision, das bewährte Materialien und Bauverfahren effizient kombiniert. Die integrale Bauweise ermöglicht eine langlebige Konstruktion, erfordert jedoch besondere Sorgfalt bei der Ausführung der kraftschlüssigen Verbindungen zwischen Oberbau und Gründung. Die ganzheitliche Betrachtung des Materialverhaltens über den Lebenszyklus bleibt entscheidend für die Leistung dieser anspruchsvollen Tragwerkslösung.



Abb. 30 Detail Geländer

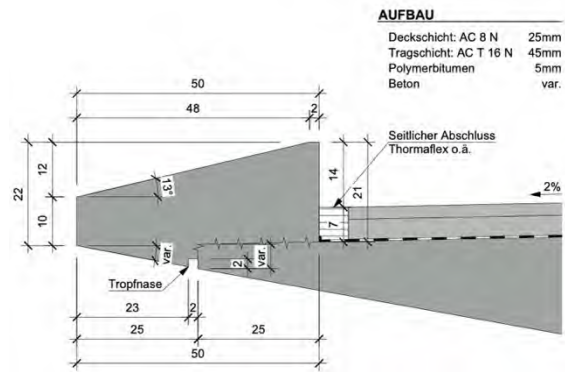


Abb. 31 Schrammboard Detail

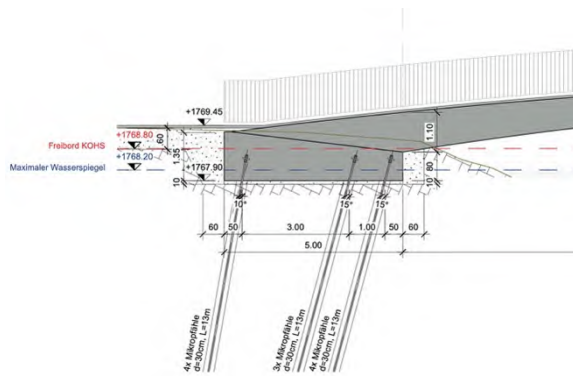


Abb. 32 Längsschnitt Detail

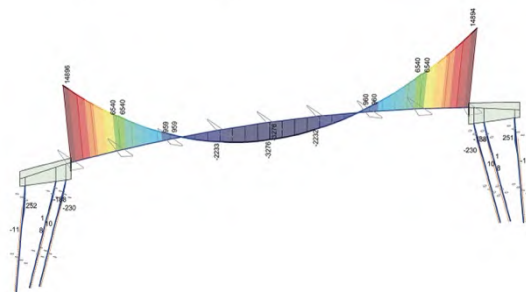


Abb. 33 Grenzzustand Tragssicherheit

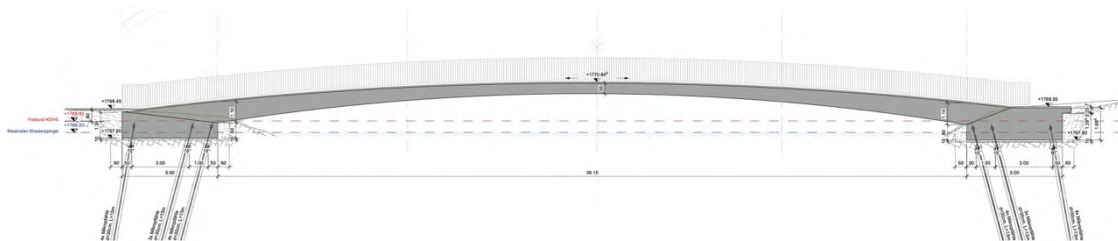


Abb. 34 Längsschnitt



Abb. 35 Ansicht



26400_13A_250325_24_Vis_1.jpg

Abb. 36 Visualisierung - vorgegebener Standort

6.5 RIALTO

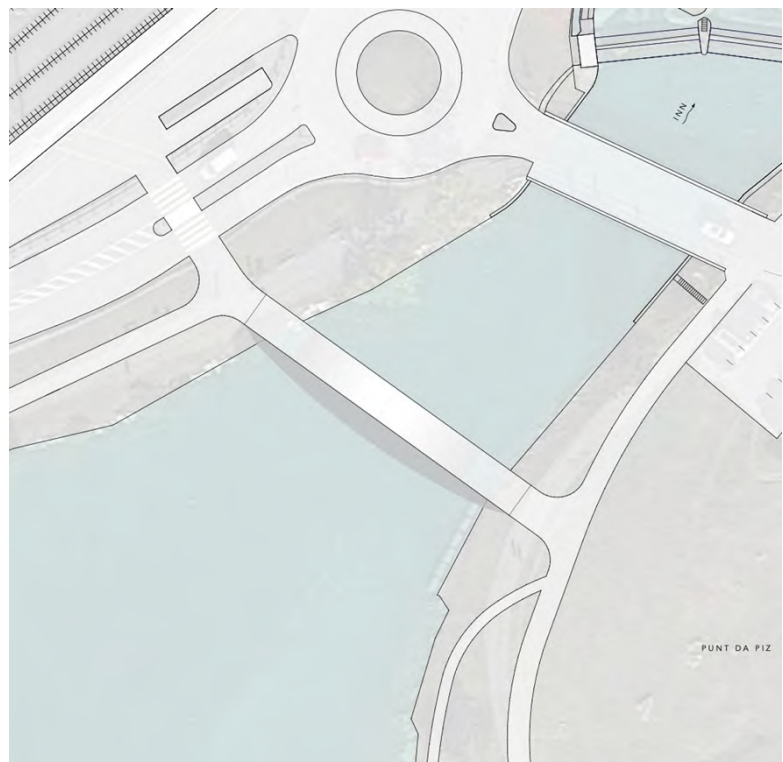
5. Rang | 5. Preis

Architektur **ENRICO GARBIN_2 ARCHITETTI sagl**
Via Dufour 2, 6901 Lugano

Enrico Garbin
Daniel Schneider

Bauingenieurswesen **Passera & Associati Studio di ingegneria civile SA**
Via alla Sguancia 5, 6912 Lugano-Pazzallo

Stefano Campana
Gianluigi Largo
Riccardo Maestrani



26400_13A_250409_10_PdP_SP.jpg

Abb. 37 Situationsplan - Punt da Piz (genordet)

Projektbeschreibung

Einordnung, Erscheinung, gestalterische Qualität	Das gestalterische Brückenkonzept überzeugte in der ersten Wettbewerbsphase durch seine Einfachheit im Dialog zwischen Brückenbauwerk und der umliegenden Landschaft. Die vertiefte Untersuchung des Standorts Punt da Piz knüpft konzeptionell nahtlos an und zeigt eine Lösung, die von Direktheit, Geradlinigkeit, Reduktion auf das Essentielle, Klarheit und Transparenz geprägt ist. Die angestrebte Leichtigkeit und Feinheit fügt sich gut in die Umgebung ein und findet für die gestellte Aufgabe eine unaufgeregte, aber elegante Form, die adäquat erscheint. Zurückzuführen ist dies auf den sorgfältigen Umgang mit der subtilen Bogengestalt, ihren Proportionen und der Präzision der Widerlager. Die bis auf Fahrbahn und Handlauf einheitliche Materialisierung in Stahl wird kritisch hinterfragt. Man steht der haptischen Qualität am vorgesehenen Ort kritisch gegenüber, und äussert Bedenken zur Robustheit und Langlebigkeit der mit dem Hohlkasten fest verbundenen Schrammborde. Ebenfalls mögen die Anknüpfungspunkte an den Ufern nicht vollends zu überzeugen. Die Konsequenz von Einfachheit und Direktheit lässt auf Seiten Bahnhof wenig Raum für Ansammlungen von Gruppen zu und deckt jenes Bedürfnis wenig zufriedenstellend.
Ingenieurstechnische Qualitäten	Die integrale Stahlhohlkastenkonstruktion zeigt eine materialeffiziente Lösung mit anspruchsvollen Details, die besondere Planungssorgfalt erfordern. Die Fussgängerbrücke hat eine Spannweite von 44 m und weist die Funktion eines gebogenen Einfeldträgers auf. Die Querschnittshöhe verjüngt sich von den Enden zur Mitte hin. Die bogenförmige Haupttragstruktur aus Stahlhohlkasten ist auf mit Mikropfählen tief gegründeten Widerlager gelagert. Der Brückenträger liegt auf einem horizontalen und vertikalen Auflager auf. Das horizontale Auflager ermöglicht es, die vertikale Last des Bogenträgers auf die darunter liegenden Mikropfähle zu übertragen. Das vertikale Auflager ermöglicht es, die horizontale Kraft des Bogens in das Betonwiderlager einzuleiten. Infolge der sehr leichten und schlanken Konstruktion ist mit einem kritischen Schwingungsverhalten zu rechnen. Die Entwässerung erfolgt entlang der Schrammborde. Die Dauerhaftigkeit und Funktion des Schrammbords sind fraglich. Trotz des wartungsarmen Konzepts erfordert der Korrosionsschutz regelmässige Inspektionen. Insgesamt wird eine moderne Materialtechnologie mit ästhetischer Integration vereint, doch die technischen Herausforderungen der integralen Bauweise bedingen eine sorgfältige Detailplanung.

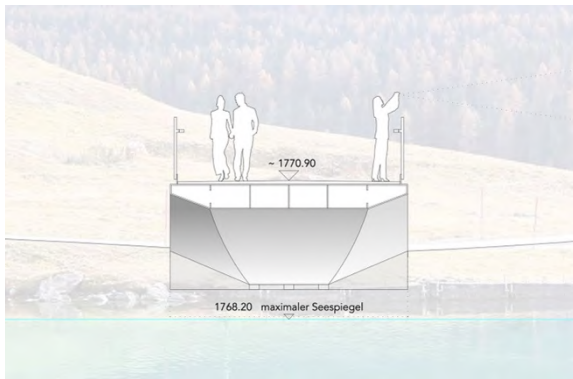


Abb. 38 Querschnitt

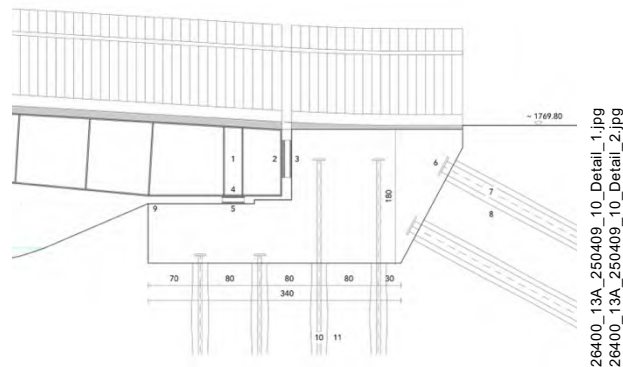


Abb. 39 Längsschnitt Widerlager

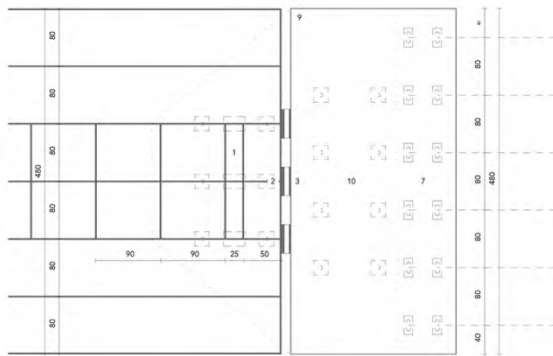


Abb. 40 Grundriss Widerlager

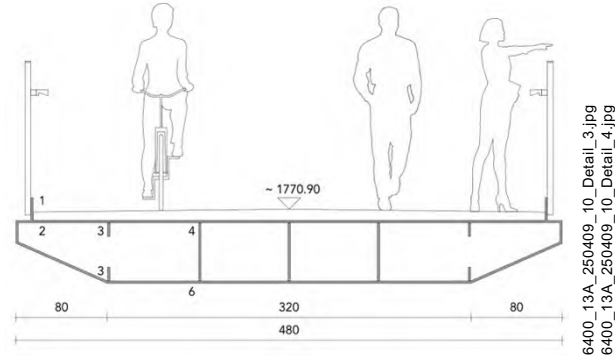


Abb. 41 Querschnitt

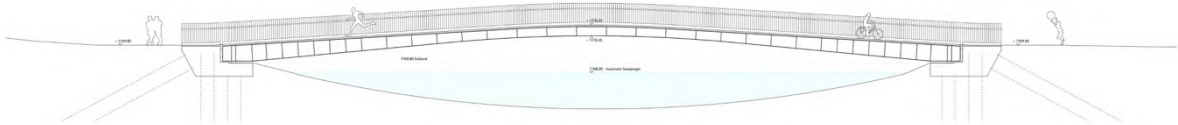


Abb. 42 Längsschnitt



Abb. 43 Ansicht



Abb. 44 Visualisierung - vorgegebener Standort



Abb. 45 Visualisierung - vorgegebener Standort

6.6 MHB

Ohne Rangierung

Bauingenieurswesen

INGPHI AG

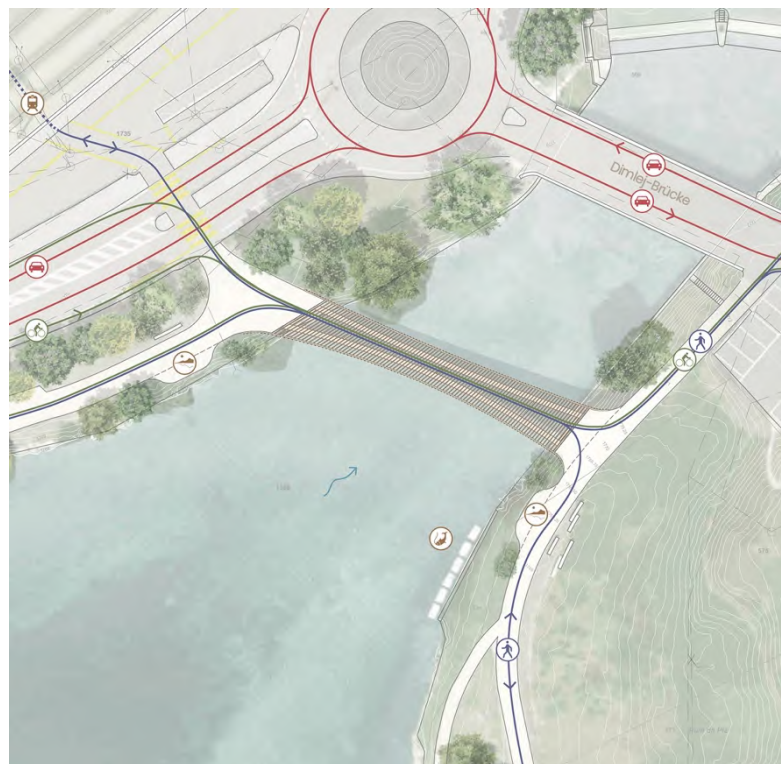
Rue Centrale 7, 1003 Lausanne

Philippe Menétrey

Mariko Okumura

Samuel Rochat

Kushtrim Bajrami



26400_13A_250409_9_PdP_SP.jpg

Abb. 46 Situationsplan - Punt da Piz (genordet)

Projektbeschreibung

Einordnung, Erscheinung, gestalterische Qualität	Das Projekt verfolgt den Ansatz, die Eigenheiten des Ortes aufzunehmen und daraus den geeigneten lokalen Typus zu entwickeln. Dabei spielt Holz als Material und die Umsetzung der repetitiven Anwendung eine entscheidende Rolle. Neben der Tragfähigkeit soll in der Verarbeitung auch die Leere, und damit die Durchsicht zwischen den konstruktiven Elementen in die Natur und auf den See, eine wichtige Rolle spielen. Das Konzept mit Hauptträgern aus Brettschichtholz und querliegenden Holzbohlen als Verschleisschicht wird bei allen Brückentypen konsequent angewendet und verfolgt diesen Ansatz. Der Zugang ab Bahnhof erfolgt auf selbstverständliche Weise. Der Spaziergänger wird direkt auf die Brücke geführt um von dort, vom Strassenbetrieb etwas abseits, die Landschaft geniessen zu können. Allerdings wird dadurch das Erlebnis des «Auffindens» des speziellen Ortes auch eingedämmt. Zudem trägt die parallele Führung der Fuss- und Velobrücke zur Autobrücke nicht dazu bei, deren Exklusivität zu unterstreichen. Dies wird wiederum versucht über die Materialisierung und die über die Zeit entstehende natürliche Oberfläche zu erreichen. Nicht ausgereift scheint die Verkleidung der Widerlager in Naturstein. Hier wäre, analog der mittleren Stütze, eine saubere Integration des Stahlbetonkörpers in die Uferbereiche wünschbar gewesen.
Ingenieurtechnische Qualitäten	Die zweifeldrige Brücke mit Mittelaufleger und hohem Anteil an Holz als Primärbaustoff weckte bereits in der ersten Beurteilungsphase das Interesse des Preisgerichts. Durch die Halbierung der Spannweiten und die damit verbundene Ausbildung einer statisch wirksamen Durchlaufträgerstruktur hätte ein besonders schlankes, ressourcenschonendes Tragwerk realisiert werden können. Aus der gebogenen Grundrissgeometrie ergibt sich ein System mit zwei antimetrisch gekrümmten Hauptträgern mit voneinander abweichenden Radien. Der konstruktive Holzschutz für die Hauptträger erfolgt über eine aufgesetzte Blechabdeckung, was als gängige Schutzmassnahme nachvollziehbar erscheint. Die Ausbildung der Pfosten aus Holzbohlen in Kombination mit dem Schrammbord und der aufgeschraubten Stahlplatte mit Stabdübeln erzeugt Hohlräume, die einer unzureichenden Trocknung ausgesetzt sind, was in einer Reduktion der Lebensdauer resultiert. Die strukturelle Grundidee weist Potenzial auf, insbesondere im Hinblick auf Nachhaltigkeit und Materialauthenzität. Die konstruktive Durcharbeitung, insbesondere an kritischen Nahtstellen wie Torsionsabtrag, Eckverbindungen, Übergängen zur Absturzsicherung sowie Feuchte-schutz der Konstruktion, bleibt jedoch hinter den Anforderungen an eine dauerhaft funktionale Ausführung zurück.

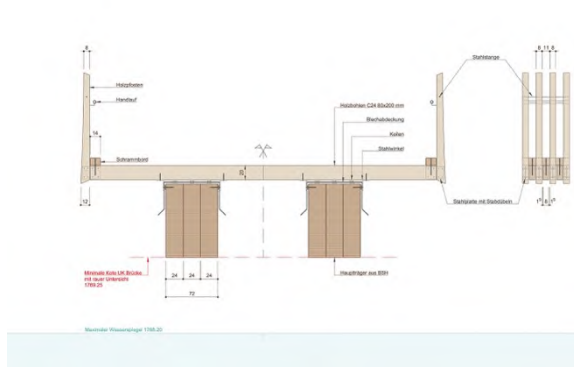


Abb. 47 Detail

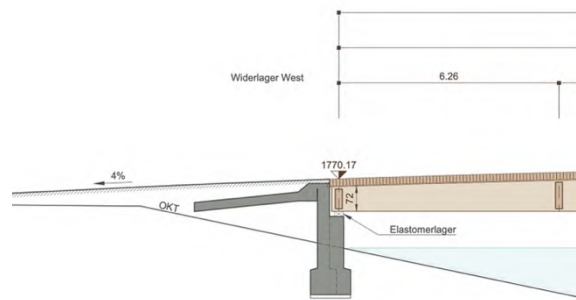


Abb. 48 Längsschnitt Widerlager

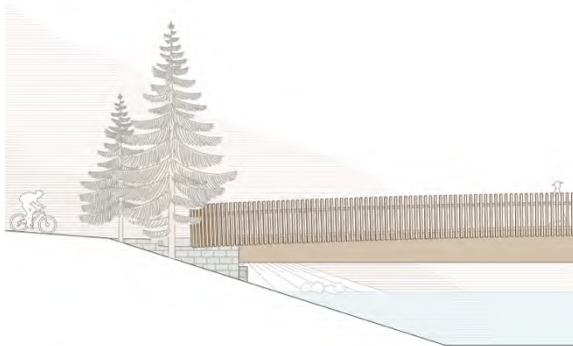


Abb. 49 Ansicht

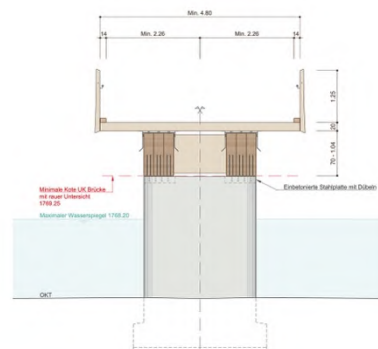


Abb. 50 Querschnitt beim Pfeiler

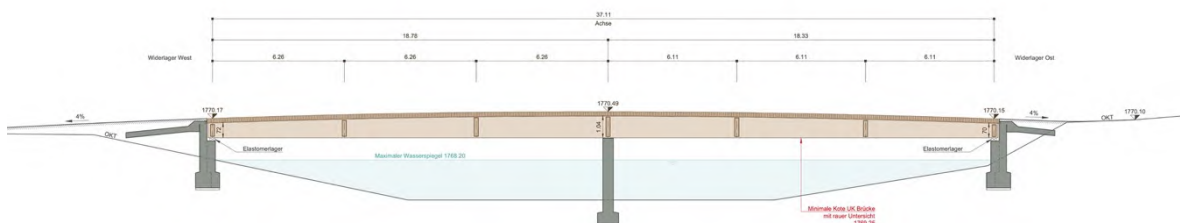


Abb. 51 Längsschnitt

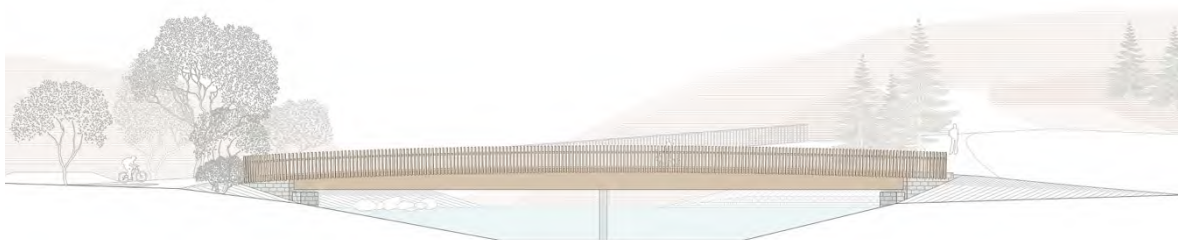


Abb. 52 Ansicht



26400_13A_250325_9_Vis_1.jpg

Abb. 53 Visualisierung - vorgegebener Standort



26400_13A_250325_9_Vis_2.jpg

Abb. 54 Visualisierung - Blick Richtung Restaurant Waldhaus

6.7 RITMUS

Ohne Rangierung

Bauingenieurswesen **Ingeni AG Zürich**
Technoparkstrasse 1, 8005 Zürich

Francesco Snozzi

Bauingenieurswesen **Tragstatur GmbH**
Schiffländenstrasse 4, 8272 Ermatingen

Uwe Teutsch

Architektur **Hünerwadel Partnership AG**
Rütiring 40, 4125 Riehen

Nicolas Hünerwadel

Victor Pazos

Mirco Juon



26400_13A_250409_22_PdP_SP.jpg

Abb. 55 Situationsplan - Punt da Piz (genordet)

Projektbeschreibung

Einordnung, Erscheinung, gestalterische Qualität	Die Auslegeordnung des Projekts in der ersten Phase strahlte eine wohlproportionierte Einfachheit mit poetischen Qualitäten aus, die vage Suche, auch in der Darstellung des Konzepts, wurde geschätzt. Sowohl die gewählten Referenzen wie deren Übersetzung in Brückenbauwerke war vielversprechend. Der entstehende Knoten auf Seiten Bahnhof, der eine Achsverschiebung von Strassenübergang und Brücke vorschlägt, wird als Geste positiv bewertet, da von den Gleisen herkommend die Ankunft am Ufer des Sees als übergeordnet gelesen wird. Handkehrum scheint der daraus entstehende Raum beim Einbiegen auf die Brücke noch zaghaft ausgearbeitet und kann als Aufenthaltsort nicht überzeugen. Die Brücke selbst wurde konstruktiv und gestalterisch ebenfalls konkretisiert. Die ursprüngliche Sinnlichkeit kam dabei allerdings ein Stück weit abhanden, die Proportionierung und die Detaillierung werden kritisch betrachtet. Die Lösung der Absturzsicherung blieb ausserdem auch nach der Überarbeitung zu schematisch. Die abgedeckten Bereiche sind in der Einbindung an die uferseitigen Wege zu knapp gewählt und genügen den Vorschriften nicht. Ein Einhalten letzterer würde wohl der Gestalt des Projektvorschlags wiederum nicht zugutekommen. Insgesamt bringt die Präsentation interessante Ansätze mit, das Ausbalancieren von abstraktem Konzept und konstruiertem Artefakt wirkt jedoch zu unentschieden.
Ingenieurstechnische Qualitäten	Das Haupttragwerk wird durch eine Stahlbetonplatte gebildet, die durch Kerven schubfest mit dem durch die Platte geschützten Holzkörper verbunden ist. In Querrichtung der Brücke wird der Holzkörper aus drei BSH-Trägern gebildet, die an ihren Enden monolithisch mit vorgespannten Stahlbetonkonsolen verbunden sind. Aus statischer Sicht stellt insbesondere die vollständige Integration der Tragstruktur in die Widerlager eine Herausforderung dar. Durch die biegesteife Einspannung wirken alle temperatur- und schwindbedingten Verformungen durch die integrale kraftschlüssige Verbindung direkt auf die Fundamente und können dort zu entscheidenden Zwangskräften führen. Ein weiterer kritischer Punkt ist die Verbindung zwischen den Holzträgern und den auskragenden Betonkonsolen. Trotz vorgesehenem hydrophobierendem Schutz besteht hier ein Risiko durch Feuchteaufnahme und damit verbundene Quellung oder Verformung und fehlender Dauerhaftigkeit des Holzes. Die herausfordernde Tragwerksidee bietet ein grosses Potenzial hinsichtlich Nachhaltigkeit, stellt aber gleichzeitig höchste Anforderungen an Präzision in der Ausführung.

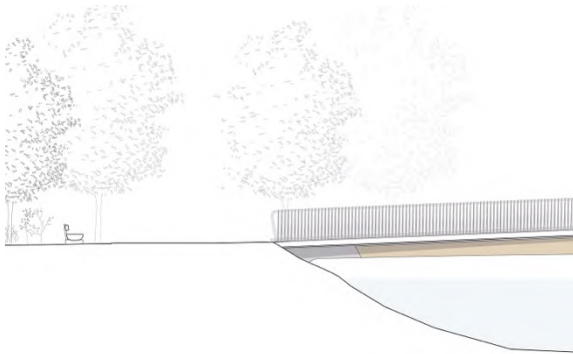


Abb. 56 Ansicht

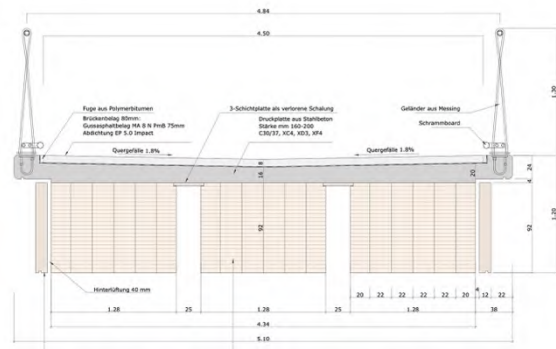


Abb. 57 Querschnitt

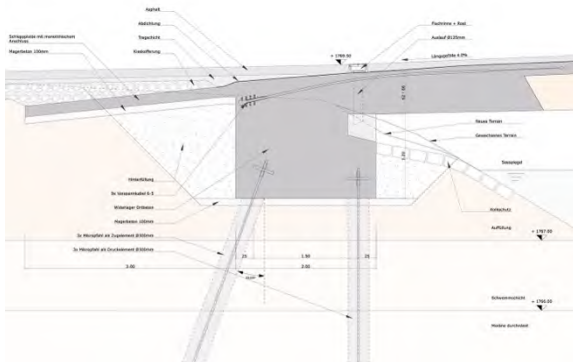


Abb. 58 Längsschnitt Widerlager

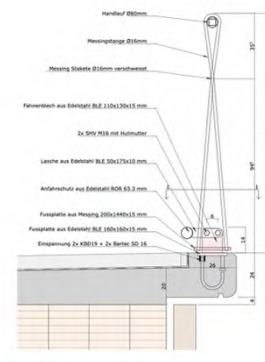


Abb. 59 Detail Geländer

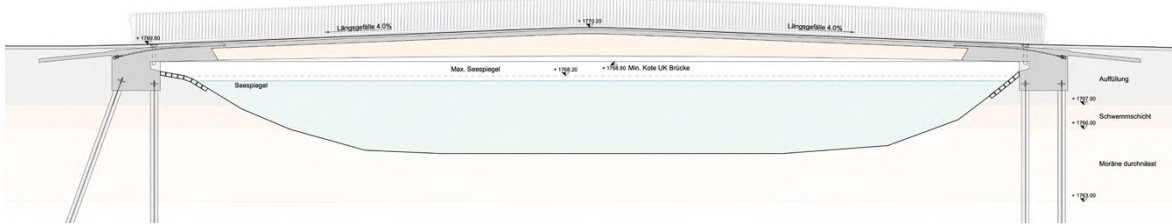


Abb. 60 Längsschnitt



Abb. 61 Ansicht



26400_13A_250325_22_Vis_1.jpg

Abb. 62 Visualisierung - vorgegebener Standort



26400_13A_250325_22_Vis_2.jpg

Abb. 63 Visualisierung - Blick Richtung Restaurant Waldhaus

6.8 UEBER DEN AESCHEN

Ohne Rangierung

Bauingenieurswesen /
Tragwerksplanung

Jonas Schikore – Dienstleistungen im konstruktiven Ingenieurbau

Christoph-Schmid-Strasse 3a, 80807 München

Dr. – Ing. Jonas Schikore

Architektur

studioeuropa – Architekt Felix Reiner

Webgasse 12/22-23, 1060 Wien

Felix Reiner



Abb. 64 Situationsplan - Punt da Piz (genordet)

Projektbeschreibung

Einordnung, Erscheinung, gestalterische Qualität	Der Projektvorschlag gründet auf einem übergeordneten Ansatz. Die Brücken verstehen sich nicht nur als reine Infrastrukturbauten, sondern als Teil des Ganzen Seeuferraums. Sie nehmen die fließenden Formen der Landschaft und die vorhandenen Bewegungsströme auf und übersetzen diese in die Brückenbauwerke. Die Brücken bilden ein wiederkehrendes Motiv und werden so ebenfalls Teil des Ganzen. Die Fügung der Brücken in die Landschaft ist konsequent, sie verfolgt mit der Einbettung, den verwendeten Materialien, deren Haptik und den erzeugten Reflexionen und Spiegelungen einen sinnlichen Ansatz. Diese fließenden Formen werden auch im näheren Brückenraum weiterverfolgt. Der Anschluss an den Seeuferweg und den Bahnhof erfolgt auf natürliche Weise. Natürliche, fast unmerkliche Ausweitungen von Weg und Brücke leiten den Spaziergänger oder laden zum kurzen Verweilen ein. Die Ästhetik des geneigten Brückengeländers unterstützt die fließende Bewegung. Das Schrammbord ist dabei zweckerfüllend. Die Fernwirkung der Brücke ist mit harmonischer Einbettung überzeugend. Hingegen bestehen Zweifel, ob die Ausweitung des Fotostandorts den angewendeten Ansprüchen an die Formsprache auch aus unmittelbarer Nähe Stand halten kann.
Ingenieurstechnische Qualitäten	Die hybride Tragstruktur aus Beton, Stahl und Holz überzeugt durch eine differenzierte Materialwahl, die kontextbezogen und überwiegend statisch sinnvoll gefügt wurde. Für einen optimierten Bauablauf wurden die auskragenden Enden mittels Fertigteil- und Ort beton mit einer vorgefertigten Stahlkonsole kraftschlüssig verbunden. Ein massiver Fundamentblock kompensiert das im Bauzustand entstehende Moment infolge Eigengewicht. Das rund 20 m lange Mittelstück wird als Einfeldträger mit gelenkigem Anschluss ergänzt. Das Preisgericht bewertet die flächige Auflagerausbildung mit diffuser Lastverteilung als materialintensiv. Die durch den Fotostandort entstehende Torsion wird grundsätzlich über Umlauftorsion im Trägerquerschnitt aufgenommen. Kritisch wird jedoch die Einleitung dieser Kräfte in die Anschlussfuge gesehen: Zwei eng benachbarte Knoten erzeugen hohe Lagerreaktionen, deren konstruktive Ausbildung nicht optimal erscheint. Die zweifach gekrümmte Geometrie der Stahl- und Betonträger stellt hohe Anforderungen an die Ausführung, was das Preisgericht als potenzielles Risiko einstuft. Insgesamt werden der Mehrwert des Fotostandorts und die daraus resultierenden konstruktiven Implikationen als zu aufwendig erachtet. Im Vergleich zu den anderen Projekten ergibt sich ein relativ hoher Ressourcenverbrauch, der den Nachhaltigkeitszielen widerspricht.

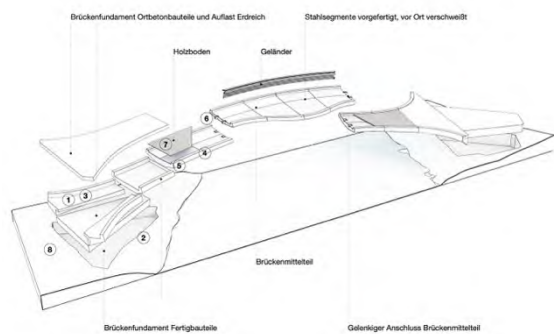


Abb. 65 Schemaplan

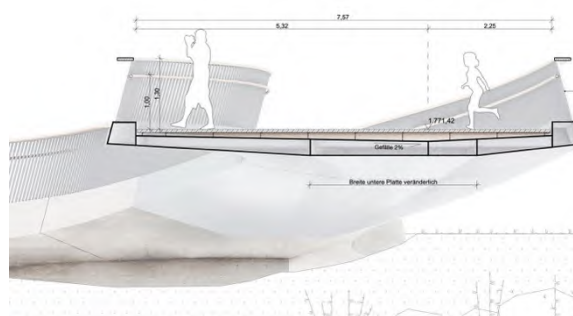


Abb. 66 Querschnitt

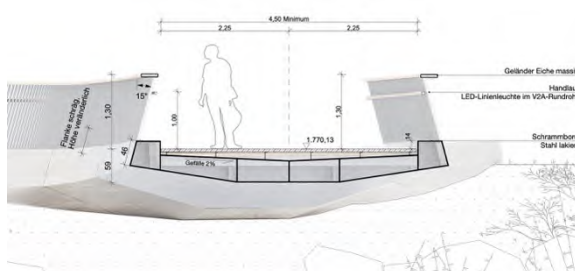


Abb. 67 Querschnitt

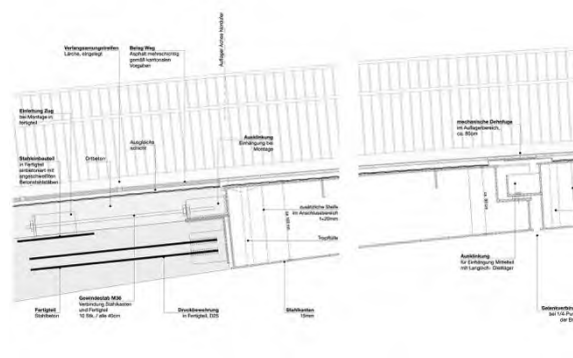


Abb. 68 Detail Längsschnitt Widerlager

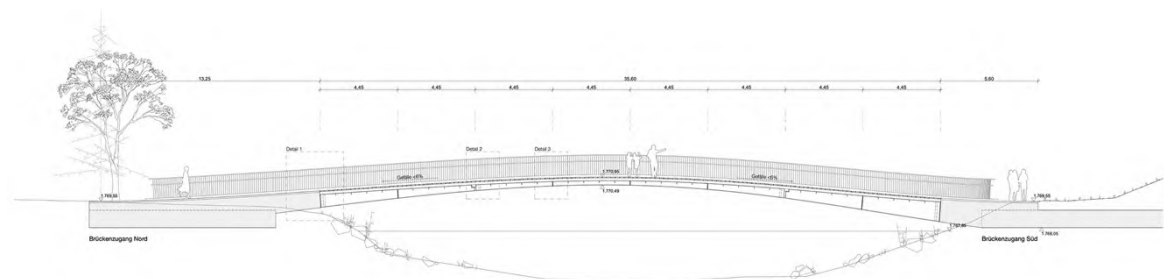


Abb. 69 Längsschnitt

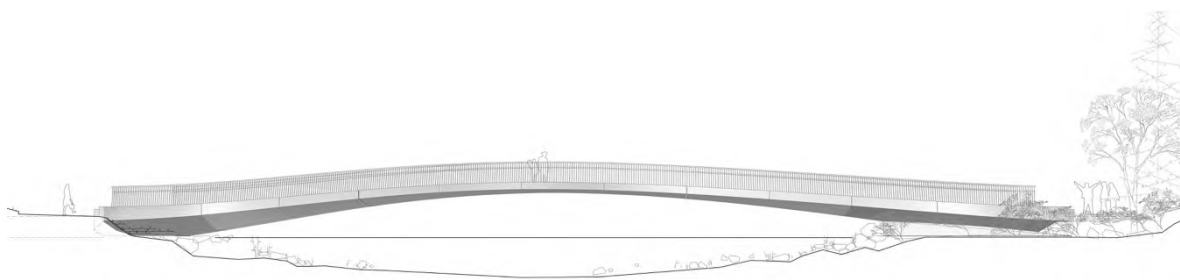


Abb. 70 Ansicht



26400_13A_250325_3_Vis_1.jpg

Abb. 71 Visualisierung - vorgegebener Standort



26400_13A_250325_3_Vis_2.jpg

Abb. 72 Visualisierung - Blick Richtung St. Moritzersee

6.9 Projektbeiträge – Gestalterisches Brückenkonzept

6.9.1 ARCH DA LARSCH

Bauingenieurswesen **Basler & Hofmann AG**
Nidfeldstrasse 5, 6010 Kriens
Marc Kaufmann, Peter Tschümperlin, Manuel Oertle

Architektur **ATELIER 231 GmbH**
Neumarkt 6, 8001 Zürich
Zuzana Ondrušková, Pascal Sigrist

Punt da Piz

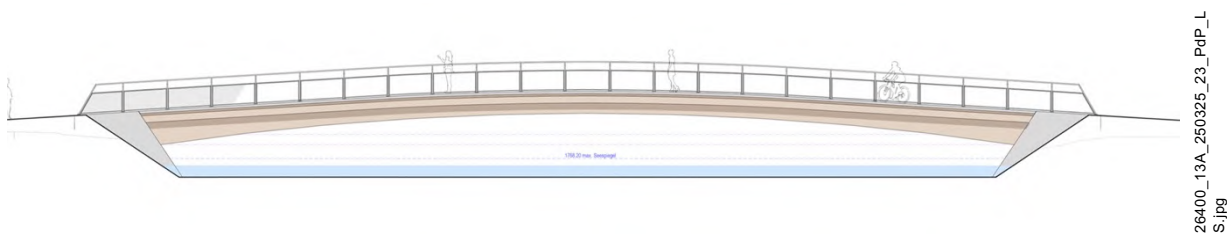


Abb. 73 Längsschnitt



Abb. 74 Situationsplan (genordet)

Ovel da Mulin

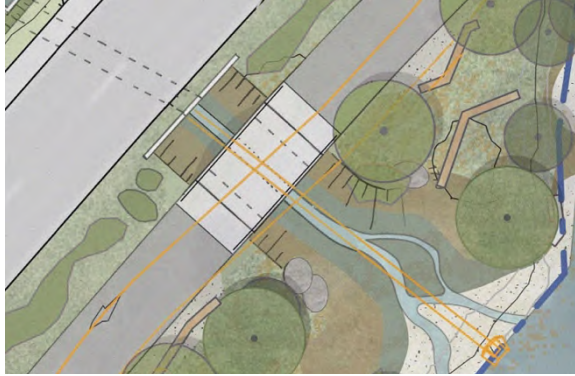


Abb. 75 Situationsplan

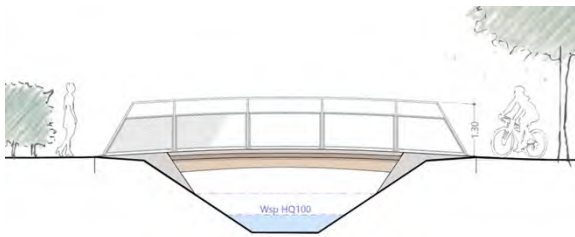


Abb. 77 Längsschnitt

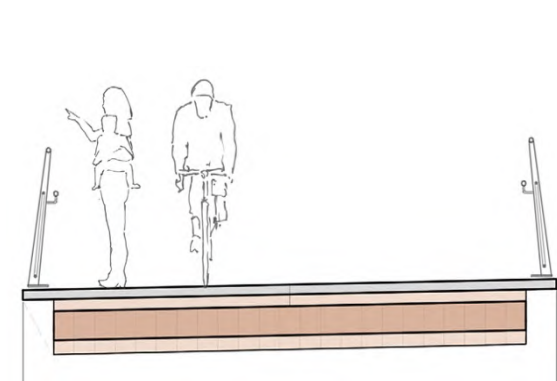


Abb. 79 Querschnitt

Ovel da Cangiroulas



Abb. 76 Situationsplan

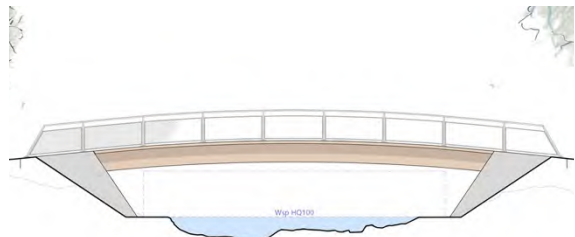


Abb. 78 Längsschnitt

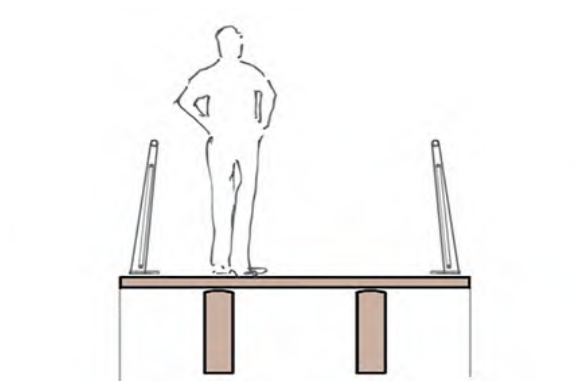


Abb. 80 Querschnitt

26400_13A_250325_23_OdM_SP.jpg
26400_13A_250325_23_OdC_SP.jpg

26400_13A_250325_23_OdM_LS.jpg
26400_13A_250325_23_OdC_LS.jpg

26400_13A_250325_23_OdM_OS.jpg
26400_13A_250325_23_OdC_OS.jpg

6.9.2 Balcuns sur Lej

Bauingenieurwesen

Masotti & Associati SA

Via Mirasole 1, 6500 Bellinzona

Giorgio Masotti, Paolo Giorgi, Mattia Grimoldi

Ingenieurs- und

Vermessungsdienstleistungen

Pini Gruppe AG

Via Cuorta 2, 7500 St. Moritz

Markus Berweger, Silvio Jenni, Christina Bucher

Punt da Piz

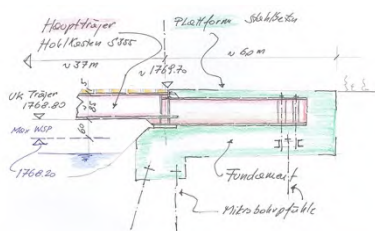


Abb. 81 Längsschnitt

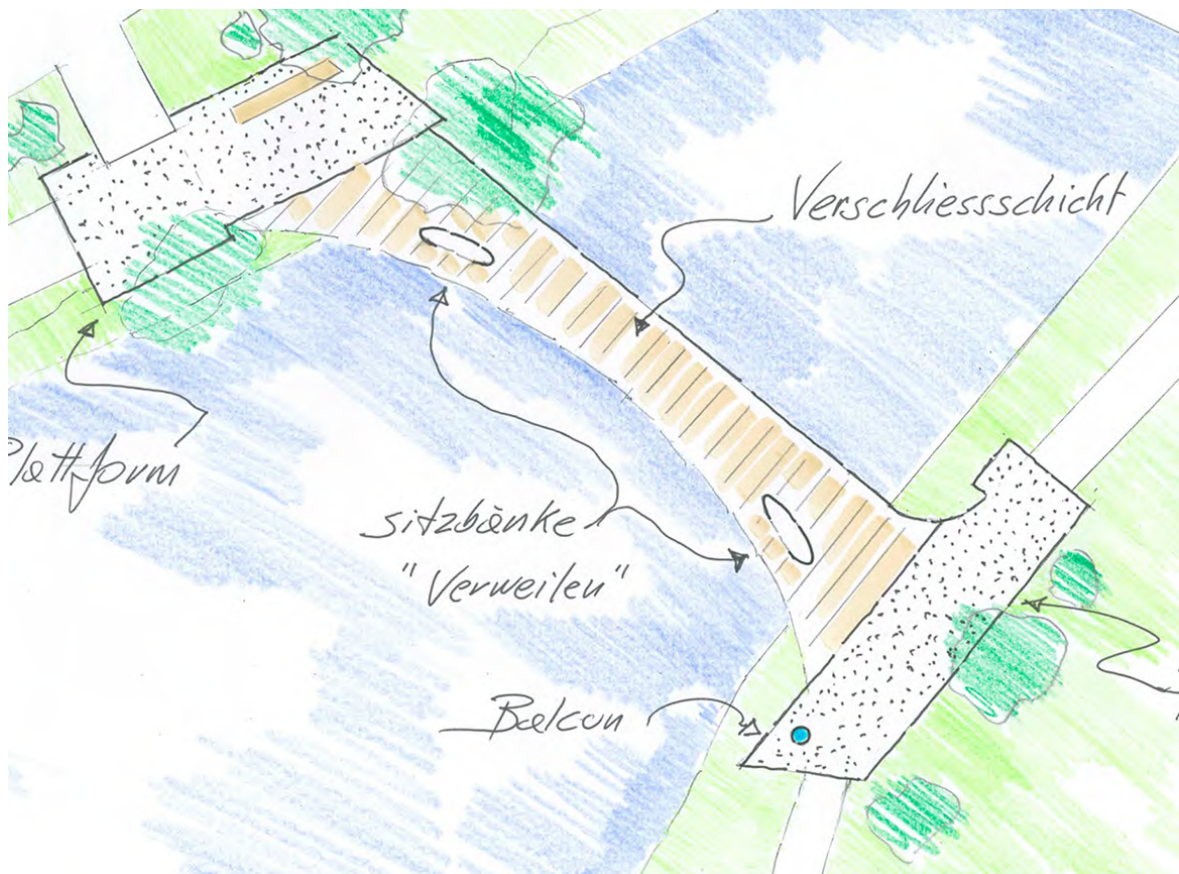


Abb. 82 Situationsplan (genordet)

Ovel da Mulin



Abb. 83 Situationsplan

Ovel da Cangiroulas



Abb. 84 Situationsplan

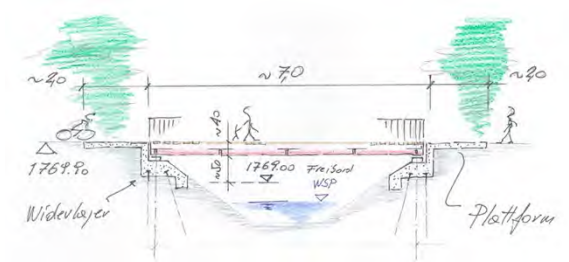


Abb. 85 Längsschnitt

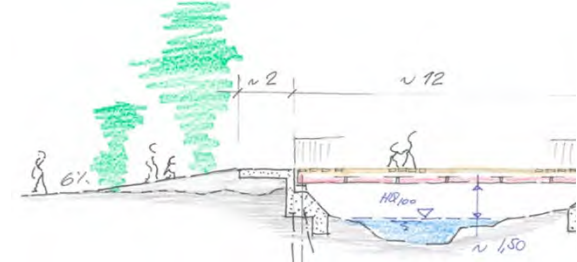


Abb. 86 Längsschnitt

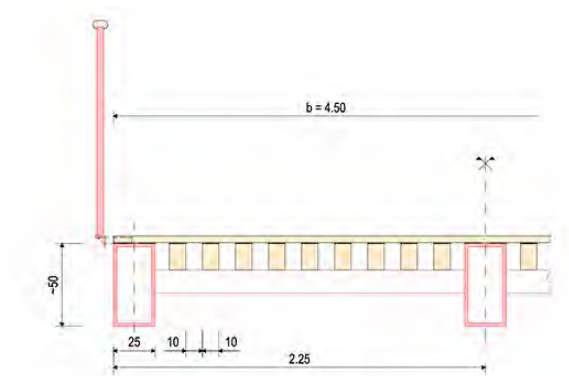


Abb. 87 Querschnitt

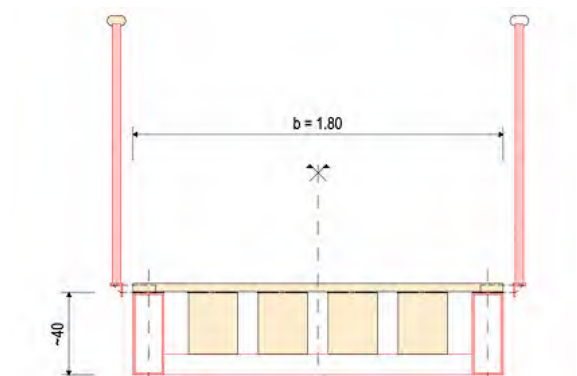


Abb. 88 Querschnitt

6.9.3 CHAVRIÖL

Bauingenieurwesen

WMM Ingenieure AG

Florenz-Strasse 1d, 4142 Münchenstein

Javier Asensio, Andreas Bärtsch, Victor Herrando, Sonja Rieder

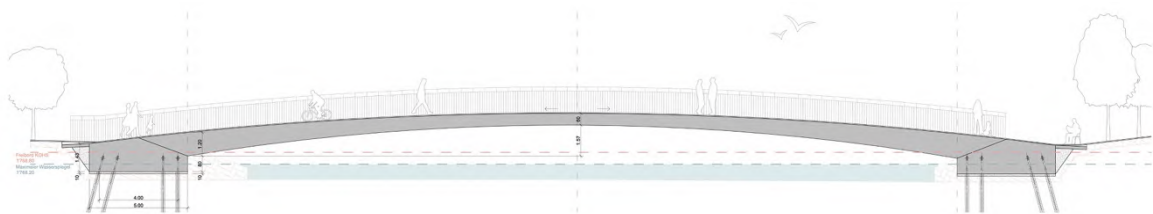
Architektur

Andri Cajos Architekten AG

Dufourstrasse 63, 8008 Zürich

Andri Cajos, Alisha Cortina, Florian Hoch

Punt da Piz



26400_13A_250325_24_PdP_L
S.jpg

Abb. 89 Längsschnitt



26400_13A_250325_24_PdP_SP.jpg

Abb. 90 Situationsplan (genordet)

Ovel da Mulin



Abb. 91 Situationsplan

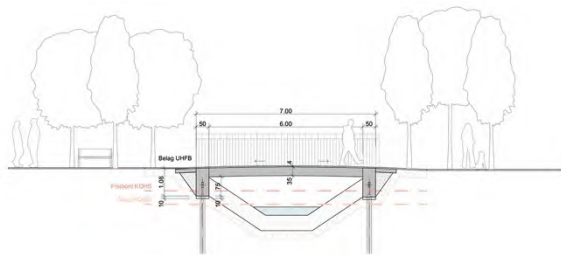


Abb. 93 Längsschnitt

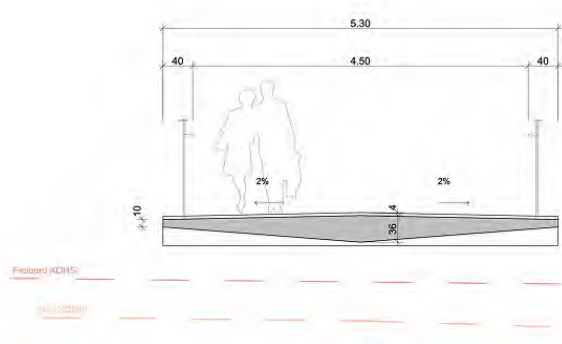


Abb. 95 Querschnitt

Ovel da Cangiroulas



Abb. 92 Situationsplan

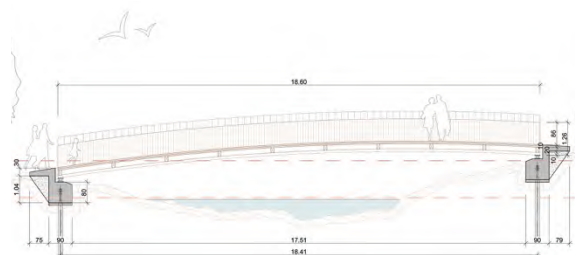


Abb. 94 Längsschnitt

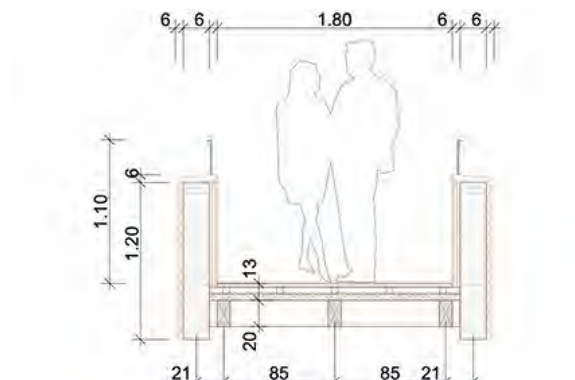


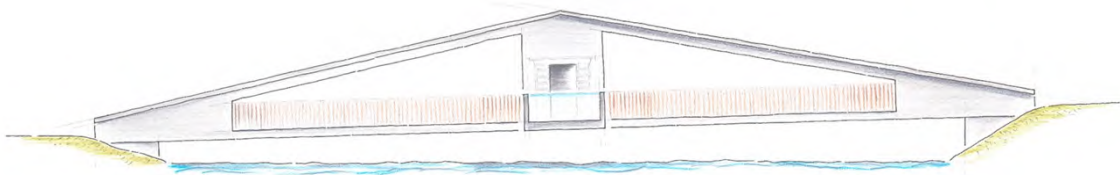
Abb. 96 Querschnitt

6.9.4 Crappenda

Architektur **Planbar Aktiengesellschaft**
Landstrasse 1, LI-9495 Triesen
Rico Malgiaritta, Asael Senn

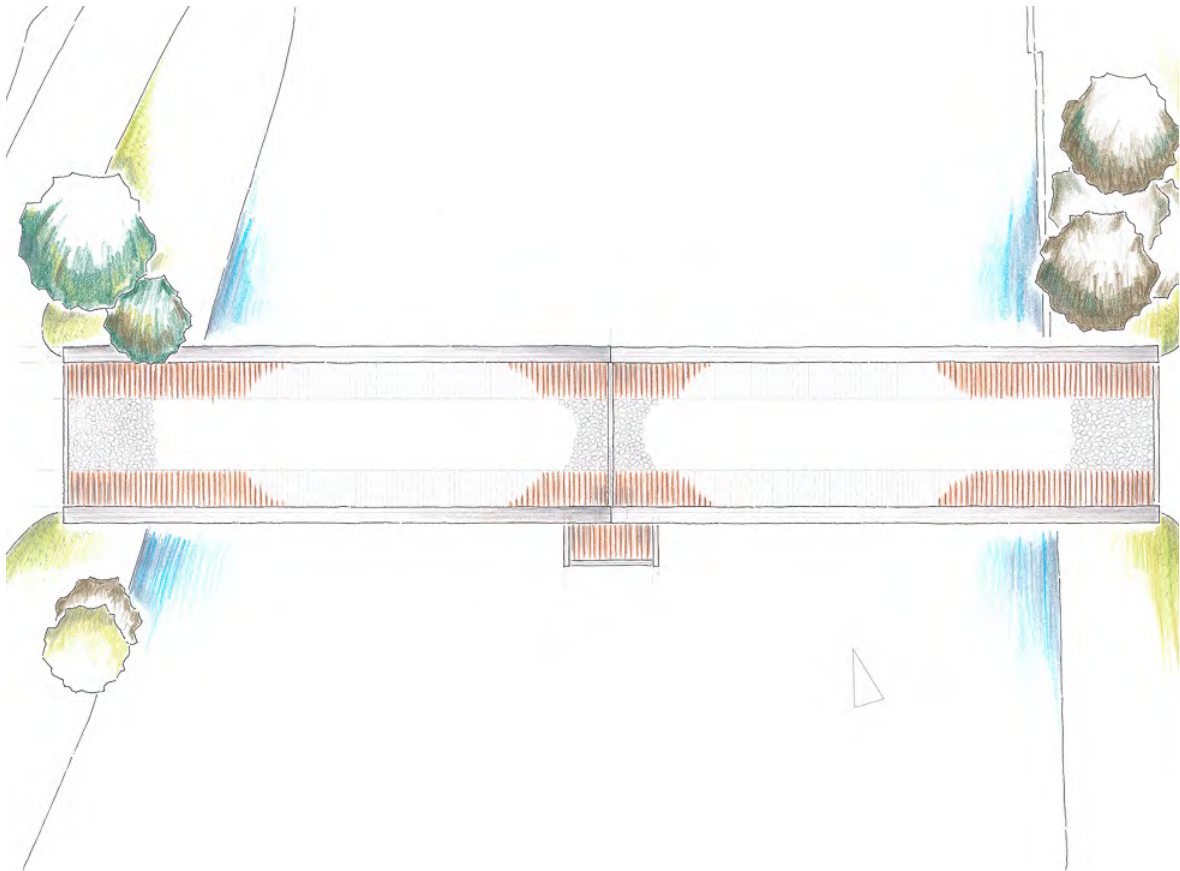
Bauingenieurswesen **DSE systems AG**
Haag 1322, 8723 Maseltrangen
Alexander Beck, Patrick Bischof

Punt da Piz



26400_13A_250325_14_PdP_A
nsicht.jpg

Abb. 97 Ansicht



26400_13A_250325_14_PdP_SP.jpg

Abb. 98 Situationsplan

Ovel da Mulin

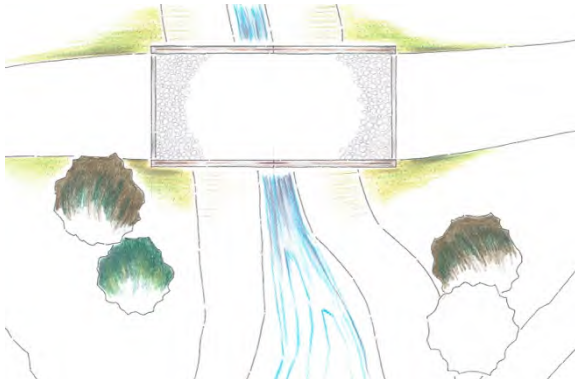


Abb. 99 Situationsplan

Ovel da Cangiroulas

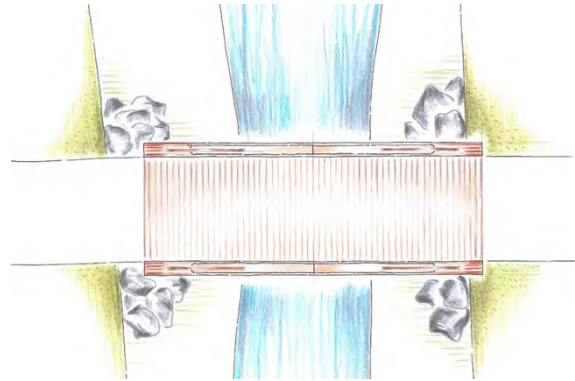


Abb. 100 Situationsplan

26400_13A_250325_14_OdM_SP.jpg
26400_13A_250325_14_OdC_SP.jpg

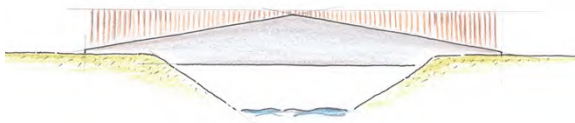


Abb. 101 Ansicht

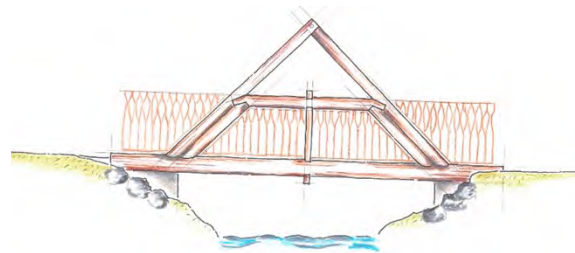


Abb. 102 Ansicht

26400_13A_250325_14_OdM_An-
sicht.jpg
26400_13A_250325_14_OdC_An-
sicht.jpg

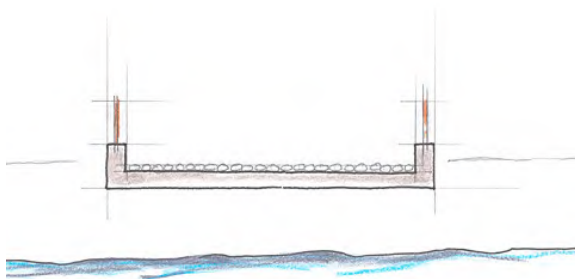


Abb. 103 Querschnitt

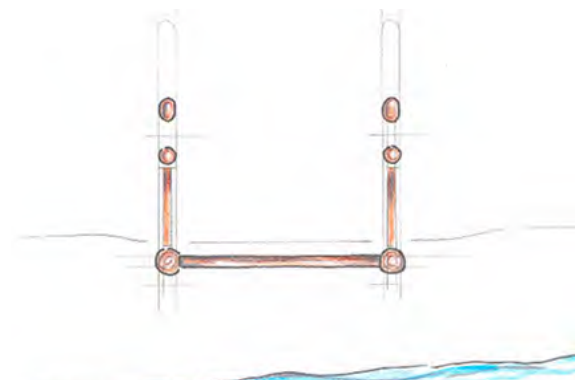


Abb. 104 Querschnitt

26400_13A_250325_14_OdM_OS.jpg
26400_13A_250325_14_OdC_OS.jpg

6.9.5 Die Bänke

Bauingenieurwesen

Equi Bridges AG

Spundisstrasse 23, 7000 Chur

Kristian Schellenberg, Maria Kierzek

Architektur

Helsinki Zürich Office GmbH

Grüngasse 19, 8004 Zürich

Tommi Mäkynen, Paula Cruzado

Punt da Piz

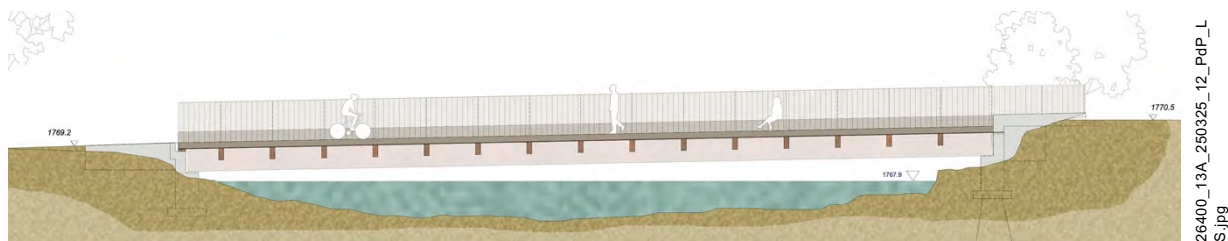


Abb. 105 Längsschnitt



Abb. 106 Situationsplan (genordet)

Ovel da Mulin

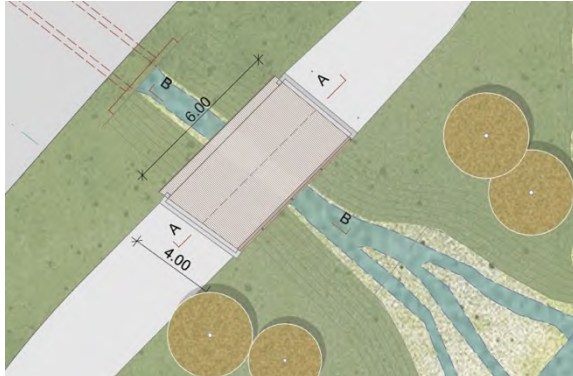


Abb. 107 Situationsplan

Ovel da Cangiroulas

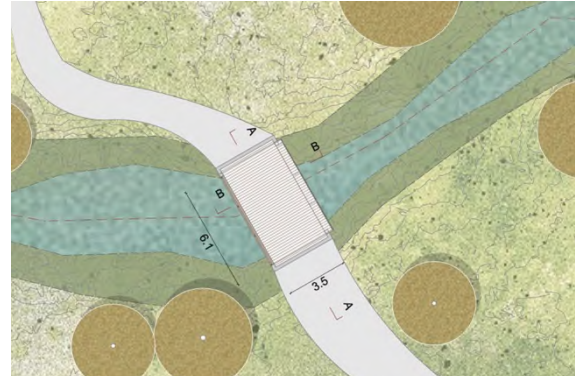


Abb. 108 Situationsplan

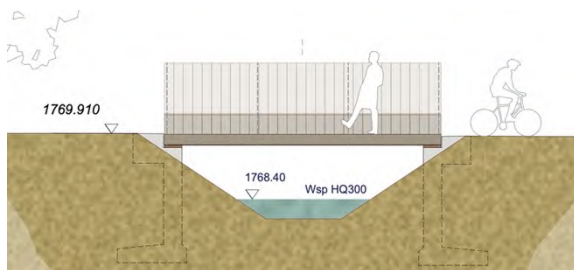


Abb. 109 Längsschnitt

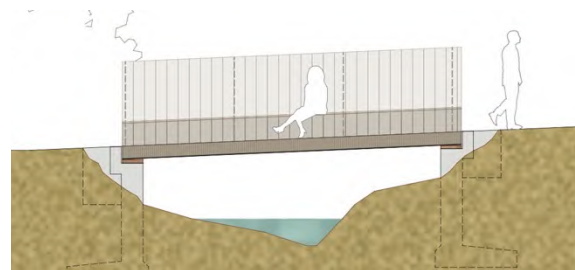


Abb. 110 Längsschnitt

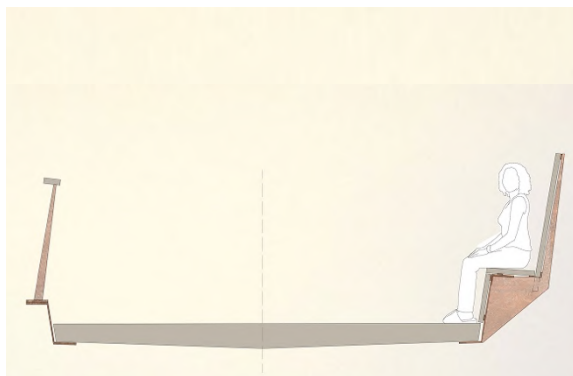


Abb. 111 Querschnitt

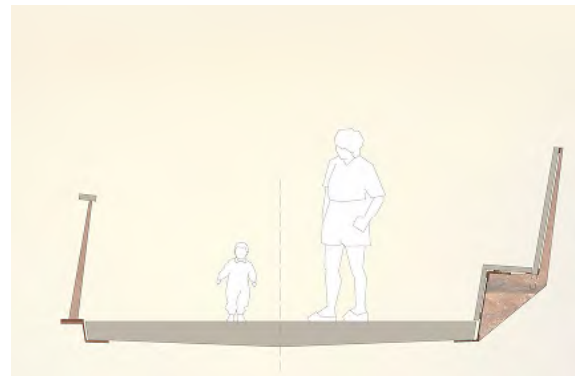


Abb. 112 Querschnitt

6.9.6 EISMEER

Bauingenieurwesen **Kinkel+Partner Gesellschaft Beratender Ingenieure mbH**
Europaplatz 4, 64295 Darmstadt
Dipl.-Ing. Knut Bock, Aljona Riefert M. Eng.

Architektur **pwpMAS Architekten PartG mbB**
Spreestrasse 3, 64295 Darmstadt
Pro. em. Dipl.-Ing. Architekt Burkhard Pahl,
Dipl.-Ing. Architekt Till von Mackensen

Punt da Piz

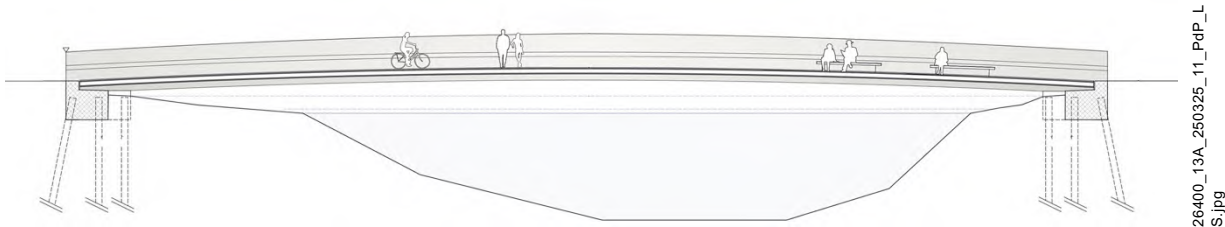


Abb. 113 Längsschnitt

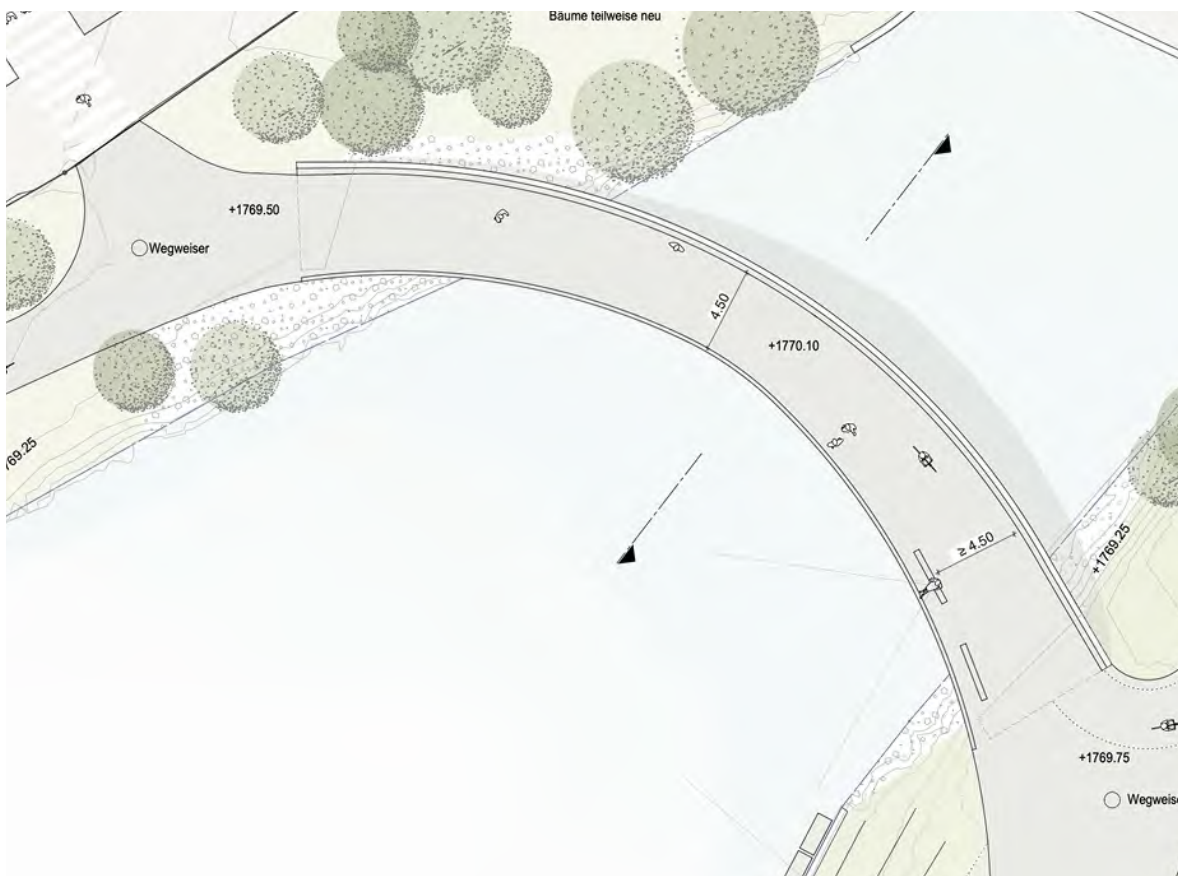


Abb. 114 Situationsplan (genordet)

Ovel da Mulin



Abb. 115 Situationsplan

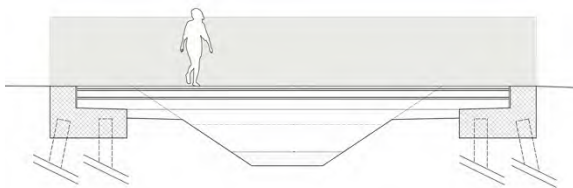


Abb. 117 Längsschnitt

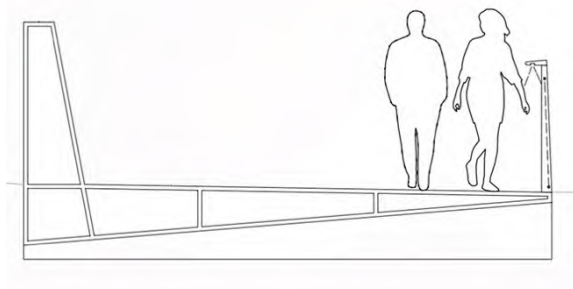


Abb. 119 Querschnitt

Ovel da Cangiroulas

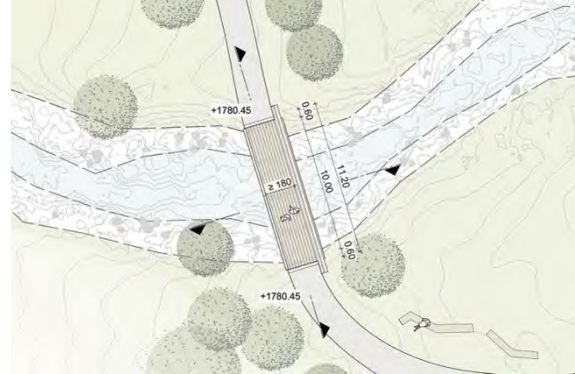


Abb. 116 Situationsplan

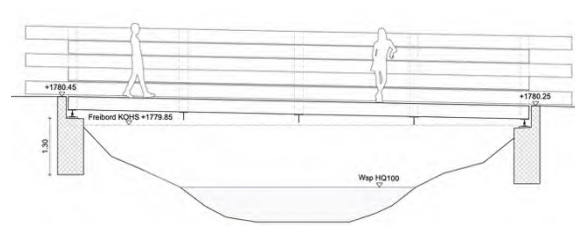


Abb. 118 Längsschnitt

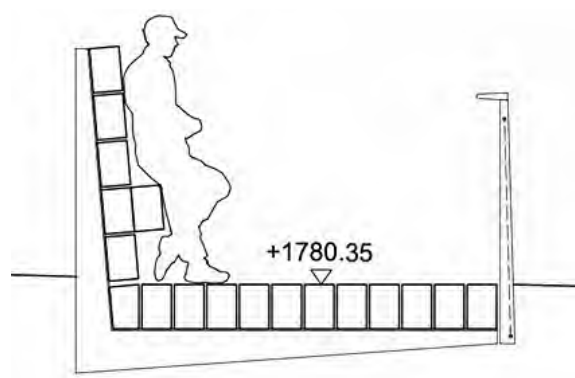


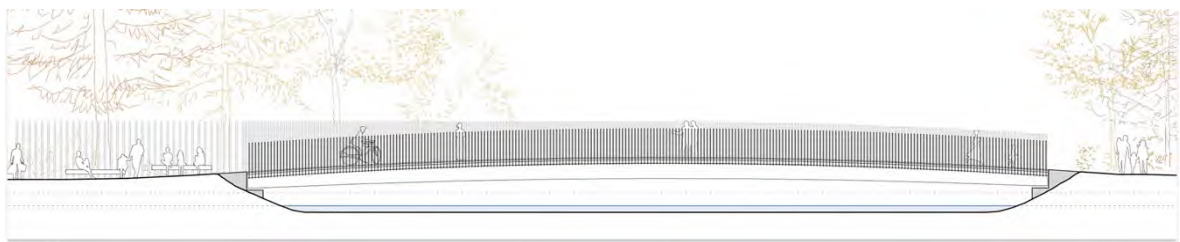
Abb. 120 Querschnitt

6.9.7 FÜGEN

Bauingenieurwesen **Walter Bieler AG**
 Ringstrasse 34, 7000 Chur
 Walter Bieler, Reto Cavegn

Architektur **Krähenbühl Architekten Studio GmbH**
 Grünenstrasse 19, 7270 Davos Platz
 Georg Krähenbühl, Livia Lucia Auer, Anna Stricker

Punt da Piz



26400_13A_250325_6_PdP_LS.jpg
 pg

Abb. 121 Längsschnitt



26400_13A_250325_6_PdP_SP.jpg

Abb. 122 Situationsplan (genordet)

Ovel da Mulin

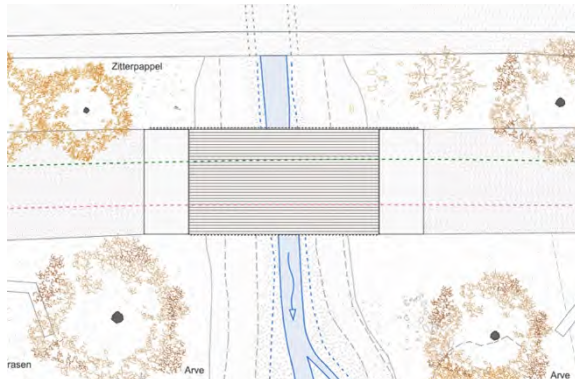
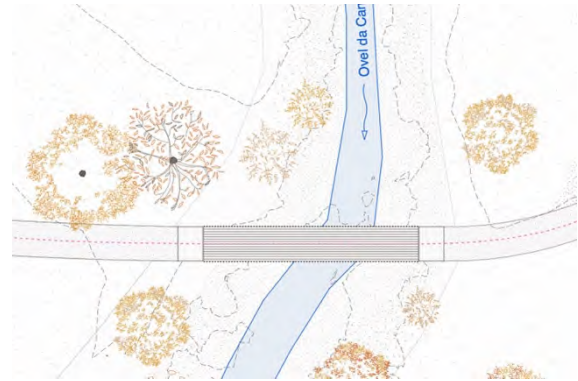


Abb. 123 Situationsplan

Ovel da Cangiroulas



26400_13A_250325_6_OdM_SP.jpg
26400_13A_250325_6_OdC_SP.jpg

Abb. 124 Situationsplan

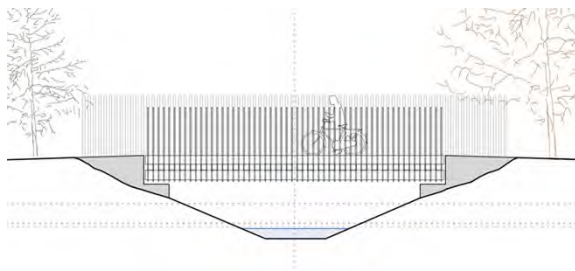
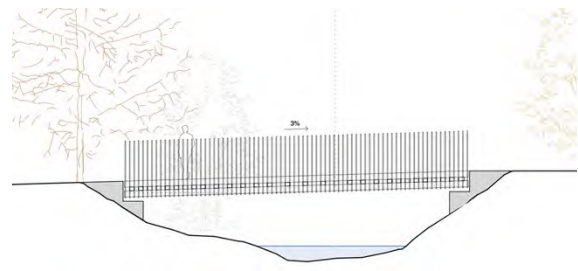


Abb. 125 Längsschnitt



26400_13A_250325_6_OdM_LS.jpg
26400_13A_250325_6_OdC_LS.jpg

Abb. 126 Längsschnitt

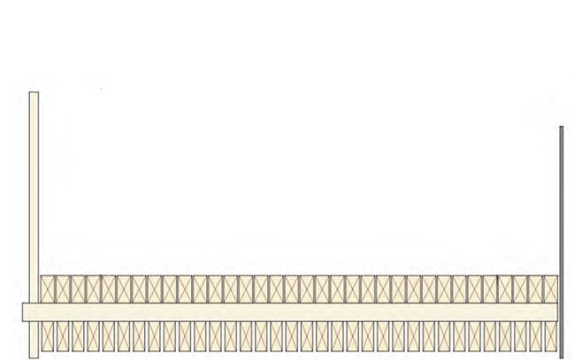
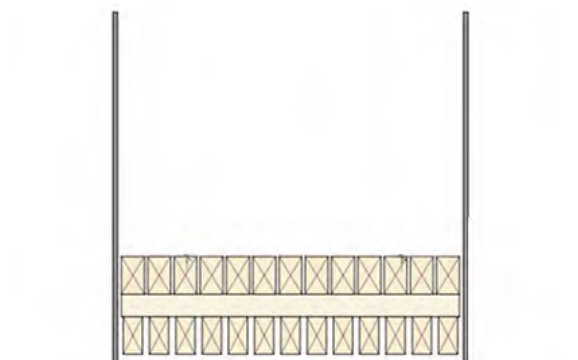


Abb. 127 Querschnitt



26400_13A_250325_6_OdM_QS.jpg
26400_13A_250325_6_OdC_QS.jpg

Abb. 128 Querschnitt

6.9.8 GIR da las PUNTS

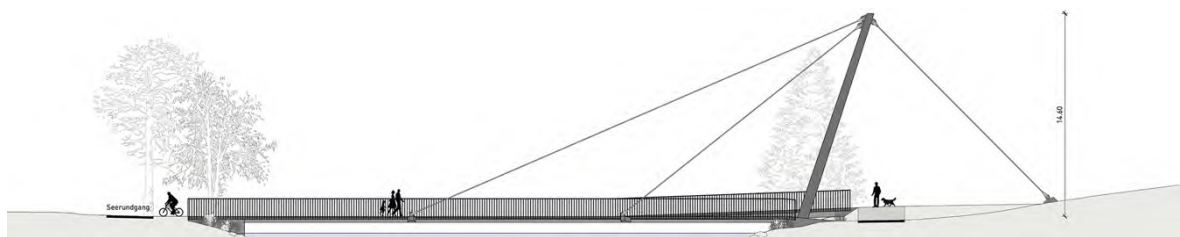
Bauingenieurswesen, Architektur
(Entwurf + Landschaft)

Fanzun AG

Cho d'Punt 57, 7503 Samedan

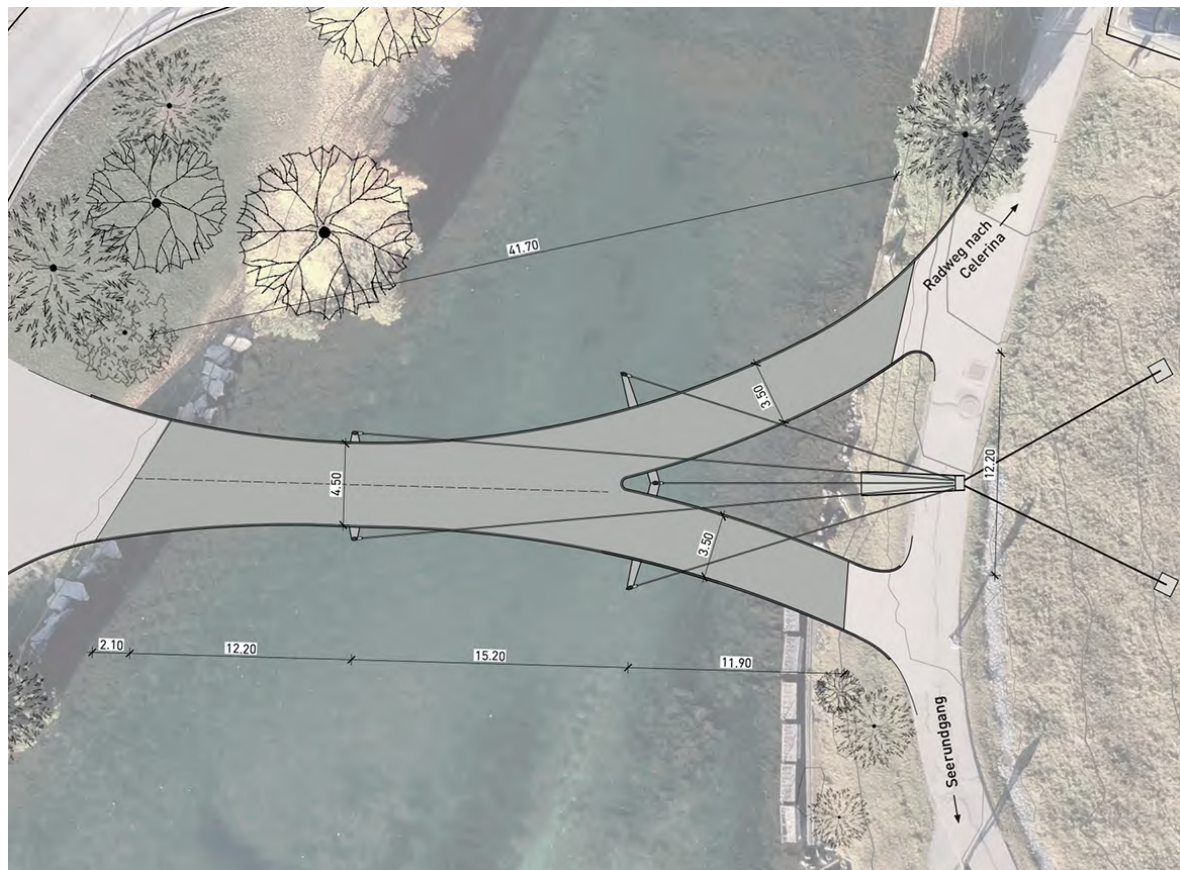
Andrea Fanzun, Valerio Plozza, Gian Fanzun, Andrej Turcan,
Silvan Huonder

Punt da Piz



26400_13A_250325_18_PdP_L
S.jpg

Abb. 129 Längsschnitt



26400_13A_250325_18_PdP_SP.jpg

Abb. 130 Situationsplan

Ovel da Mulin

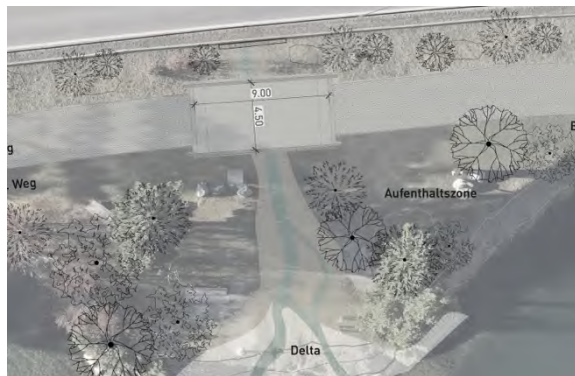


Abb. 131 Situationsplan

Ovel da Cangiroulas

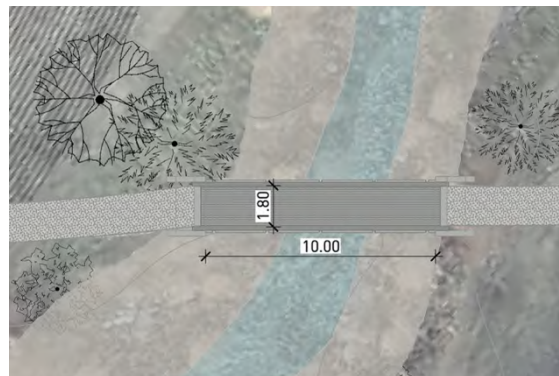


Abb. 132 Situationsplan

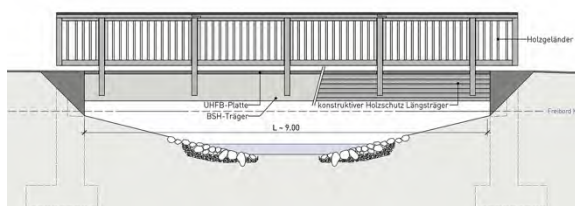


Abb. 133 Längsschnitt

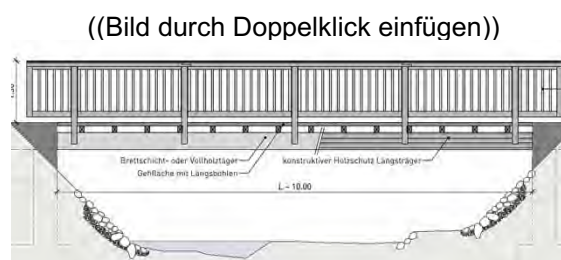


Abb. 134 Längsschnitt

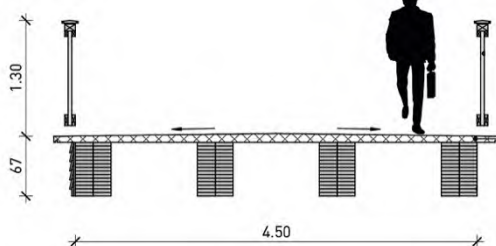


Abb. 135 Querschnitt

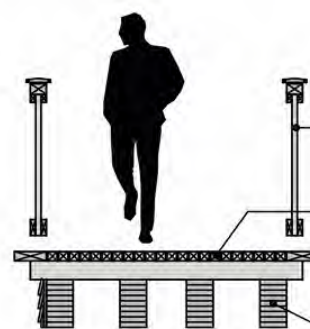


Abb. 136 Querschnitt

Ovel da Mulin



Abb. 139 Situationsplan

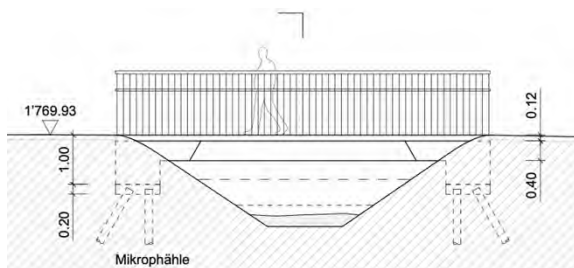


Abb. 141 Längsschnitt

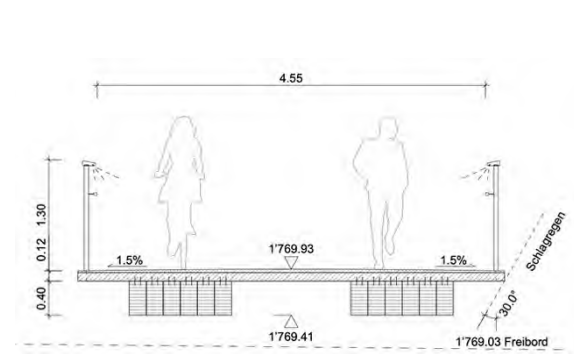


Abb. 143 Querschnitt

Ovel da Cangiroulas



Abb. 140 Situationsplan

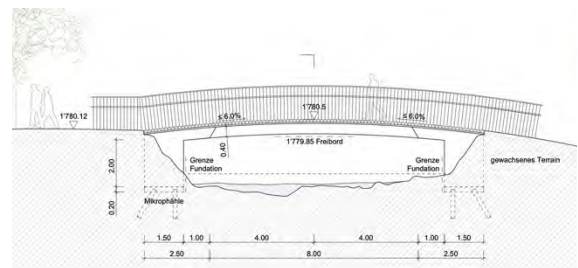


Abb. 142 Längsschnitt

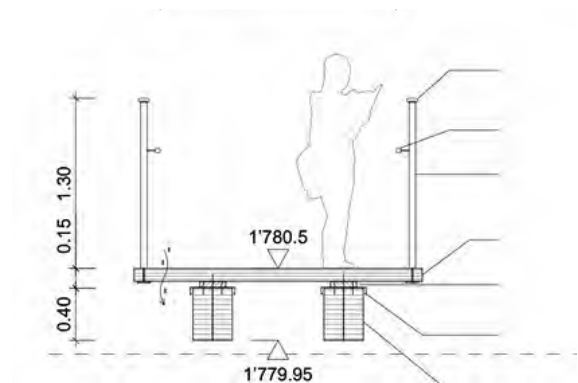


Abb. 144 Querschnitt

6.9.10 K8B2X5T

Architektur Marco Mingardi, Carlo Bessega, Carlo Nessi

Punt da Piz

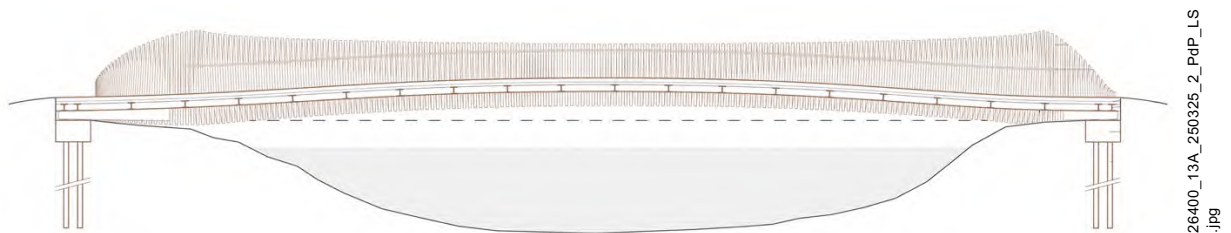


Abb. 145 Längsschnitt



Abb. 146 Situationsplan (genordet)

Ovel da Mulin



Abb. 147 Situationsplan

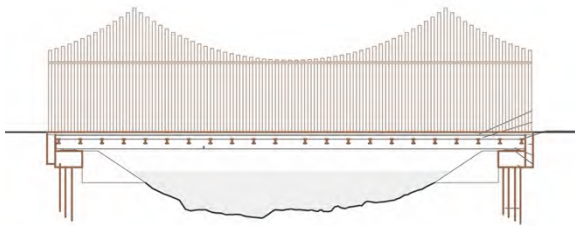


Abb. 149 Längsschnitt



Abb. 151 Querschnitt

Ovel da Cangiroulas

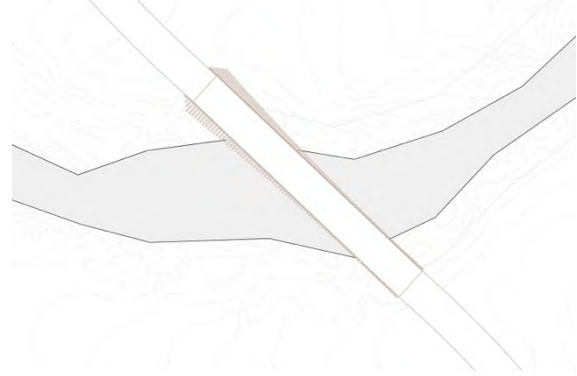


Abb. 148 Situationsplan

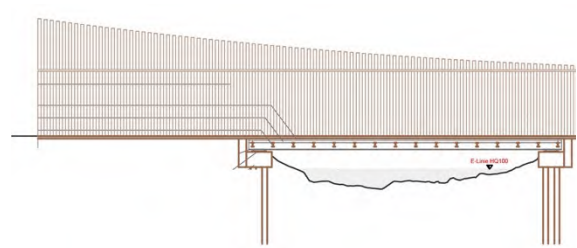


Abb. 150 Längsschnitt

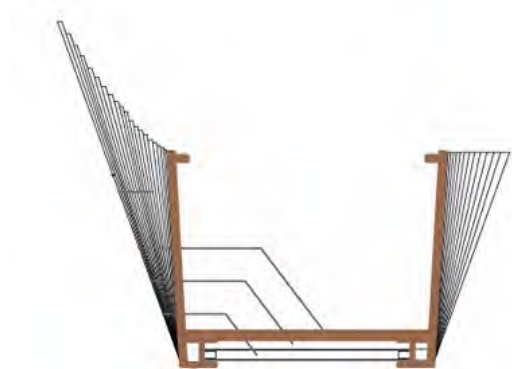


Abb. 152 Querschnitt

26400_13A_250325_2_OdM_QS.jpg
26400_13A_250325_2_OdC_SP.jpg

26400_13A_250325_2_OdM_LS.jpg
26400_13A_250325_2_OdC_LS.jpg

26400_13A_250325_2_OdM_QS.jpg
26400_13A_250325_2_OdC_QS.jpg

6.9.11 MHB

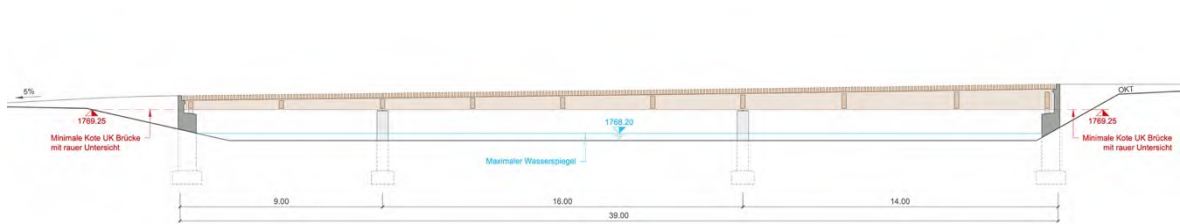
Bauingenieurwesen

INGPHI AG

Rue Centrale 7, 1003 Lausanne

Philippe Menétrey, Mariko Okumura, Samuel Rochat,
Kushtrim Bajrami

Punt da Piz



26400_13A_250325_9_PdP_LS.jpg

Abb. 153 Längsschnitt



26400_13A_250325_9_PdP_SP.jpg

Abb. 154 Situationsplan (genordet)

Ovel da Mulin



Abb. 155 Situationsplan

Ovel da Cangiroulas



Abb. 156 Situationsplan

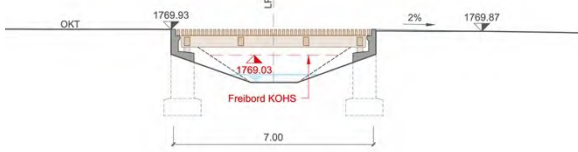


Abb. 157 Längsschnitt

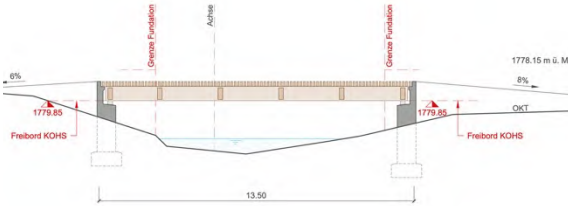


Abb. 158 Längsschnitt

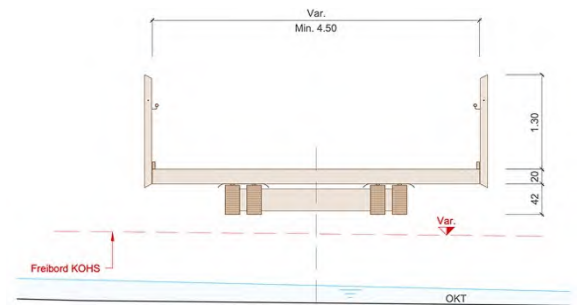


Abb. 159 Querschnitt

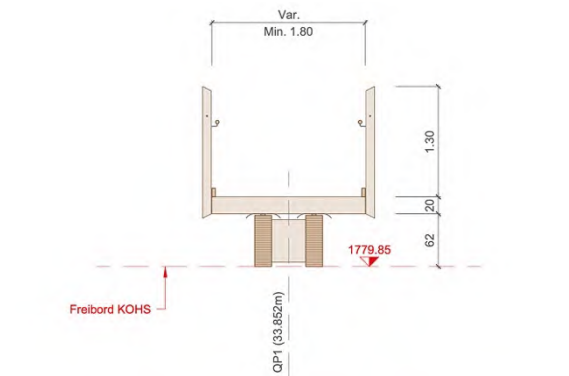


Abb. 160 Querschnitt

6.9.12 Peras

Bauingenieurwesen

Dr. Schwarz Consulting AG

Baarerstrasse 101, 6300 Zug

Joseph Schwartz, Lorenzo Rossini, Federico Bertagna

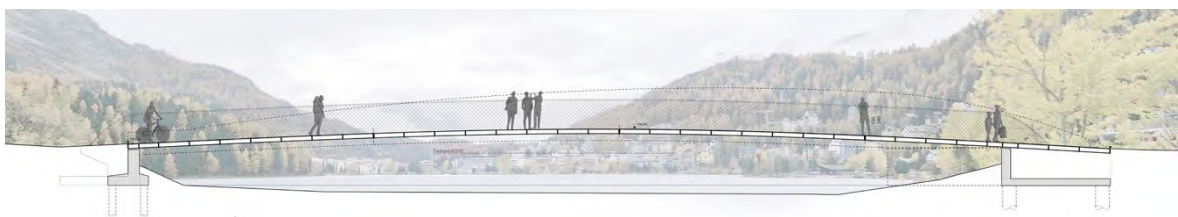
Architektur

Architekturbüro Bukowski

Turnerstrasse 27, 8006 Zürich

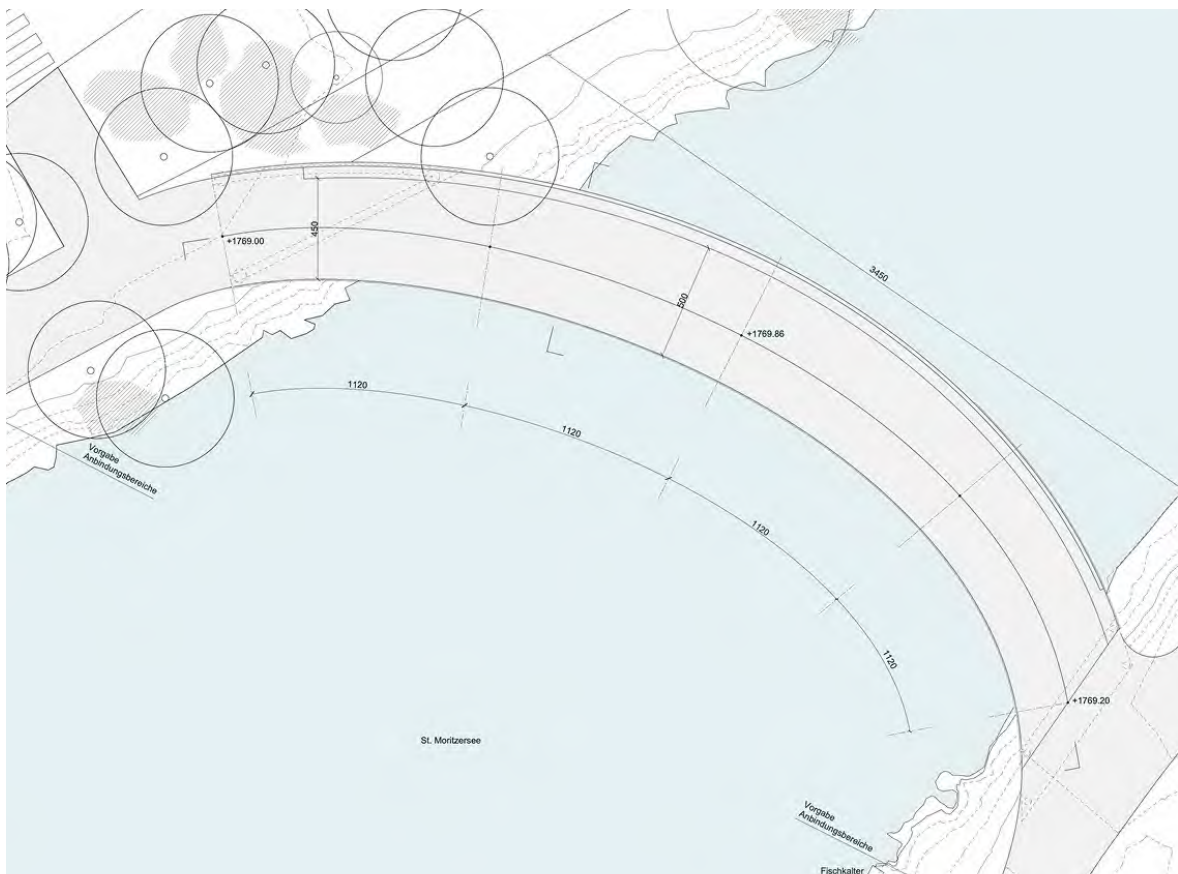
Bartosz Bukowski

Punt da Piz



26400_13A_250325_14_PdP_L
S.jpg

Abb. 161 Längsschnitt



26400_13A_250325_14_PdP_SP.jpg

Abb. 162 Situationsplan (genordet)

Ovel da Mulin

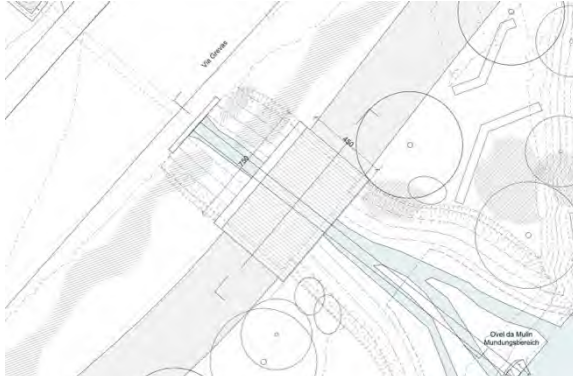


Abb. 163 Situationsplan

Ovel da Cangiroulas

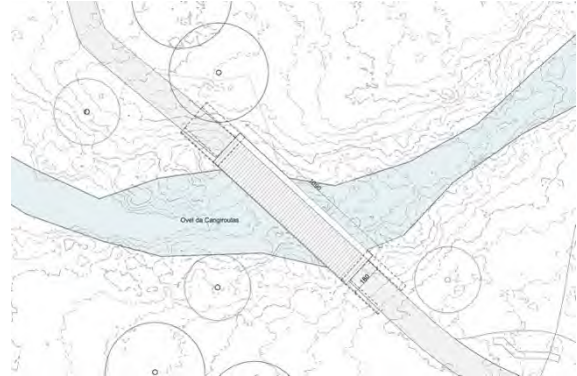


Abb. 164 Situationsplan

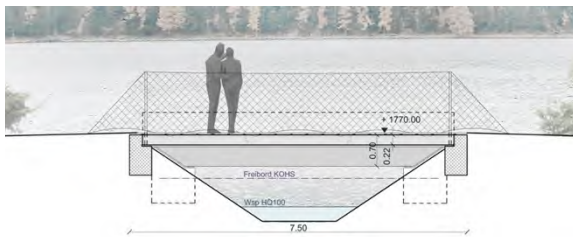


Abb. 165 Längsschnitt

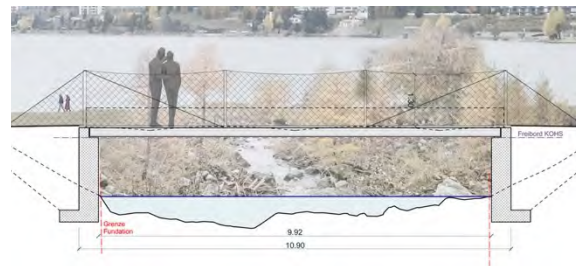


Abb. 166 Längsschnitt

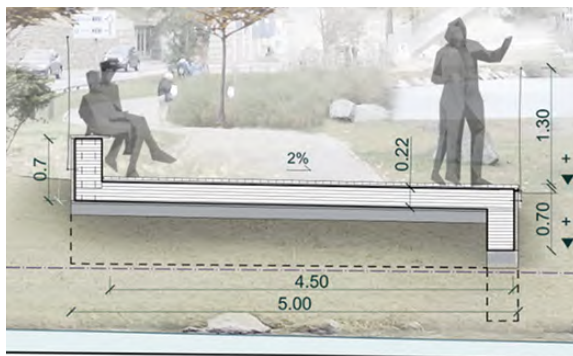


Abb. 167 Querschnitt

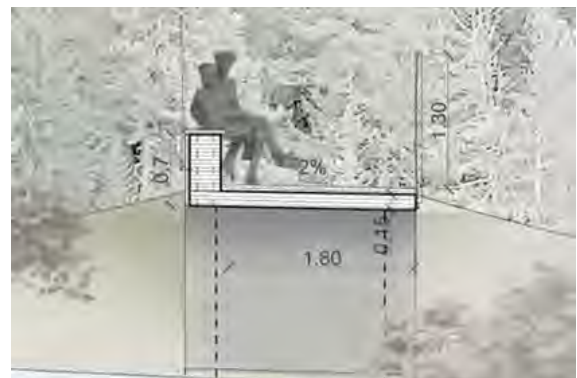


Abb. 168 Querschnitt

6.9.13 PINGU

Tragwerksplanung **beckh vorhammer**
beratender Ingenieur + Ingenieure Part G mbB
Kontorhaus 1, Schäftlarnstrasse 10, München
Simon Vorhammer, Matthias Beckh

Architektur **Studio Leuschner Architekten GmbH**
Kontorhaus 1, Schäftlarnstrasse 10, München
Katharina Leuschner

Punt da Piz



26400_13A_250325_20_PdP_L
S.jpg

Abb. 169 Längsschnitt



26400_13A_250325_20_PdP_Ansicht.jpg

Abb. 170 Ansicht

Ovel da Mulin

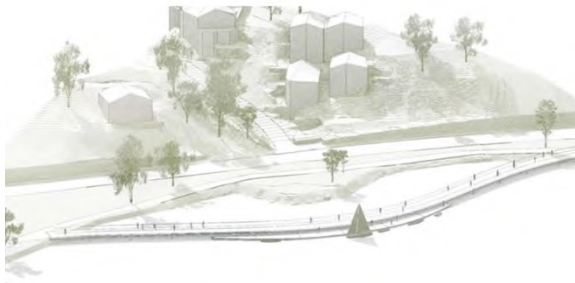


Abb. 171 Situationsplan

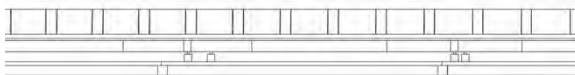


Abb. 173 Längsschnitt

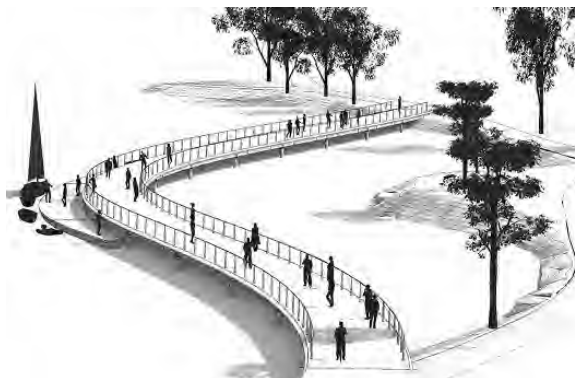


Abb. 175 Ansicht

Ovel da Cangiroulas

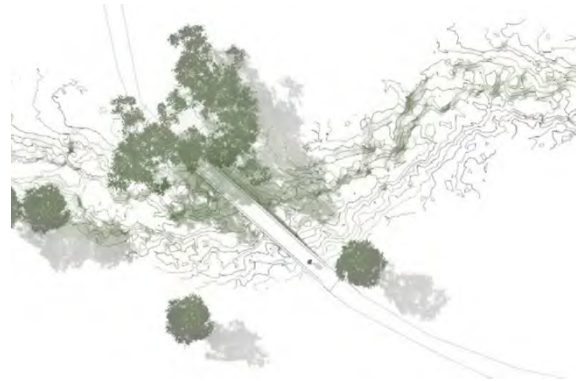


Abb. 172 Situationsplan



Abb. 174 Längsschnitt



Abb. 176 Ansicht

26400_13A_250325_20_OdM_SP.jpg
26400_13A_250325_20_OdC_SP.jpg

26400_13A_250325_20_OdM_LS.jpg
26400_13A_250325_20_OdC_LS.jpg

26400_13A_250325_20_OdM_Ansicht.jpg
26400_13A_250325_20_OdC_Ansicht.jpg

6.9.14 RIALTO

Architektur **ENRICO GARBIN _ 2 ARCHITETTI sagl**

Via Dufour 2, 6901 Lugano

Enrico Garbin, Daniel Schneider

Bauingenieurswesen **Passera & Associati Studio di ingegneria civile SA**

Via alla Sguancia 5, 6912 Lugano – Pazzallo

Stefano Campana, Gianluigi Largo, Riccardo Maestrani

Punt da Piz

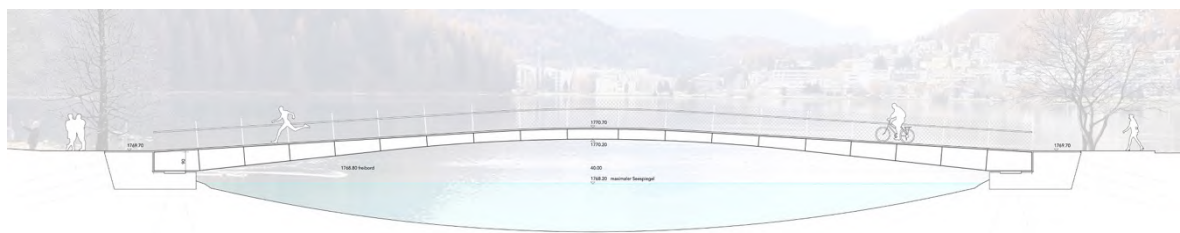


Abb. 177 Längsschnitt



Abb. 178 Situationsplan (genordet)

Ovel da Mulin



Abb. 179 Situationsplan

Ovel da Cangiroulas



Abb. 180 Situationsplan

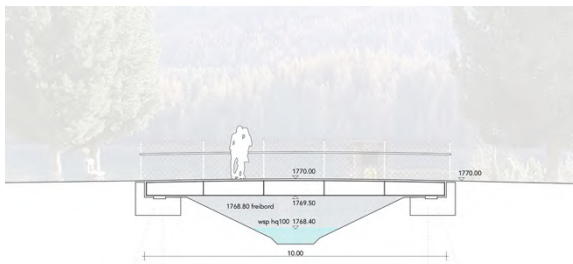


Abb. 181 Längsschnitt

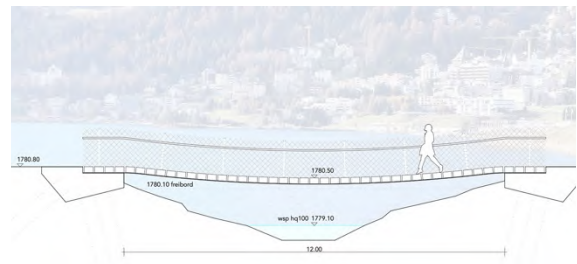


Abb. 182 Längsschnitt

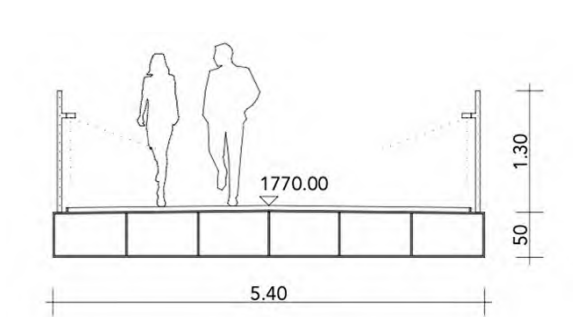


Abb. 183 Querschnitt

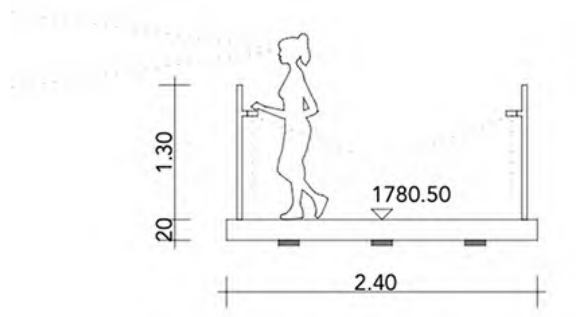


Abb. 184 Querschnitt

6.9.15 RINCH

Architektur **Modunita architects SA**
Via Palü Daint 18, 7537 Müstair
Pinggera Martin, Andri Linard

Punt da Piz



26400_13A_250325_5_PdP_LS.jpg

Abb. 185 Längsschnitt



26400_13A_250325_5_PdP_SP.jpg

Abb. 186 Situationsplan (genordet)

Ovel da Mulin



Abb. 187 Situationsplan

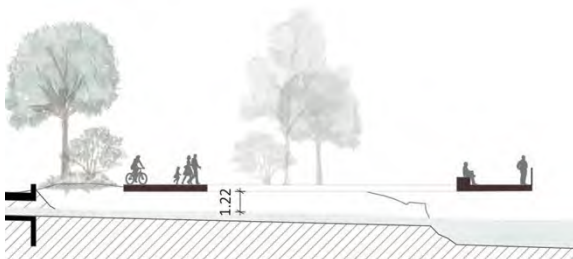


Abb. 189 Längsschnitt

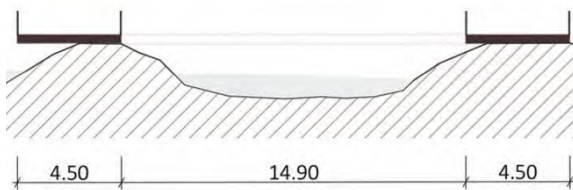


Abb. 191 Querschnitt

Ovel da Cangiroulas



Abb. 188 Situationsplan

((Bild durch Doppelklick einfügen))

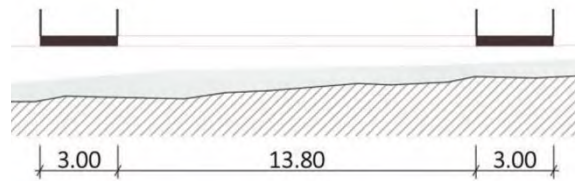


Abb. 190 Längsschnitt



Abb. 192 Querschnitt

6.9.16 RITMUS

Bauingenieurwesen

Ingeni AG Zürich

Technoparkstrasse 1, 8005 Zürich

Francesco Snozzi

Tragstruktur GmbH

Schiffländenstrasse 4, 8272 Ermatingen

Uwe Teutsch

Architektur

Hünerwadel Partnership AG

Rütiring 40, 4125 Riehen

Nicolas Hünerwadel, Victor Pazos, Marco Juon

Punt da Piz

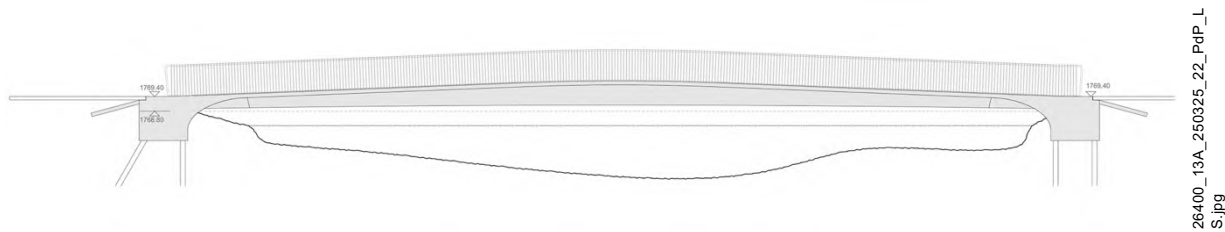


Abb. 193 Längsschnitt

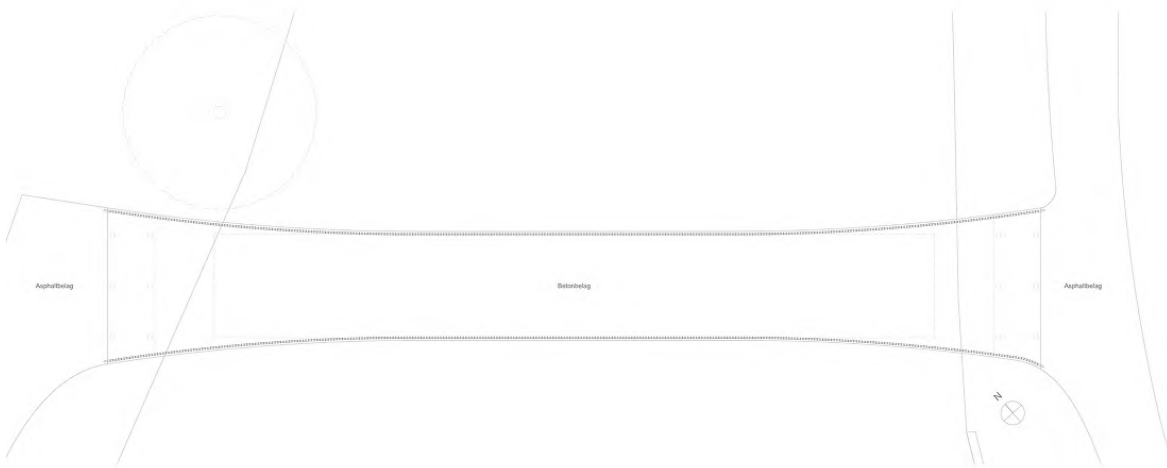


Abb. 194 Situationsplan (genordet)

Ovel da Mulin

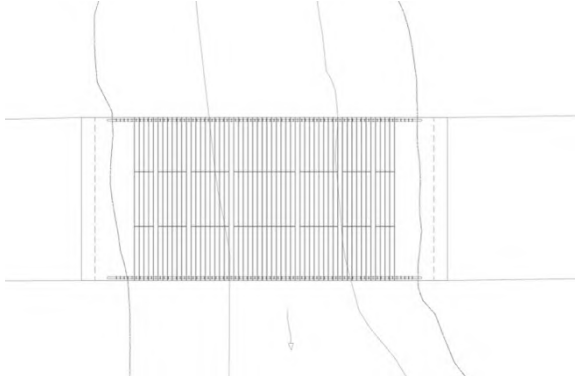


Abb. 195 Situationsplan

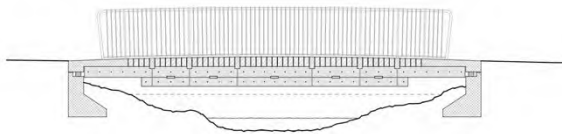


Abb. 197 Längsschnitt

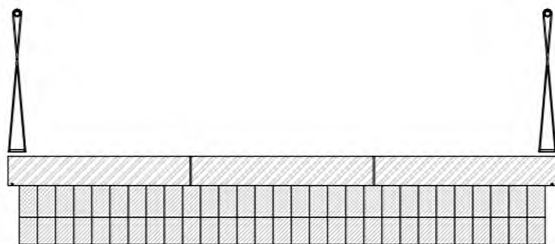


Abb. 199 Querschnitt

Ovel da Cangiroulas

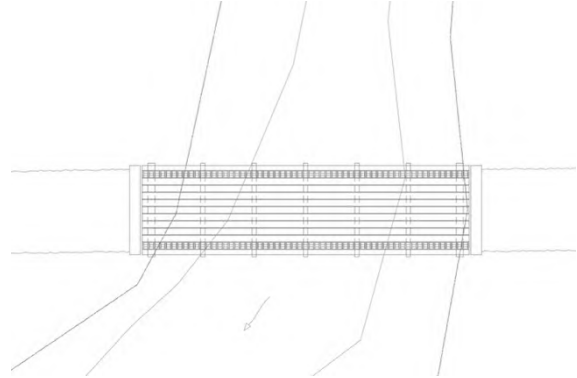


Abb. 196 Situationsplan

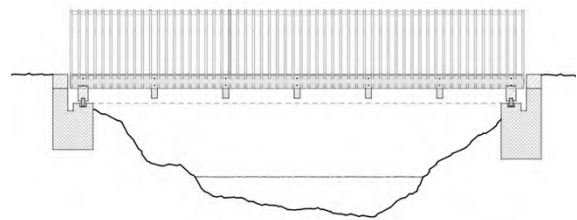


Abb. 198 Längsschnitt

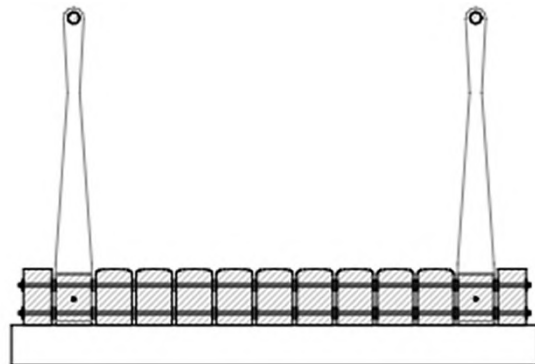


Abb. 200 Querschnitt

26400_13A_250325_22_OdM_SP.jpg
26400_13A_250325_22_OdC_SP.jpg

26400_13A_250325_22_OdM_LS.jpg
26400_13A_250325_22_OdC_LS.jpg

26400_13A_250325_22_OdM_OS.jpg
26400_13A_250325_22_OdC_OS.jpg

6.9.17 SA FERMAR

Bauingenieurwesen

Bergmeister + Partner AG

Feldstrasse 60, 8180 Bülach

Patrick Studer, Andreas Taras, Josef Taferner

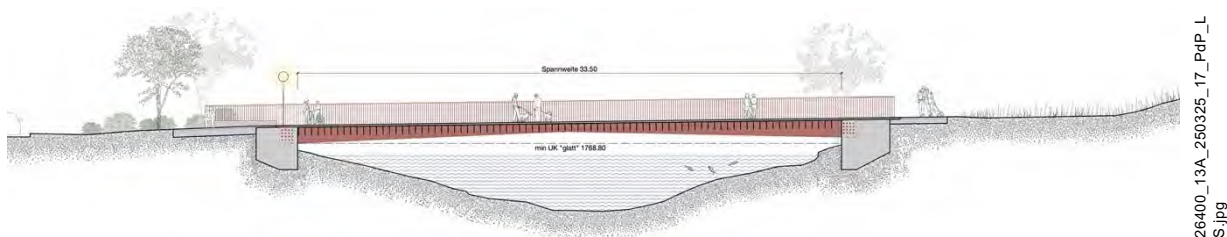
Architektur

studioSER Architects ETH OTIA SIA

Seebahnstrasse 155, 8003 Zürich

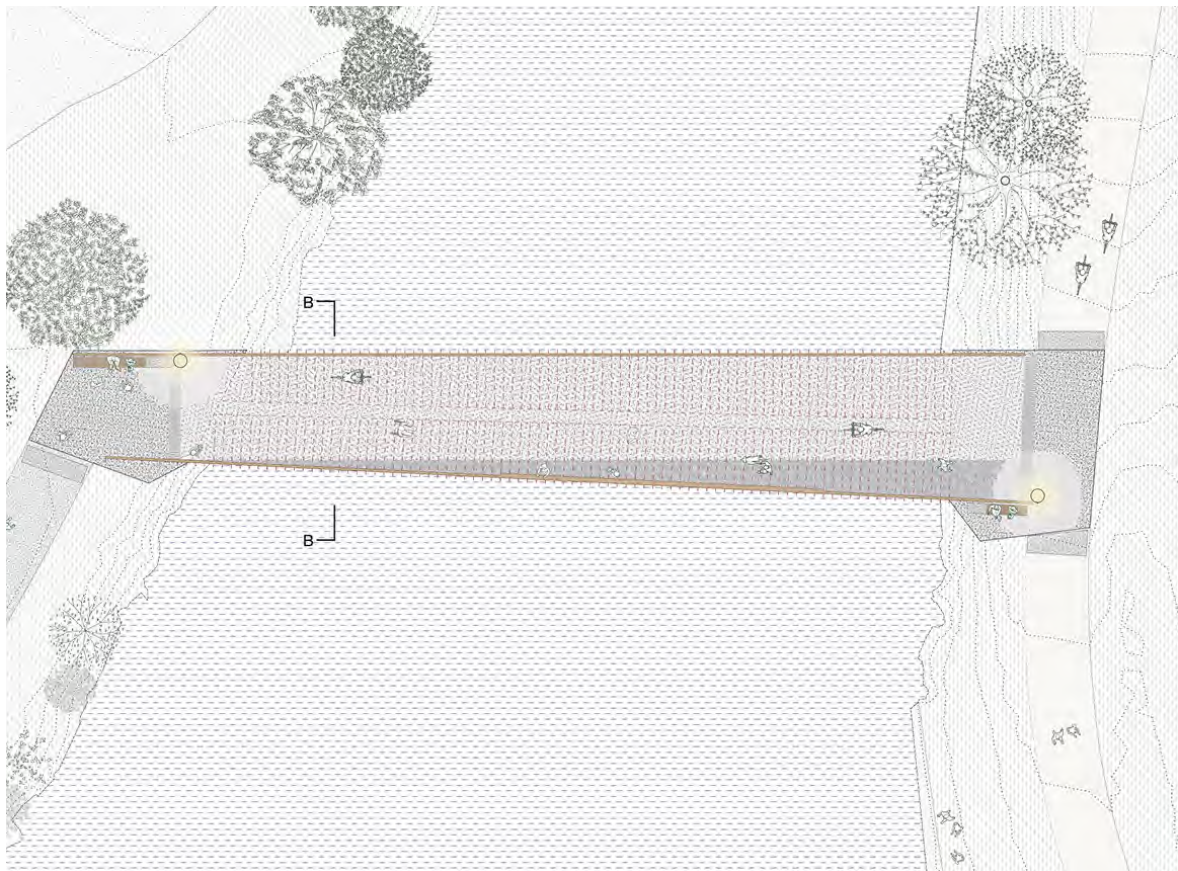
Rina Rolli

Punt da Piz



26400_13A_250325_17_PdP_L
S.jpg

Abb. 201 Längsschnitt



26400_13A_250325_17_PdP_SP.jpg

Abb. 202 Situationsplan

Ovel da Mulin

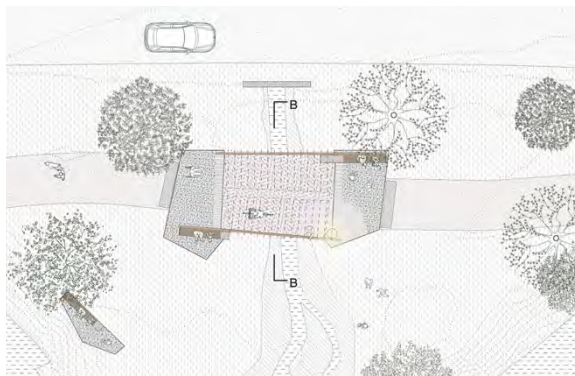


Abb. 203 Situationsplan

Ovel da Cangiroulas

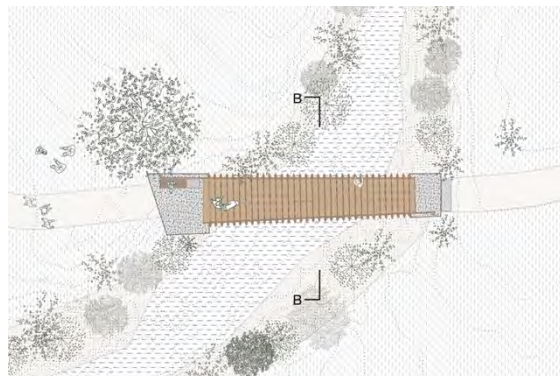


Abb. 204 Situationsplan

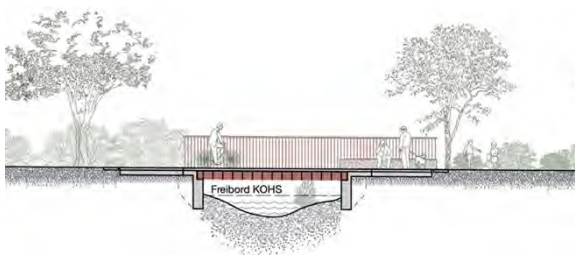


Abb. 205 Längsschnitt

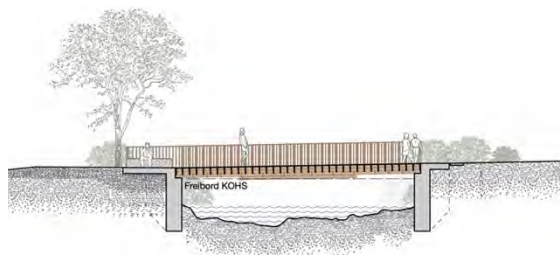


Abb. 206 Längsschnitt

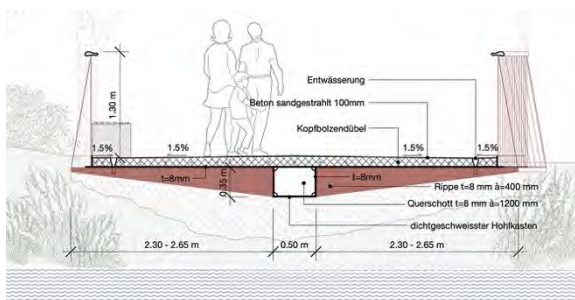


Abb. 207 Querschnitt

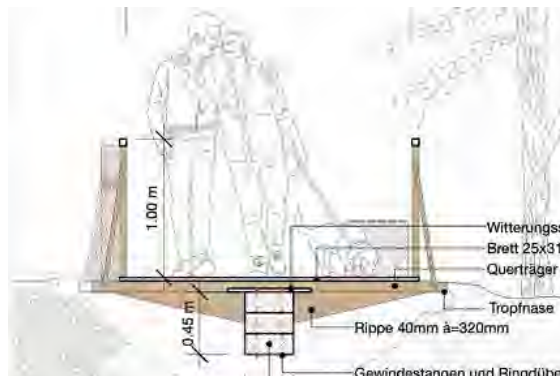


Abb. 208 Querschnitt

6.9.18 Schwerelos

Bauingenieurwesen

co-struct AG

Förrlibuckstrasse 225, 8005 Zürich

Sam Bouten, Lucas Bauer, Fabrice Meylan

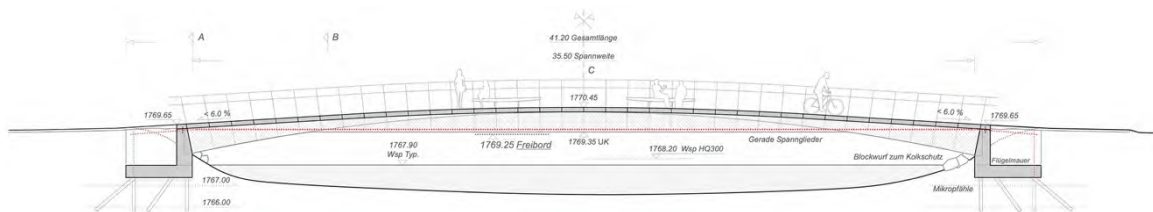
Architektur

nuar GmbH

Wydäckerring 63, 8047 Zürich

Adrian Kiesel, Guido Brandi, Iso Tambornino, Marco Guerra,
Stefan Hausherr

Punt da Piz



26400_13A_250325_8_PdP_LS.jpg

Abb. 209 Längsschnitt



26400_13A_250325_8_PdP_SP.jpg

Abb. 210 Situationsplan (genordet)

Ovel da Mulin

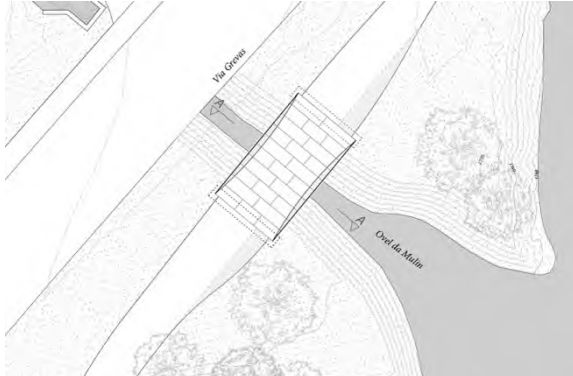


Abb. 211 Situationsplan

Ovel da Cangiroulas

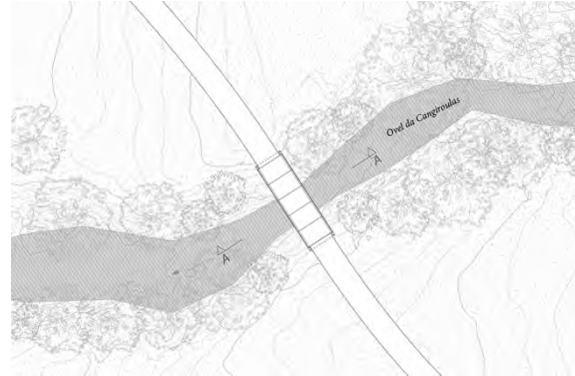


Abb. 212 Situationsplan

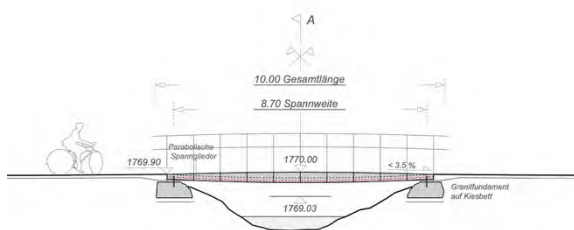


Abb. 213 Längsschnitt

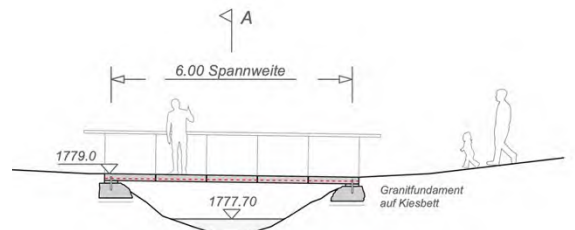


Abb. 214 Längsschnitt

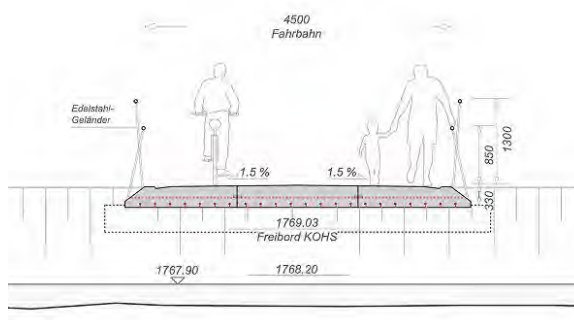


Abb. 215 Querschnitt

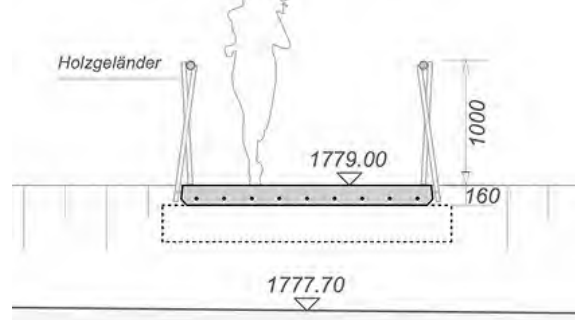


Abb. 216 Querschnitt

6.9.19 SPANNUNG

Bauingenieurswesen **AFRY Schweiz AG,**
Via C. Pellandini 3, 6500 Bellinzona
Marco Tajana, Massimo Bertolotti

Architektur **studio we architettura sagl**,
Via Soave 8, 6900 Lugano
Felix Wettstein, Andrea Botta

Punt da Piz

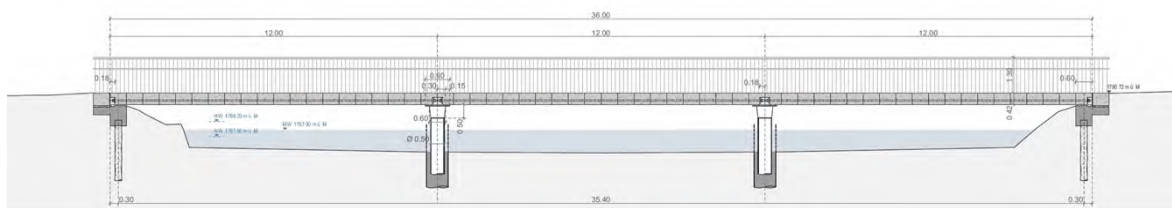


Abb. 217 Längsschnitt

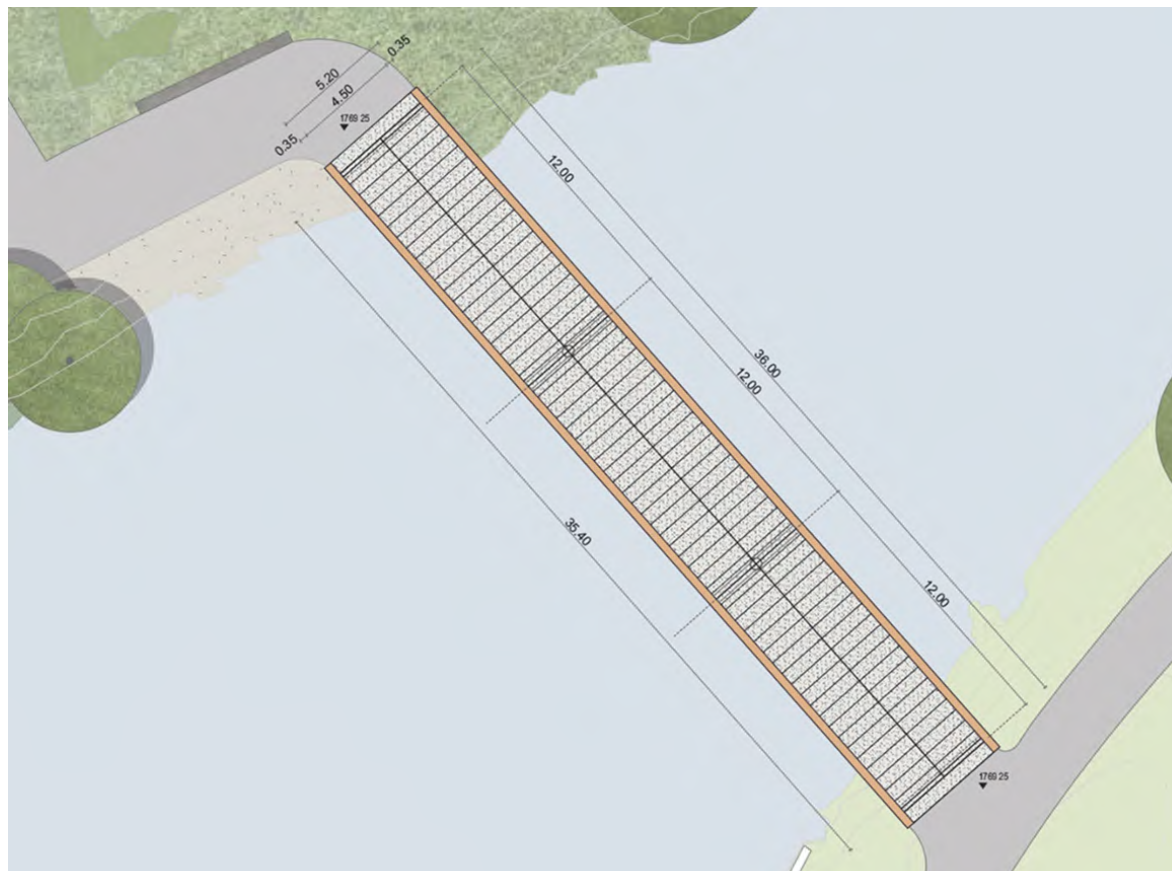


Abb. 218 Situationsplan (genordet)

Ovel da Mulin



Abb. 219 Situationsplan

Ovel da Cangiroulas

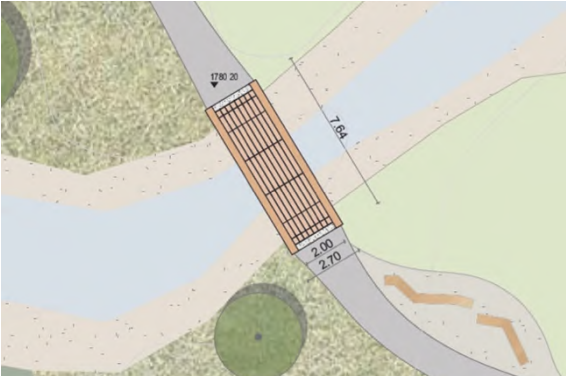


Abb. 220 Situationsplan

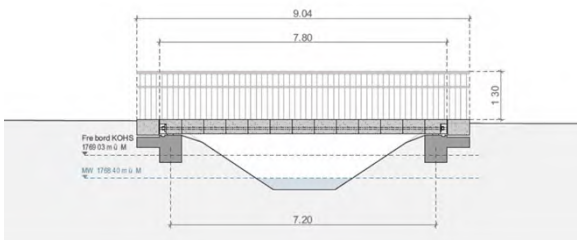


Abb. 221 Längsschnitt

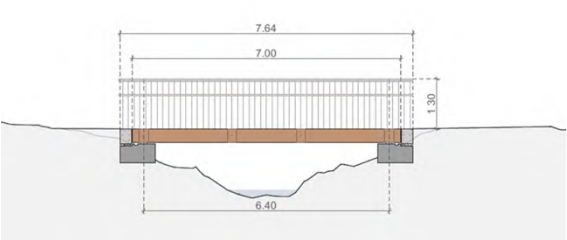


Abb. 222 Längsschnitt

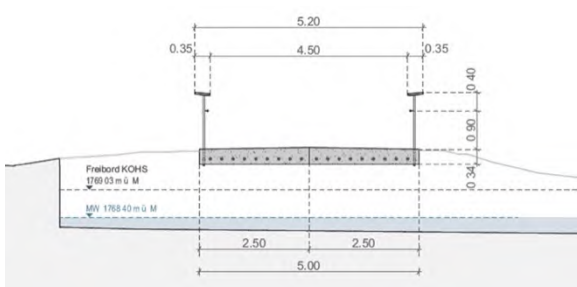


Abb. 223 Querschnitt

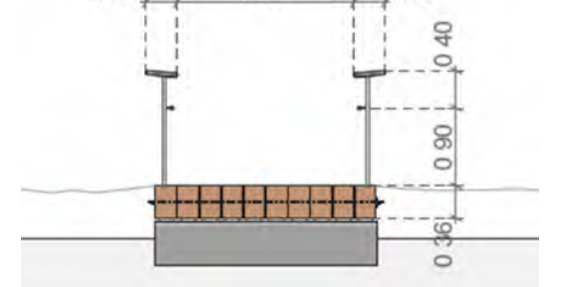


Abb. 224 Querschnitt

6.9.20 Standortsammlung2025

Architektur **IJP Architects**

Unit 6 Soda Studios, 268 Kingsland Road, London E8 4BH
George L. Legendre, Gianfranco Maiorano, Prasad Sandbhor

Bauingenieurwesen **Inhabit/Elioth (Egis Group)**

Global House, 96-108 Great Suffolk Street, Southwark, London
Etienne Daries

Punt da Piz

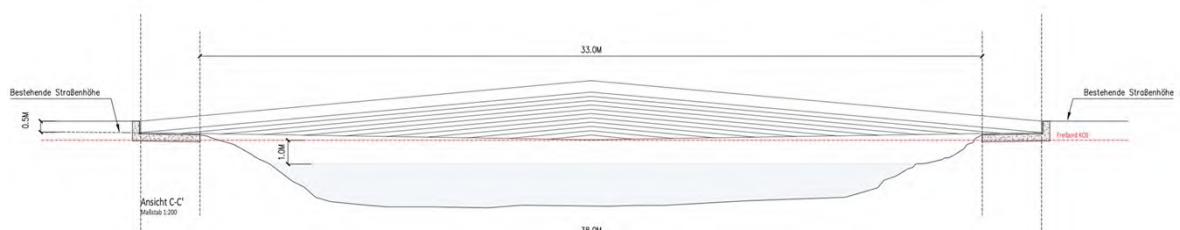


Abb. 225 Längsschnitt

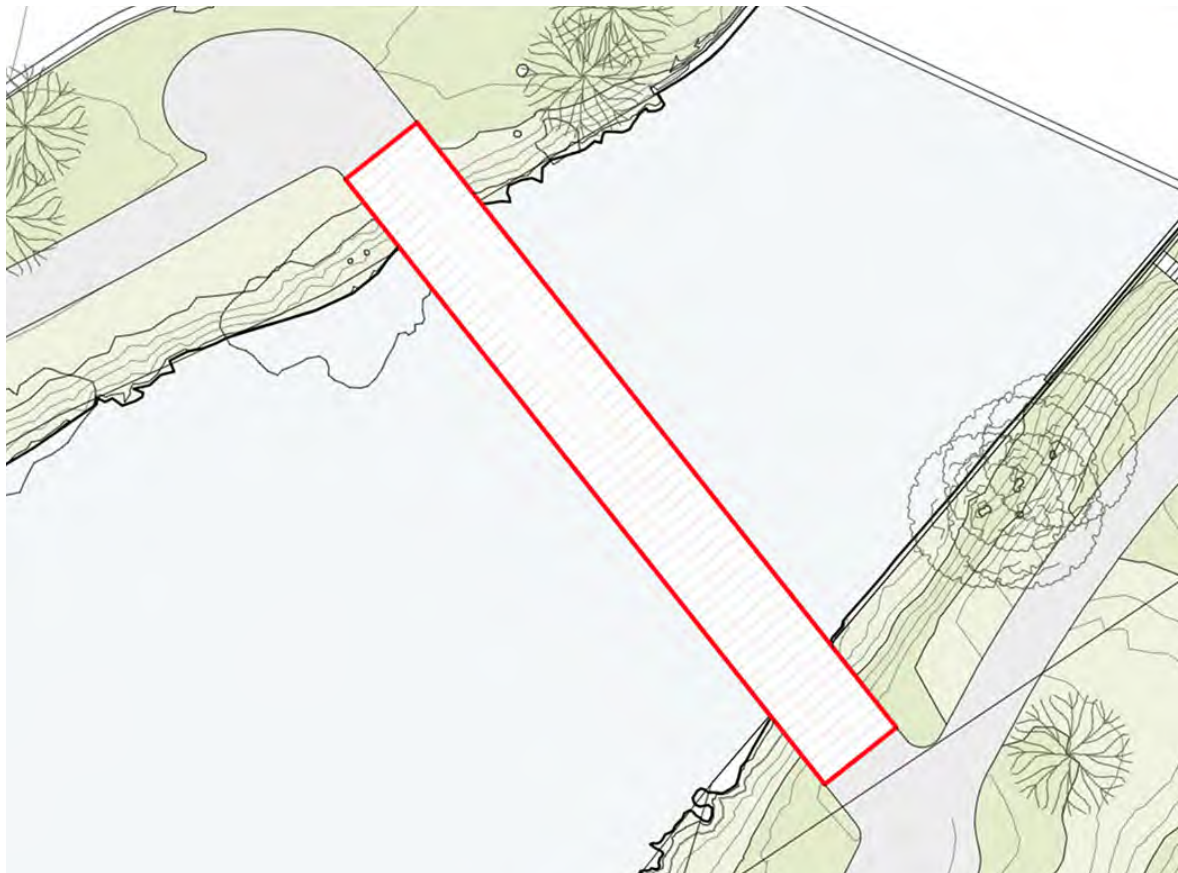


Abb. 226 Situationsplan (genordet)

Ovel da Mulin

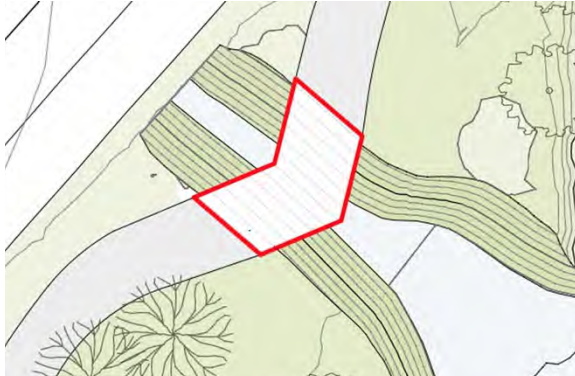


Abb. 227 Situationsplan

Ovel da Cangiroulas

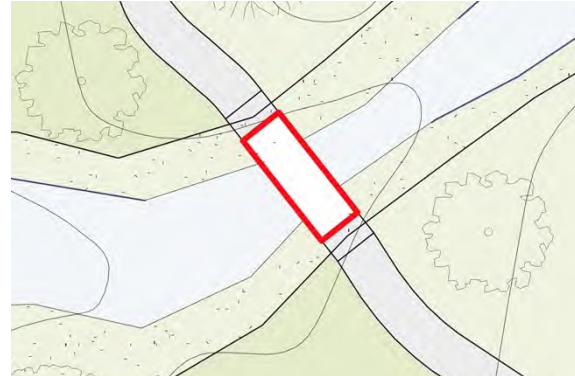


Abb. 228 Situationsplan

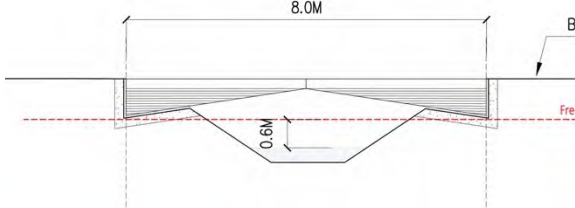


Abb. 229 Längsschnitt

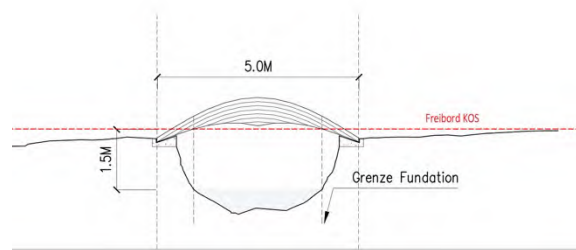


Abb. 230 Längsschnitt

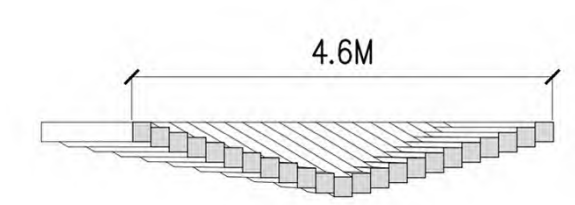


Abb. 231 Querschnitt

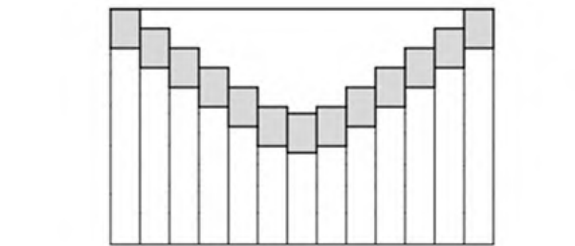


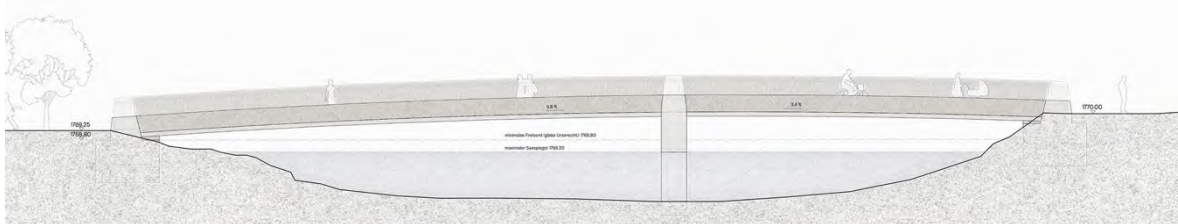
Abb. 232 Querschnitt

6.9.21 STOURHEAD

Bauingenieurwesen **Peter Jäger Partner Bauingenieure AG**
Falknerstrasse 33, 4001 Basel
Peter Jäger

Architektur **Rüegg Architects AG**
Promenada 1, 7018 Flims
Roc-Andrea

Punt da Piz



26400_13A_250325_16_PdP_L
S.jpg

Abb. 233 Längsschnitt



26400_13A_250325_16_PdP_SP.jpg

Abb. 234 Situationsplan (genordet)

Ovel da Mulin

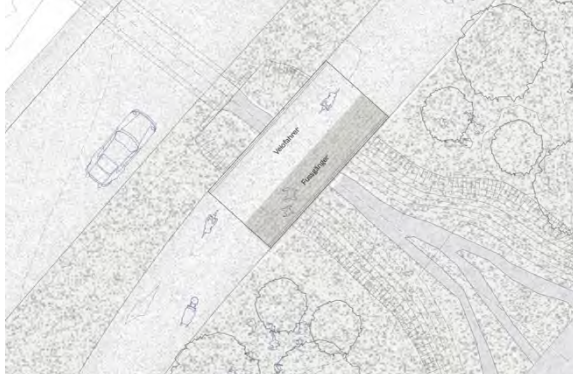


Abb. 235 Situationsplan

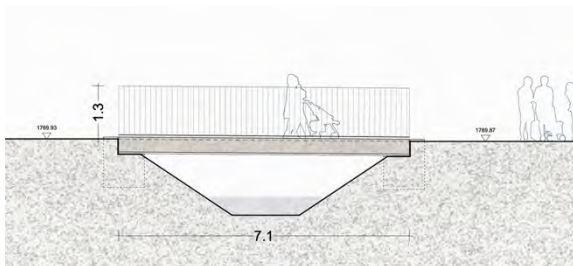


Abb. 237 Längsschnitt

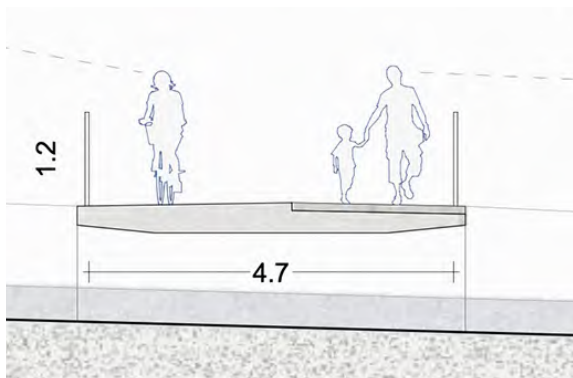


Abb. 239 Querschnitt

Ovel da Cangiroulas



Abb. 236 Situationsplan

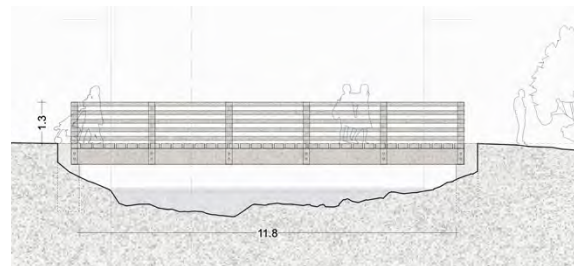


Abb. 238 Längsschnitt

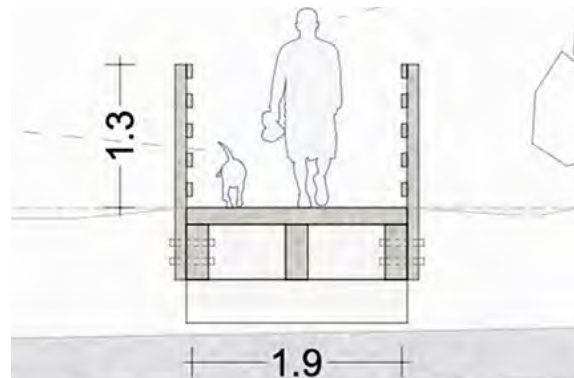


Abb. 240 Querschnitt

26400_13A_250325_16_OdM_SP.jpg
26400_13A_250325_16_OdC_SP.jpg

26400_13A_250325_16_OdM_LS.jpg
26400_13A_250325_16_OdC_LS.jpg

26400_13A_250325_16_OdM_OS.jpg
26400_13A_250325_16_OdC_OS.jpg

6.9.22 UEBER DEN AESCHEN

Bauingenieurwesen /
Tragwerksplanung

**Jonas Schikore – Dienstleistungen im konstruktiven
Ingenieurbau**

Christoph-Schmid-Strasse 3a, 80807 München

Dr. - Ing. Jonas Schikore

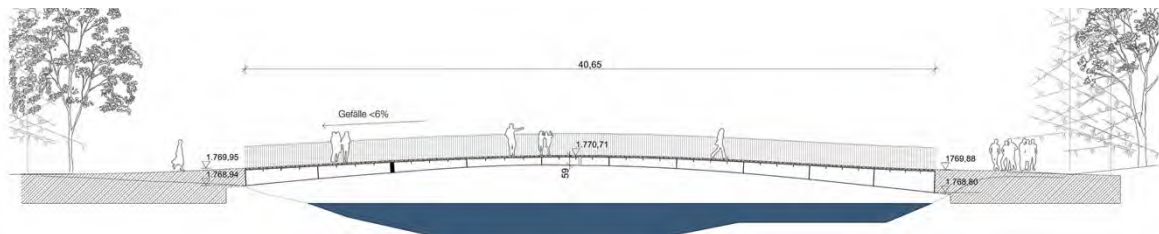
Architektur

studioeuropa – Architektur Felix Reiner

Webgasse 12/22-23, 1060 Wien

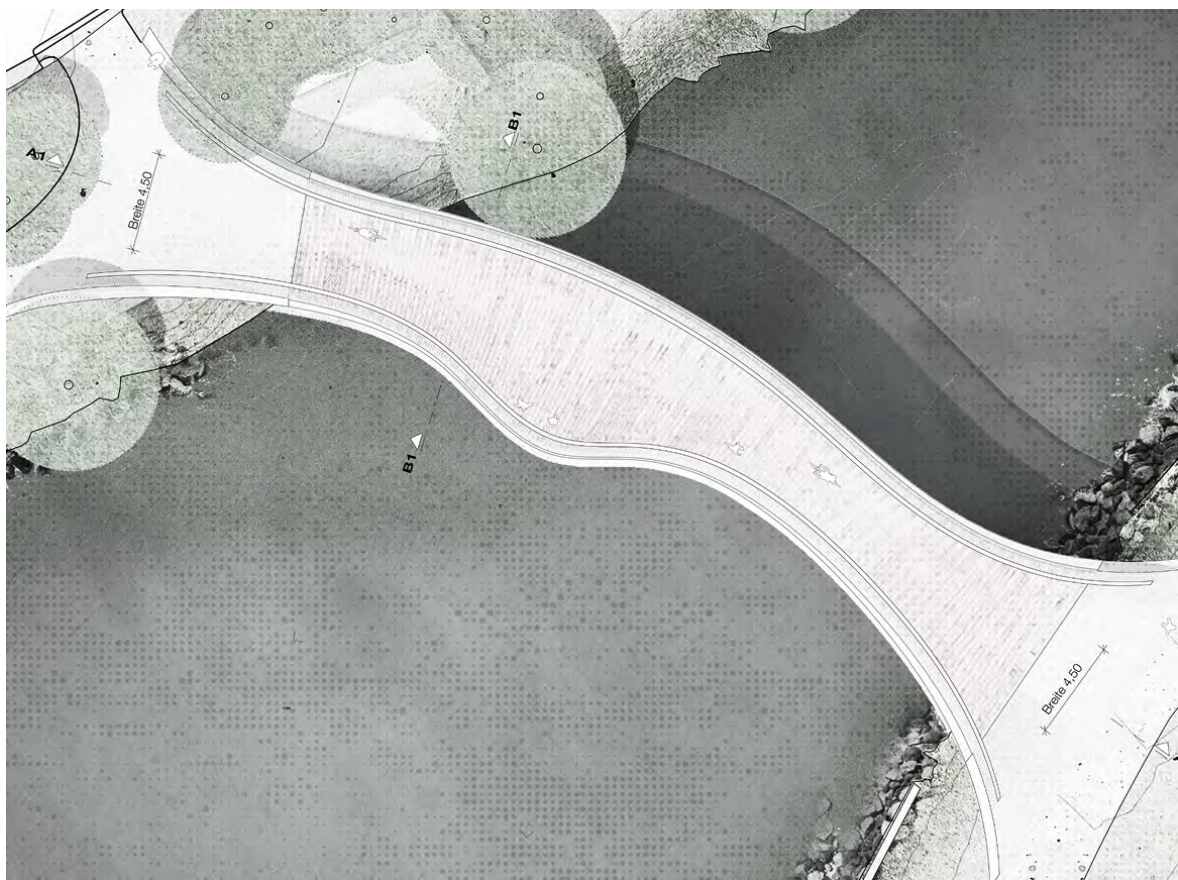
Felix Reiner

Punt da Piz



26400_13A_250325_3_PdP_LS.
jpg

Abb. 241 Längsschnitt



26400_13A_250325_3_PdP_SP.jpg

Abb. 242 Situationsplan (genordet)

Ovel da Mulin



Abb. 243 Situationsplan

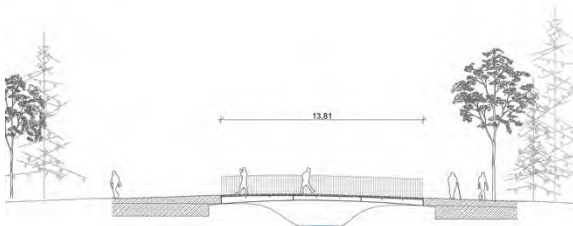


Abb. 245 Längsschnitt

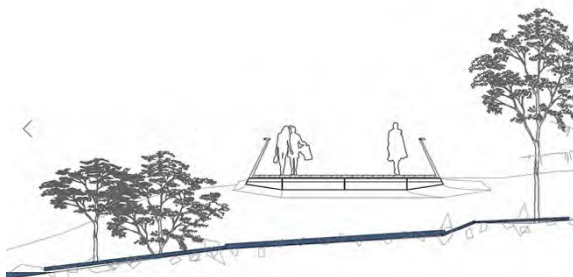


Abb. 247 Querschnitt

Ovel da Cangiroulas

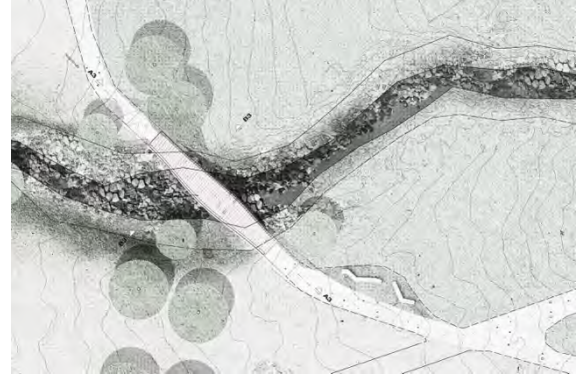


Abb. 244 Situationsplan

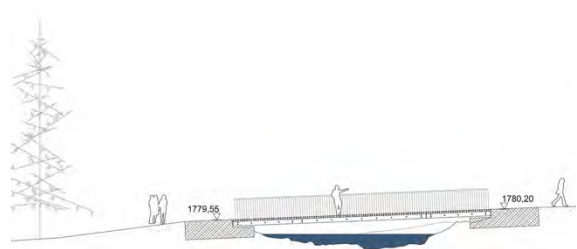


Abb. 246 Längsschnitt

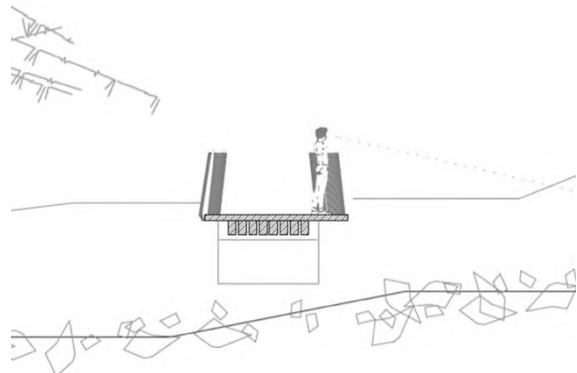


Abb. 248 Querschnitt

26400_13A_250325_3_OdM_SP.jpg
26400_13A_250325_3_OdC_SP.jpg

26400_13A_250325_3_OdM_LS.jpg
26400_13A_250325_3_OdC_LS.jpg

26400_13A_250325_3_OdM_QS.jpg
26400_13A_250325_3_OdC_QS.jpg

6.9.23 ZVIERIBRUGG

Architektur **tagbau architekten + designer Prof. Henning Rambow**

Kochstrasse 64, 04275 Leipzig, Deutschland

Luisa Kunze, Henning Rambow Nicola Wurm

Tragwerksplanung **Atelier One Limited**

7-9 Woodbridge Street, London EC1R0LL

Neil Thomas

Tragwerksplanung **W'Interplan, Jens-Peter Winter**

Kochstrasse 64, 04275 Leipzig, Deutschland

Jens-Peter Winter

Punt da Piz

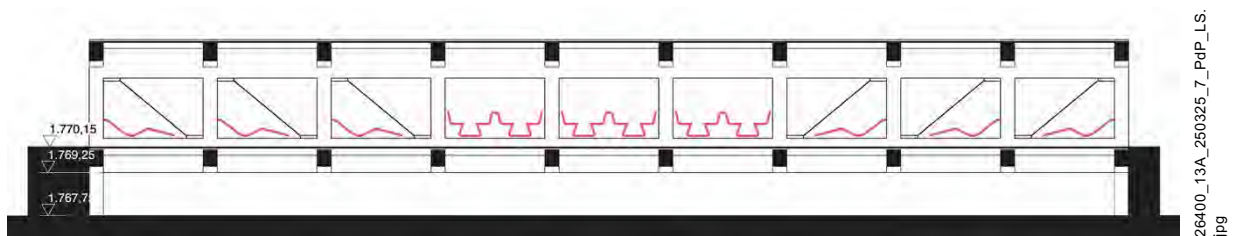


Abb. 249 Längsschnitt

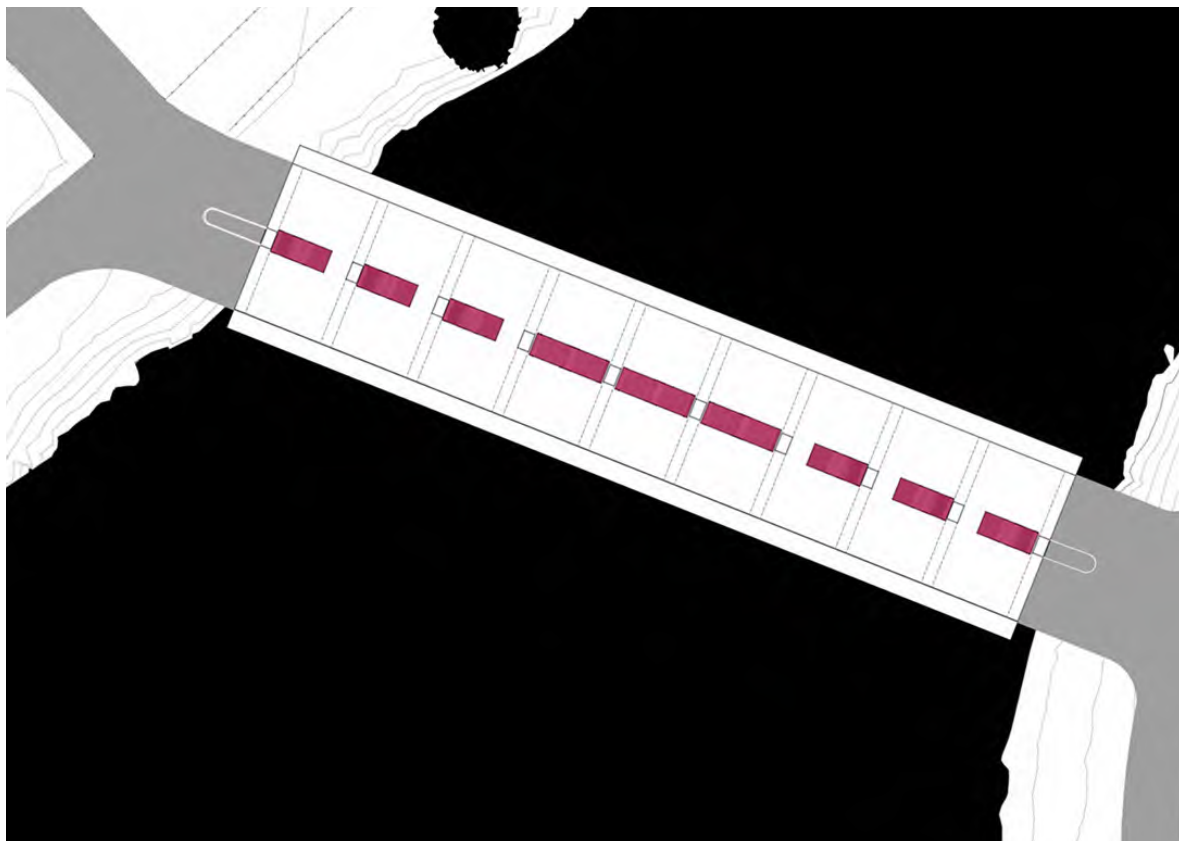


Abb. 250 Situationsplan (genordet)

Ovel da Mulin

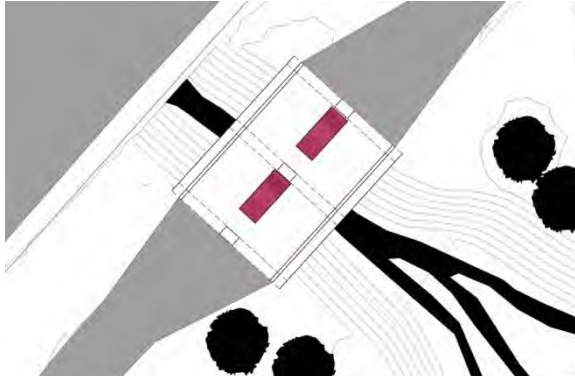


Abb. 251 Situationsplan

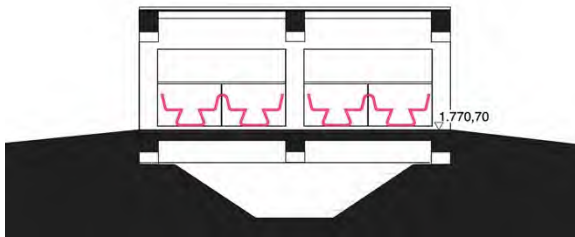


Abb. 253 Längsschnitt

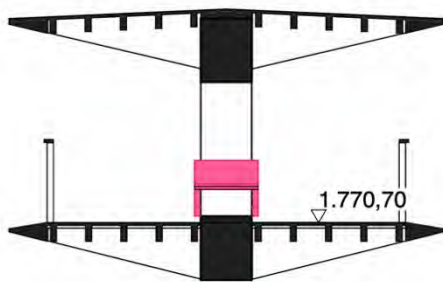


Abb. 255 Querschnitt

Ovel da Cangiroulas

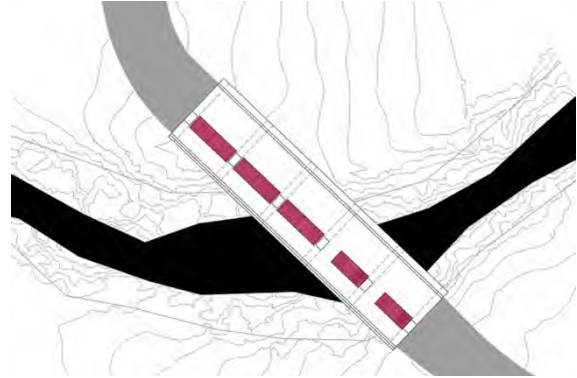


Abb. 252 Situationsplan

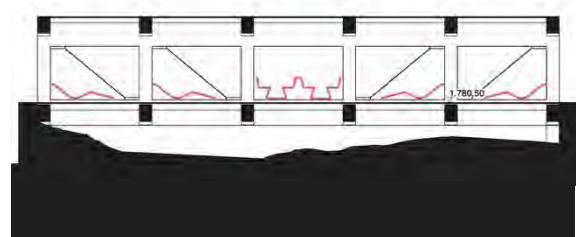


Abb. 254 Längsschnitt

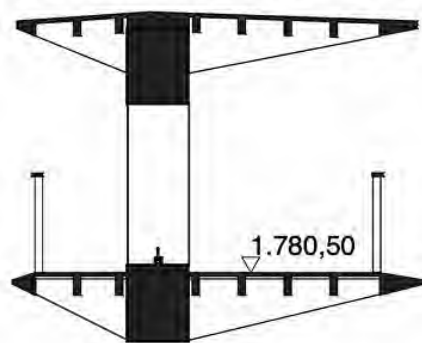


Abb. 256 Querschnitt

26400_13A_250325_7_OdM_SP.jpg
26400_13A_250325_7_OdC_SP.jpg

26400_13A_250325_7_OdM_LS.jpg
26400_13A_250325_7_OdC_LS.jpg

26400_13A_250325_7_OdM_QS.jpg
26400_13A_250325_7_OdC_QS.jpg

6.9.24 0772

Architektur **Küchel Architects AG**

Via Mulin 10, 7500 St. Moritz

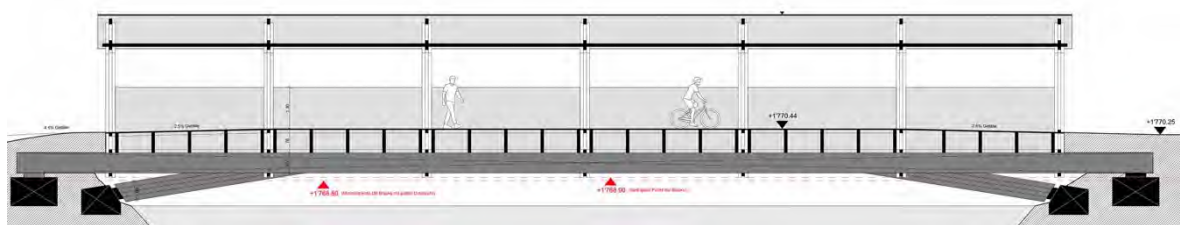
Christina Tsakiri, Solhae Yoon, Edvinas Pliuscikas,
Mauro Pagliaretti

Bauingenieurswesen **Caprez Ingenieure AG**

Via Serlas 23, 7500 St. Moritz

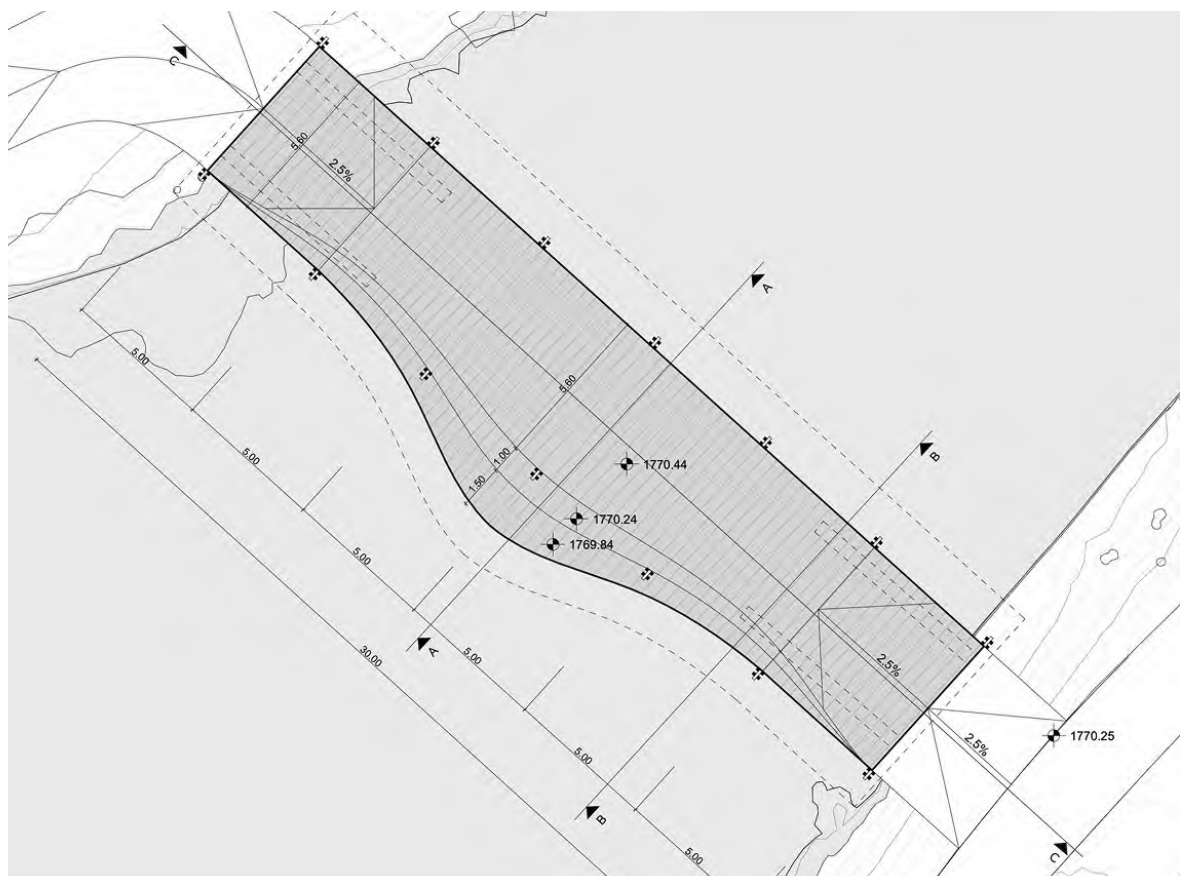
Andreas Heimoz, Florian Rusterholz, Philipp Limburg

Punt da Piz



26400_13A_250325_21_PdP_L
S.jpg

Abb. 257 Längsschnitt



26400_13A_250325_21_PdP_SP.jpg

Abb. 258 Situationsplan (genordet)

Ovel da Mulin

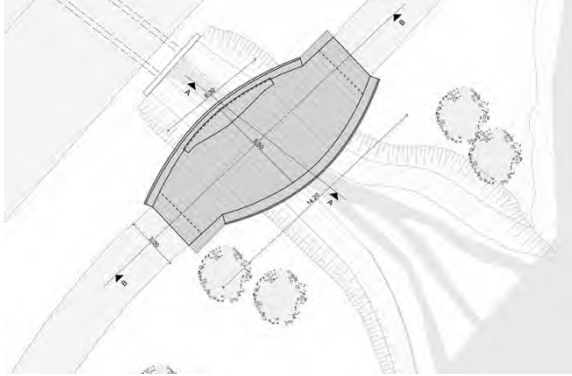


Abb. 259 Situationsplan

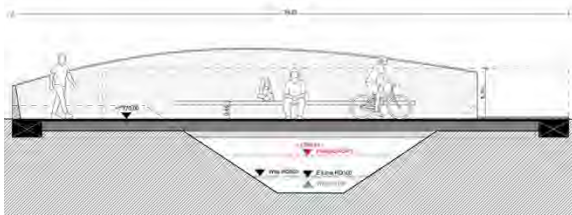


Abb. 261 Längsschnitt

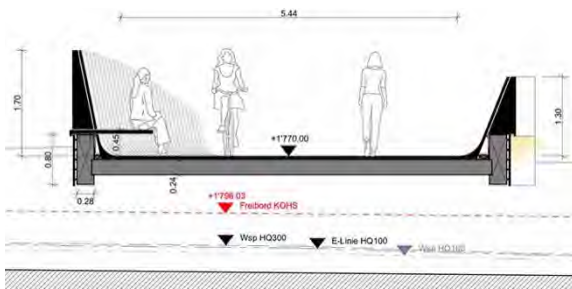


Abb. 263 Querschnitt

Ovel da Cangiroulas

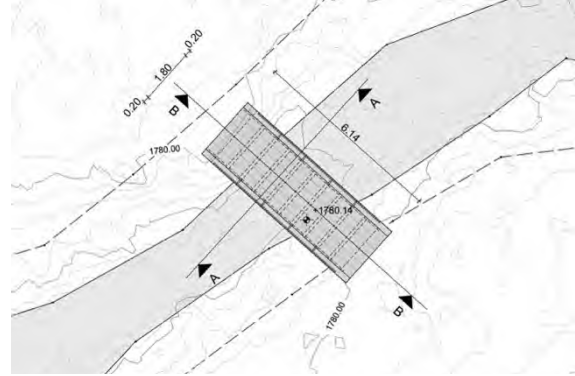


Abb. 260 Situationsplan

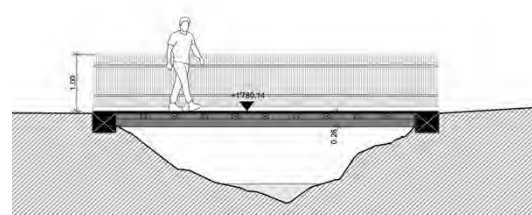


Abb. 262 Längsschnitt

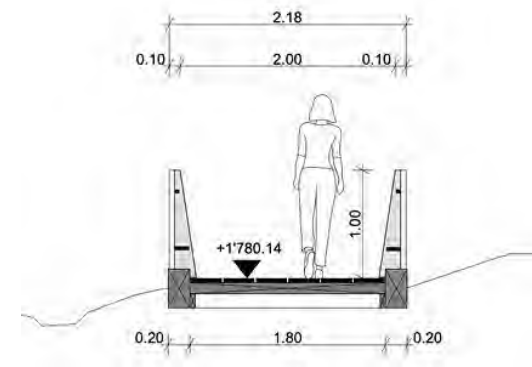


Abb. 264 Querschnitt

26400_13A_250325_21_OdM_SP.jpg
26400_13A_250325_21_OdC_SP.jpg

26400_13A_250325_21_OdM_LS.jpg
26400_13A_250325_21_OdC_LS.jpg

26400_13A_250325_21_OdM_OS.jpg
26400_13A_250325_21_OdC_OS.jpg

6.9.25 863938

Bauingenieurwesen

Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure

Limmattalstrasse 275, 8005 Zürich

Dr. Andrea Bassetti, Etienne Bouleau, Michael Stirnimann

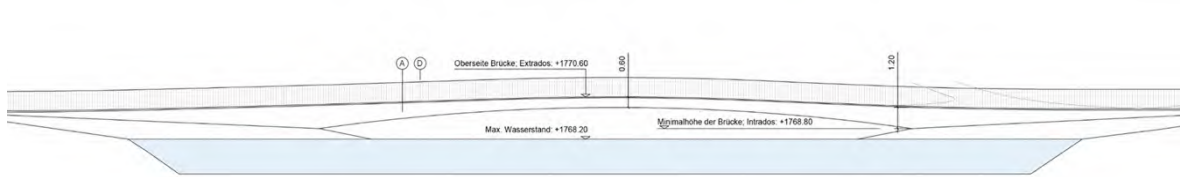
Architektur

William Matthews Associates Limited

169 Long Lane, SE1 4PN London

William Matthews, Giuseppe Tonelli

Punt da Piz



26400_13A_250325_19_PdP_L
S.jpg

Abb. 265 Längsschnitt



26400_13A_250325_19_PdP_SP.jpg

Abb. 266 Situationsplan (genordet)

Ovel da Mulin



Abb. 267 Situationsplan

Ovel da Cangiroulas

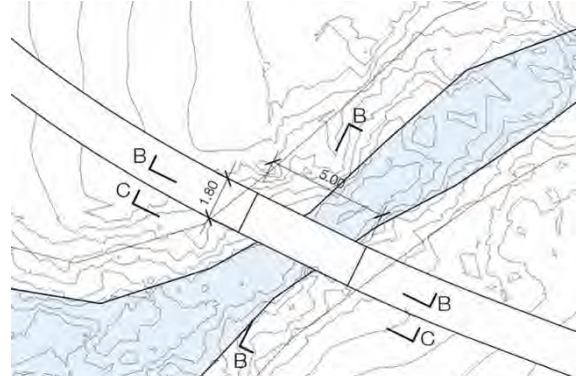


Abb. 268 Situationsplan

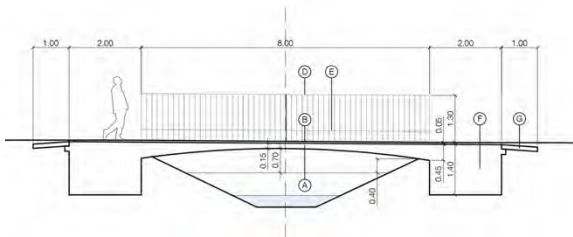


Abb. 269 Längsschnitt

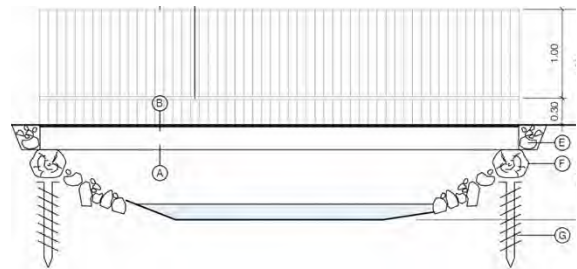


Abb. 270 Längsschnitt

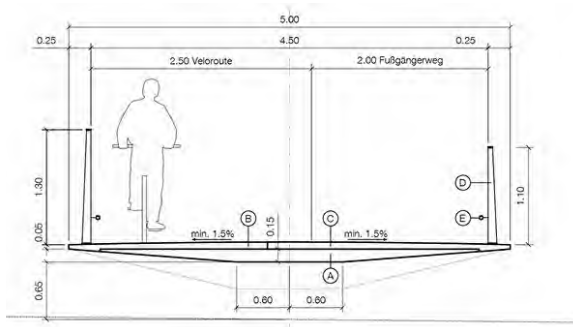


Abb. 271 Querschnitt

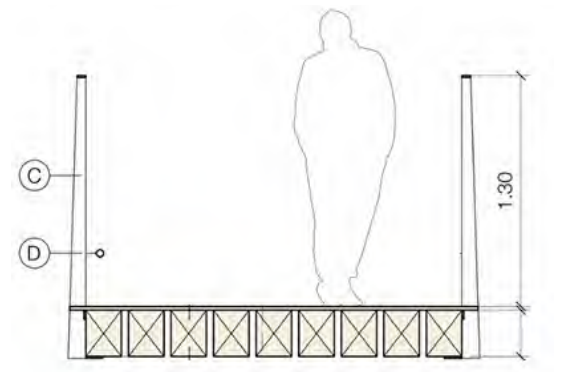


Abb. 272 Querschnitt