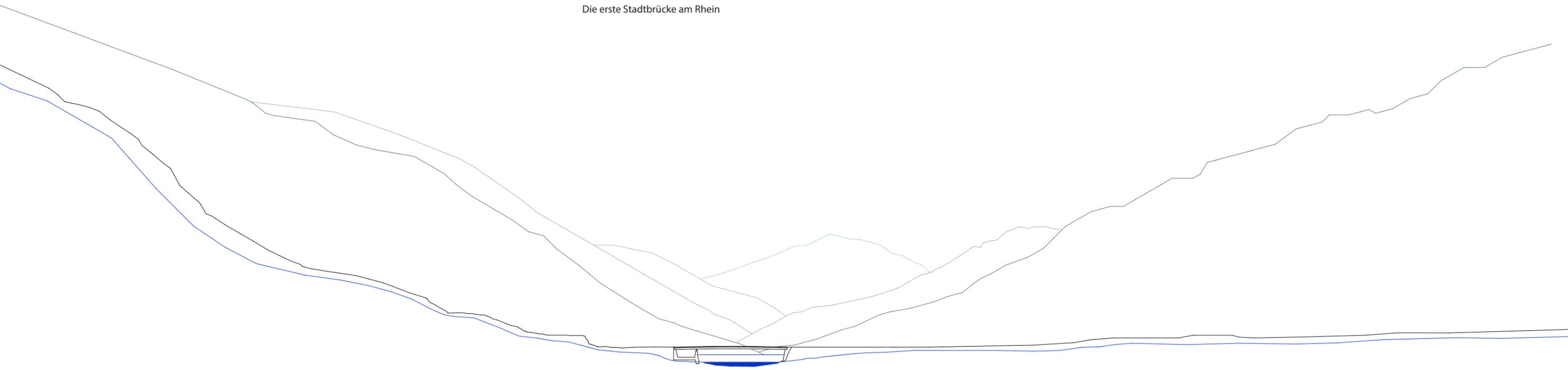


ENGPASS / 70.46°

Die erste Stadtbrücke am Rhein



Diplom HS 20 - ETH Zürich  
Thema C Die Brücke als Ort  
Silvan Schuler 12 934 758  
Professur Emanuel Christ und  
Christof Gantenbein  
Assistenz Nicolas Rothenbühler

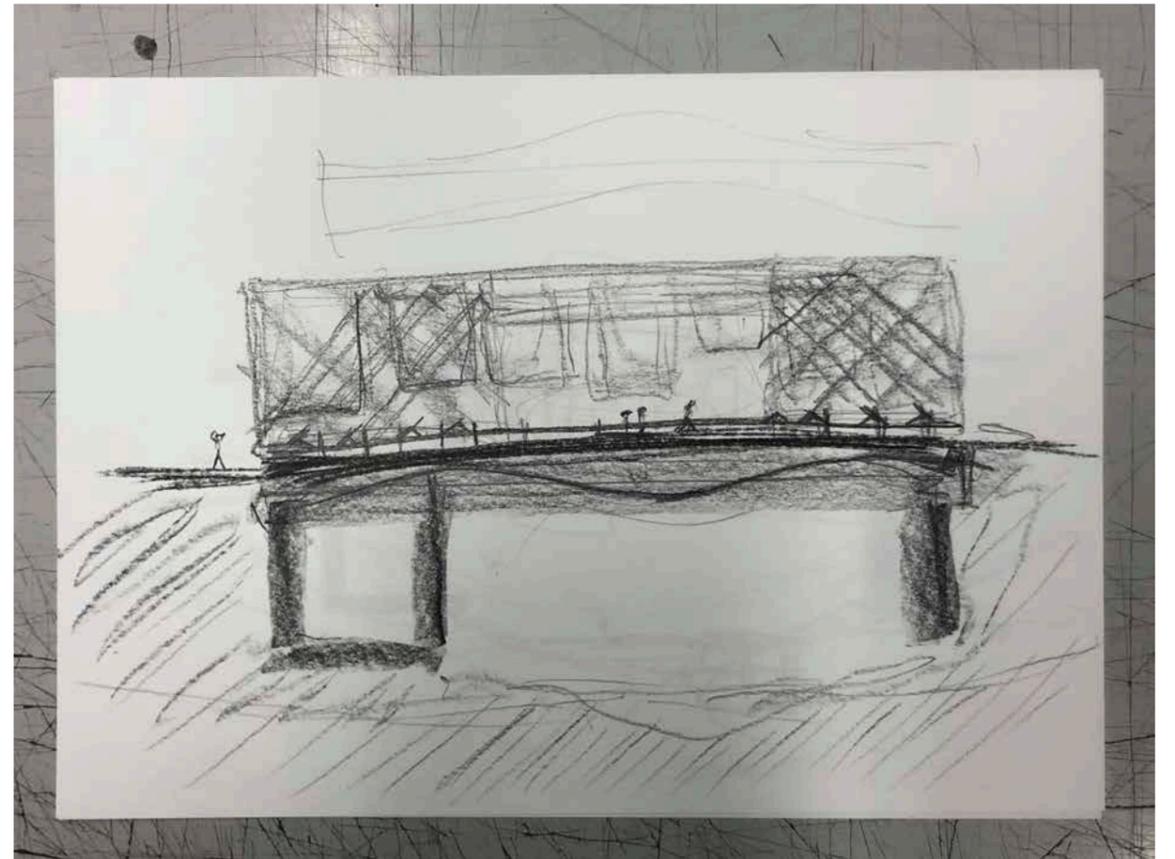
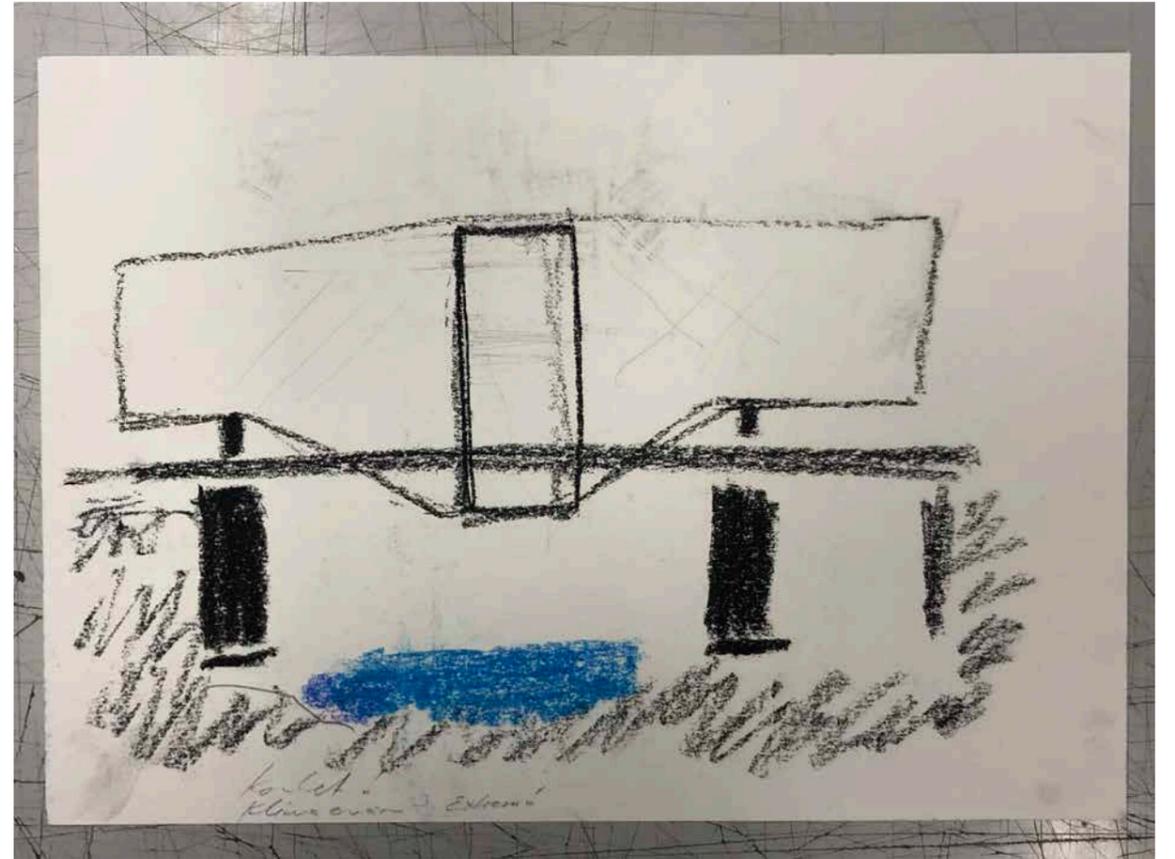


Illanz erscheint räumlich kartographisch als Engstelle im Gefüge seiner zwölf angeschlossenen Gemeinden, die im Zuge des Fusionsprojekts Illanz plus im Jahr 2014 zusammengeführt wurden.

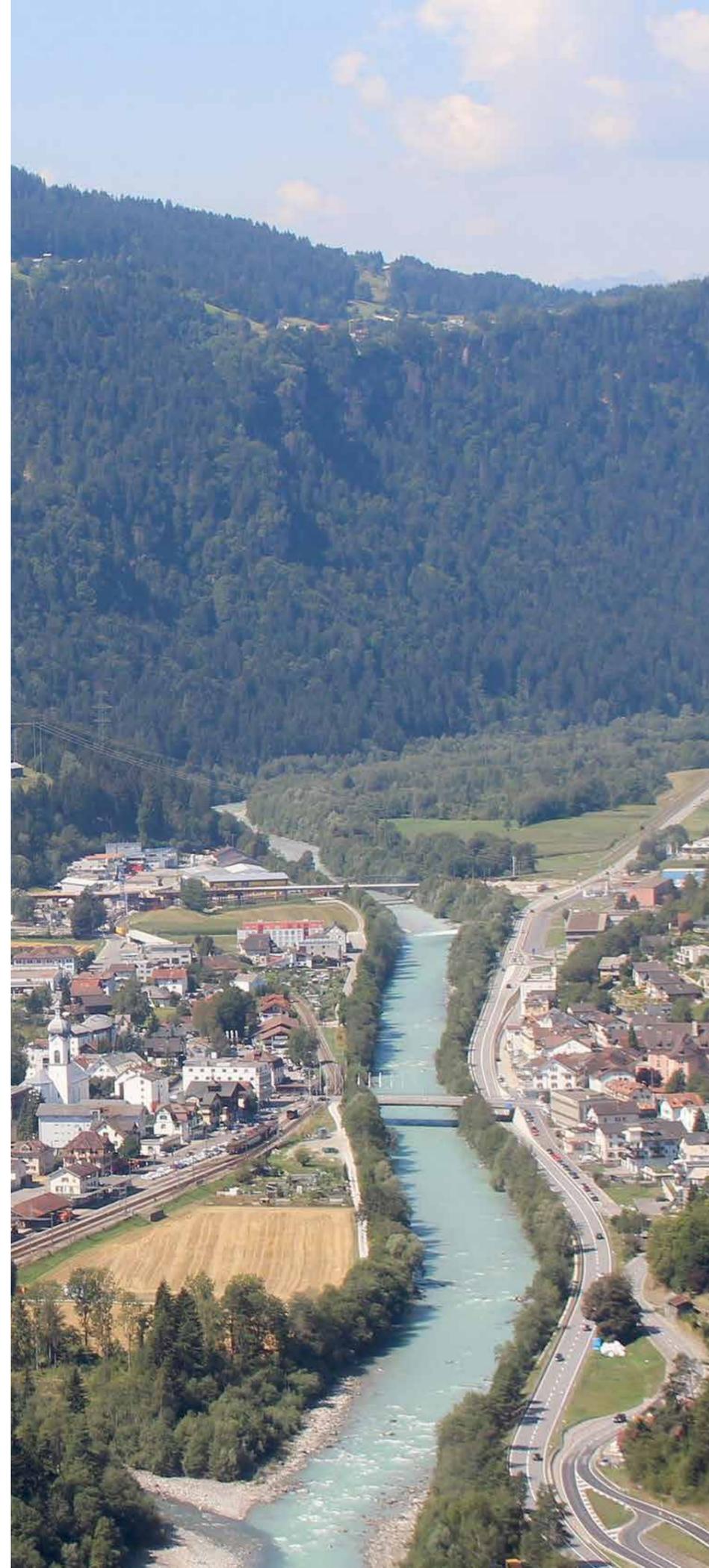
Die alte Holzbrücke war ein Engpass, ein dunkler, lauter Tunnel. Viele ältere Illanzer würden sie gerne wieder zurück haben. Sie war ein wichtiger Anker- und Treffpunkt. Die jetzige Betonbrücke stellt eine Weitung des Strassenraumes dar, die wegen ihrer Exponiertheit, vor allem gegenüber dem Verkehr von vielen eher als beengende Leere wahrgenommen wird.

Früher hat der Vorderrhein die Holzbrücken mit sich gerissen. Die letzte hat der Schwerverkehr 1962 zu Fall gebracht, der unter anderem mit dem Bau der Zerfreila - Kraftwerke einherging. Die Hochwasser hat man durch Kanalisierung und mit Staudämmen mittlerweile recht gut unter Kontrolle. Um den Rhein neu mit der Stadt zu verbinden, muss nun der Verkehr gebändigt werden, er muss kanalisiert, zeitweise zurückgehalten und kontrolliert abgelassen werden können. Die für die Stadt fruchtbare Fläche muss dem Verkehr abgerungen werden, wie damals dem Fluss.

BILDQUELLE: KRL, Kommunales räumliches Leitbild der Gemeinde Illanz/Glion



BRÜCKE ALS ENGPASS



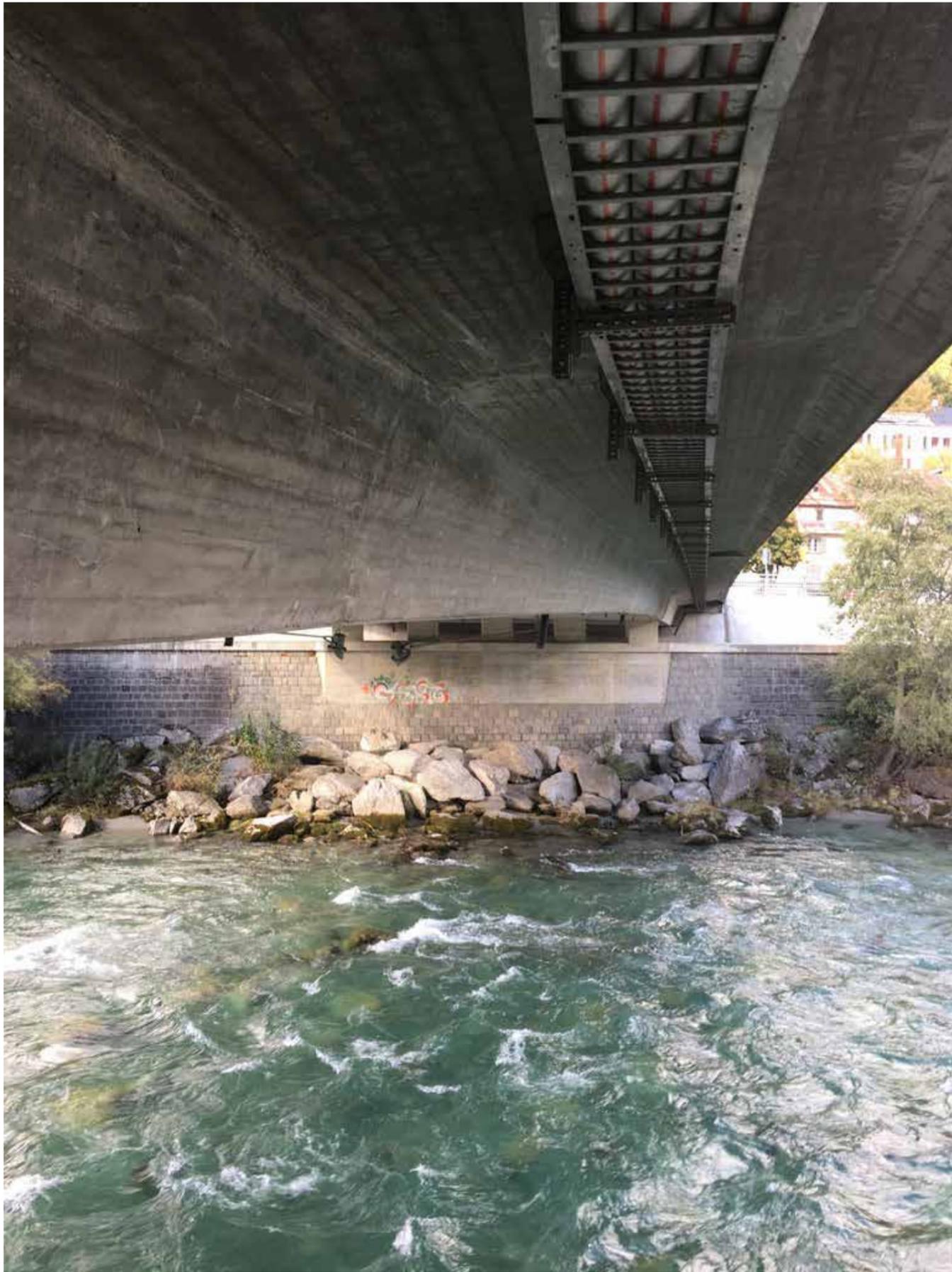
DIE ACHSE DER NATUR: PARALLEL ZUM TAL



DIE ACHSE DER STADT: QUER IM TAL

Blick auf die Altstadt am gegenüberliegenden Ufer des Vorderrheins aus dem markanten Gebäude der ehemaligen Fachhochschule für Pflege. Die Südfassade liegt gegenüber des Stadthauses am anderen Ende der Via Centrala. Sünde man hier am Fenster, würde der Blick direkt auf das Dach der Brücke fallen.

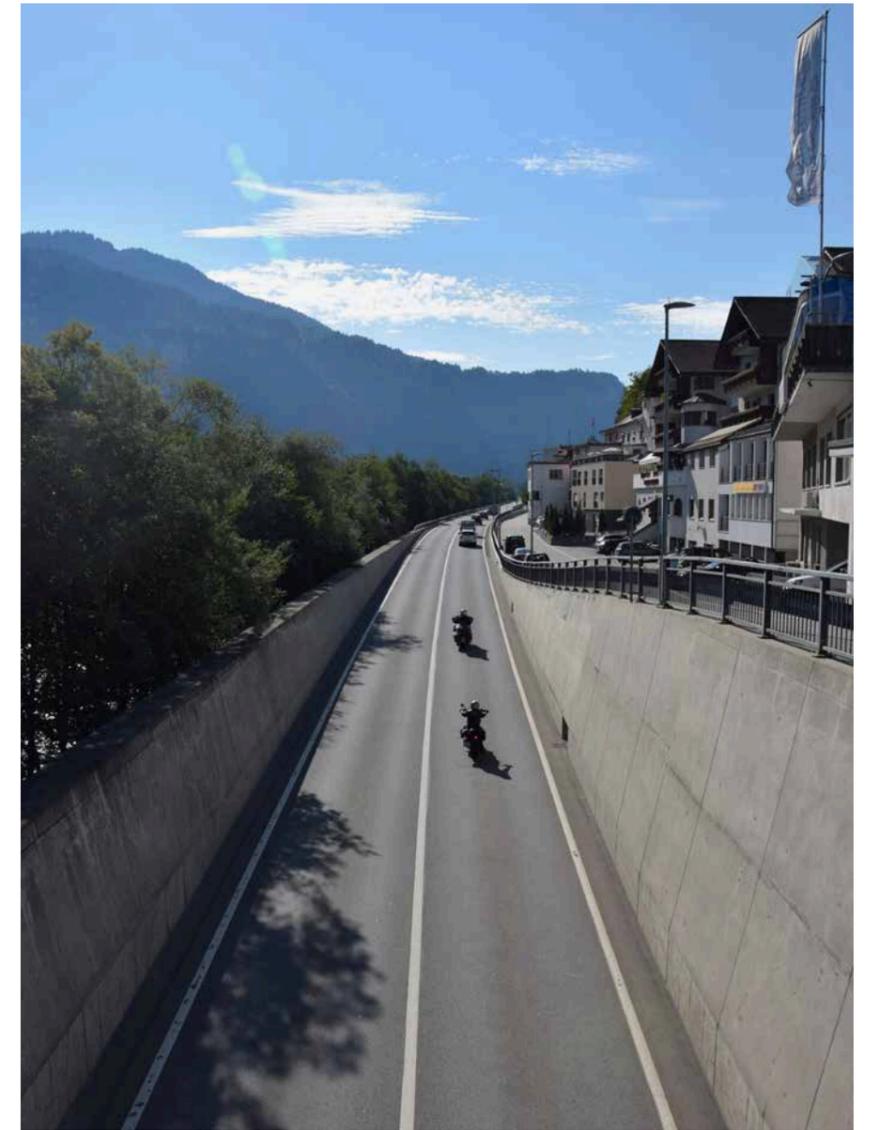
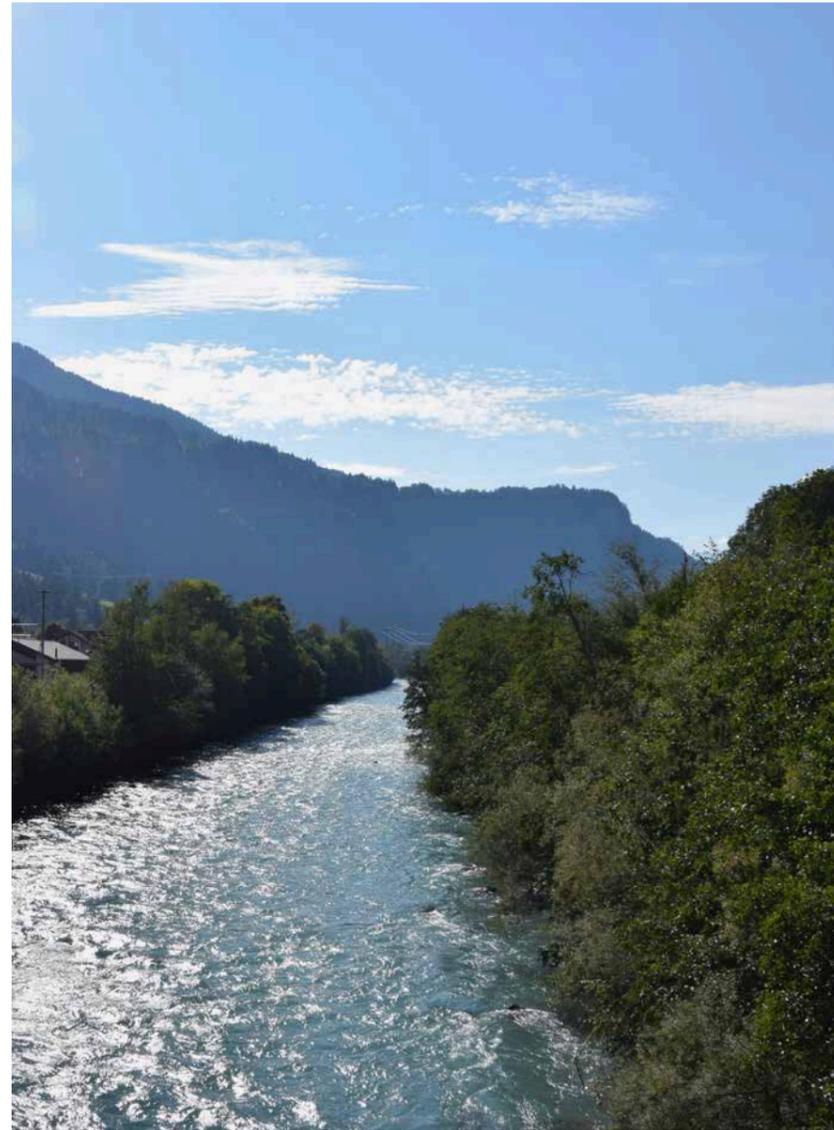
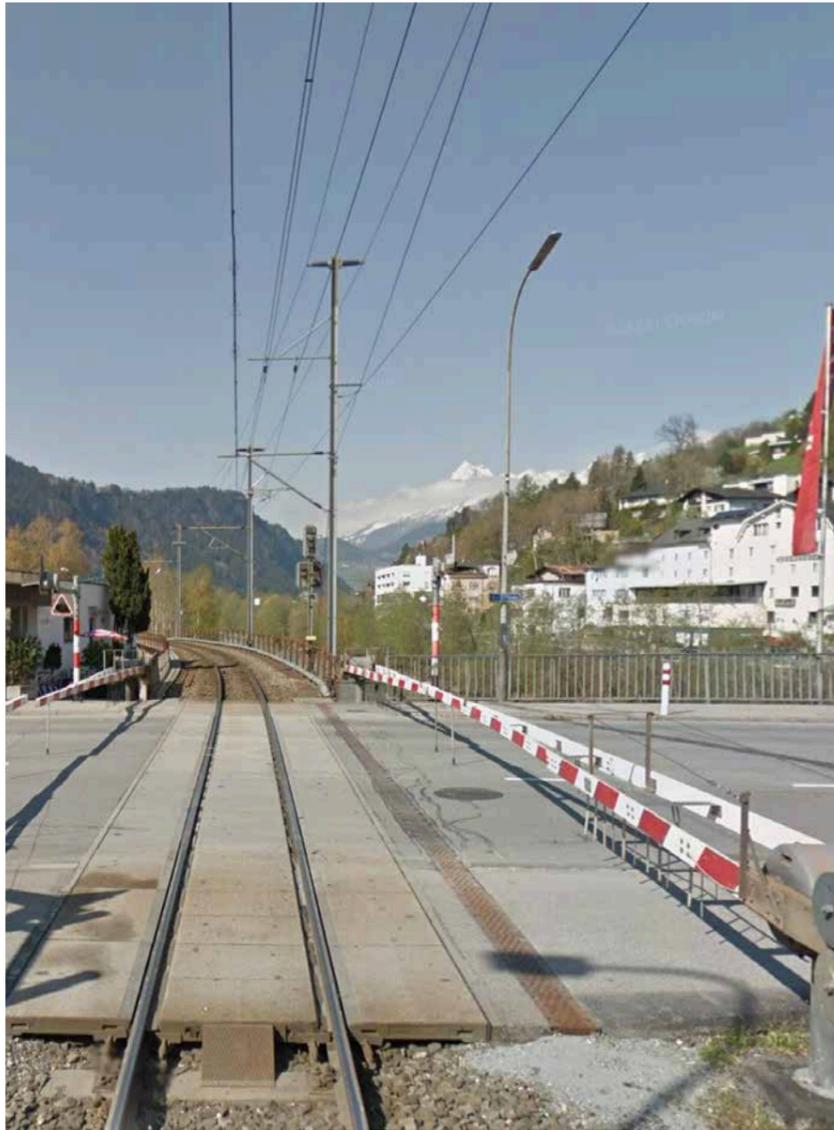




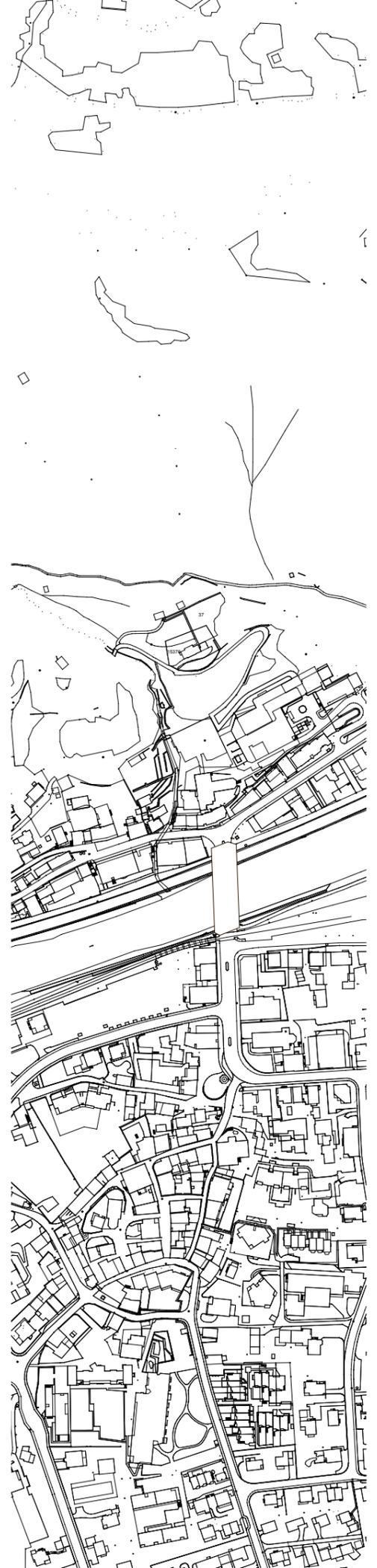
DIE ACHSE DER STADT: VIA CENTRALA



DIE ACHSE DER NATUR: DER FLUSS



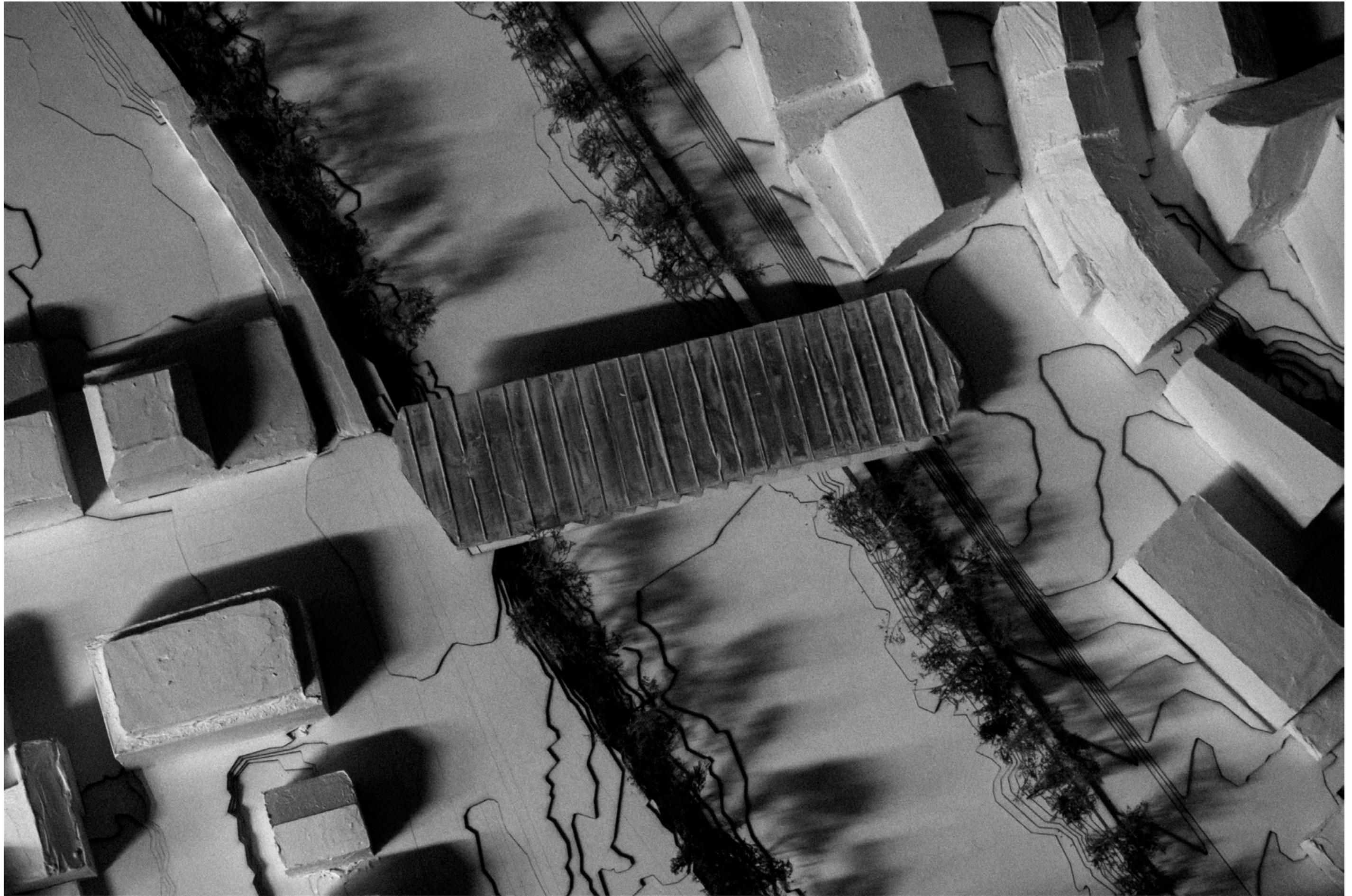
DIE ACHSE DES TALES: EISENBAHN, VORDERRHEIN, OBERALPSTRASSE



SITUATION QUER 1:5000



SITUATION LÄNGS 1:5000



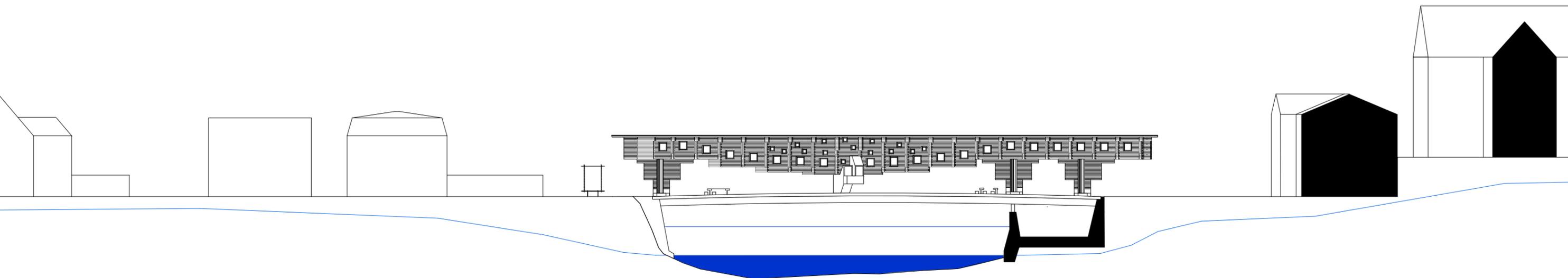
KREUZUNG VON NATUR UND KULTUR ÜBERDACHT

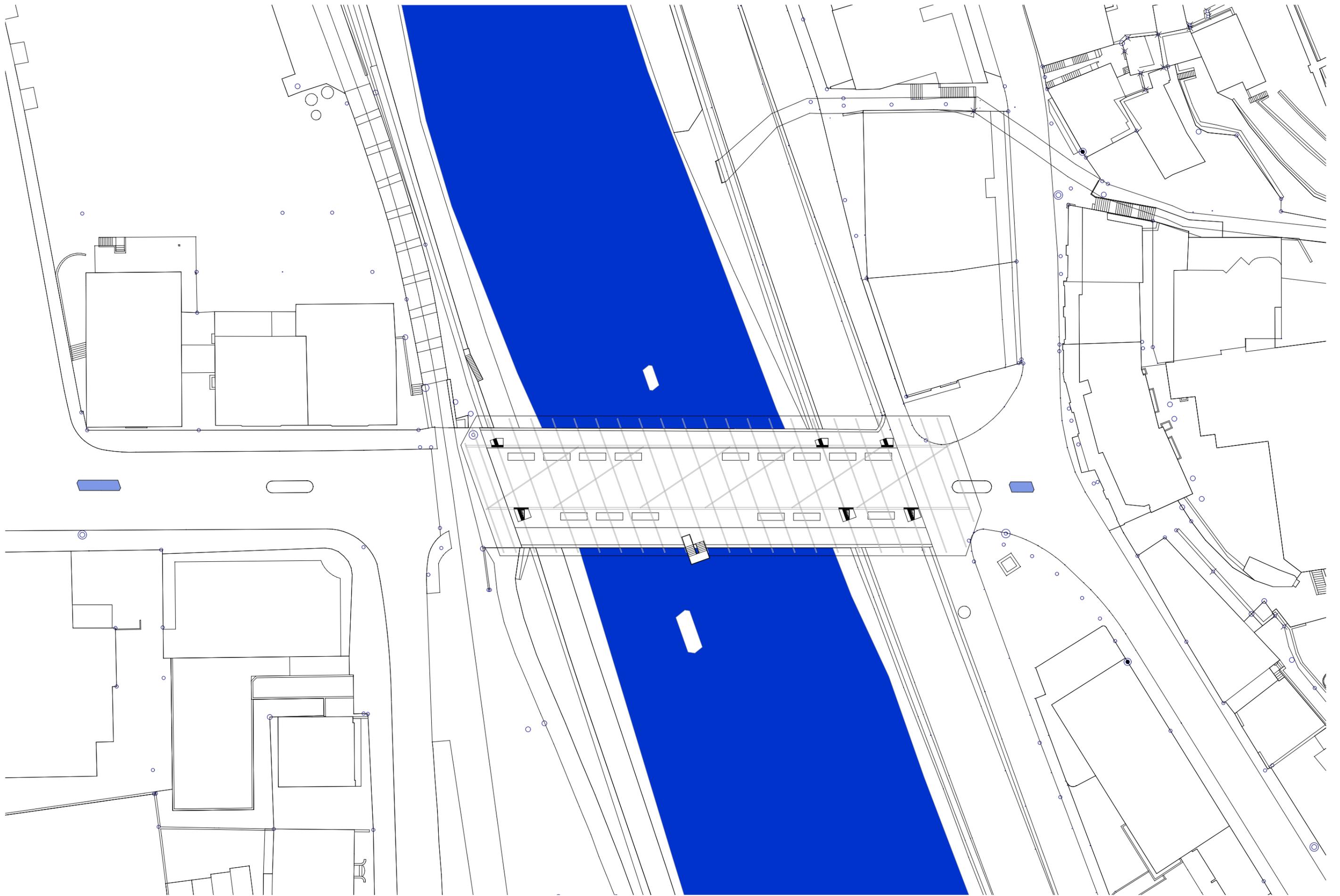


MARKTHALLE AUF DER HAUPTACHSE STADTHAUS - NORDUFER



MARKTHALLE AUF DER HAUPTACHSE STADTHAUS - NORDUFER





0 | 25

MARKTHALLE AUF DER HAUPTACHSE STADTHAUS - NORDUFER LÄNGSSCHNITT 1:500

Ein Bauwerk verursacht jährlich (!) Unterhaltskosten von ca. 3 - 5% seiner Erstellungskosten. Irgendwann können wir uns die Infrastrukturbauten, die wir erstellen, wegen der Unterhalts- und Instandsetzungskosten nicht mehr leisten! Konkret: bei der grossen Instandsetzungsintervention (ca. 40 Jahre) ist von ca. 2'000 CHF / m<sup>2</sup> Fahrbahnoberfläche auszugehen. Kleine Intervention (10 bzw. 30 Jahre): etwa 10 bis 20% der grossen Intervention (ca. 40 Jahre). Mittlere Intervention (20 Jahre): Hier ist die Streuung am grössten: etwa 30 bis 50% der grossen Intervention. Es hängt (u. A.) stark davon ab, wieviel am Gussasphalt und an der Abdichtung instandgesetzt werden muss.

Prof. Dr. Joseph Schwartz





„Überdachung der gesamten Brücke und dadurch Verminderung der Belastung durch Wasser, Tausalz bzw. Sprühnebel: Das kann sich positiv auswirken. Starker Wehmutstropfen: bei Tunneln und Parkgaragen wird trotzdem viel Streusalz, einerseits mit Sprühnebel, und andererseits in den Radkästen, eingeführt, und (bei Brücken und Tunneln) durch die Luftströmung an die Bauteile gepresst! Dieses Tausalz kann nicht auf natürliche Weise (Spülung durch Regenwasser, welches mit den Fahrzeugen hineingebracht wird) vollständig entfernt werden, d.h. die Konzentration steigt stetig. Deshalb werden die Tunneln im Winter so oft gewaschen. Somit steigen die Unterhaltskosten.“

Prof. Dr. Joseph Schwartz

„Die Sperrung der Brücke im Winter und dadurch vollständige Vermeidung von Tausalzeintrag: Das ist die beste Lösung zur Kosteneinsparung: Dann hat man ähnliche Unterhalts-Intervalle wie im Hochbau, d.h. (aus meiner Sicht) ca. eine Verdoppelung. Nicht vergessen: Die CO2-Einwirkung bleibt ja trotzdem...“

Prof. Dr. Joseph Schwartz



#### Grobe Kostenschätzung der Betonbrücke in Ilanz

Generalüberholung nach 40 Jahren:	ca 2.2mio
Kleiner Unterhalt nach 10/30 Jahren:	220'000 – 440'000
Mittlerer Unterhalt nach 20 Jahren:	660'000 – 1'100'000

Unterhaltskosten über 40 Jahre: 3'300'000 - 4'200'000

Durch Verdoppelung der Unterhalts-Intervalle durch geeignete Massnahmen liesse sich gemäss dieser Schätzung auf vierzig Jahre ca. zwei Millionen einsparen. Dieser Betrag könnte für die Finanzierung der Tragstruktur und Abdichtung Daches eingesetzt werden. Der Ausbau der Zimmer wäre Sache des Hotels.



WINTEREINBRUCH - DIE BRÜCKE IST GESPERRT, DAS GLUCKSEN DES RHEINS HAT DER SCHNEE NOCH NICHT VERSCHLUCKT



WINTEREINBRUCH - IN DER FUSSGÄNGERZONE UM DEN BAHNHOF UND DIE BRÜCKE WIRD AUF SCHWARZRÄUMUNG VERZICHTET



WINTEREINBRUCH - DIE GROSSE PAUSE IN DER SYMFONIE DES STRASSENLÄRM





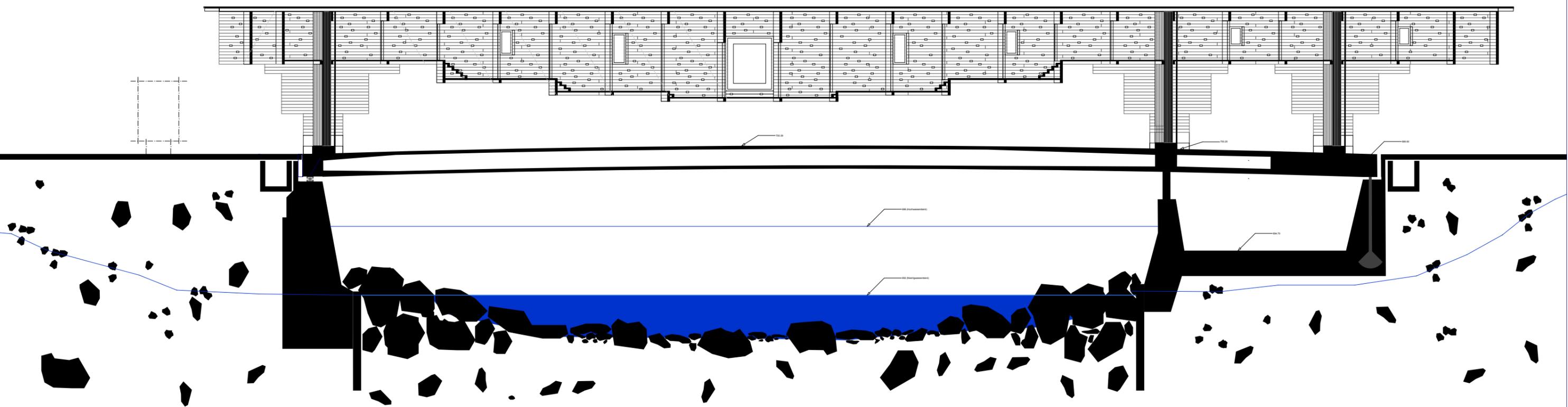




ILANZ QUEREN BEI NACHT: KANTONSSTRASSE RICHTUNG CHUR

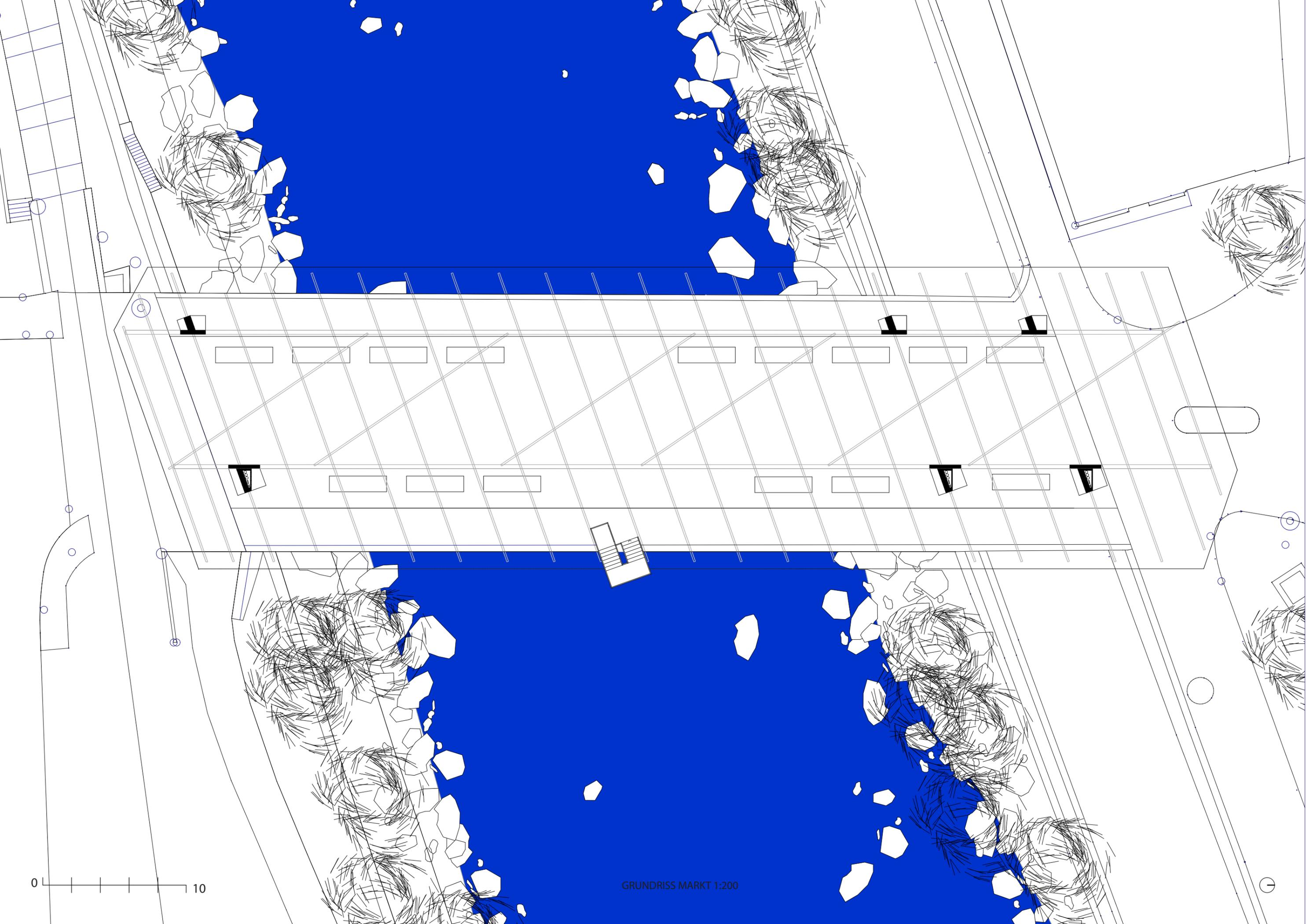


WEIHNACHTSMARKT AUF DER BRÜCKE



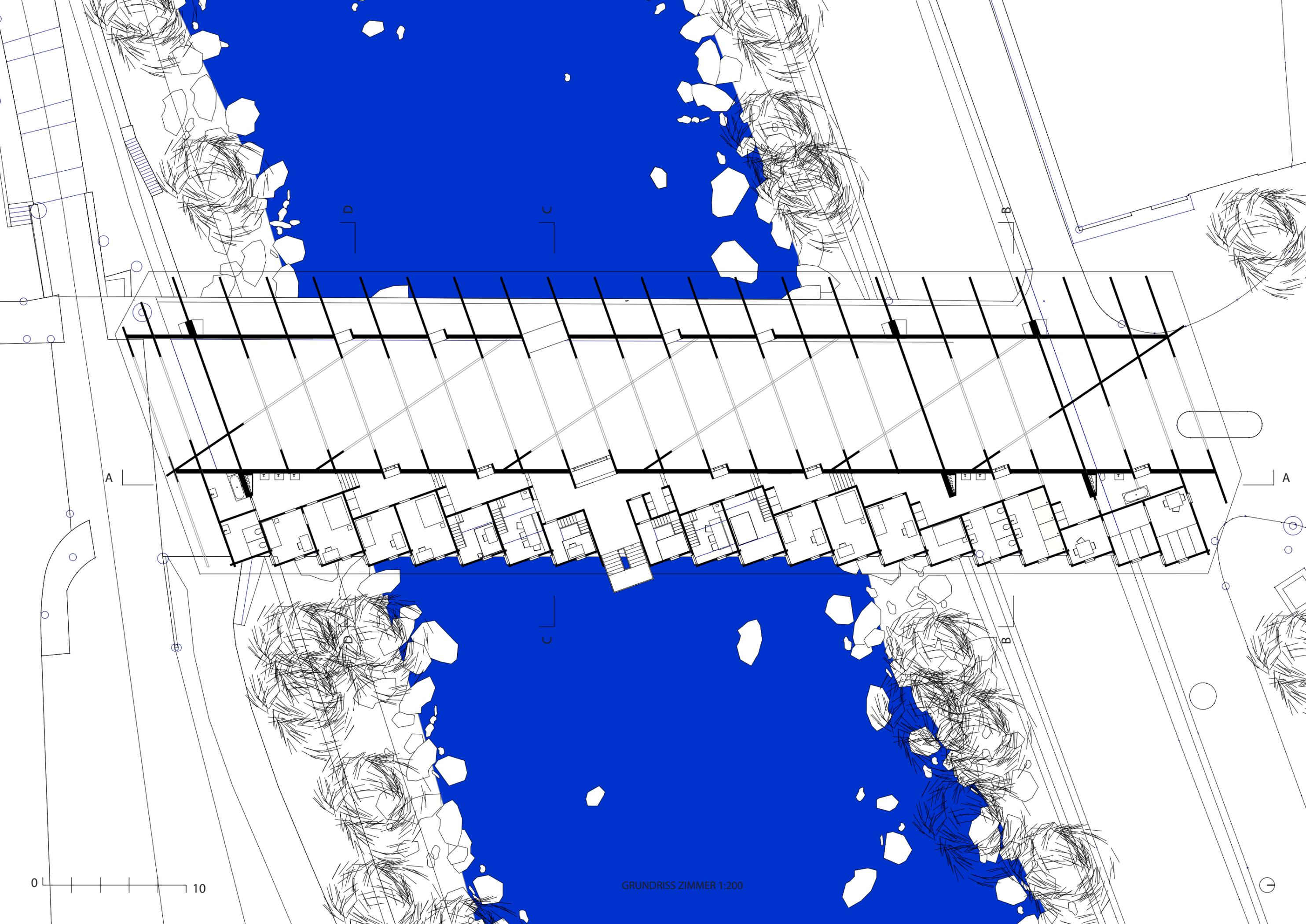
0 | | | | 10

LÄNGSSCHNITT A-A 1:200



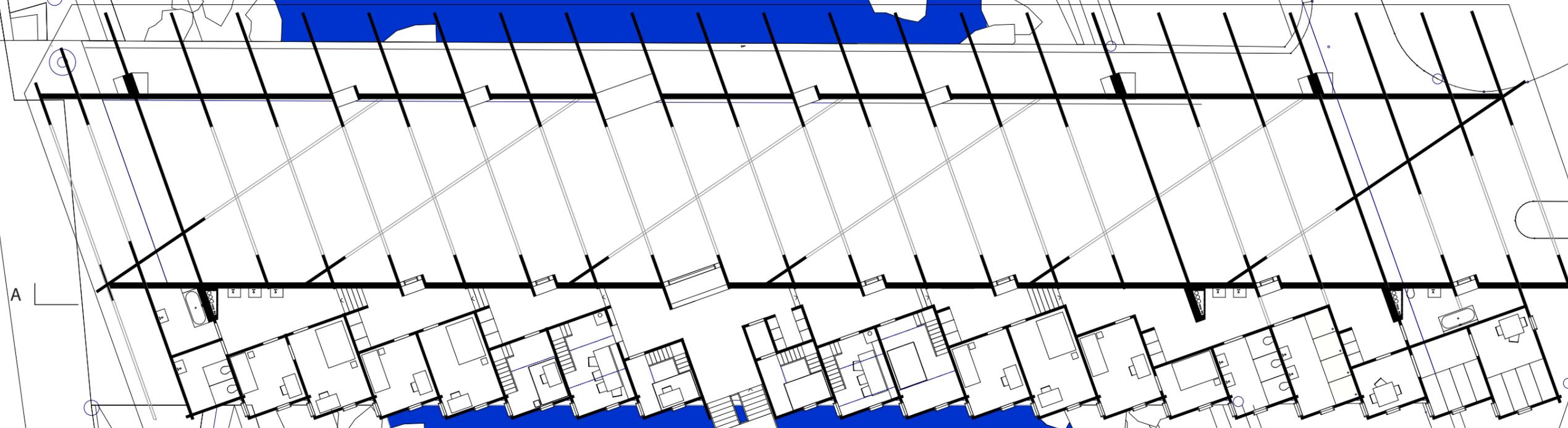
0 | | | | 10

GRUNDRISS MARKT 1:200



0 | | | | 10

GRUNDRISS ZIMMER 1:200



A

A

B

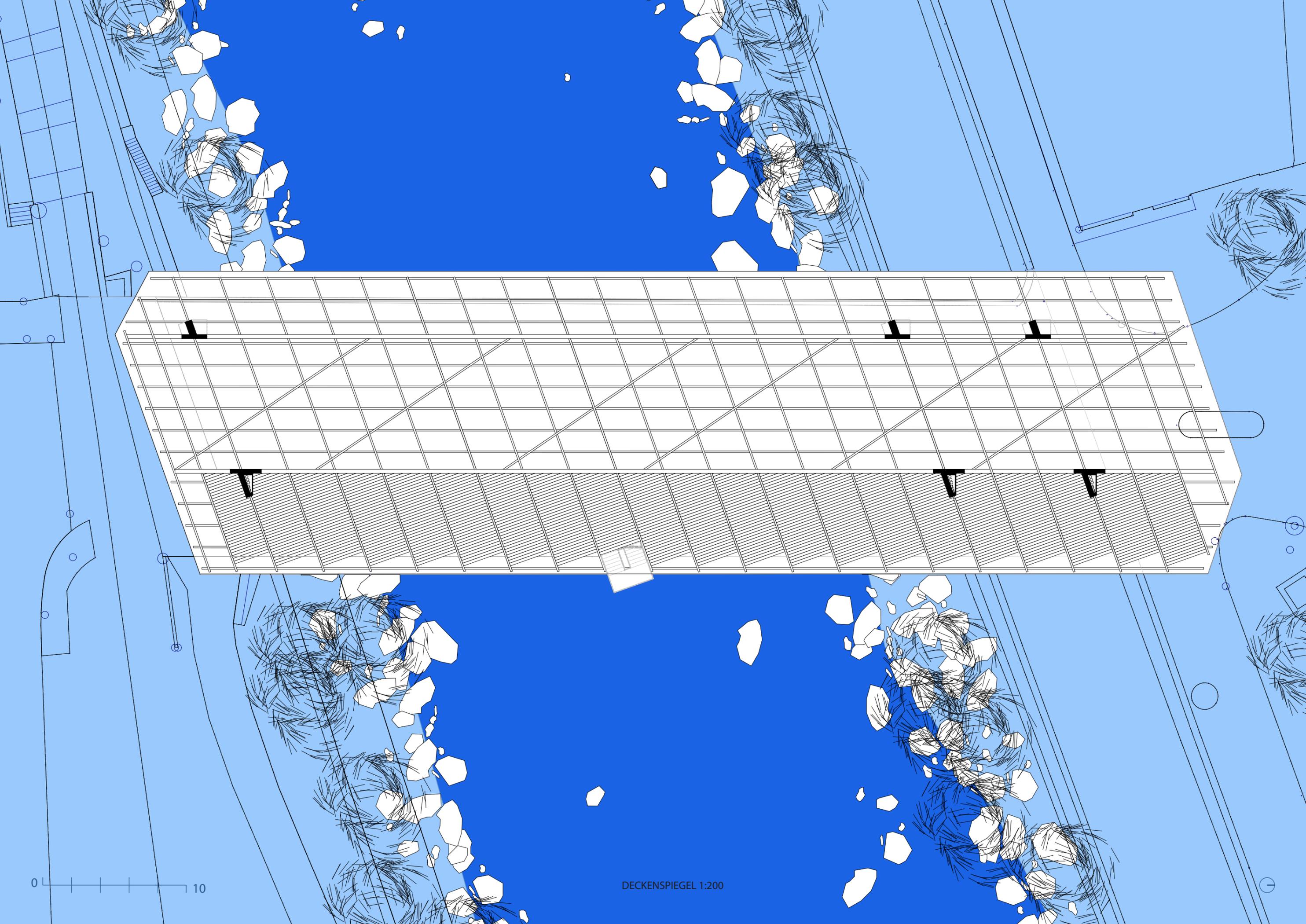
B

D

C

C

⊖



0 | | | 10

DECKENSPIEGEL 1:200



AUF DEM SOCKEL SITZEN



NORDPORTAL



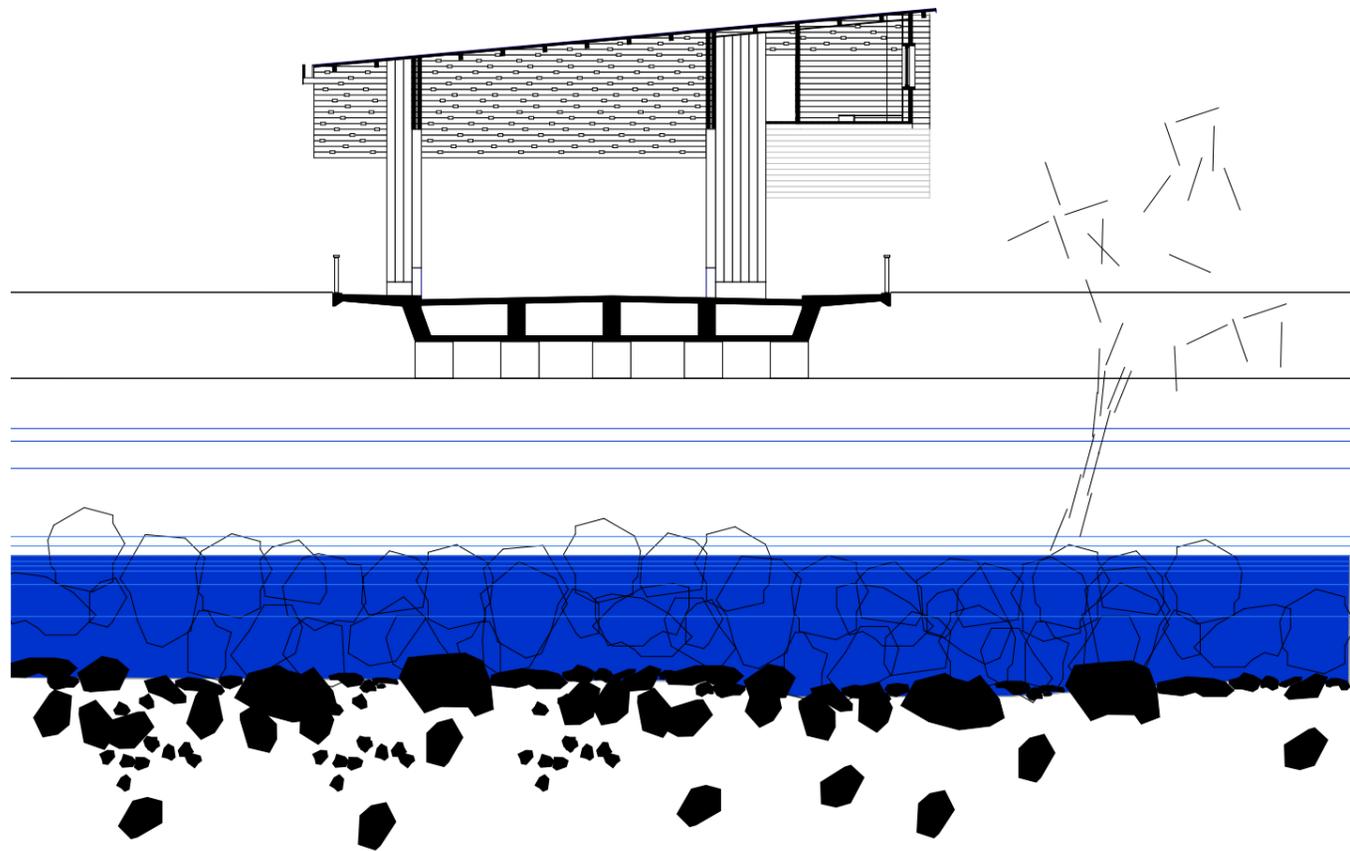
ABLEITUNG DACHWASSER NACH WESTEN



KREUZUNG OBERALPSTRASSE / RHEIN - VIA CENTRALA

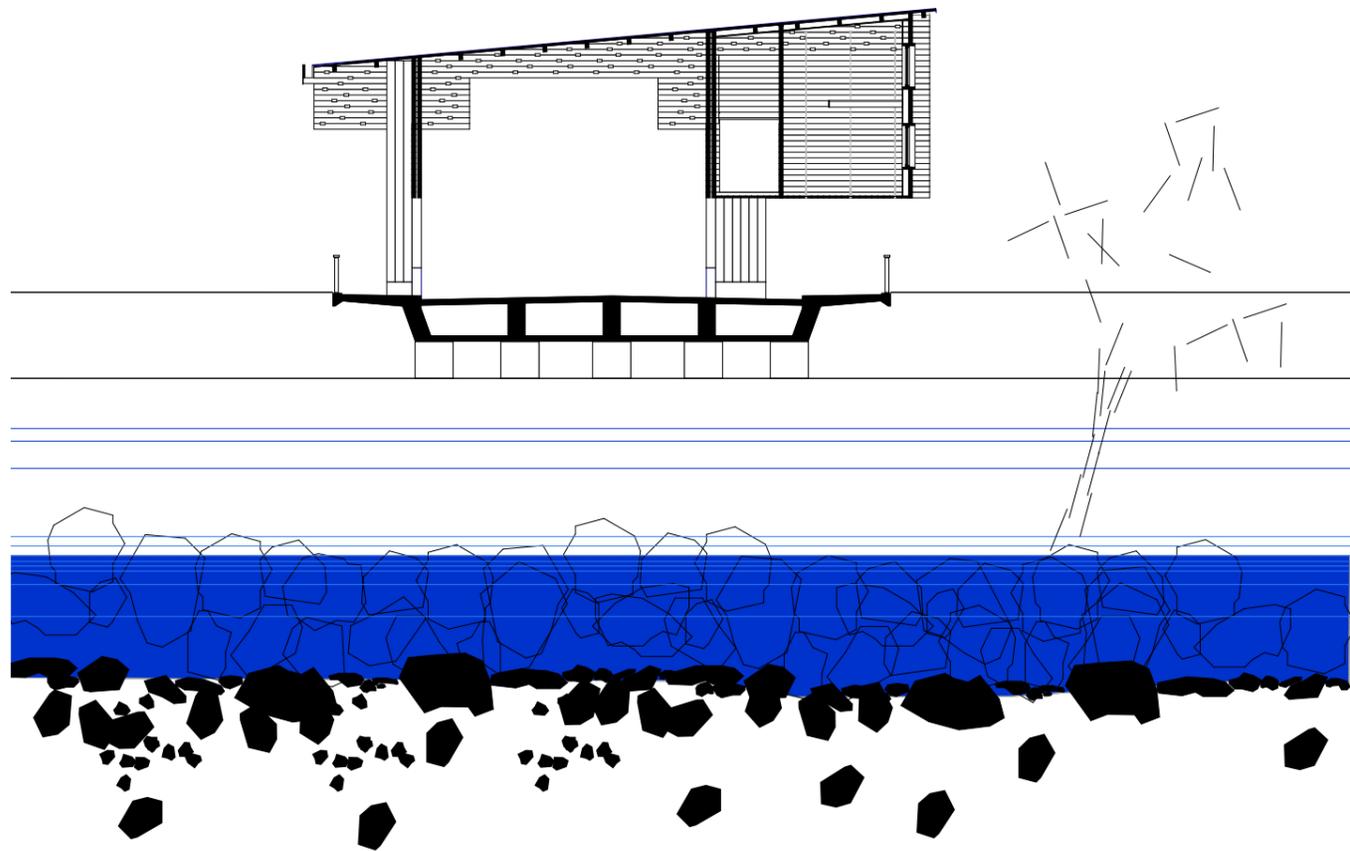


STRUKTURMODELL: PLATTEN-STEGKONSTRUKTION IN BETON UND HOLZ



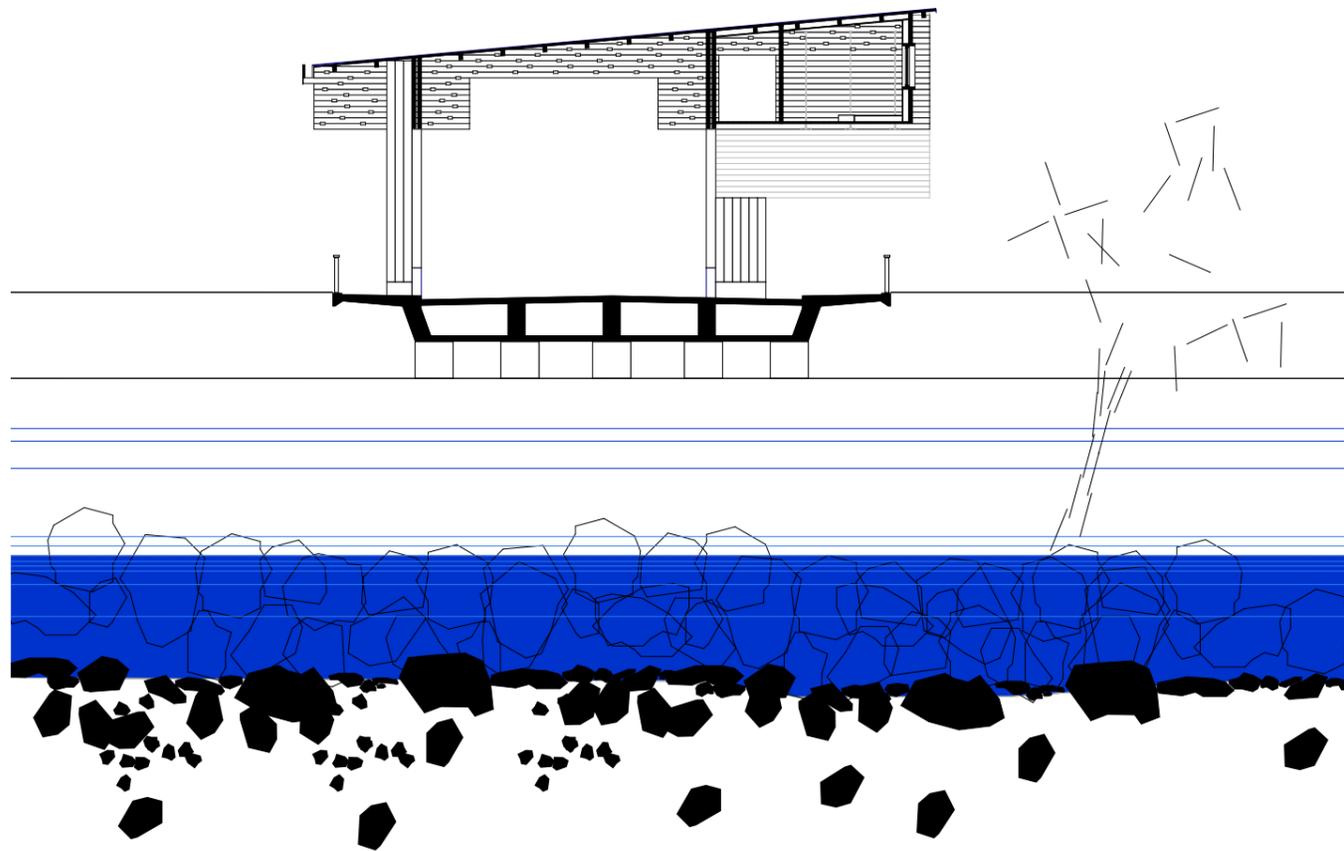
0 | | | | 10

QUERSCHNITT B-B NORDPORTAL INNEN 1:200



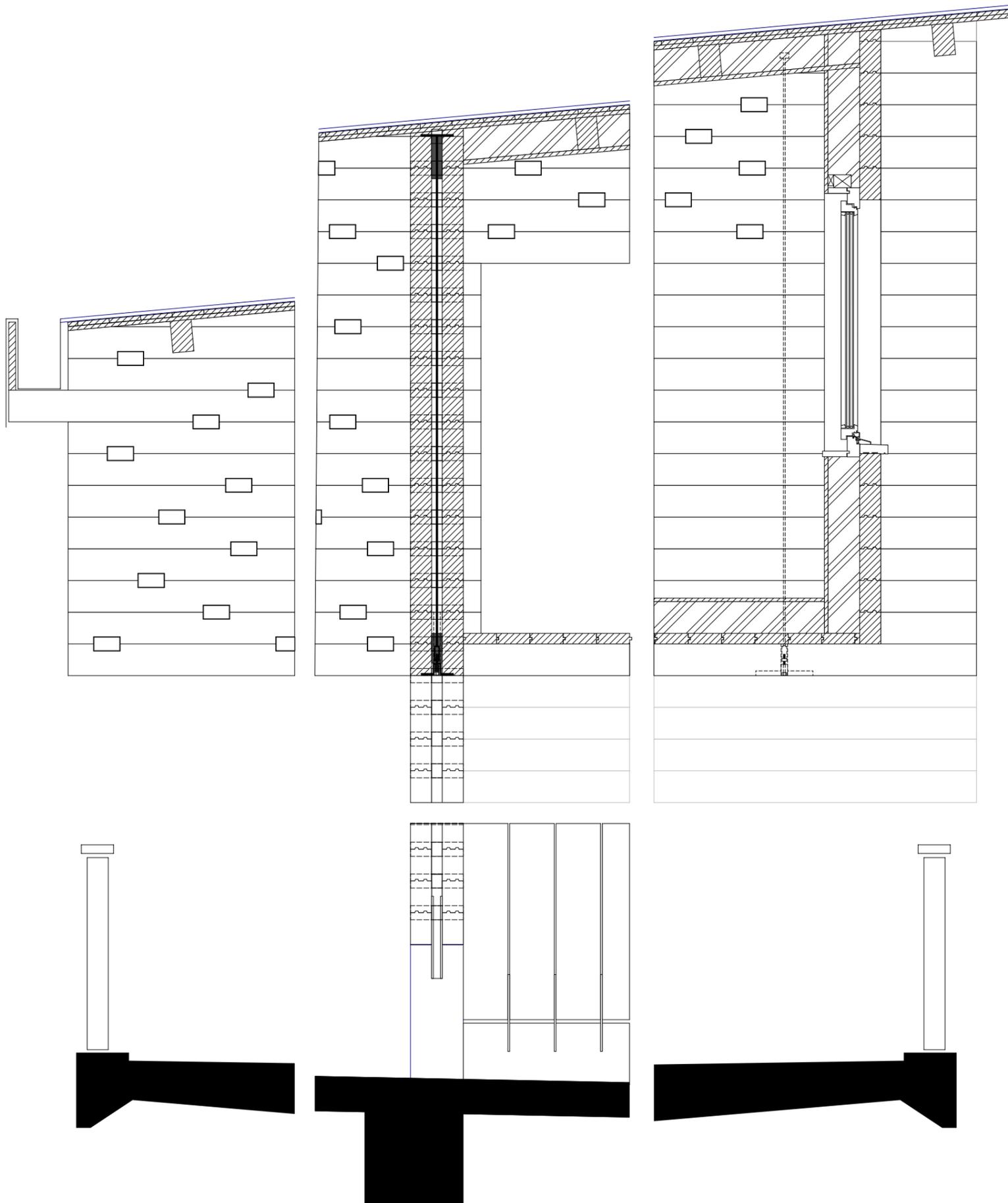
0 | | | | 10

QUERSCHNITT C-C ZIMMER ÜBER FLUSSMITTE 1:200



0 | | | | 10

QUERSCHNITT D-D ZIMMER ÜBER UFERBEREICH 1:200



DETAIL TRAGSTRUKTUR ZIMMER 1:20



„Ein Markt auf der Brücke mit Dach wäre toll! Denn guter Sonnenschutz ist für viele Produkte wichtig, und für die Verkäufer und Kunden ein Schutz vor Wind und Regen willkommen. Zudem ist die Strasse hier sehr laut entlang des Parkplatzes.“

Gabriela Spescha



Gabriela Spescha, Präsidentin des Marktvereins. Für sie ist das Marktfahren nicht der Haupterwerb, aber ein grosses Herzensanliegen. Im Moment sind es etwa zwölf Marktfahrer die ein breites Spektrum an Produkten anbieten.  
 „Von der Gemeinde haben wir ca. 680m<sup>2</sup> an Fläche zur Verfügung. Diese Fläche ist für etwa 12 Marktstände. Das wäre für uns weiterhin sehr Ideal. Die Marktstände sollten eine Länge von 4m haben. Dies entspricht der jetzigen Marktstände. Und so viel benötigen wir auch.“v



„Markt funktioniert hier nur dann gut, wenn man gleich nebenan parkieren kann, die Leute würden wahrscheinlich am liebsten mit dem Auto direkt vor den Stand fahren.“

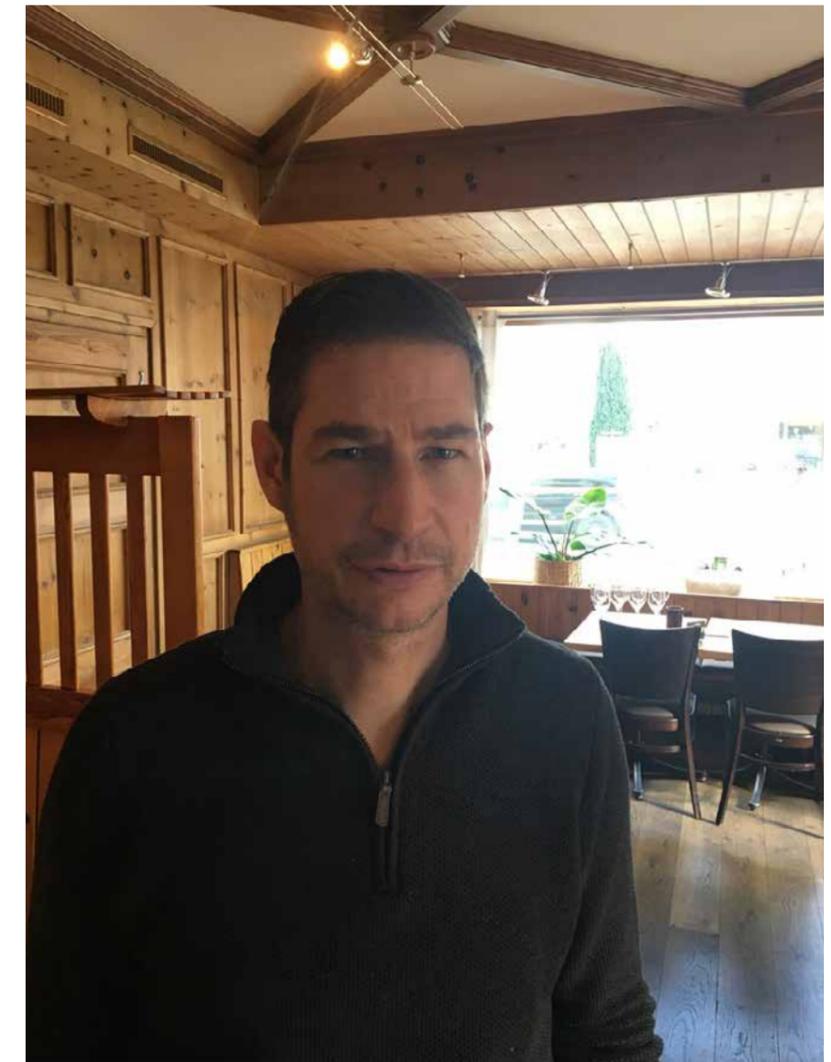
Marcus Duff



Marcus Duff, Marktfahrer aus Cumpadials, Sumvitgh. Sein Einkommen erwirtschaftet er fast ausschliesslich mit dem Verkauf Hofeigener Produkte auf dem Markt. Er ist auch bei anderen lokalen Märkten präsent.

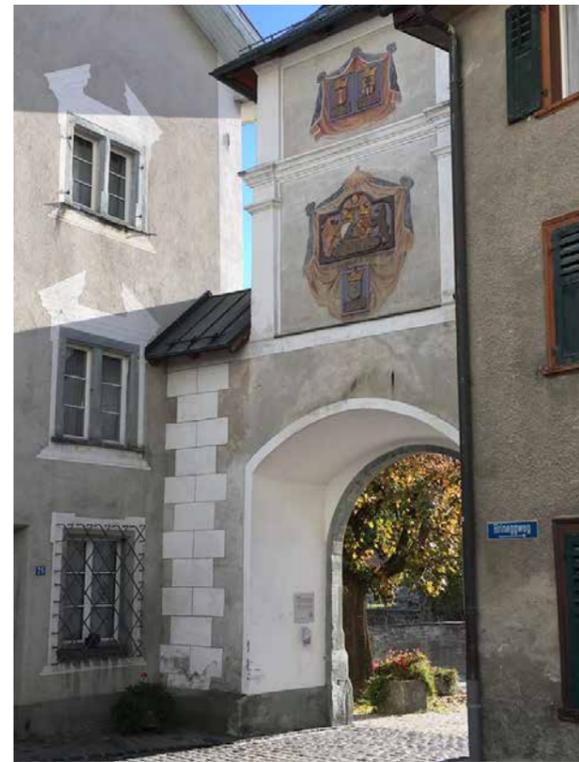
„Die Kajakfahrer sind ein sehr spezielles Volk, sie breiten sich grossflächig aus auf dem Parkplatz vor meiner Gartenterasse und ziehen sich dort um - je nach Alter und Geschlecht mehr oder weniger interessant für die Restaurantgäste. Sie wollen die Toiletten benutzen, aber konsumieren würden die nie etwas, die bringen alles selber mit. Anders ist das mit den Rhein - Radlern und River- Rafting Gruppen, da würden immer wieder ganze Gruppen konsumieren und übernachten. Vielleicht, wenn die Zimmer auf der Brücke ein besonderes Erlebnis bieten, würde sogar auch ein Kajakfahrer hier absteigen - das scheint mir eine sehr gute Idee“

Roman Vinzens



Inhaber des Hotel Rätia in Ilanz. Der Hotelbetrieb läuft gut, besonders im Sommer wäre Potential für einen Erweiterungsbau. Die Gäste sind meist Touristen: Rhein-Radfahrer, Mountainbiker, Wanderer und Gruppen die zum Riverrafting herkommen. Zimmer auf der Brücke wären eine geniale Idee, insbesondere, wenn sie Teil des Hotel Rätia wären.

Alte Holzbrücke in Ruin: Grosses Fenster in der Mitte kleine Gucklöcher seitlich. Dramaturgischer Spannungsbogen von Auflager zu Auflager mit einer klaren Inszenierung des Höhpunktes der Mitte, wo sich die Druckstreben des Sprengwerk über dem zentralen Fenster zur maximalen Höhe addieren.



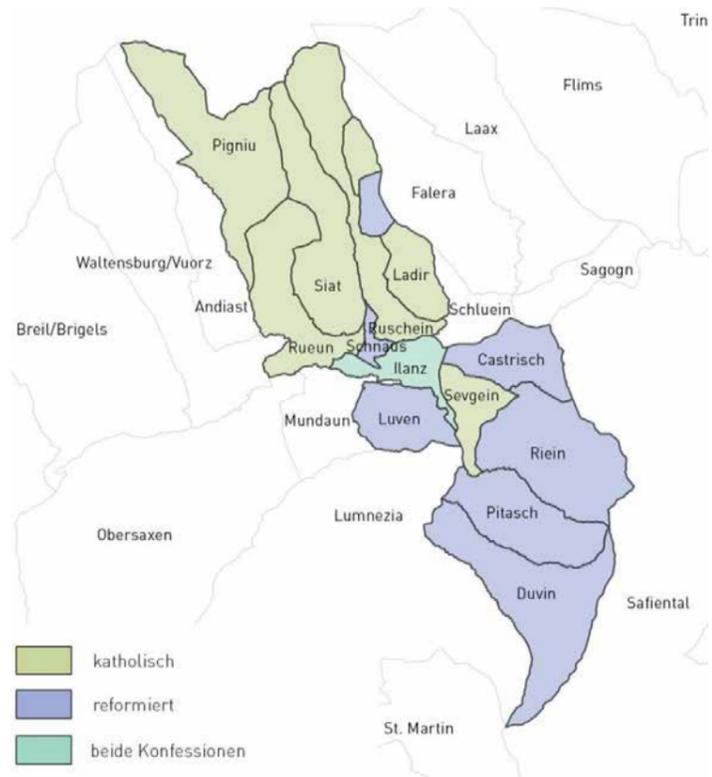
„Würde das alte Stadttor von Illanz durch Erdbeben oder andere Einwirkung zerstört - niemand würde zögern, es wieder aufzubauen, obwohl es als Engpass ein Verkehrshindernis darstellt. Aus meiner Sicht hat die alte Stadtbrücke als kulturelles Monument einen ähnlichen Wert wie das alte Stadttor“

Jürg Schmid



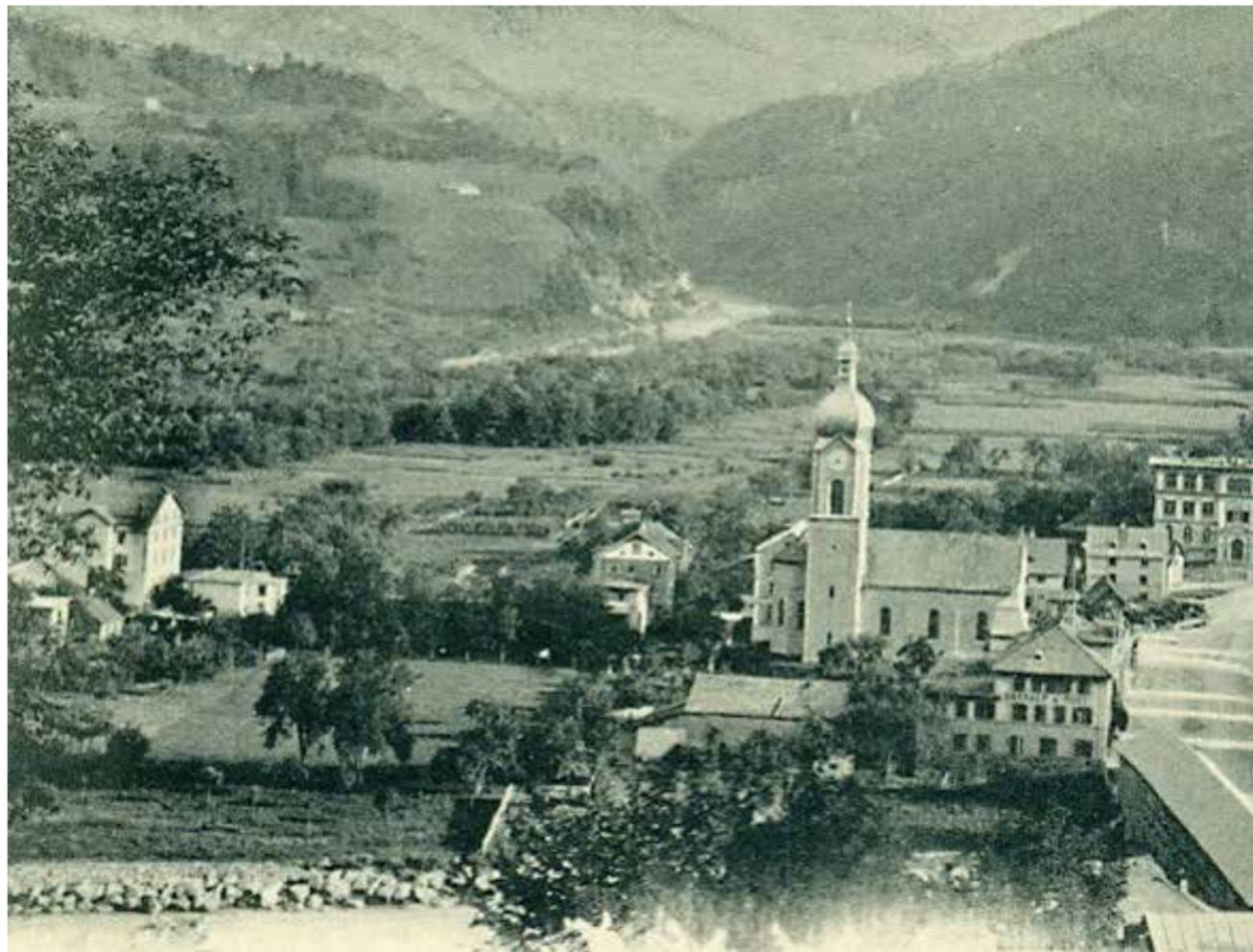
Jürg Schmid, Zahnarzt aus Illanz, emotional engagiert für die Stadt. Setzte sich ein für den Wiederaufbau der alten Holzbrücke. Möchte den Flussübergang mit einem Wasserspiel inszenieren.





Die reformierten Gemeinden der Surselva versammeln sich um Ilanz, die Hochburg der Reformation in Graubünden. Durch den Zusammenschluss der Gemeinden hat Ilanz nun ein katholisches Ufer und ein reformiertes, während auf beiden Seiten jeweils eine Enklave der jeweils anderen Konfession zu finden ist. Das Stadtgebiet steht insofern als Synthese dazwischen, als dass sie beide Konfessionen beherbergt. Bis 1969 bestanden konfessionell getrennte Primarschulen. BILDQUELLE: Kanton Graubünden, Gemeinde Ilanz/Glion. Zusammenführung und Revision der Ortsplanung, Grundlagenbericht.

Katholische Kirche am Südufer des Vorderrheins, rechts unten die alte Holzbrücke und die Via Centrala. BILDQUELLE : <http://pfarrei-ilanz.ch/pfarrei-ilanz/kultur-ilanz/pfarreigeschichte/>



Sakristan Daniel Casanova. Sein Grossvater war als Búezer beteiligt am Bau der alten Holzbrücke. Er selbst würde an Stelle eines Daches, lieber farbige Lichter haben an der Brücke so wie es das in St. Petersburg gibt.

„Vor dreissig Jahren hat es von fast allem jeweils zwei gegeben: Einen katholischen Bäcker und einen reformierten und es war sehr klar, zu welchem man ging. Das ist heute Gott sei Dank nicht mehr so.“

Daniel Casanova

