



Pro Media Leventina.ch

im Auftrag des
Patriziates von Osco
6763 Osco

Historische Strasse in der Piottino-Schlucht

Wiederaufbau und Aufwertung



Historische Strasse nach dem Einsturz vom Frühjahr 2013

Inhaltsverzeichnis:

1	Einführung.....	3
2	Situation nach dem Einsturz im Jahr 2013	3
3	Wiederherstellung des Stützdamms im Einsturzbereich (ausgeführt im Sommer 2014) ...	4
4	Geplante Massnahmen entlang der historischen Strasse.....	5
4.1	Geschichtlicher Überblick	5
4.2	Vollständige Befestigung der Mauer.....	6
4.3	Wiederaufbau des eingestürzten Strassenabschnitts	6
4.4	Handhabung und Instandhaltung der Strada Urana.....	7
5	Machbarkeitsstudie Verbindung Faido – Dazio Grande	7
6	Schlussfolgerungen und Finanzierungsplan	8
7	Kontaktadressen	10
	Anhang: Verbindung Faido – Dazio Grande.....	11

1 Einführung

Die historische Strasse in der Piottino-Schlucht ist ein Bauwerk von nationaler Bedeutung, das im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz IVS mit der Nummer TI 4.5.9 geführt wird.

«Die Bedeutung des St. Gotthard als Verbindung zwischen der lombardischen Tiefebene und Deutschland muss nicht erst betont werden. Über die «Via delle genti», die «Völkerstrasse», wurde zwar schon viel berichtet, doch sind verschiedene Problematiken nach wie vor ungelöst. Dies gilt insbesondere für die Strassen, die in verschiedenen früheren Epochen genutzt wurden und über deren Verlauf nur wenig bekannt ist.

Aus diesem Grunde hat das IVS – auf Betreiben des Departements für Umwelt sowie insbesondere des Amtes für kantonale Denkmalpflege – eine Studie zu den historischen Weg- und Strassenverläufen auf der südlichen Seite des St. Gotthards gestartet (die Studie zur Nordseite ist bereits weit fortgeschritten).

Daher wurde in den Monaten Oktober und November 1989 das Gebiet zwischen Faido und dem Dazio Grande untersucht, mit dem Versuch, Reste der verschiedenen Strecken zu finden, die früher über das nicht unerhebliche Hindernis des Monte Piottino und seiner Schlucht führten. Die Studie erfolgte im Rahmen eines Beschäftigungsprogramms, das gemeinsam mit dem Schweizerischen Arbeiterhilfswerk (SAH) organisiert wurde: Die Erhebungen vor Ort wurden von Evianne Soldini, Andrea Salati und Giorgio Bellini durchgeführt.

Dabei fiel die Wahl nicht ohne Grund auf das Piottino-Gebiet: Vor allem bildet es den interessantesten «Verkehrsknotenpunkt» auf der Südseite des Gotthards. Noch heute kann man bei einer Rast am Dazio Grande auf einer Länge von 250 Metern sechs verschiedene Strecken erkennen (vom Saumpfad bis zur Autobahn), die einen Zeitraum von mindestens 1000 Jahren abdecken. Hinzu kommt, dass, wie Johann Conrad Fasi (MARTINONI 1989:77) es formulierte, «im 1351 erfolgten Bundesschwur zwischen Zürich und den vier Urkantonen und später im 1532 mit Zug geschlossenen Bund der Piottino als Ort der Begegnung und äusserste Grenze genannt wird, bis zu der die Eidgenossen sich gegenseitig Hilfe leisten müssen, indem sie ihre Männer mobilisieren». Der Piottino bildet somit, mehr noch als der Gotthard, die Grenze zwischen der «Schweiz» und «Italien», wie unter einem anderen Gesichtspunkt auch Bonstetten gegen Ende des 18. Jahrhunderts schreibt (BONSTETTEN 1984:177 – 178): «Weiter oberhalb, von Giornico bis Dazio, durchquert man eine Übergangszone zwischen Italien und den Alpen. Dieser mittlere Teil des breiten Alpentals windet sich zwischen zerklüfteten Berghängen dahin, die zum Tal hin schräg abfallen. Richtung Dazio werden die Felswände dann immer steiler, und schliesslich stehen sie so nah beieinander, dass sie wie die Fangzähne in einem aufgerissenen Schlund wirken: Durch diese Schlucht fliesst der Ticino, mit seinem abwechslungsreichen Verlauf und schillernden Wasser. Hier, zwischen diesen Felsen, endet Italien. Hier hören die Zikaden auf zu singen, hier verschwinden die letzten Kastanienbäume, an deren Stelle die Lärchen und sogar Tannen treten. In Giornico und vor allem in Faido findet man Holzhäuser vor; nun trifft man seltener auf schmutzige Ortschaften und Behausungen. Wenn man dann schliesslich auf Höhe des Dazio endlich aus dem Felsenlabyrinth austritt, findet man sich auf einen Schlag in einem echten Schweizer Alpental wieder»...

Dieser Textauszug auf dem von Giorgio Bellini erstellten IVS-Arbeitsdokument über die historischen Wege am Piottino («Le vie storiche al Piottino») veranschaulicht den Wert dieses Streckenabschnitts, der die Pro Media Leventina dazu veranlasst hat, von 1993 bis 2003 Reparatur- und Restaurationsarbeiten für über 2 Millionen Franken durchzuführen.

Zehn Jahre nach Abschluss der Arbeiten haben am 4. Mai 2013 starke Regenfälle den Einsturz eines etwa 12 Meter langen Abschnitts der Stützmauer der alten *Kantonsstrasse* (ca. 1920) verursacht, auf Höhe eines Einschnitts im darüber liegenden Hang. Die Ursachen sind in der durch das sehr nasse Erdreich bedingten Überlastung, der zu schwachen, aus Steinen bestehenden Struktur sowie nicht zuletzt in der Aushöhlung des Materials hinter dem Stützdamm am Fuss der Mauer zu suchen.

Dieser Einsturz legte einen Teil der Pflasterung der alten Strada Urana (1560) frei und ermöglichte ausserdem die Ermittlung von Schwachstellen im bestehenden Mauerwerk, wobei auch festgestellt wurde, dass kein Plan für Kontrolle und die Instandhaltung des Bauwerks vorhanden ist.

Im Juli 2014 wurde als Notmassnahme das Fundament am Fuss der Mauer befestigt, um das Bauwerk vor allfälligen Hochwassern des Flusses Ticino zu schützen.

Die historische Piottino-Strasse befindet sich auf der Katasterkarte 1 im Grundbuch Faido – Osco, in der Gemeinde Faido, Koordinaten 700'200/149'200, als Eigentum der Degagna von Osco.

2 Situation nach dem Einsturz im Jahr 2013

Der eingangs geschilderte Einsturz betraf einen Abschnitt der Stützmauer der *Kantonsstrasse* vom Jahr 1920 aus in Trockenbauweise verlegten Steinen mit einer Fläche von ca. 100 m², einer Höhe von ca. 9 – 10 m und einer Länge von 11 – 12 m. Das abgerutschte Material hat ein Volumen von etwa 200 m³. Die eingestürzte Mauer wies eine in Trockenbauweise errichtete Brüstung aus Naturstein auf, mit einer Höhe von ca. 90 cm und einer Dicke von 40 cm, mit einer Mauerkrone aus

Gneis und grob bearbeiteten Blendmauern mit 4 cm Dicke. In der Mauer stecken einige alte Ankerstücke aus Metall.

Am Fuss der Mauer befindet sich ein Stützdammbauwerk aus Quaderblöcken, ähnlich wie bei der Gotthardbahn, der bis zu 8,4 m unter die derzeitige Fahrbahnhöhe reicht. Der zerstörte Teil dieser Abstützung wurde mit Gneisquadern wiederhergestellt, die rückseitig mit armiertem Beton befestigt und im Fels verankert wurden.

An der am darüber liegenden Fels verlaufenden Strassenkante ist eine Abflusssrinne vorhanden, die das Wasser in einen Wasserdurchlass aus Natursteinblöcken und -platten unter der Strasse leitete, der einen Querschnitt von 50x70 cm aufwies. Der Abfluss befand sich flussseitig auf einer Höhe von 7,5 m in der Mauer. Ein Teil des aufgefangenen Fließwassers wird zum nächsten Wasserdurchlass weiter unten umgeleitet.

Der Einsturz hat einen Teil der Pflasterung der *Strada Urana* von 1560 freigelegt, die sich 4,0 m unter der Ebene der *Kantonsstrasse* befindet, zusammen mit der entsprechenden Stützmauer, die ca. 5,5 m hoch ist und dem Verlauf der ursprünglichen Strasse sowie teilweise der ersten *Kantonsstrasse* von 1820 folgt.



3 Wiederherstellung des Stützdamms im Einsturzbereich (ausgeführt im Sommer 2014)

Im Juli 2014 wurde die Massnahme zur Wiederherstellung des Dammbereichs am Fuss der Mauer durchgeführt. Die Arbeiten umfassten die Absicherung der oberhalb liegenden Felsen sowie des abgerutschten Materials, den Aufbau der erforderlichen Zugangsgestelle, das Aufräumen und Abgraben am Fuss des Einsturzbereichs, das Anbringen von Verankerungen im Fels, die mit der Mauerrückseite aus armiertem Beton verbunden wurden, sowie die Verlegung von Gneisquadern, die in der Mauerrückseite verankert wurden. Während der Bauarbeiten wurde festgestellt, dass sich der übrige Damm am Fuss der Mauer in einem nicht stabilen Zustand befindet, und es wurden Spalten versiegelt, um eine weitere Aushöhlung des dahinterliegenden Materials zu verhindern. Diese Arbeiten sowie die Absicherung der Felswand haben zusätzliche, nicht veranschlagte Kosten verursacht.

Die Kosten für die Massnahme beliefen sich auf 72'811 Franken.



4 Geplante Massnahmen entlang der historischen Strasse

4.1 Geschichtlicher Überblick

Die historische Strasse des Piottino verläuft über insgesamt 300 m zwischen der Kehre unter der *Madonnenkapelle* und der Kehre der heutigen *Kantonsstrasse*.

Das heutige Bauwerk wurde in mehreren Phasen errichtet, die man an der Stückelung und Struktur der eingesetzten Mauerwerke erkennen kann, bedingt durch Einstürze oder Änderungen von Abmessungen, Position und Höhe.

Anfangs befand sich die *Strada Urana* von 1560 auf einer vergleichsweise niedrigen Höhe und wies eine geringere Breite auf, 2 – 3 m, mit einem recht stark gewundenen und unebenen Verlauf, bedingt durch die Beschaffenheit der Felswände entlang des Flusses Ticino.

Ab 1820 wurde die Strasse dann befahrbar ausgebaut und auf die heutige Höhe gebracht, mit einem Verlauf, der nach wie vor den verschiedenen Felsvorsprüngen folgt und eine Reihe von Bögen umfasst, um steile Felshänge zu überwinden. Es waren vermutlich 5 Bögen vorhanden sowie auch 3 Wasserdurchlässe.

Der heutige Verlauf ist durch die letzten Baumassnahmen aus dem Jahr 1921 vorgegeben, bei denen durch das teilweise Abtragen der Felswand eine Streckenführung entstand, die mehr Sicherheit und Schutz vor Hochwasser bot. Zu jener Zeit entstand auch die Abstützung am Fuss, mit Quaderblöcken und der Rekonstruktion von zwei kleineren Bögen im oberen mittleren Bereich. Die Brücke *Ponte Secco* stammt wahrscheinlich aus dem Jahr 1935, wenige Jahre vor der Eröffnung der heutigen *Kantonsstrasse* durch den Tunnel des *Monte Piottino*.

Um das Jahr 2000 herum wurden von Pro Media Leventina einige Strassenabschnitte wiederaufgebaut, und es wurde der grosse Bogen abgestützt, wobei Blendsteine in Trockensteinoptik auf einer Mauer aus armiertem Beton zum Einsatz kamen.

Alle bestehenden Strukturen, mit Ausnahme des *Ponte Secco*, bestehen somit aus Naturstein, der aus der Felswand der *Schlucht* oder aus der Gegend stammt.

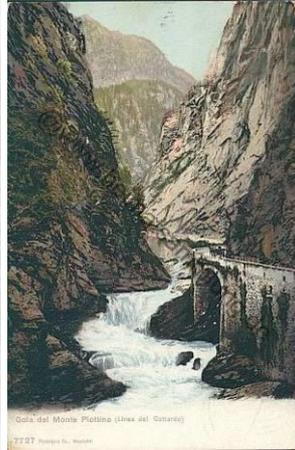
In dem Dokument, das die Pro Media Leventina bei unserem Studio und bei Ing. Fabio Janner in Chiasso in Auftrag gegeben hat, um als Vorbereitung den geschichtlich-geografischen Kontext der *Strada Urana* sowie der zu ihrer Sanierung vorgesehenen Massnahmen zu erörtern¹, wurde eine erste Sammlung von Dokumentationen aus öffentlichen und privaten Archiven sowie vom *Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz* (IVS) zusammengetragen. Diese erste Basisstudie gilt

¹ Siehe Mappe „*Ricostruzione del tratto di Strada Urana nella Gola del Piottino crollato nel maggio-agosto 2013 – Rapporto preliminare*“ (Wiederaufbau des im Mai-August 2013 eingestürzten Abschnitts der Strada Urana in der Piottino-Schlucht – vorläufiger Bericht) vom 3. Oktober 2013, Autoren: Ing. Nicola Cappelletti und Ing. Fabio Janner.

es nun zu vervollständigen, um so eine solide Grundlage zur Unterstützung der Möglichkeiten/Notwendigkeiten der vorgesehenen Eingriffe sowie der zukünftig vorgeschlagenen Massnahmen zu schaffen.



Bis 1820 ...



ab 1820 ...



... ab 1936

4.2 Vollständige Befestigung der Mauer

Es wird ein Eingriff als unerlässlich angesehen, um einige strukturelle Teile der historischen Strasse zu befestigen und so erneute Einstürze wie den vom Mai 2013 zu verhindern oder zumindest zu begrenzen.

Wir haben eine Analyse aller bestehenden Stützmassnahmen durchgeführt, von der Kehre bei der Kapelle bis hinunter zur Kehre der heutigen *Kantonsstrasse*. Daraus sind grundsätzlich fünf Arten von Mängeln zu erkennen:

- Aushöhlung der Fugen zwischen den Blöcken des Schutzdamms am Fuss der Mauer, bedingt durch die Hochwasser des Flusses Ticino;
- Aushöhlung des Schüttguts hinter den Blöcken des Damms;
- punktuelle Deformationen des Mauerwerks;
- Absenkungen in der Auflage des Mauerwerks;
- lokale Absenkungen von Mauerabschnitten, insbesondere an den Ecken.

Die Gesamtkosten für die Befestigung belaufen sich auf 415'000.- Franken.

Einige Teile sind als Eindämmung zur Absicherung des Bauwerks einzustufen und werden daher vom Ufficio corsi d'acqua mit einer ausserordentlichen Finanzhilfe in Höhe von 60% bezuschusst.

4.3 Wiederaufbau des eingestürzten Strassenabschnitts

Aus den vor Ort gesammelten Erkenntnissen, den gefundenen Dokumenten sowie verschiedenen Begehungen und Sitzungen wurde eine Lösung entwickelt, die darin besteht, nach der Erfassung und Dokumentation der Reste der *Strada Urana* die eingestürzte Natursteinmauer wiederaufzubauen, um die vor dem Einsturz bestehende Situation wiederherzustellen.

Die Massnahme sieht in einer ersten Phase das Abreissen der zum *Ponte Secco* zeigenden Mauerecke sowie eines Teils der in Richtung Faido zeigenden Ecke vor, da diese beim Einsturz erhebliche Absenkungen erlitten haben, weshalb die Struktur nun nicht mehr ausreichend stabil ist. Es wird somit das abgerutschte Material abgegraben und mit Spritzbeton bis zum Fuss der Mauer, auf Höhe des Schutzdamms, gesichert. Auf dieser Ebene muss die Mauerrückseite aus Beton bis auf den Fels fertiggestellt werden, um die Eindämmung sowie den Mauerfuss zu verstärken und zu

verankern. Von dieser Ebene aus wird eine Mauer mit Blendsteinen in Trockensteinoptik auf einer Mauer aus armiertem Beton errichtet, mit den entsprechenden Vorrichtungen für Entwässerung (Schlitze) und Verankerung. Um den Querschnitt der Mauer zu reduzieren, sind 9 horizontale Verankerungen mit einer Neigung von 20 - 25° auf einer Höhe von 4,5 m vorgesehen, auf einer Länge von 9,0 m und mit einem Durchmesser von 35 mm, die im Fels verankert werden können. Im oberen Bereich der Mauer ist der Wiederaufbau einer zweihäufigen Brüstung in Trockensteinoptik vorgesehen, mit einer grob bearbeiteten Mauerkrone aus Gneis. Im Abschnitt beim Ponte Secco wird die senkrecht zum Flusslauf errichtete Brüstung durch ein Eckgeländer ersetzt, so dass die Steinbrüstung nur entlang der aus dem 19. Jahrhundert stammenden Strasse verbleibt. Ausserdem wird die bergseitige Regenwasserrinne wiederhergestellt, und unter der Strasse wird ein Wasserabflussrohr verlegt (Durchmesser 80 cm) mit einem quadratischen Auslass (100x100 cm) zum Fluss Ticino hin, analog zu den bestehenden Bauwerken.

Der maximale Kostenvoranschlag (+/- 25 %) für diese Variante beläuft sich auf 565'000.- Franken.

4.4 Handhabung und Instandhaltung der Strada Urana

Nach der Einweihung der von der Pro Media Leventina abgeschlossenen Restaurierungsarbeiten am 27. September 2003 wurden an der historischen Strasse durch die *Piottino-Schlucht* von der Unterhaltsequipe "Pool Sentieri Alto Ticino" regelmässig ordentliche Instandhaltungsarbeiten durchgeführt, da diese Teil des offiziellen Wegenetzes ist. Dabei wurde das Gras gemäht und es wurden im Winter herabgefallene Steine entfernt und beschädigte Brüstungsteile ausgetauscht.

Im Zuge der Arbeiten zur Analyse des Zustands der Mauerwerke hat die Gemeinde Faido die entlang der Mauern gewachsenen Sträucher schneiden lassen, und es war ein spezialisiertes Unternehmen mit der Säuberung und Absicherung der Felswand oberhalb der Baustelle auf Höhe des Einsturzes beauftragt worden.

Der Eigentümer des Grundes, auf dem das Bauwerk steht, die Degagna von Osco, verfügt nicht über die technischen und finanziellen Möglichkeiten, um die erforderliche Kontrolle und Instandhaltung auszuführen, wobei daran erinnert sei, dass diese nicht zu den Zuständigkeiten und Zielen dieser Stelle zählen. Dieser Umstand wirft die Frage nach der Eigentümerschaft für ein so wichtiges Kulturgut nationaler Bedeutung auf, das bis 1934 Eigentum des Kantons Tessin war ...

Am Ende dieser weiteren Phase der Restaurierung und Aufwertung sollte daher zumindest ein Plan für die Kontrolle und Instandhaltung ausgearbeitet werden, in dem die Aktivitäten sowie die jeweiligen Zuständigen festgelegt werden.

5 Machbarkeitsstudie Verbindung Faido – Dazio Grande

Parallel zu den genannten Arbeiten der Befestigung und Wiederherstellung wird die Durchführung einer Studie zur Eingliederung der *Strada Urana* in die Streckenführung Faido – Rodi Fiesso vorgeschlagen, also den Abschnitt der historischen Gotthard-Strasse, der das natürliche Hindernis des Monte Piottino überwindet. Es handelt sich um einen Bereich von grosser geschichtlicher Bedeutung: In diesem kleinen Gebiet der mittleren Leventina finden sich eine Vielzahl wertvoller Zeugnisse für die Verbindungswege, den sozio-ökonomischen Fortschritt, die Geschichte (auch im Zusammenhang mit der Entstehung und Entwicklung der Schweiz)² sowie den Kanton Tessin (insbesondere die mittlere Leventina) mit seinem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Fortgang. Von den ersten mittelalterlichen Saumpfaden bis zum AlpTransit³, von den Zeugnissen der bäuerlichen Kultur und des Saumwesens bis hin zu denen der vorindustriellen Phase Ende des

² Es wird daran erinnert, dass – bevor der Kanton Tessin zur Schweiz gehörte – die Urkantone sich gegenseitige militärische Unterstützung zugesichert hatten, südlich der Alpen, „bis zum *Platifer*“, also bis zum *Monte Piottino*.

³ In Faido-Polmengo, unweit von einem der berühmten Kehrtunnel der *Gotthardbahn*, wurde einer der Zugangstollen zum Gotthardbasistunnel gebaut, mit umfangreichen technischen Betriebsanlagen.

19./Anfang des 20. Jahrhunderts in der Nähe des Wasserfalls Piumogna (Faido)⁴ und der Phase des nach 1882 aufkommenden Tourismus (als die *Gotthardbahn* ihren Betrieb aufnahm und der Bau des ersten Wasserkraftwerks des Kantons – in Faido – eine öffentliche Beleuchtung ermöglichte).

Derzeit ist im Talgrund zwischen Faido – Polmengo und dem Monte Piottino kein Fussweg vorhanden: weder in Form eines Bürgersteigs entlang der Kantonsstrasse Chiasso – Airolo, noch in separater Form. Somit stellt die Kantonsstrasse des St. Gotthard an diesem Punkt der Leventina eine Ausnahme dar, für die Abhilfe geschaffen werden sollte, indem die Hauptfusswege wieder durchgehend ausgebaut werden, was entscheidend zur Aufwertung des Gebiets, insbesondere in Hinblick auf den Tourismus beiträgt.

Die früheren historischen Wege führten auf der rechten Talseite über Dalpe – Piana Selva und auf der linken Talseite über Osco – Catto, entlang des Vorsprungs unterhalb von Raslina und Freggio bis zur Piottino-Schlucht.

In der beigegeführten Landkarte und fotografischen Dokumentation sind eine Reihe historischer, kultureller und landschaftlicher Sehenswürdigkeiten hervorgehoben, die in dem Gebiet zu finden sind (in gelber Farbe), sowie die vier Bauwerke, die erforderlich sind, um diese untereinander zu verbinden und zu „vernetzen“ (in rötlicher Farbe) und somit in ihren richtigen Kontext zu setzen: den der Nord-Süd-Achse des St. Gotthard⁵.

Die Machbarkeitsstudie wird aus vier Teilen bestehen:

- 1) Grundlagenbericht über historische Zeugnisse und natürliche Sehenswürdigkeiten;
- 2) Studie und Vernetzung der verschiedenen historischen Verbindungswege zwischen Faido und dem Dazio Grande;
- 3) Projekt und überschlägiger Kostenvoranschlag für die neue Verbindungsstrecke entlang des Talgrunds zwischen Faido und der Piottino-Schlucht;
- 4) Bericht zur Eingliederung der Strecke in die Achse Nord-Süd (St. Gotthard).

In dieser Phase ist geplant, die Arbeiten zur Befestigung und Absicherung einiger wichtiger Bauwerke im Zusammenhang mit den auf der gegenständlichen Streckenführung vorhandenen historischen Wegen vorzuziehen, um deren Verfall zu verlangsamen und so im zukünftigen Projekt Kosten einsparen zu können. Die vorgesehenen Arbeiten konzentrieren sich insbesondere auf das Aquädukt der Gotthardbahn, auf die Fontanelle-Brücke sowie auf den Abschnitt der alten Kantonsstrasse auf der linken Talseite.

Der geschätzte Betrag für diese Massnahmen beläuft sich auf 100'000.- Franken.

6 Schlussfolgerungen und Finanzierungsplan

Die Gesamtkosten für die in diesem Dokument aufgeführten Arbeiten betragen ca. 1'233'000.- Franken.

⁴ Es wird auf die Studie der spezifischen Arbeitsgruppe der *Pro Media Leventina „Il comparto preindustriale ed industriale della cascata della Piumogna – Studio storico-urbanistico“* (Der vorindustrielle und industrielle Sektor des Wasserfalls von Piumogna – historisch-urbanistische Studie) vom Juli 2012, gefördert von der Gemeinde Faido, verwiesen.

⁵ Unter Verweis auf anderswo durchgeführte Projekte (zum Beispiel im Kanton Graubünden an der *Via Mala*) ist der Bau von vier Fussgängerübergängen über den Fluss Ticino vorgesehen, wobei einer davon an die Stelle des Bogens der Fontanelle-Brücke der Kantonsstrasse von 1835 treten soll, der 1865 von einem Hochwasser zerstört wurde. Diese Übergänge würden eine Verbindung einiger wichtiger Bauwerke der verschiedenen Streckenverläufe der Kantonsstrasse des St. Gotthard, der *Gotthardbahn*, sowie des St. Gotthard-Basistunnels ermöglichen, wobei sie durch eine Landschaft mit besonderen Natursehenswürdigkeiten führen (in die Felsen eingegrabener Abschnitt des Flusses Ticino, Übergang von der voralpinen zur alpinen Vegetation, mit seltenen Pflanzenarten).

Die Degagna von Osco, Eigentümerin des Bauwerks, verfügt nicht über die finanziellen Mittel, um diese Investitionen zu tätigen. Daher hat die Pro Media Leventina ihre Unterstützung bei der Entwicklung des Projekts und dem Sammeln der erforderlichen Mittel angeboten.

In der Planungsphase konnten die Quoten der Unterstützung seitens der Behörden von Bund und Kanton festgelegt werden: Das ASTRA trägt in Anwendung von Artikel 5 Absatz 4 der NHV 45% bei, und das Ufficio Beni Culturali 25%, während sich das Ufficio Corsi d'acqua angesichts der nationalen Bedeutung als Kulturgut mit einem Anteil von 60% an der Sanierung der Schutzbauwerke des Flusses Ticino beteiligt. Die von Bund und Kanton vorgesehenen Hilfen belaufen sich auf ca. 820'000.- Franken.

Die Gemeinde Faido prüft derzeit den für das Projekt bereitzustellenden Betrag, insbesondere mit Hinblick auf die neue Verbindung zwischen Faido und dem Dazio Grande.

Die Degagna hat bereits bei der Sezione Enti Locali Hilfen für den Wiederaufbau des eingestürzten Abschnittes beantragt und bereits vom Fondo di aiuto patriziale eine Zusage über 100'000.- Franken erhalten.

Die Ente Regionale di Sviluppo Bellinzona e Valli sieht eine Hilfe in Höhe von 30'000.- Franken vor.

Beim *Schweizerischen Fonds für Hilfe bei nicht versicherbaren Elementarschäden* wurde ein Antrag gestellt, auf den noch keine Antwort eingegangen ist.

Die Pro Media Leventina beabsichtigt, sich bei den örtlichen Behörden und den verschiedenen bekannten Stiftungen und Vereinen um die Sammlung der notwendigen Mittel zu kümmern, um die noch offene Summe von 215'000.- Franken abzudecken.

Im Folgenden wird der ausgearbeitete Finanzierungsplan dargelegt:

Wiederaufbau der Eindämmung im Einsturzbereich	
Kosten für durchgeführte Massnahme	73'000
Vollständige Befestigung der Mauer der historischen Strasse	
Voraussichtliche Kosten für die Massnahmen	415'000
Wiederaufbau der eingestürzten Strasse	
Voraussichtliche Kosten für die Massnahme	565'000
Machbarkeitsstudie für die Verbindung Faido – Dazio Grande	
Kosten für Studie und Befestigungsarbeiten	180'000
Kosten gesamt	1'233'000
Hilfen von Bund und Kanton gesamt	820'100
Restbetrag gesamt	412'900

Weitere Hilfe öffentlicher und privater Stellen:

Degagna von Osco	10'000
Fondo aiuto patriziale (Befestigung)	100'000
Gemeinde Faido	
Fondo per la gestione del territorio	
Fondo Ente Regionale di Sviluppo	30'000
Private Stiftungen	10'000
Weitere private Sponsoren	
Weitere Sponsoren und Stiftungen	
Spendensammlung Pro Media Leventina	262'900

Faido, im August 2017

7 Kontaktadressen

Ing. Nicola Cappelletti
Präsident Pro Media Leventina
Piazza Stefano Franscini
6760 Faido
091 866 10 03 / 079 617 78 87
nicola.cappelletti@silma.ch

Für Fragen in italienischer Sprache

Ing. Fabio Janner
Vorstandsmitglied Pro Media Leventina
Ai Ciapèi
6874 Castel San Pietro
091 646 60 48 / 079 357 01 51
fabio.janner@gmail.com

Für Fragen in italienischer und deutscher Sprache

lic.rer.pol. Christian Trchsel
Kassier Pro Media Leventina
Haldenstrasse 79
8400 Winterthur
052 242 56 93 / 079 603 74 73
trchselchristian@bluewin.ch

Für allgemeine Fragen in deutscher Sprache

Anhang: Verbindung Faido – Dazio Grande

Fotografische Dokumentation zu einigen Orten von Interesse

Fontanelle-Brücke 1843 – 1868: linke Seite



Fontanelle-Brücke: rechte Seite



Alte Kantonsstrasse 1843 – 1938



Alte Kantonsstrasse 1843 – 1938



Fehlender Bürgersteig an der Kantonsstrasse



2. Hängebrücke – wertvoller Schluchtabschnitt



Wiederaufbau und Aufwertung der historischen Strasse in der Piottino-Schlucht

Mauer Kantonsstrasse 1820 – 1834



3. Hängebrücke



Durchgang unter der Kantonsstrasse



Alte Kantonsstrasse 1840 – 1938



Alte Kantonsstrasse 1840 – 1938



Lucchini-Brücke 1851



Wiederaufbau und Aufwertung der historischen Strasse in der Piottino-Schlucht

Multifunktionsstelle Alptransit Polmengo



Wasserauslass des Aquädukts der Gotthardbahn-Baustelle zum Fluss Ticino, Situation talabwärts



Mauern entlang des Flusses Ticino zur Abstützung des Aquädukts der Gotthardbahn-Baustelle



Wiederaufbau und Aufwertung der historischen Strasse in der Piottino-Schlucht

Fotografien der alten Kantonsstrasse aus dem historischen Archiv der Stiftung Canevascini

