



## Vorbemerkung

Zusätzlich zum vorliegenden Stützmauerkonzept sind zu beachten:

1. Wegleitung für die Projektierung / Ausführung von Stützmauern
2. Projektierungsgrundlagen und Weisungen der Abteilung Kunstbauten
3. Hauptinspektionen Mauern, einzusehen bei der Abteilung Erhaltung Kunstbauten oder beim entsprechenden Bezirk

# 1 Bestandesaufnahme

## 1.1 Strassenabschnitte

Die Strecke San Bernardino - Mesocco ist Teil der ehemaligen "Italienischen Strasse". Als Teil einer übergeordneten Transitroute muss sie auch heute zusammen mit den angrenzenden Teilstücken, insbesondere der San Bernardino-Passstrasse betrachtet werden.

## 1.2 Beschreibung

Die Strecke San Bernardino-Mesocco wurde im Lauf ihrer Geschichte häufig erweitert, saniert und umgebaut. Entsprechend vielgestaltig sind auch die heute vorliegenden Stützmauertypen. Etwa 1 km unterhalb San Bernardino bei Pt. 1662 findet sich ein Beispiel des ursprünglich verwendeten Mauertyps: Flache, plattige Steine, die trocken aufeinander geschichtet wurden (die Mörtelreste wurden sicher später appliziert) (Abb. 1).

In der Traverse von Forcola finden sich Mauern aus späterer Zeit; neben Bruchstein- und Spitzsteinmauern (Abb. 2) finden sich auch interessante Trockenmauern aus grossformatigen Steinen. (Abb. 3).

Zwischen Fiess und Viganai folgen dann längere Betonmauern (Abb. 4), unterbrochen von älteren Spitzsteinbauten.

In den Serpentin bei Salvanei wechseln alte Trockenmauern mit Betonaufsatz (Fugen häufig mit Erde gefüllt, Abb. 5/6) häufig mit neueren Schichtsteinmauern (Abb. 7).

Entsprechend uneinheitlich sind die Geländer; der Bündner Zaun mit knorrigen Rundhölzern ergänzt ältere Partien mit steinernen Geländerpfosten (Abb. 8). Auch in der Fernsicht sind die verschiedenen Stadien des Ausbaus und die Vielzahl der Materialien klar zu erkennen (Abb. 9).

Unterhalb Sei zeigt sich ein ähnliches Bild. Bergseits der Strasse befinden sich Spitzsteinmauern (Abb. 10), talseits häufig auch Trockenmauern mit neuen Bekrönungen nach altem Vorbild (Abb. 11).

Neuere Mauern werden teils in einem sehr regelmässigen Schichtmauerwerk mit nachgezogenen Fugen ausgeführt (Abb. 12). Dazwischen stehen aber auch Betonkonstruktionen, wie der Lehnviadukt oberhalb Cebbia (Abb. 13), oder die imposante lagerhafte Blocksteinmauer beim Anschluss Mesocco-Nord (Abb. 14), der jedoch talseits eine kleinformatige Steinmauer vorgelagert wurde.

# 2 Bewertung

Als Teil der "italienischen Strasse" ist die betrachtete Strecke sicher ein historisch bedeutendes Strassenstück, da es zu den ältesten alpinen Passstrassen überhaupt gehört.

Im IVS-Inventar wird die Strecke als schützenswert eingestuft. Andererseits wurde dieser Strassenabschnitt bereits derart häufig erweitert und umgebaut, dass von der originalen Substanz nur mehr wenig übrig geblieben ist. Eine einheitliche Charakteristik fehlt.



### 3 Mauerkonzept (Vorschlag)

Angesichts der häufig und in kurzen Abständen wechselnden bestehenden Mauertypen ist es wenig sinnvoll, einen einheitlichen neuen Mauertyp vorzuschreiben. Dennoch ist es wichtig, den Strassenzug als Ganzes zu betrachten. An die Stelle eines einheitlichen Mauertyps tritt hier jedoch ein differenzierter Massnahmenkatalog. Die Einzelfälle werden aber immer auch im Bezug zum Gesamteindruck gesehen. Als generelle Strategie können folgende Grundsätze dienen:

- Die noch vorhandenen Mauern der ursprünglichen Strasse sollen erhalten oder zumindest in neue Bauwerke integriert werden (z.B. Lehnenviadukt vor bestehender alter Stützmauer).
- Kleinere Eingriffe sollen den jeweils vorhandenen Mauertypen angepasst werden.
- Grössere Eingriffe können in einem einheitlichen, modernen Mauertyp geschehen. Die Wahl dieses Typs hängt von Grösse und Umfang des Eingriffs ab und kann erst in Verbindung mit den jeweiligen Massnahmen des Weiterausbaus entschieden werden. Ebenso ist die Frage der Form des seitlichen Abschlusses einheitlich aufgrund der Anforderungen des weiteren Ausbaus zu regeln.

Im Einzelnen wird folgendes Vorgehen empfohlen:

1. Erfassen sämtlicher Stellen, die in den nächsten 30 Jahren verbreitert, gestreckt oder sonst wie saniert werden müssen.
2. Projektieren der neuen Linienführung im Bereich solcher Stellen mit Rücksicht auf die erhaltenswerten Mauerpartien.
3. Erarbeiten eines vollständigen und lückenlosen Typenkatalogs für Anpassungen an bestehende und für neue Mauern.
4. Generelles Projekt.



**Hauptstrassen**

**H13 Italienische Strasse: San Bernardino - Mesocco**



Abb. 1



Abb. 2



Abb.3





Abb. 4



Abb. 5



Abb. 6





Abb. 7



Abb. 8



Abb. 9





Abb. 10



Abb. 11



Abb. 12



Abb. 13



Abb. 14