



## 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

Die Ofenpassestrasse kann in zwei Strassenabschnitte eingeteilt werden: Zernez - Passhöhe mit vorwiegend MX3 - Mauern und Passhöhe - Münstair mit uneinheitlichem Mauerbild.

Kurz nach Beginn der Bergstrecke ausgangs Zernez treffen wir bei la Serra zwischen betonierten Lawinengalerien MX3 - Mauern im Makroformat: Kurshöhen von 30 cm, Steinlängen bis 130 cm und Fugen von 5 cm Breite (Abb.1-3). Diese grossen Formate, der genaue Zuschnitt und die exakte, maschinenmässige Verlegearbeit verleihen diesen Steinmauern einen "abstrakten" Charakter, der gut zu den ästhetischen Idealen der sechziger Jahre passt. Bemerkenswert und von ausgezeichneter Wirkung ist, dass diese Mauern keine Schwindfugen aufweisen. Doch auch die älteren Mauern weisen beachtliche Steingrössen auf (Abb.4). Mit ihren unregelmässigen gebrochenen Ecken und leicht zitterigen Lagerfugen entsprechen sie eher traditionellen Vorstellungen (Abb.5/6).

Charakteristisch für die ganze Ofenpassestrasse ist die häufige Verwendung von MX3-Mauerwerk, das jedoch in zwei verschiedenen Ausbildungen, nämlich scharfkantig (Abb.1-3,7,8 usw.) oder mit leicht gerundeten Ecken und Bossierungen der Sichtflächen (Abb.9) auftritt. Man beachte die erstaunlich konstant durchlaufenden Kurshöhen auf Abb.9. Die entlang der Ofenpassestrasse zweimal auftretenden bergseitigen Entlastungsgewölbe (Abb.7, 24) sind wahrscheinlich auf Tiroler Einflüsse zurückzuführen (Ostseite des Arlbergpasses, Reschenpassestrasse); sie sind sonst in Graubünden selten anzutreffen.

Im weiteren Strassenverlauf bleiben grossformatige, scharfkantige MX3 - Mauern vorherrschend, bis hin zu den Widerlagermauern der Brücke über die Val Laschadura (Abb.12). Die Zusammensetzung der beiden MX3 - Ausbildungen in derselben Mauer ist durchaus akzeptabel (Abb.13), während die ungeschickte Verwendung von Blocksteinen einen ziemlich provisorischen Eindruck hinterlässt (Abb.10).

Bei Taglieda stehen einzelne Betonmauern, teilweise mit feinen horizontalen Schalungseinlagen (Abb.14). Unterhalb Champsech dann wieder langgezogene MX3 - Mauern, jetzt mit Schwindfugen (Abb.15). Bei Ova Spin befinden sich berg- und talseitige MX3 - Mauern von imponierender Länge (Abb.16-18), die Schwindfugen sind auch auf grosse Distanz auffällig, störend sind die oberen Böschungsansätze und die talseits freiliegenden Fundamente.

MX3 - Mauern bleiben typisch (Abb.19-21), nur vereinzelt finden sich Flickstellen aus anderen Materialien (Abb.22-24). Im ziemlich flachen Talboden zwischen 11 Fuorn und Buffalora stehen nur wenige Mauern (z.B. Abb.21), erst im letzten Aufstieg zur Passhöhe treten Mauern wieder häufiger auf.

Wie an anderen Pässen werden jetzt die Steinformate unregelmässiger und die Verarbeitungstechnik ist roher (Abb.26,27). Dazwischen eingestreut sind auch andere Mauertypen: Wieder MX3 - Mauern (Abb.28,29), aber auch MX1 - Blocksteinmauern (Abb.29) und roh geschalte Betonmauern (Abb.30). Jenseits der Passhöhe sind die Mauern ebenfalls sehr uneinheitlich (Abb.31-34). Bei Punkt 1870 erreicht die Strasse den Talboden und verläuft nun bis zur Landesgrenze vorwiegend auf flachen Schuttkegeln der Seitenbäche, so dass nur noch wenige Stützmauern notwendig sind. Eine MX2 - Mauer begleitet die Strasse talseits Tschier (Abb.35) und bei der Einfahrt nach Sta.Maria verläuft die Strasse zwischen zwei MX2 - Mauern mit Tuffstein - Einschlüssen (Abb.36, 37). Verschiedene Mauerungstechniken vereint finden sich bei der Rombachbrücke Graveras: MX2, MX2 mit Rasa - Pietra - Verputz und eine niedrige MX3 - Mauer (Abb.38,39).



## 2 Bewertung

Die Mauern der Westseite des Ofenpasses sind weitgehend einheitlich erhalten, sie bestehen fast durchwegs aus MX3 - Mauerwerk. Je neuer die Mauer, desto grösser das Steinformat und desto exakter der Steinschnitt. Die formale und ausführungstechnische Qualität dieses Strassenabschnitts ist hoch. Neue Ergänzungen müssen diesen Standard beibehalten.

Auf der Ostseite sind vergleichsweise wenige Mauern anzutreffen; diese sind unterschiedlich ausgebildet und zeigen als Ganzes keine besonderen Qualitäten.

## 3 Mauerkonzept

Westseite: Künftige Ergänzungen oder Reparaturen sollen nur in MX3 - Technik ausgeführt werden. In Fortführung der zeitlichen Entwicklung von kleineren zu grösseren Formaten soll dabei an die Makro-Mauertypen von Abb.1-3 angeknüpft werden; also möglichst grosse, exakt zugeschnittene Steine verwenden. Dabei gelten die Regeln der Wegleitung, insbesondere: Keine Schwindfugen, Parallelführung mit 30-Grad-Sprüngen, niedrige An- und Abschlüsse.

Vom vorhandenen Bestand her lassen sich für die Ostseite keine Regeln formulieren. Im "Sinne einer einheitlichen Gestaltung der Passstrasse als Ganzes wäre aber auch hier die Anwendung von MX3 - Mauerwerk in gleicher Art wie auf der Engadiner Seite erwünscht.

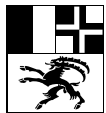


Abb. 1



Abb. 2



Abb. 3





Abb. 4



Abb. 5



Abb. 6





Abb. 7



Abb. 8



Abb. 9

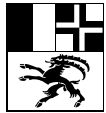


Abb. 10



Abb. 11



Abb. 12





Abb. 13



Abb. 14



Abb. 15



Abb. 16

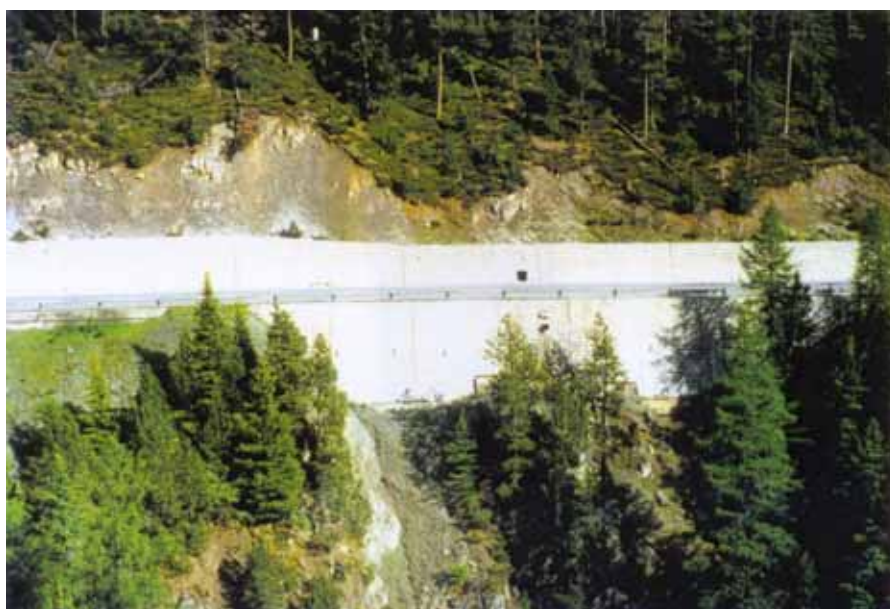


Abb. 17



Abb. 18





Abb. 19



Abb. 20



Abb. 21



Abb 22



Abb 23



Abb 24





Abb. 25



Abb. 26



Abb. 27



Abb. 28



Abb. 29



Abb. 30





Abb. 31



Abb. 32



Abb. 33



Abb. 34



Abb. 35



Abb. 36





Abb. 37



Abb. 38



Abb. 39