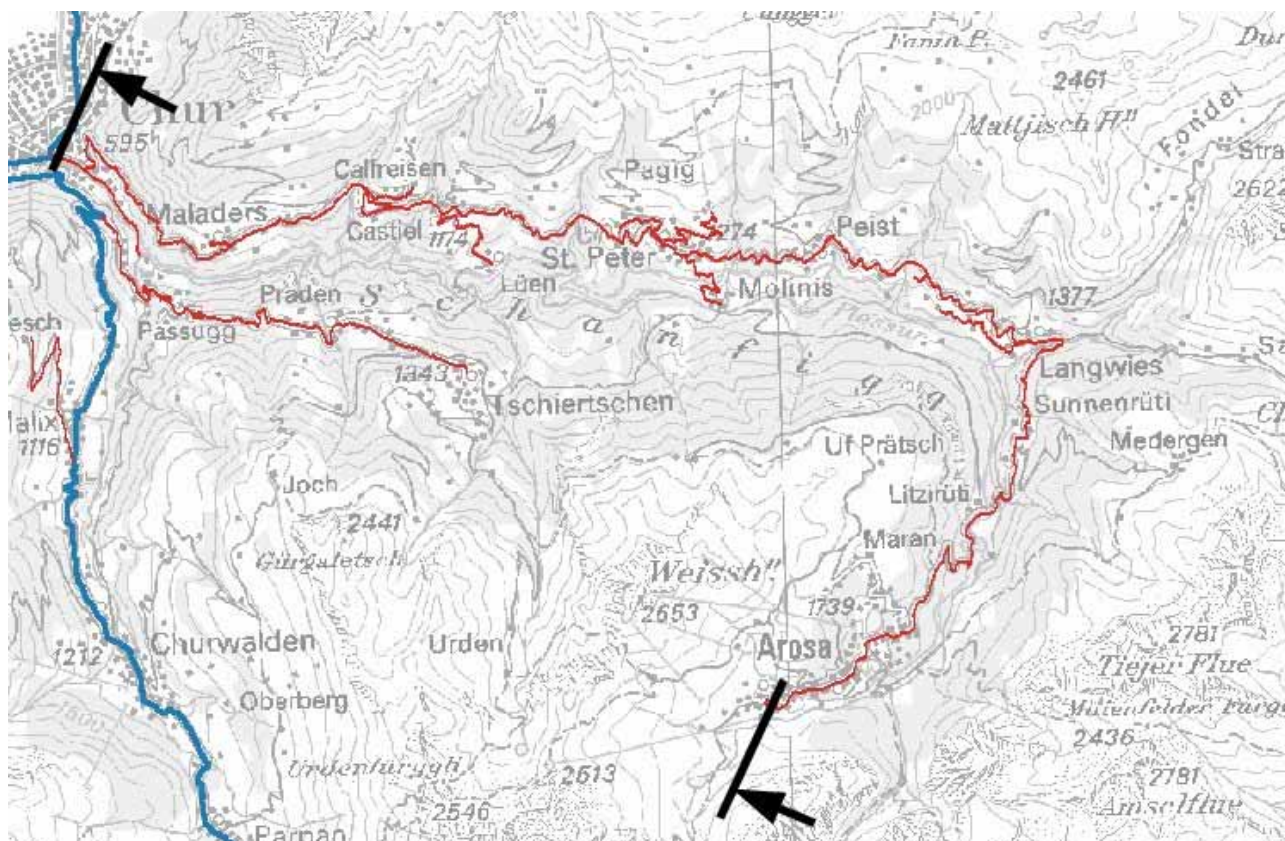


Vorbemerkung

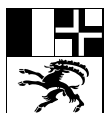
Zusätzlich zum vorliegenden Stützmauerkonzept sind zu beachten:

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 Mauern der Schanfiggerstrasse besitzen grosse Ähnlichkeit mit denjenigen der Julierstrasse. Typische Merkmale sind Bruchstein - Sichtflächen, Sichtbermen in Kurven, Parallelführung und obere Rollschichten. Es ist anzunehmen, dass die Stützmauern dieser Strecke grösstenteils auch während des Ausbaus des Bündnerischen Strassennetzes in den dreissiger Jahren erstellt wurden. Das erste Strassenstück der Aroser Strasse in Chur mit seinen beidseitigen Steinmauern und massiven Brüstungen hat den malerischen Eindruck seiner Entstehungszeit bis heute fast unverändert bewahrt. Die Strecke Chur - Arosa kann als ein einziger Strassenabschnitt betrachtet werden. Interessant ist die Mauerführung mit horizontalen Abschlüssen und Sprüngen von Abb. 1. Diese Form ist für geneigte Strassen in bebauten Gebieten richtig. Die Aussichtskanzel (Abb. 2) ist ein Überbleibsel der Zeit des beschaulichen "Autowanderns". Unterhalb Maladers finden wir häufig den Mauertyp mit zurückspringender Sichtberme (Abb. 3). Die talseitigen Mauern sind normalerweise mit einem Betonkordon versehen, auf dem ein Bündner Zaun oder eine Leitschranke befestigt ist (Abb. 4/5). Zwischen Calfreiser und Castieler Tobel wurden die meisten Mauern neu erstellt, Blocksteinmauern mit unruhiger Oberkante wechseln mit Betonmauern ab (Abb. 5-9). Oberhalb Castiel zeigt sich wieder der ursprüngliche Bestand. In Abb. 10 ist die Maueroberkante geschwungen, dagegen zeigt Abb. 12 eine strenge Parallelführung. Die Kunstbauten der Neubaustrecke im Clasaurertobel bestehen mehrheitlich aus Beton, unterbrochen von kleinen Natursteinanhängseln wie die Flügelmauer auf Abb. 11 rechts. Zwischen Peist und Langwies sind verschiedene alte Mauern zu beobachten, deren



Oberkanten weich ausschwingen (Abb.13/14), während von Langwies nach Arosa wiederum die klassischen Abstufungen ausgeführt wurden. (Abb.15/16).

2 Bewertung

Die Strasse Chur - Arosa besitzt zum grössten Teil noch den einheitlichen Charakter ihres letzten Ausbaus mit Natursteinmauern ähnlich der Julierstrasse. Dazwischen befinden sich verschiedene Neubaustrecken mit längeren Tunneln (Calfreiser-, Clasaure- und Frauentobel). Diese sind vorwiegend mit Betonmauern versehen. Der Wechsel zwischen bestehenden Naturstein-Abschnitten und Beton-Neubaustrecken ist einleuchtend und vernünftig. Die vereinzelt ausgeführten Blocksteinmauern entsprechen in ihrem Erscheinungsbild nicht den heutigen Verarbeitungsgrundsätzen.

3 Mauerkonzept

Der vorhandene Bestand an Natursteinmauern ist wertvoll und soll möglichst weitgehend erhalten, ergänzt oder geflickt werden. Eindeutige Neubaustrecken (ab etwa 500m Länge) sollen in Beton ausgeführt werden. Kleinere Korrekturen am bestehenden Strassenzug dagegen mit MX 2 - Mauern (berg- und talseits). Auf die Verwendung von Blocksteinen ist zu verzichten.

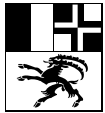


Abb. 1



Abb. 2



Abb. 3



Abb. 4



Abb. 5



Abb. 6



Abb. 7



Abb. 8



Abb. 9

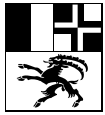


Abb. 10



Abb. 11



Abb. 12



Abb. 13



Abb. 14



Abb. 15

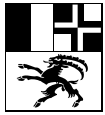


Abb. 16