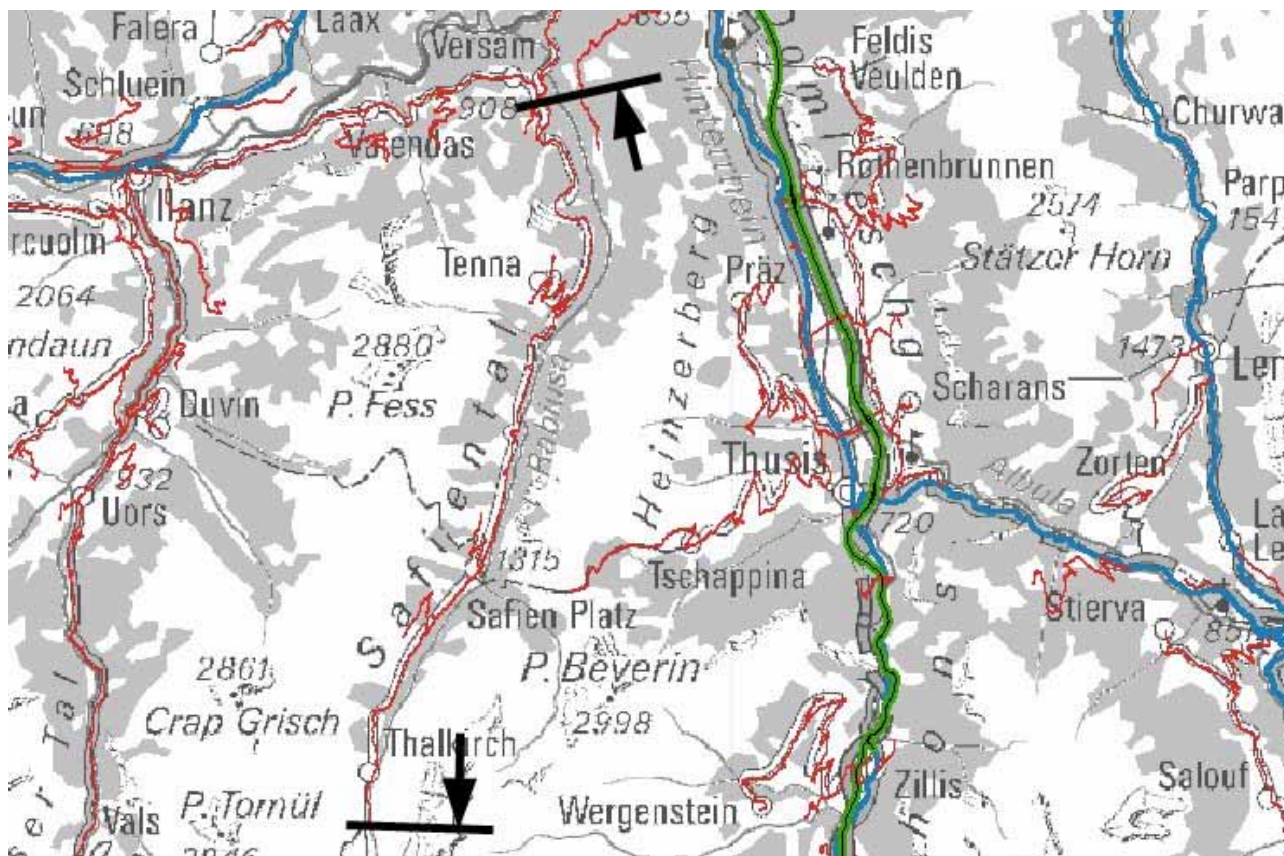


Vorbemerkung

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

Safientalstrasse besitzt zwei Gesichter: einmal die weitgehend erhaltene alte Talstrasse, im Erscheinungsbild ähnlich der rechtsrheinischen Oberländerstrasse (Abb. 1), dazwischen aber auch grosszügig ausgebaute Neubaustrecken, zweispurig, mit Betonbauwerken (Abb.2). Der alte Bestand an Mauern umfasst praktisch ausschliesslich MX 2 - Mörtelmauern mit sehr rolligen Steinen (Abb.3-5). Im unteren Teil der Strasse finden sich einzelne MX 3 - Typen (Abb.6).

Vielorts hat die Strasse mit Rutschungen zu kämpfen und die mit ungünstigen Steinformen ausgeführten Mauern werden ausgewaschen und weisen Risse auf (Abb.7 im Vordergrund). Schon früh wurden deshalb Reparaturarbeiten nötig, die meist unter Verwendung von Beton ausgeführt wurden. Auf weite Strecken besitzt die Strasse einen ausgesprochenen Patchwork-Charakter, indem sich Beton- und Steinmauern in dichter Folge abwechseln, bergseits ebenso wie talseits (Abb. 8-11). Die ersten Ausbauten (Fatschatobeltunnel) erfolgten noch in MX 3 (Abb. 12), die späteren dann ausschliesslich in Beton (Verlängerung oberes Portal Fatschatobeltunnel (Abb.13), Verlängerung unteres Portal des ehemaligen Aclatunnels, Tunnel Egschi (Abb.14) und Carfiltobel, sowie der neue Aclatobeltunnel (Abb.15/16)). Oberhalb des neuen Aclatobeltunnel wurde die Strasse auf mehrere hundert Meter praktisch neu angelegt, mit grossen Betonmauern oberhalb und unterhalb (Abb. 17). Interessant ist auch die in ihrem obersten Teilstück neu angelegte Strasse nach Tenna, hier finden sich begrünte talseitige Konstruktionen System Textomur (Abb.18) neben



etwas zu steilen Böschungssicherungen vom Typ MT 1 (Abb.19/20). Die Abzweigung beim Schlossbüel (Arezen) (Abb.21) besitzt eine an sich richtige Form parallel zur oberen Strasse (vgl. Wegleitung **Seite 12**), ist aber sehr unruhig gemauert und wechselt gleich hinter dem Haus in eine grob ausgeführte MX 1-Mauer (Abb.22).

2 Bewertung

Die ursprünglichen Natursteinmauern der Safientalstrasse sind häufig aus rolligen Steinen gemauert, weisen deshalb ungenügende Festigkeiten auf und sind vielerorts sanierungsbedürftig. Solche Sanierungen werden seit langem in Beton ausgeführt und finden ihre logische Fortsetzung in den ausschliesslich betonierten Neubaustrecken. Diese weisen zwar meist einen sauberen gut verarbeiteten Beton auf, zeigen aber architektonische Mängel was die Grossform betrifft. Ebenso ist bei den Tunnelportalen des neuen Aclatobeltunnels die Integration der Servicebauten nur unbefriedigend gelungen. Verblüffend ist der Effekt der Textomur-Verbauungen an der Tenner Strasse, bei denen die sehr steilen Mauern optisch völlig verschwinden. Die vollkommene Tarnung der Ingenieurbauten ist für den Autor allerdings auch ein wenig bedauerlich.

3 Mauerkonzept

Es erscheint sinnvoll, neue Mauern in Beton auszuführen. Zum einen entspricht dies der langjährigen Tradition an dieser Strecke, zum andern ist das Safiental arm an geeigneten Natursteinen. Neue Betonmauern stehen an dieser Strasse häufig sehr exponiert und werden weithin sichtbar sein. Betonmauern sind Kunstbauten im Kontrast zur Natur und müssen im vollen Bewusstsein dieser Tatsache äusserst sorgfältig projektiert und ausgeführt werden. Die Form der neuen Mauern bergseits des Aclatobeltunnels ist unbefriedigend und fällt besonders von der gegenüberliegenden Talseite her störend auf. Um künftige Fehler zu vermeiden, ist eine eingehende Prüfung der Form neuer Mauern unerlässlich.

Gegen unsichtbare Massnahmen wie Textomur-Verbauungen oder flache Böschungssicherungen MT 1 bergseits ist nichts einzuwenden. Steile Blocksteinmauern MX 1 (Abb.22) verwirren jedoch die heutige Vielfalt von Typen noch mehr und sind zu vermeiden.

Eine gute Wirkung besitzen die unverkleideten Felseinschnitte der Abb.23.

Charakteristische und technische einwandfreie Teile der alten Strasse sind wo immer möglich zu erhalten (Abb.24/25).

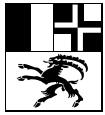


Abb. 1



Abb. 2



Abb. 3

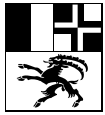


Abb. 4



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



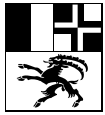
Abb. 22



Abb. 23



Abb. 24



• Abb. 25