

ALBULASTRASSE BEZIRK 3

Strecke

Preda bis La Punt

BESTANDESAUFNAHME

Allgemeines

Die Strecke kann auf Grund der Topografie und der vorherrschenden Mauertypen in 5 Strassenabschnitte unterteilt werden.

Der 1. Abschnitt von Preda bis Pkt. 2077 enthält in wechselnder Topografie eine heterogene Mischung von Mauern MX2, MX3 und Beton. Der 2. Abschnitt von Pkt. 2077 bis Albula Hospiz in hochalpiner Region besitzt vor allem Mauern MX1-2 und interessante „scheinbare Trockenmauern“ MX1-2. Der 3. Abschnitt von Albula Hospiz bis Pkt. 2178 führt durch flaches Gelände und enthält nur vereinzelt Mauern aber lange Böschungen. Der 4. Abschnitt von Pkt. 2178 bis Pkt. 1938 erscheint wieder heterogen. Es finden sich aber einige markante Mauern, die eine örtliche Zusammengehörigkeit besitzen. Der 5. Abschnitt führt in Kehren durch das Weideland hinunter nach La Punt. Der Übergang vom 4. zum 5. Abschnitt ist fließend. Die wenigen Mauern MX1-2 und MT2 erzeugen im Wechsel mit langen Böschungen eine Einheit.

1. Abschnitt: Preda bis Pkt 2077

Nach Preda begegnet man erst einer einzelnen, talseitigen Zyklopenmauer MX1-2 mit Bündnerzaun [Abb. 1], danach folgen bergseitig zwei traditionelle Mauern MX3, mit einer Rollschicht als Krone, die längere mit trapezförmig angehobenem Mittelteil [Abb. 2, 3].

Vor dem Hof von Preda Dadains befindet sich eine Zyklopenmauer MX2, mit grossem Fugenteil. Sie besteht vorwiegend aus Bollensteinen, die mit glatt gestrichenem Mörtel betont rückspringend verfugt sind [Abb. 4, 5].

Vor Palpuogna treten kaum mehr Mauern in Erscheinung [Abb. 6]. Abb. 7 zeigt einen Wasserdurchlass mit Mauerwerk MX2 aus gerichteten Steinen und schottischem Fugenteil. Die Mauer wird durch einen hohen, vorspringenden Kordon überdeckt.

Bis Crap Alv ist die Strecke von einer Mischung unterschiedlicher Mauertypen bestimmt.

Die Talseite besitzt Betonmauern mit Bündnerzaun, vereinzelt sind Reste älterer Bruchsteinmauern von unbestimmtem Gefüge integriert [Abb. 8, 10].

Nach einer bergseitigen Mauer MX2-3, mit unregelmässigen Schichthöhen und verspringenden Fugen [Abb. 9], folgt eine Mauer MX1-2, welche als Trockenmauer erscheint. Sie bildet ein Band, das mit starkem Anzug den Böschungsfuss umfasst. Sie besteht aus eng gefügten, allseitig gebrochenen Bollensteinen [Abb. 11] und bildet einen Vorläufer der Mauern, wie sie für die oberste Talstufe dem „Val digl Diavel“ typisch sind.

Die Betonmauern bilden ein zusammenhängendes Band über den Weiden von Palpuogna [Abb. 13]. Am Fuss sind Reste von Bruchsteinmauern erkennbar.



Es folgen bergseitig weitere zyklische Mauern MX2 [Abb. 12, 14] und talseitig Mauern MX1-2 mit aufgesetztem Kordon [Abb.15]. Vor Crap Alv findet man wieder eine „scheinbare“ Trockenmauer MX1-2 als Band mit konstanter Höhe [Abb. 16].

Die Strasse wechselt die Talseite und führt dem mit Felspartien durchsetzten Hang entlang zur Bogenbrücke bei Pkt. 2077. Bergseitig sind kaum Mauern vorhanden. Die talseitigen bestehen aus betonierten Abschnitten mit wechselnder Neigung, mit und ohne Kordon [Abb. 17]. Dazwischen finden sich neben strukturlosen Steinhäufen Teile von Mauerwerk MX2. Der aufgegossene Kordon variiert in der Höhe, wie in der Lage.

2. Abschnitt: Pkt 2077 bis Albula Hospiz

Die Bogenbrücke bei Pkt. 2077 lässt unter dem rasa-pietra-artigen Verputz Partien von unterschiedlichen Mauerwerksverbänden MX3 bis MX2 erkennen [Abb. 18]. Die Gewölbekränze und die vorgesetzten Pfeiler der Fahrbahnverbreiterung sind steinsichtig. Auffallend ist der präzise Kreuzverband an den Schmalseiten der Pfeiler.

Die Strasse verläuft bis Pkt. 2200 dem Hang entlang. Abgesehen von Ansätzen einer Böschungssicherung und örtlichen Wasserfassungen, sind bergseitig kaum Mauern anzutreffen [Abb. 20].

Die talseitigen Mauern sind als Zyklopenmauern MX1-2 erstellt [Abb. 19, 21]. Am Fuss folgen sie der natürlichen Felsformation, der obere Abschluss wird durch einen Betonkordon gebildet, welcher mehrheitlich bündig aufsitzt, in Innenkurven zum Teil ausragt.

Bis zur Passhöhe verläuft die Strasse nahe der Talsohle und durchquert die auslaufenden Geröllhänge [Abb. 22, 25]. Bei Runsen und Senken führt sie jeweils über einen Damm [Abb. 23].

Die Mauern bestehen aus formwilden Gesteinsbrocken der näheren Umgebung. Diese besitzen unterschiedliche Grösse und sind zu einem Zyklopenmauerwerk MX1-2 verbaut, das satt ausgezwickelt ist, aber keinen Fugenmörtel besitzt [Abb. 24, 26]. Von aussen erscheinen sie daher als Trockenmauern. Die Steine sind mit Beton hinterfüllt, der nur an der Krone sichtbar wird [Abb. 22]. Ein Kordon ist nicht vorhanden.

Abb. 27 zeigt eine weitere, talseitige Mauer derselben Bauart. Der Bunker hinten im Bild wurde in ähnlicher Weise als Schutthügel kaschiert.

Der spezielle Mauertyp MX2 setzt sich bis zu Passhöhe fort [Abb. 28, 30]. An freien Rändern wurden lagerhafte Steine verwendet, wodurch das Gefüge mehr Stabilität erhält [Abb. 29].

3. Abschnitt: Albula Hospiz bis Pkt. 2178

Die Strasse verläuft am Fusse auslaufender Hänge durch das Val D'Alvra zur „Punt Granda“. Sie führt dem Albulasee entlang über einen Damm, und wechselt mehrmals die Talseite. Im flachen Weideland ist das Trasse vorwiegend von Böschungen gesäumt. Es treten nur vereinzelt Stützmauern in Erscheinung.

Die Brücke „Punt Granda“ [Abb. 31] besitzt Partien aus Schichtmauerwerk MX3 und Partien aus Zyklopenmauerwerk MX2, das rasa-pietra verputzt ist. Im Anschluss an die Brücke ist die bergseitige Mauer mit unregelmässig gebrochenen Steinen und grossem Fugenanteil als Schichtmauerwerk ausgebildet [Abb. 32, 33]. Die Schichten verlaufen parallel zur Strasse,



die Enden der Mauer sind abgeschrägt. Die Steine an den schrägen Flanken laufen dreieckförmig aus, die Krone wird durch ein dünnes Mörtelband gebildet.

Danach folgt eine weitere Böschungsmauer, aber als MX1-2 mit Zyklopenverband [Abb. 34]. Das Steinformat reicht von grossen Brocken bis zu kleinen Splittern, welche in reichlich Mörtel versetzt sind. Die überstehenden Steine ergeben an der Oberseite eine „gezahnte“ Kontur [Abb. 35].

Nach einem Steinsatz, als Drainage oder Wasserefassung [Abb. 36], folgt eine Reihe von Böschungssicherungen aus losen Steinbrocken, welche wohl als Erosionsschutz dienen [Abb. 37].

4. Abschnitt: Pkt. 2178 bis Pkt. 1938

Bei Pkt. 2178 befindet sich abseits der heutigen Route eine alte Steinbrücke MX2, welche teilweise abgebrochen wurde [Abb. 38, 39]. Das Bundesamt für Strassen ASTRA erwägt zur Zeit deren Aufnahme ins Inventar historischer Verkehrswege IVS. Sie steht aber nicht in direktem Zusammenhang mit dem Stützmauerkonzept. Wie weit die Verengung des Wasserdurchlasses den Bestand gefährdet, ist an anderer Stelle zu beurteilen [Abb. 40].

Bis zur Alp Alesch führt die Strasse dem Steilhang entlang. Hier sind zur Zeit der Bestandsaufnahme neue Stützmauern im Bau [Abb. 41-45]. Sie bestehen mehrheitlich aus Schichtmauerwerk MX3, das aber mit unterschiedlichen Kurshöhen und verspringenden Lagerfugen ausgeführt wird. Im Detail sind die bergseitigen Mauern präzise gefügt [Abb. 43]. Die Schichtung verläuft horizontal [Abb. 42]. An der Krone entstehen auf der ganzen Länge auslaufende Lagerfugen, welche durch übergreifende Steine abgesetzt sind.

Die talseitigen Mauern besitzen einen hohen, überstehenden Kordon, ihre Schichtung ist unregelmässig bewegt. Teils verläuft sie horizontal, teils parallel zur Strasse [Abb. 44, 45]. Besonders auffällig ist die Störung im Gefüge am unteren Rand des Kordons [Abb. 44].

In den Kehren unterhalb der Alp Alesch findet sich eine Gruppe älterer Zyklopenmauern, die durch relativ schmale Fugen und guten Formschluss der Steine auffallen [Abb. 46, 47]. Die Mauerkrone ist durch eine Reihe stehender Steine sorgfältig gefasst. Ein zusätzlicher Kellenstrich soll die Präzision des Gefüges unterstreichen [Abb. 48]. Weitere Details wie Wasserefassungen sind in gleicher Weise erstellt [ohne Bild].

Der Mauertyp aus den 1930-er Jahren ist auch an andern Routen anzutreffen, so z.B. in der Viamala und im Raume Schams, allerdings ohne Kellenstrich.

An der Abzweigung von Pkt. 2036 beginnt eine Reihe von Betonmauern [Abb. 49-51, 54 links im Bild und 55]. Die bergseitige Reihe setzt sich bis zur Kehre von Pkt. 1938 fort. Die Mauern besitzen einen polygonalen Umriss und sind dem Gelände meist kastenartig vorgesetzt [Abb. 49]. An den Enden heben sich die Mauern zum Teil vom Terrain ab [Abb. 51, 55]. Sie besitzen senkrechte Dilatationsfugen und eine horizontale Tafelstruktur. Daneben finden sich auch Bereiche mit strassenparalleler Struktur [Abb. 55].

In der Reihe der Betonmauern befindet sich eine markante zweistufige Mauer MX2 mit Zyklopenverband [Abb. 52-54]. Die Kronen sind als Rollschichten mit vertikalen Steinreihen ausgebildet. In der Fläche sind die Steingrößen unterschiedlich und der Fugenanteil ist gross [Abb. 53]. Die Mauer ist abgetreppt [Abb. 54] und dem Fels kastenartig vorgesetzt, was im oberen Teil gegenüber dem zurückweichenden Fels zu ausgeprägten Stirnmauern führt [Abb. 52].



Die talseitigen Mauern bestehen aus mehreren Teilstücken, welche sich im Verband, sowie in der Lage unterscheiden. So findet man eine MX1-2 von zyklopenartigem Charakter mit bündig aufgegossenem Betonkordon [Abb. 57], daneben vorstehend eine Mauer MX2-3 mit gerichteten Steinen ohne Kordon [Abb. 56].

5. Abschnitt: Pkt. 1938 bis La Punt

Die Strasse führt nun vorwiegend durch Weideland. Bergseitig folgt eine neuere Mauer MX1-2 mit Zyklopenverband, welche dem Terrain leicht vorgesetzt [Abb. 58] und als „scheinbare“ Trockenmauer weit rückspringend verfugt ist. Die Steine sind mit Formschluss eng gefügt und ausgezwickelt [Abb. 59]. An der Oberkante sind zahlreiche kleine Steine durch Mörtel zusammengehalten, der bis zur Vorderkante reicht.

Die nächste Mauer MT1-2 besitzt eine ähnliche Struktur [Abb. 60]. Es dürfte sich um eine echte Trockenmauer handeln. Sie ist dank stärkerem Anzug ins Gelände integriert und an der Oberkante durch das Terrain belastet [Abb. 61].

Weiter talabwärts trifft man auf eine Zyklopenmauer MX2, welche dem Gelände vorgesetzt ist [Abb. 62]. Sie wurde ohne Zwickelsteine aber mit abgeglättetem Mörtel ausgeführt [Abb. 63]. Der obere Abschluss wird durch ein Mörtelband gebildet.

Danach folgen bergseitig weitere, kleine Trockenmauern MT2 [Abb. 65 im Rückblick].

Die talseitigen Mauern oberhalb „Gravulesch“ bestehen aus Beton. Sie besitzen einen bündig aufgesetzten Kordon mit Bündnerzaun [Abb. 66]. Zwischen zwei Betonmauern wurde ein neuer Zaun aus Rundholz erstellt. Auffallend ist die horizontale und gestufte Ausrichtung der Holmen [Abb. 64 im Rückblick].

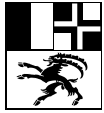
Die Strasse ist bis La Punt vorwiegend von Böschungen gesäumt [Abb. 65, 67, 68]. Bergseitig finden sich weitere, niedere Trockenmauern MT2.

Im oberen Teil sind die talseitigen Mauern noch in Beton gehalten [Abb. 66], weiter unten bestehen sie aus Zyklopenmauerwerk MX1-2 [Abb. 69, 70, 76]. Das unterschiedliche Steinmaterial ist ohne Formschluss steinbündig vermörtelt. Der rasa-pietra-artige Mörtelanwurf verwischt die Steinkontur und den Übergang zum aufgegossenen Betonkordon [Abb. 69, 70]. Die nächste Kehre besitzt dagegen einen Kordon, der sich vom Unterbau absetzt. Darüber ist eine Leitschranke montiert [Abb. 76].

Bei den ersten Häusern oberhalb La Punt begegnet man bergseitig zwei Zyklopenmauern MX1-2, welche durch ihr sattes Gefüge auffallen [Abb. 71, 72]. Die Steine sind ausgezwickelt und rückspringend vermörtelt. Die Oberkante ist mehrheitlich von kleineren Steinen besetzt, die durch Mörtel zusammengehalten werden [Abb. 73]. Aus Distanz betrachtet, entsteht der Eindruck von Trockenmauern.

Die Leitsteine an den talseitigen Böschungen sind wohl wiederverwendete Relikte der „alten“ Strasse [Abb. 74]. Zum Teil sind sie in den betonierten Kordon integriert [Abb. 68]. Sie sind mit Reflektoren versehen.

Den Abschluss bildet die Bogenbrücke bei Pkt. 1743, ein Relikt der „alten“ Strasse [Abb. 77, 78]. Sie besitzt Brüstungen, mit Entwässerungsöffnungen und Gesimsen und entspricht damit typologisch den Steinbrücken auf der Nordseite des Passes. Das Zyklopenmauerwerk MX2 ist rasa-pietra verputzt. Die Brüstungsabdeckungen bestehen aus dünnen Steinplatten



mit knappem Mauerüberstand. Das Fussgesims ist etwas stärker ausgebildet und liegt innenseitig bündig mit dem Strassenbelag.

BEWERTUNG

1. Abschnitt: Preda bis Pkt 2077

Der Abschnitt erscheint heterogen, da hier sämtliche beschriebenen Mauertypen zu finden sind. Die meisten Mauern wirken aber situationsbezogen als angemessen: So die einfache Mauer MX1-2 vor der bergseitigen Felspartie [Abb. 1], oder die lange Mauer MX3 mit ihrer ausgeprägten Schichtung an einem ebenen Strassenstück [Abb. 3]. Die Bollenmauer vor dem Hof von Preda Dadains besitzt in der Oberflächenstruktur eine gewisse Verwandtschaft mit den Stallmauern [Abb. 4, 5]. Eine einheitliche Erscheinung bieten die zusammenhängenden Betonmauern im offenen Weideland unterhalb „Crap Alv“ [Abb. 13]. Im Gesamten wirken die Strassenbauwerke an diesem Abschnitt aber zusammenhanglos.

Mit den zwei niederen Böschungsmauern MT1-2 kündigt sich ein neues Gestaltungselement an, das im nächsten Abschnitt bestimmend wird [Abb. 11, 16].

Die talseitigen Betonmauern mit wechselnder Form des Kordons und verschiedenen Mauerwerkspartien MX2 sind unkoordiniert und wirken konzeptlos [Abb. 17]. Die Oberfläche des Mauerwerks schafft aus der Entfernung betrachtet einen formalen Bezug zum gebrochenen Fels, erscheint aber im gepflegten Weideland als äusserst unsorgfältig.

2. Abschnitt: Pkt. 2077 bis Albula Hospiz

Die Partien mit unterschiedlichen Mauerwerksverbänden an der Bogenbrücke bei Pkt. 2077 werden durch den rasa-pietra Verputz etwas vereinheitlicht. Die Pfeiler und Endauflager sind unverputzt gehalten. Die Brücke erhält damit eine übergeordnete Gliederung, welche die Phase der Fahrbahnverbreiterung dokumentiert [Abb. 18]. Die Frage, ob für den Mörtelanwurf das bautechnisch geeignete Material gewählt wurde, bleibt hier offen.

Die talseitigen Zyklopenmauern MX1-2 scheinen mit dem bewegten Gelände verzahnt. Durch den ungerichteten Verband entsteht aus der Fernsicht ein formaler Bezug zur Felsformation [Abb. 19, 21]. Diese Mauern bilden eine Einheit, die sich bis zum Pkt. 2200 erstreckt.

Die Mauern MX1-2 der obersten Talstufe wirken als Teil der gewachsenen Landschaft [Abb. 23-26]. Durch den zyklischen Verband als scheinbare Trockenmauer entsteht eine starke strukturelle Verwandtschaft zu den Geröllhängen und die Verwendung des lokalen Steinmaterials schafft eine farbliche Verbindung mit der Umgebung.

Der fließende Übergang vom ungerichteten Verband zu geschichteten Bereichen entlang der Mauerränder zeugt von handwerklichem Können im Umgang mit dem einfachsten unbeeideten Material [Abb. 29]. Die Mauern sind ortstypisch und können als vorbildlich bezeichnet werden.

3. Abschnitt: Albula Hospiz bis Pkt. 2178

Mit der strengen Schichtung und mit dem gebrochenen Steinformat der Mauern im Anschluss an die Punt Granda sind zwei Charakteristika übernommen, welche einen formalen Zusammenhang zur Brücke herstellen [Abb. 31, 32]. Die breiten Mörtelfugen ohne Zwickelsteine lassen aber die Steine als schwebend erscheinen [Abb. 33]. Sie vermitteln damit ei-



nen eher gepflegten, städtischen Eindruck und bilden einen Gegensatz zu den „scheinbaren“ Trockenmauern im „Val digl Diavel“ auf der Nordseite des Passes.

Die Mauer MX1-2 fällt durch ihr „lockeres“ Gefüge und die „gezahnte“ Kontur auf [Abb. 34, 35]. Typologisch lässt sie sich nicht einordnen. Es soll wohl der Eindruck einer formalen Verwandtschaft mit losen Steinbrocken erzeugt werden [Abb. 36]. Als Steinsatz ist sie zu steil angelegt, als Mauerwerk wirkt sie instabil.

Die Reihe der Steinbrocken [Abb. 37] erscheint nun formal als Ausläufer der Mauer MX1-2 von vorn. Sie ist wohl kaum als Böschungssicherung gedacht, da sie keine glaubhafte Stabilität besitzt. Sie dürfte eher als Erosionsschutz über einer bergseitigen Sickerleitung dienen. Dagegen ist nichts einzuwenden.

Trotz erkennbarer Zusammenhänge wirken die Mauern als Ganzes uneinheitlich und im Detail zum Teil befremdlich.

4. Abschnitt: Pkt. 2178 bis Pkt. 1938

Die Bogenbrücke bei Pkt. 2178 ist ein markantes Relikt der alten Passstrasse und wird als erhaltenswert beurteilt [Abb. 38, 39].

Der Mauerzug [Abb. 41-45] ist im Detail handwerklich sorgfältig gearbeitet [Abb. 43], widerspricht aber mit seiner ausgeprägten und uneinheitlichen Schichtung den Regeln der Wegleitung [Abb. 42, 45]. Die horizontalen Lagerfugen erzeugen gegenüber dem Trassee den Eindruck von stürzenden Linien. Die Verschneidungen fallen auch entlang der Kordonunterkante störend auf [Abb. 44]. Die erneute Verwendung von Schichtmauerwerk steht im Kontrast zu den typischen Zyklopenmauern der Albulalinie.

Die Mauern der Alp Alesch stellen unter sich eine Einheit dar und geben dem Ort ein spezifisches Gepräge [Abb. 46-48]. Sie sind im Gesamten, wie im Detail sorgfältig gearbeitet und stehen in der frühen Tradition formschlüssiger Zyklopenmauern. Sie werden damit als erhaltenswert beurteilt.

Die Betonmauern ergeben materialbedingt unter sich wieder eine lokale Einheit [Abb. 49 - 51]. Die horizontale Ausrichtung der Schalung widerspricht aber der Wegleitung und betont die Steigung der Strasse. Die horizontalen Linien scheinen bergwärts in den Boden zu versinken und der Umriss der Mauern wirkt unbestimmt.

Die Verwendung von Zyklopenmauerwerk mitten in der Reihe von Betonmauern erscheint unverständlich [Abb. 52, 54]. Mit ihrem orthogonalen Umriss und dem kleinteiligen Material heben sich die gestuften Mauern kastellartig vom Felsen ab. Dieser Eindruck wird verstärkt durch die gepflegten Randabschlüsse, die ein Sonderbauwerk zu repräsentieren scheinen [Abb. 53].

Die Abfolge verschiedener Mauertypen [Abb. 56] verrät Konzeptlosigkeit.

Die Mauer MX1-2 [Abb. 57] fällt trotz unregelmässigem Steinmaterial durch ein kompaktes, ausgezwickeltes Gefüge auf. Mit dem bündig aufgegossenen Kordon entspricht sie einem älteren Mauertyp, der an dieser Strecke immer noch verbreitet ist. Die Zyklopenstruktur ergibt keinerlei Verschneidungen am bewegten Terrain.



5. Abschnitt: Pkt. 1938 bis La Punt

Die gepflegten Trockenmauern MT2 an der Bergseite bilden ein einheitliches Merkmal im letzten Abschnitt. Sie sind gut in Stand gehalten. Durch genügend Rücklage liegen sie fast bündig im Hang und erzeugen den Eindruck glaubhafter Stabilität [Abb. 60, 61, 65].

Die neuen „scheinbaren“ Trockenmauern knüpfen an diese Tradition an [Abb. 58]. Durch den ausgewickelten Zyklopenverband wird eine formale Verbindung zu den alten Trockenmauern geschaffen, was zur Einheit an diesem Abschnitt beiträgt. Im Gelände erscheinen sie jedoch weniger integriert, die freie Maueroberkante mit sichtbar übermörtelten Steinsplittern widerspricht dem Prinzip der Trockenmauern [Abb. 59].

Die Zyklopenmauer MX2 [Abb. 62, 63] stellt in der Reihe der oben beschriebenen Trockenmauern wieder ein Einzelfall dar. Der feine, glattgestrichene Fugenmörtel an Stelle der Zwickelsteine erzeugt eher einen städtischen Ausdruck.

Der Rundholzzaun widerspricht mit seinen auffälligen, horizontalen Holmen der generellen strassenparallelen Ausrichtung aller übrigen Abschränkungen [Abb. 64].

Die talseitige Mauer in der Kehre erscheint durch den Mörtelauftrag wie aus einem Guss [Abb. 69]. Die Mauer wirkt dadurch als örtliche Erhebung und bildet keinen Schnitt in der Landschaft. Bei der nächsten Kehre ist dies nicht mehr der Fall [Abb. 76].

Die letzten „scheinbaren“ Trockenmauern vor La Punt [Abb. 71-73] haben ihre Entsprechung in den Mauern am Anfang dieses Abschnittes. Die Ausbildung der Krone ist aber konsequent ohne übergreifenden Fugenmörtel ausgebildet.

Mit den Leitsteinen ist ein historisches Element erhalten geblieben, welches bei leichten Böschungen mit geringem Gefahrenpotential die geschlossenen Abschränkungen zu ersetzen vermag [Abb. 68, 74]. Einschnitte in der von weitem einsehbaren Landschaft werden dadurch vermieden.

Die Steinbrücke in La Punt besitzt die typischen Merkmale der neuen, resp. der instandgesetzten Bogenbrücken und Brüstungsmauern an der Albulastrasse. Sie ist damit als Referenz erhaltenswert.

KONZEPT

1. Abschnitt: Preda bis Pkt. 2077

Neue, bergseitige Mauern sind als Zyklopenmauerwerk MX2 oder MT2 zu erstellen. Dabei ist Steinmaterial aus der näheren Umgebung zu verwenden. Bestehende Trockenmauern MT2 sind zu erhalten.

Neue talseitige Mauern sind einheitlich als Zyklopenmauerwerk MX1-2 oder in Beton ohne überstehenden Kordon zu errichten. Im Weideland sind Betonmauern vorzuziehen.

2. Abschnitt: Pkt. 2077 bis Albula Hospiz

Unterhalb des „Val digl Diavel“ sind neue, talseitige Mauern einheitlich als Zyklopenmauerwerk MX1-2 mit bündig aufgesetztem Betonkordon zu erstellen [Abb. 19, 21]. Allfällige neue, bergseitige Mauern sind als Zyklopenmauerwerk MX2 auszuführen.

Im „Val digl Diavel“ sind neue berg- und talseitige Mauern als scheinbare Trockenmauern ohne Betonkordon zu errichten [Abb. 23, 24]. Für die Ausbildung der zyklischen Ver-



bandsart sollen die bestehenden Mauern als Muster dienen [Abb. 26]. Dabei ist das Steinmaterial der näheren Umgebung zu verwenden. Als Abschränkung soll ein Bündnerzaun mit Holzpfeilen dienen, wie er auch für die Nordseite typisch ist.

3. Abschnitt: Albula Hospiz bis Pkt. 2178

Neue bergseitige Mauern sind als „scheinbare“ Trockenmauern im Zyklopenverband MX1-2 zu erstellen.

Neue talseitige Mauern sind im Zyklopenverband MX1-2 ohne sichtbaren Betonkordon auszuführen.

Die noch vorhandene Bausubstanz der Steinbrücke bei Pkt. 2078 ist bis zur Entscheidung des ASTRA über den Erhalt zu sichern.

4. Abschnitt: Pkt. 2178 bis Pkt. 1938

Den Regeln der Wegleitung gemäss ist Schichtmauerwerk strassenparallel aufzuführen. Betonmauern sind im Normalfall strassenparallel zu schalen. Ebenso sind Abschränkungen strassenparallel zu führen.

Bis Pkt. 2036 sind neue bergseitige Mauern im Zyklopenverband MX2 zu errichten.

Bis Pkt. 2036 sind neue talseitige Mauern im Zyklopenverband MX2 mit bündig aufgesetztem Kordon auszuführen.

Die bestehenden Zyklopenmauern bei der Alp Alesch sind zu erhalten [Abb. 46-48].

Ab Pkt. 2036 sind neue bergseitige Mauern im Zyklopenverband MX2 oder in Beton zu erstellen.

Ab Pkt. 2036 sind neue talseitige Mauern im Zyklopenverband MX2 mit bündig aufgesetztem Kordon oder in Beton, ebenfalls mit bündigem Kordon auszuführen.

Die Bauweise der angrenzenden Mauern ist zu beachten, sodass Gruppen gleichartiger Mauern möglichst nicht unterbrochen werden.

5. Abschnitt: Pkt. 1938 bis La Punt

Neue bergseitige Mauern sind als „scheinbare“ Trockenmauern im Zyklopenverband MX2 zu erstellen [Abb. 71].

Neue talseitige Mauern sind aus Naturstein im Zyklopenverband MX2 mit bündig aufgesetztem Kordon auszuführen.

Die Leitsteine als Strassenbegrenzung sollen erhalten bleiben.

Die Steinbrücke bei La Punt ist zu erhalten [Abb. 77]. Ein allfälliges Projekt zur Strassenverbreiterung hat diesem Umstand Rechnung zu tragen.



Abb. 1



Abb. 2

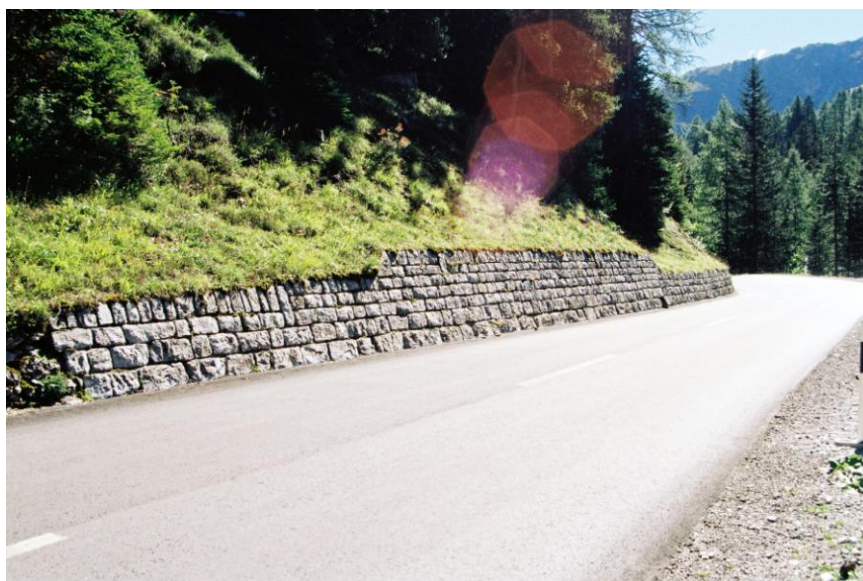


Abb. 3



Abb. 4

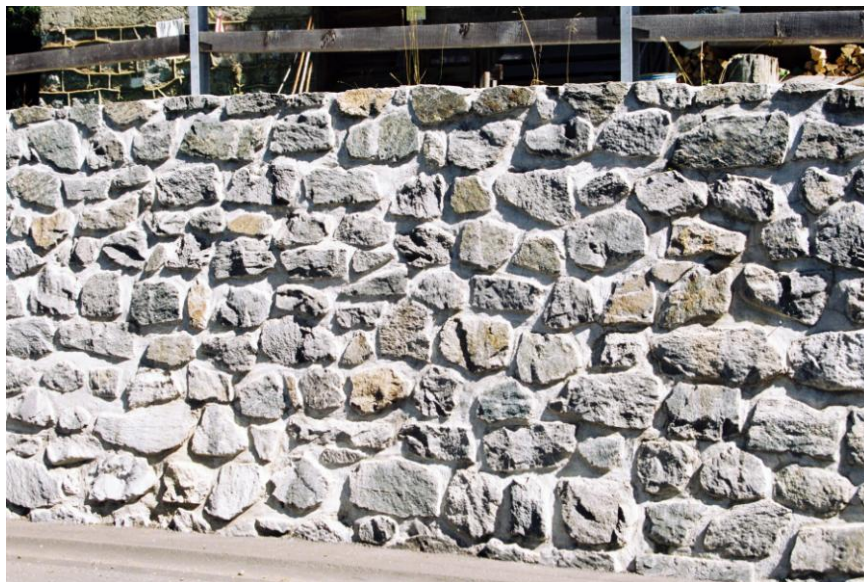


Abb. 5

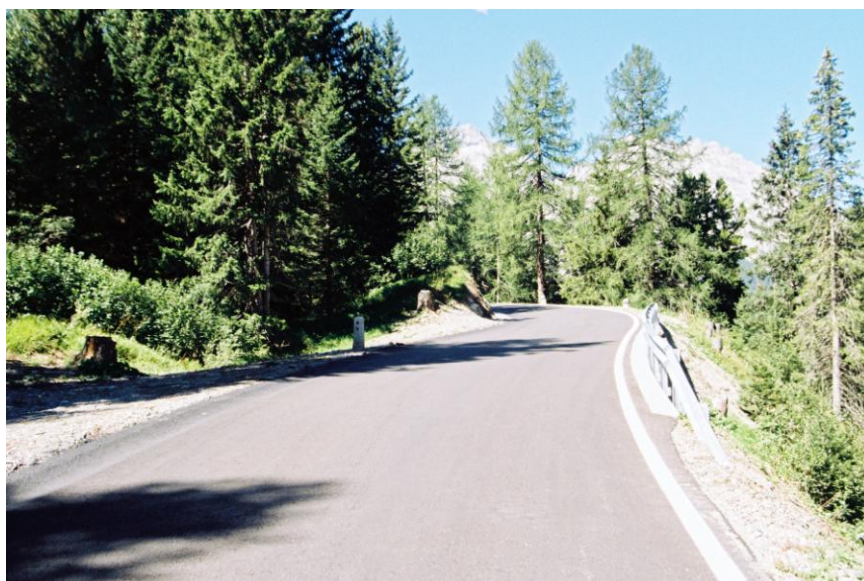


Abb. 6



Abb. 7



Abb. 8



Abb. 9



Abb. 10



Abb. 11



Abb. 12



Abb. 13



Abb. 14



Abb. 15

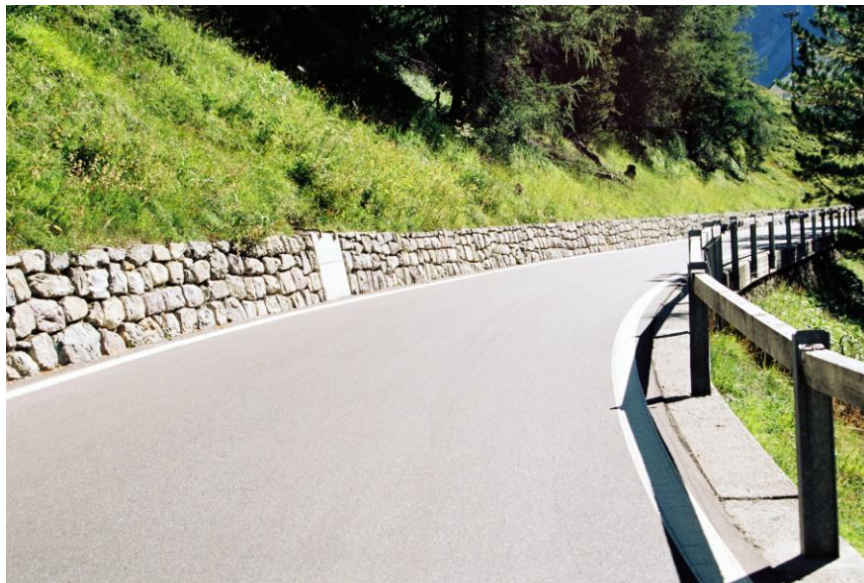


Abb. 16



Abb. 17



Abb. 18



Abb. 19



Abb. 20



Abb. 21



Abb. 22



Abb. 23



Abb. 24



Abb. 25



Abb. 26



Abb. 27



Abb. 28

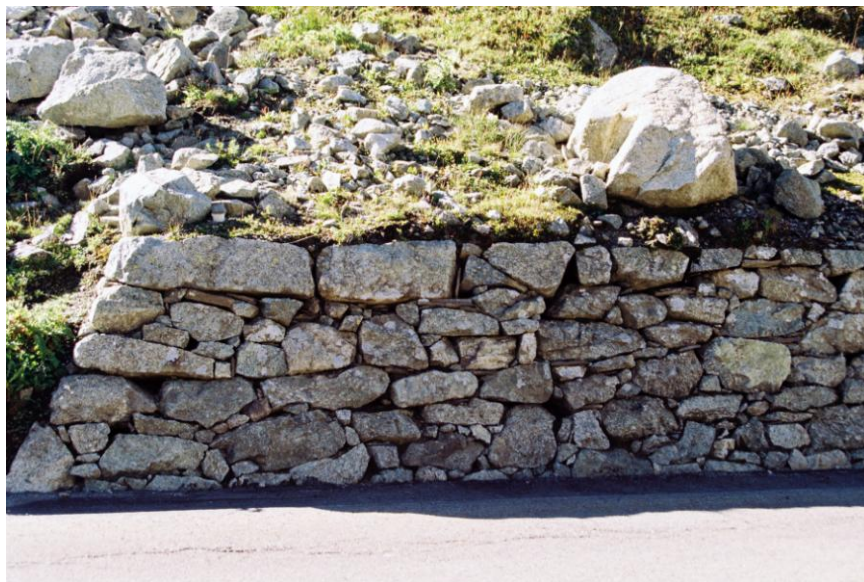


Abb. 29

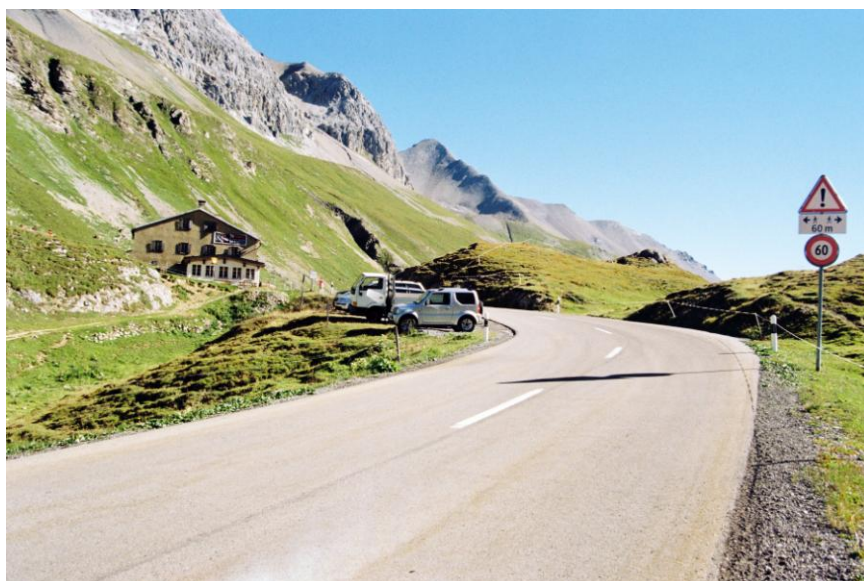


Abb. 30



Abb. 31



Abb. 32



Abb. 33



Abb. 34



Abb. 35



Abb. 36



Abb. 37



Abb. 38



Abb. 39



Abb. 40



Abb. 41

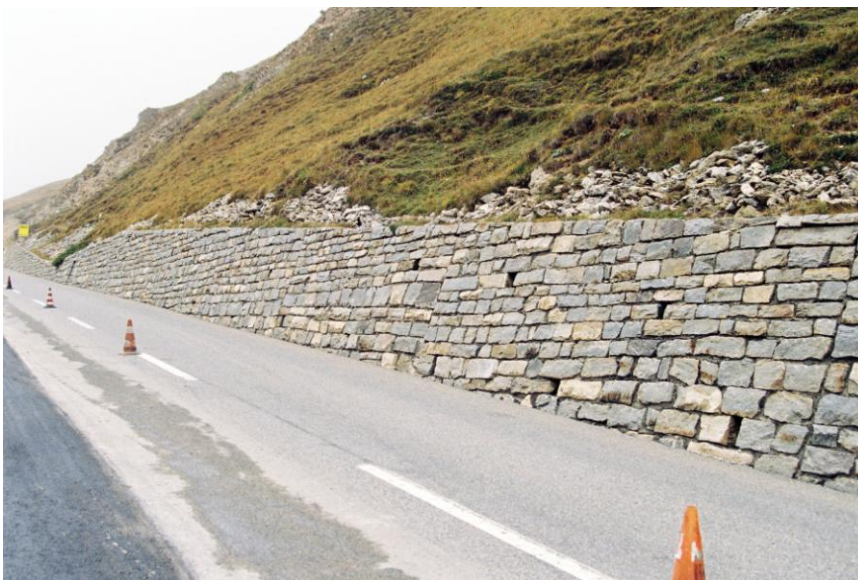


Abb. 42



Abb. 43



Abb. 44



Abb. 45



Abb. 46



Abb. 47



Abb. 48



Abb. 49



Abb. 50



Abb. 51



Abb. 52



Abb. 53



Abb. 54



Abb. 55



Abb. 56



Abb. 57



Abb. 58



Abb. 59



Abb. 60



Abb. 61



Abb. 62



Abb. 63



Abb. 64



Abb. 65



Abb. 66



Abb. 67



Abb. 68



Abb. 69

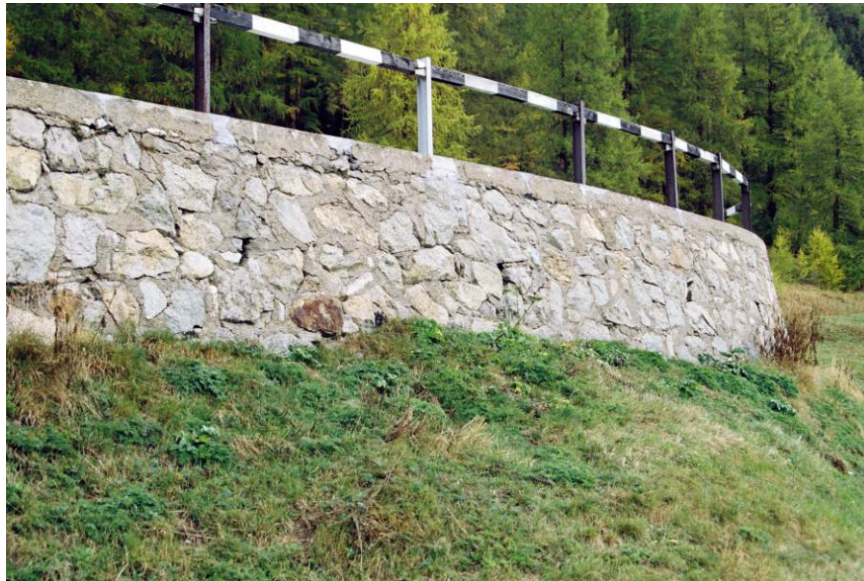


Abb. 70



Abb. 71



Abb. 72



Abb. 73



Abb. 74



Abb. 75



Abb. 76



Abb. 77



Abb. 78