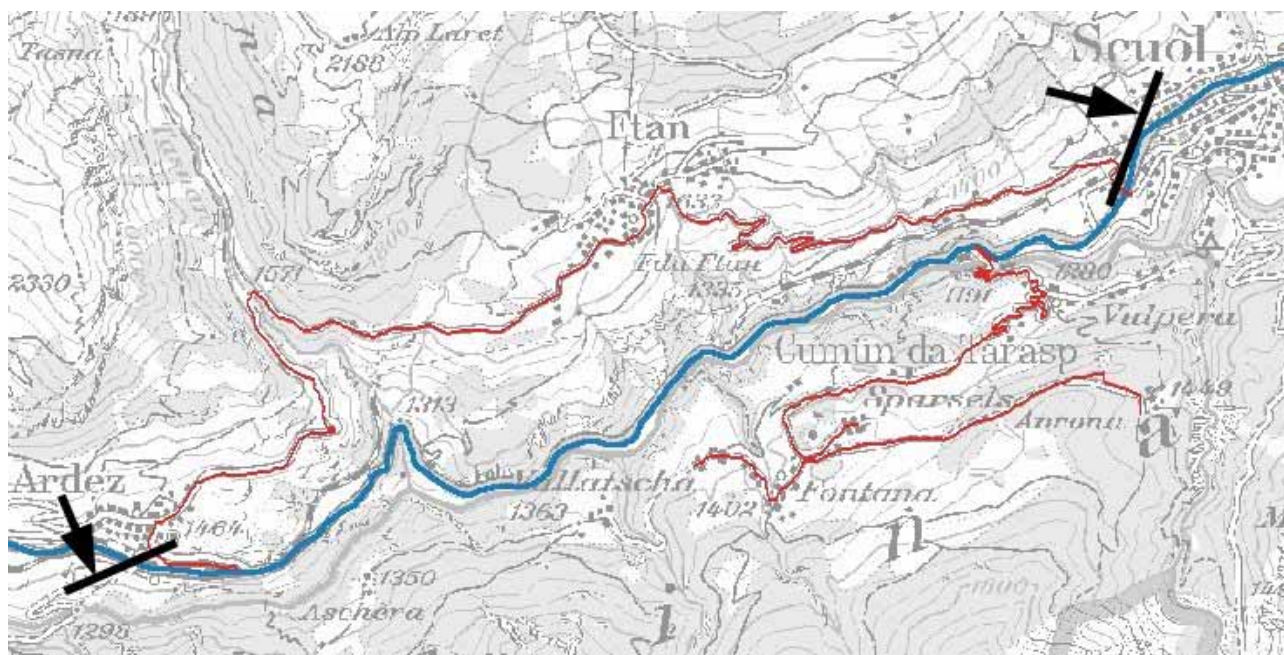


Vorbemerkung

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 erste Strecke oberhalb Scuol ist charakterisiert durch niedrige Betonstützmauern, etwas weiter oben erkennt man noch den ursprünglichen Bestand der Strasse: Gemörtelte Bruchsteinmauern von unregelmässiger Form, Oberkante im gleichen Mauerwerksverband wie die übrige Mauer (Abb. 1). Am Eingang zur Val Corgnanca finden sich wieder Betonmauern, bergseits wie talseits (Abb. 2). Das Schalungsbild ist uneinheitlich, einmal hochformatige Grosstafeln, einmal liegende Brettschalung. Im Tobel selber sind bergseits niedrige Trockenmauern erhalten (Abb. 3). Während des weiteren Anstiegs befinden sich talseits längere niedrige Betonmauern, bergseits wechseln Trockenmauern mit Mörtelmauern MX 2 aus verschiedenen Zeiten (Abb. 4). Im Bereich der ersten Doppelkehre sind bergseits auch Blockstein-Trockenmauern MT 1 vorhanden, die allmählich einzuwachsen beginnen (Abb. 5). Die obere Kehre ruht talseits ausnahmsweise auf einer Mörtelmauer MX 3. Die dritte Kehre bei Pt. 1514.4 liegt auf einem betonierten Lehnenviadukt, dessen Widerlager mit behauenen Bruchsteinen verkleidet sind (Abb. 6), anschliessend finden sich bergseits niedrige zyklisch gemauerte Mörtel-Bruchsteinmauern mit mehr oder weniger stark bearbeiteten Steinen, annähernd parallel geführt (Abb. 7), dazwischen auch wieder MT 1 und kleine, stark bewachsene Trockenmauern (Abb. 8). Bemerkenswert sind im obersten Teil der Strasse auch die unverkleidet belassenen Felseinschnitte und die übersteilen Böschungen, die mit Rasenziegeln (durch Faschinen gesichert) belegt sind (Abb. 9). Die Streckenfortsetzung Ftan-Ardez zeigt ein grundsätzlich ähnliches Bild, bestehende Mörtel- und Bruchsteinmauern bergseits (Abb. 10), tal- und bergseits teilweise mit Beton ergänzt (Abb. 11). Schlüsselstelle ist natürlich der naturbelassene Felseinschnitt zwischen Sass und Varansuns (Abb. 12).



2 Bewertung

Die Kunstbauten dieser Strasse haben eines gemeinsam: Sie sind in ihren Dimensionen für eine Gebirgsstrasse bescheiden. In der ländlichen Umgebung ist dies ein erhaltenswerter Charakterzug. Im Übrigen sollte die bestehende Vielfalt von verschiedenen Mauertypen nicht durch zusätzliche Typen noch verwirrender gemacht werden.

3 Mauerkonzept

Für talseitige Mauern stehen aus dem vorhandenen Bestand MX 3 und Betonmauern zur Auswahl. Betonmauern sind billiger als MX 3 - Mörtelmauern, neue talseitige Mauern sollen deshalb als niedrige Betonmauern (mit liegender Schalung parallel zur Strasse) oder, bei grösserer Höhe, als betonierte Lehnenviadukte erstellt werden.

Neue bergseitige Stützmauern sind zu vermeiden. Wenn nötig, können übersteile Böschungen mit Faschinen angewendet werden, in vereinzelt Härtefällen wäre ausnahmsweise ein MT 1 - Mauerwerk möglich. Dabei wäre auf die maximale Neigung von 2 : 1 zu achten, damit das Mauerwerk rasch einwachsen kann.

Dieses Konzept geht davon aus, dass nur lokale Veränderungen und Eingriffe in die bestehende Bausubstanz vorgenommen werden. Für eine weitgehende und umfassende Verbreiterung der Strecke Ardez-Ftan müsste das Konzept anhand des konkreten Projekts nochmals überdacht werden.

4 Ergänzung: Teilstrecke Ardez- Ftan,

Abschnitt Ardez-Suot Duas

Revidiertes Mauerkonzept aufgrund des Auflageprojekts:

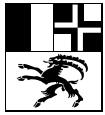
Der erste km der ausgebauten Strasse Ardez-Suotacrusch besitzt wenige Stützmauern, einzig bei Spundatschas (km 0.670-0.890) wird die bestehende Mauer auf 219 m Länge erhalten und mit einem neuen Kordon versehen. Die talseitigen Felssporne bei km 0.800 sind ein beliebtes Emblem älterer Gebirgsstrassen und unbedingt erhaltenswert hier müsste der durchgehend eingezeichnete Kordon wohl unterbrochen werden, vgl. auch Abb. 12 der Bestandesaufnahme.

Bei Varansuns werden je eine kürzere Stützmauer bergseits und talseits neu gebaut, während in der Kehre von La Bellezza die bestehende Mauer lediglich mit einem neuen Kordon versehen werden muss. In den beiden Flanken der Val Tasna jedoch sind berg- und talseits neue Stützmauern von erheblicher Länge erforderlich, sodass von einer eigentlichen Neubaustrecke gesprochen werden kann.

Grundsätzlich ist in diesem Fall erwünscht, dass berg- und talseits der Strasse der gleiche Mauertyp verwendet wird. Auf der kurvenreichen Strecke in der engen Val Tasna werden häufig berg- und talseitige Mauern gleichzeitig zu sehen sein. Die ruhige Wirkung gleicher berg- und talseitiger Mauern kommt z.B. im Blick oberhalb des Eggatobels nach Churwalden sehr gut zur Geltung. Ausserdem sprechen nicht nur Argumente der Sichtbarkeit, sondern auch das Prinzip der technischen Systematik für eine einheitliche Behandlung beider Strassenseiten bei einer Neubaustrecke. Die Haltung "bergseits sichtbarer schöner Naturstein - talseits hässlicher Beton" erinnert an Discount-Kleiderschränke mit Front in Eiche und Rückseite aus Billigsperrholz, die langfristig niemanden recht befriedigen.

Die Frage nach dem Baumaterial erscheint neben diesem Grundsatz zweitrangig, es sind sowohl Beton wie Blocksteine oder Bruchsteine denkbar.

Der Zusammenhang mit den erhalten bleibenden Trockensteinmauern des ersten Strassenteilstücks ist mit neuen Natursteinmauern sicher besser als mit Betonmauern, wie das Amt für Landschaftsschutz zu Recht anmerkt, der Materialentscheid soll jedoch unbedingt für alle Mauern konsequent durchgehalten werden.

**Verbindungsstrassen Bezirk 4**
725.35 Ftanerstrasse

Leitschranken sollen möglichst lang ohne Unterbruch durchlaufen.

Zusammenfassung:

Die neuen Mauern sollen berg- und talseits gleich ausgebildet werden, wobei grundsätzlich jedes Baumaterial in Frage kommt. Wenn ökonomisch vertretbar, sind Mauern des Typs MX1 oder MX2 vorzuziehen.

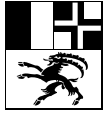


Abb. 1



Abb. 2



Abb. 3

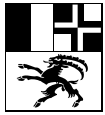


Abb. 4



Abb. 5



Abb. 6

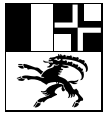


Abb. 7



Abb. 8



Abb. 9



Abb. 10



Abb. 11



Abb. 12