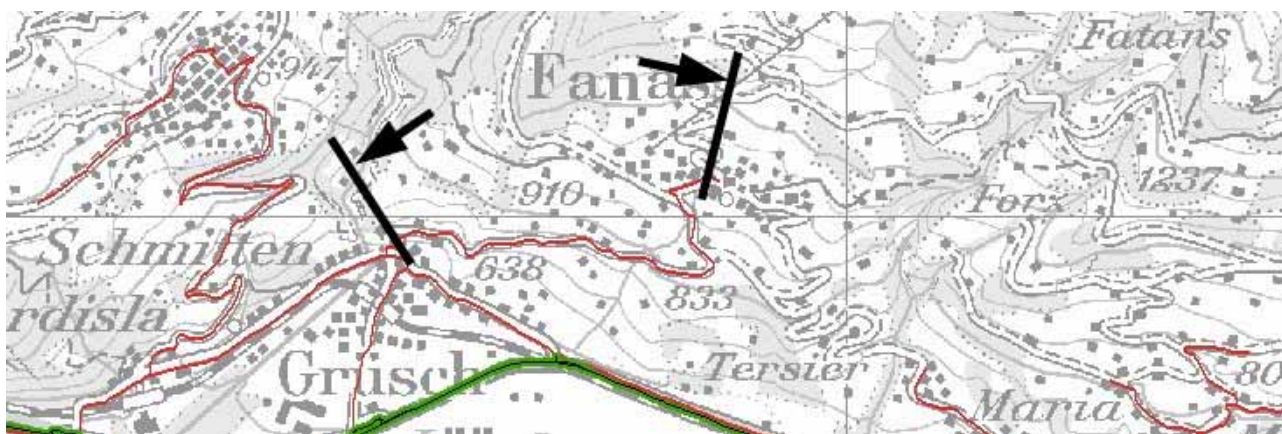


Vorbemerkung

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

Strecke: Abzweigung Grüsch – Fanas

Allgemein: Eine Unterteilung der kurzen Strecke von 2,3 km ist nicht sinnvoll. Die Stützmauern bilden über die ganze Strecke eine Einheit.

Die Strecke besitzt ausschliesslich Betonmauern. Sie sind dem Hang leicht vorgesetzt und an den Enden meist trapezförmig abgeschrägt und in regelmässige Abschnitte dilatiert. Das Schalungsbild ist einheitlich und glatt (Abb. 1-3). An den Übergängen der Schaltafeln haben sich stellenweise Moosstreifen gebildet.

Niedere Mauern, wie diejenige bei der Abzweigung nach „Munts“ sind in Beton gehalten (Abb. 4). Die abzweigende Strasse besitzt talseitig begrünte Böschungen. Vor dem Anschluss wird sie nahe an die Fanaserstrasse geführt, sodass über der Betonmauer eine fast senkrechte Böschung entsteht. Bergseitig an der Abzweigung beginnt eine grobblockige Mauer MT1.

Die Reihe gleichartiger Betonmauern setzt sich bis zu Pt. 785 fort (Abb. 5- 9). Die talseitigen Mauern besitzen oben einen bündigen Abschluss mit Geländer und Leitschranken (Abb. 8, 9).

In der „Halde“ entsteht ein grosser Hanganschnitt. Der Mauerzug erreicht hier eine Höhe von ca. 6 m (Abb. 10). Durch den Überstand wird das Gelände etwas verdeckt. Die Mauer ist 2- stufig betoniert und besitzt auf halber Höhe eine durchgehende Arbeitsfuge, welche parallel zu Strasse geführt ist, und weiter unten auf dem niederen Teil der Mauer bündig ausläuft. Der Mauerzug ist in regelmässige Abschnitte dilatiert und besitzt ein Schalungsbild mit Brettmuster, das durch Moosbewuchs deutlich hervortritt.

Die Strasse erreicht vor dem „Kapitelhof“ die Anhöhe mit flachem Weideland. Hier sind keine Mauern vorhanden (Abb. 11).

An der Abzweigung Richtung „Munttobel“ befinden sich bergseitig zwei weitere Stützmauern (Abb. 12). Die erste ist trapezförmig ausgebildet, die zweite schliesst mit einem keilförmigen Übergriff an. Diese umfasst einen Parkplatz mit Garagen. Sie ist wie das Gebäude weiss gestrichen und bildet wohl einen Bestandteil der privaten Liegenschaft.

Vor der Ortstafel von Fanas befindet sich die letzte Betonmauer (Abb. 13, 14). Sie besitzt dieselben Merkmale wie die vorletzte. Sie ist dem Hang leicht vorgesetzt und bildet im unteren Teil ein markantes Dreieck, das oben in ein niederes Band ausläuft. Im oberen Teil ist ein rückspringender Keil, bermenartig aufgesetzt. Er nimmt eine lokale Geländeerhebung auf.



Im Dorfbereich folgen verschiedene individuell gestaltete Natursteinmauern. Ein Beispiel hierzu bildet die ältere Mauer MX2 (Abb.15), welche sägezahnartig erhöht wurde. Nahe dem Strassenniveau ist die durchgehende Rollschicht noch erkennbar.

2 Bewertung

Die Betonmauern bilden eine Einheit, welche die gesamte Strecke umfasst. Ihre Höhe wirkt der Landschaft angemessen. Das Fugenbild bei Dilatationen und Arbeitsetappen ist durchdacht (Abb. 10, 13, 14). Die Form ist teilweise etwas unruhig (Abb. 7, 13).

Die Abzweigung nach „Munts“, Pt. 748 wirkt etwas befremdend (Abb. 4). Ihre Linienführung ist ungünstig. Die Grasböschung erhält dadurch eine unnatürliche Neigung, sodass die kaschierte Befestigung sichtbar wird. Die bergseitige Befestigung tritt dem gegenüber durch massive Blöcke MT1 besonders hervor.

Die Linienführung in der Halde bewirkt örtlich einen hohen Hanganschnitt (Abb. 10). Die Gründe dafür sind nicht einsichtig. Die Kurve mit der überraschend hohen Mauer erscheint in der weichen Landschaft bedrohlich. Im Detail wirkt sich hier die gestreifte Schalung günstig aus, da sie die Längsrichtung der Wand betont und ihre Teilung in zwei Arbeitsetappen überspielt.

Die Stützmauern werden ausserorts allgemein als Bestandteile des Strassenraumes verstanden. Die weisse Mauer nach der Verzweigung (Abb. 12) kehrt dieses Prinzip um. Sie ist Bestandteil der privaten Liegenschaft, die sich gegen die Strasse abgrenzt. Die Zugehörigkeit wird durch die Farbe unterstrichen. Dieses Verhalten allgemein angewandt, könnte das Landschaftsbild stark verändern. Eine zusammenhängende Gestaltung des Strassenraumes wäre dann in Frage gestellt.

Die durchgehende Oberkante der letzten Betonmauer (Abb. 13, 14) verstärkt den Eindruck eines grosszügigen Terrainverlaufes. Die rückversetzte Berme lässt die lokale Erhebung als etwas Untergeordnetes erscheinen.

Die Mauer MX2 (Abb. 15) legt die Vermutung nahe, dass die Strecke früher mit Natursteinmauern befestigt war. Die Rollschicht und die trapezförmige Abstufung der alten Mauer entsprechen dem gepflegten, konventionellen Typus, der vielerorts verwendet wurde. Die sägezahnartige Erhöhung ist wohl jüngeren Datums.

3 Mauerkonzept

Neue Mauern an dieser Strecke sind generell in Beton, entsprechend den vorhandenen zu erstellen.

Chur, 07.12.2005 MS



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