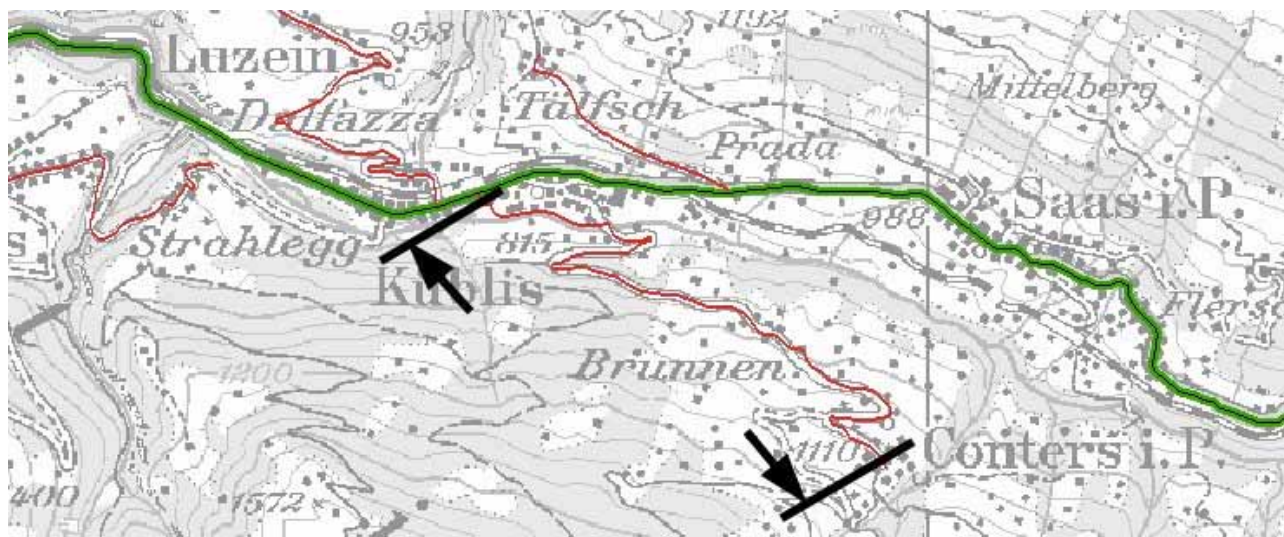


Vorbemerkung

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: Küblis Pt. 823 bis Conters

Allgemeines: Auf eine Unterteilung der kurzen Strecke in Abschnitte wird verzichtet.

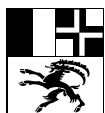
Die Strecke besitzt bis „Runggalätsch“ einige ältere Mauern des Typs MX2-3. Sie befinden sich bei Pt. 823 (Abb. 1) und nach der Kehre bei „Runggalätsch“ (Abb. 3, 4). Die Mauern waren wohl Bestandteile des alten Fahrweges, welcher heute nicht mehr unter Verkehr ist (Abb. 5, an der Abzweigung nach „Brunnen“). Diese Mauern folgen dem konventionellen Vorbild und sind trapezförmig oder leicht polygonal ausgebildet. Die Steine sind teils mit durchgehenden Lagerfugen geschichtet, teils zyklisch gefügt. An den Stossfugen sind sie meist gerundet, wodurch etwas breite Fugen entstehen, welche mit feinem Zementmörtel ausgestrichen sind (Abb. 3, 4). Die strassenparallele Krone ist mit einer Steinreihe roll-schichtartig abgeschlossen, an den schrägen Flanken ist der Verband zufällig auslaufend, die Steine sind mit einem Mörtelband abgedeckt. Die übrigen Mauern des Typs MX2-3 besitzen ein ähnliches Gefüge.

Die talseitige Mauer vor der Kehre von „Runggalätsch“ besteht aus MX1 und besitzt einen zurückversetzten Betonkordon mit Leitschranken (Abb. 2). Das Gefüge ist zyklisch, die Steine sind wenig ebenflächig.

Oberhalb „Mataun“ bis „Cafilonga“ folgen bergseits und talseits markante Betonmauern (Abb. 6, 7, 9, 10). Sie besitzen alle ein glattes Schalungsbild und sind in regelmässige Abschnitte dilatiert. Die bergseitigen Mauern sind konventionell trapezförmig oder leicht polygonal ausgebildet. Sie sind dem Gelände etwas vorgesetzt. Die talseitigen Mauern wechseln streckenweise mit Lehnenviadukten ab, welche jedoch im bewaldeten Gebiet wenig einsehbar sind. Die Betonmauern besitzen ein konventionelles Rohrgeländer mit Leitschranken.

Bei „Brunnen“ befindet sich bergseitig ein älterer Zug von Betonmauern. Die einzelnen Abschnitte sind hier mit wechselndem Anzug und verschiedenen Schalungsbildern aneinander gereiht (Abb. 11, 12, 13). Die Arbeits- und Dilatationsfugen ergeben eine unregelmässige Gliederung. Auffallend ist die geknickte Oberkante (Abb. 12.)

In der Reihe der Betonmauern finden sich zwischendurch verschiedene Böschungssicherungen aus Steinkörben. Die Körbe sind mehrstufig angeordnet, zum Teil auch seitlich abgetreppt. Unterhalb



von Pt. 886 sind sie nicht parallel zum Strassenniveau, und zudem verkippt (Abb. 8). In Brunnen schliesst die bermenartige Böschungssicherung (Abb. 14) mit einem Absatz an die vorangehende Betonmauer an. Danach folgen Steinkörbe, die unter dem Transformatorenkasten einen 3-stufigen Sockel bilden (Abb. 15).

Schliesslich folgt talseitig nochmals eine Betonmauer, die im Erscheinungsbild mit den Mauern oberhalb „Mataun“ korrespondiert (Abb. 16).

Von „Cafilonga“ bis „Conters“ führt die Strasse durch Weideland. Das Terrain ist relativ flach und zur Strasse hin geböscht (Abb. 17, 18).

2 Bewertung

Die älteren Mauern MX2-3 bilden unter sich eine kleine Gruppe mit einem formalen und historischen Zusammenhang. Sie wirken in der Gesamterscheinung gepflegt und gut in die Topographie integriert (Abb. 1). Im Detail lässt ihr Gefüge stellenweise die Sorgfalt vermissen (Abb. 4 rechts im Bild). Die Mauern stehen an den Abzweigungen der heutigen Route und markieren als Relikte die alte Strassenführung (Abb. 1, 3, 4, 5).

Die talseitige Mauer MX1 entspricht wohl dem Grundsatz der Verwendung von Naturstein im einseharen Gelände. Sie bildet hier als einzelnes Bauwerk mit ihrem groben, zyklischen Steinmaterial zwischen alten Mauern MX2-3 und den neuen, glatten Betonmauern eine kaum gerechtfertigte Ausnahme (Abb. 2).

Die Betonmauern von „Mataun“ bis „Cafilonga“ bilden ein einheitliches Merkmal dieser Strecke. Bis auf den Mauerzug vor dem landwirtschaftlichen Gut bei „Brunnen“ überzeugen die meisten durch ihre Form und das einheitliche Schalungsbild (insbesondere Abb. 9, 16).

Die geknickte Oberkante (Abb. 11, 12) erzeugt den Eindruck eines „Einbruchs“, was durch das ungünstige Schalungsbild und den stärkeren Anzug der Mauer an dieser Stelle noch verstärkt wird.

Der Wechsel von Betonmauern auf Steinkörbe ist nicht einsichtig. Vergleichbare Hanganschnitte (Abb. 8 und 9) sind einmal mit Mauern, ein andermal mit Körben gesichert. Bei der Böschungssicherung oberhalb „Mataun“ entsteht der Eindruck von Instabilität, da die Korbstufen gegenüber der Strasse Einsenkungen aufweisen und leicht verkippt sind (Abb. 8). Bei Brunnen erscheint der Übergang zwischen Betonmauer und Steinkörben zufällig (Abb. 14). Die nächste Böschungssicherung (Abb. 15) wirkt unter dem Trafokasten als dreistufiger Sockel, der weder zu den übrigen Stützbauwerken noch zum Gelände einen Bezug hat.

Das mauerfreie Strassenstück von „Cafilonga“ bis Conters entspricht der sanften Topographie in dem sich öffnenden Weideland (Abb. 17 und 18 im Rückblick).

3 Mauerkonzept

Die älteren Mauern MX2-3 sind zu erhalten.

Neue Mauern sind bergseitig und talseitig in Beton zu erstellen.

Im Weideland sind natürliche Böschungen den Stützmauern vorzuziehen.



Abb. 1



Abb. 2



Abb. 3



Abb. 4



Abb. 5



Abb. 6

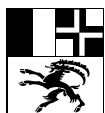


Abb. 7



Abb. 8



Abb. 9



Abb. 10



Abb. 11



Abb. 12



Abb. 13



Abb. 14



Abb. 15

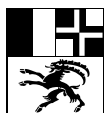


Abb. 16



Abb. 17



Abb. 18