

Vorprojekt Instandsetzung des historischen Verkehrsweges „Vegna“



IVS Objekt GR 9.1 Gebiet «Vegna» Luftaufnahme 30. Juni 1942

## Inhalt

Ausgangslage.....	2
Ausgangszustand.....	3
Abschnittsbildung .....	3
Abschnitt 1: Pkt. 605 bis Ende Wald ca. 40 m.....	3
Abschnitt 2: Hangabschnitt bis ehemaliger Stall ca. 165 m .....	3
Bergseite .....	3
Talseite .....	3
Wegoberfläche, Wegelemente, Trasse .....	3
Abschnitt 3: ehemaliger Stall bis unterhalb Einmündung Forststrasse ca. 110 m .....	4
Allgemeines zum Ausbau, Wegbenutzung und Unterhalt .....	4
Beurteilung als Objekt im Netz der historischen Verkehrswege Graubündens .....	4
Konzept Instandstellung.....	4
Koordination .....	4
Zukünftige Nutzung des Weges .....	5
Grundsätze für die Instandstellungsmassnahmen .....	5
Grundsätze Schutzmassnahmen .....	5
Koordination mit der Instandstellung der Terrassierungstrockenmauern .....	5
Bauliche und organisatorische Massnahmen .....	5
Vorarbeiten .....	5
Instandstellungsmassnahmen an den Abschnitten .....	6
Abschnitt 1: Pkt. 605 bis Ende Wald ca. 40 m.....	6
Abschnitt 2: Hangabschnitt bis ehemaliger Stall ca. 165 m .....	6
Abschnitt 3: ehemaliger Stall bis unterhalb Einmündung Forststrasse ca. 110 m .....	7
Durchführungsreihenfolge: Weg versus Terrassierungstrockenmauern .....	8
Öffentlichkeitsarbeiten .....	8
Betrieb und Unterhalt .....	8
Finanzen .....	9
Zeitplan .....	9
Beilagen.....	9
Benutze Quellen und Materialien .....	9
Verfasser .....	9
Bildteil .....	10

## Ausgangslage

Die Gemeinde Domat/Ems beabsichtigt mit einem mehrjährigen Programm das Gebiet „Vegna“ gesamthaft im Rahmen des Gesamtkonzeptes Emser Natur- und Kultur-Räume aufzuwerten und in Wert zu setzen.

Eine besondere Rolle spielen die sanierungsbedürftigen Trockenmauern und der quer durch das Gebiet führende historische Verkehrsweg heute ein mässig benutzter Fussweg. Dazu besteht eine Konzeptstudie von Frau N. v. Albertini vom 18.8.2017, sowie spezielle historische Abhandlungen älteren Datums.

Durch das Gebiet Vegna führt der historische Verkehrsweg „Via Calanca“<sup>1</sup>, IVS Objekt GR 9.1 (nationale Bedeutung, historischer Verlauf, viel Substanz, ehemaliger Saumweg) begrenzt zwischen Pkt. 605 müM (Abzweigung Waldstrasse nach Isla Spinatsch und der Einmündung in die Forststrasse Plong Vaschnaus auf Höhe 640 müM auf einer Länge von 355 lm mit einer Höhendifferenz von 35 m.

Parzelle Nr. 4021; Eigentum: Bürgergemeinde Domat/Ems

Der Weg soll als Teil der Aufwertung des Gebietes „Vegna“ instand gestellt werden.

---

<sup>1</sup> Verkehrsweg zwischen Domat/Ems und Rothenbrunnen. Der Name gründet wohl auf der Bedeutung Abhang, Abgrund (Quelle: Rätisches Namensbuch)

# Ausgangszustand

## Abschnittsbildung

Der Weg kann in drei Abschnitte gegliedert werden, die bezüglich Wegtypisierung unterschiedlicher Art sind.

Interessant ist die optische wahrnehmbare Veränderung die auf den Luftaufnahme von 1941 bis 2002 respektive bis heute feststellbar ist. In der Aufnahme von 30.6.1942 ist der Weg noch als markantes helles Band sichtbar. Gut zu identifizieren sind die Heizen, sowie die Einmündung ohne Bewuchs.

Die heutige Benutzung und der Unterhalt sind stark reduziert.

## Abschnitt 1: Pkt. 605 bis Ende Wald ca. 40 m

Der Abschnitt ist heute vollständig im Wald. Der Hangweg<sup>2</sup> liegt in der grossen bergseitigen Böschung der Waldstrasse und ist ca. 2 m breit. Die Einmündung wurde mit den Arbeiten am Waldweg in den 40iger Jahren mit gemörtelter Stützmauer ausgeführt.

Er diene eventuell als landwirtschaftlicher Zugang resp. Zufahrt zu den Flächen im Nordteil der Vegna.

Die talseitige Böschung ist wenig hoch, stabil und gut eingewachsen. Am bergseitigen Hangfuss ist etwas Fels oder Steinmaterial sichtbar.

Die Wegoberfläche ist leicht eingewachsen und wird offenbar hauptsächlich als Fussweg benutzt.

## Abschnitt 2: Hangabschnitt bis ehemaliger Stall ca. 165 m

Ab dem Waldrand verläuft der Weg ein Stück flach um dann als Hangweg mit gleichmässiger Steigung den steilen Hang querend bis zum ehemaligen Stall am Schluss mit abnehmendem Längsgefälle.

### Bergseite

Eine Baumgruppe ebenfalls in der bergseitigen sehr steilen Böschung ragt schräg in das Lichtraumprofil des Weges. Ein weiterer Haselbusch befindet sich in der bergseitigen Böschung oberhalb einer Trockenmauer.

Die bergseitige Böschung ist grasbewachsen. Zum Teil ist sie recht hoch und die Grasnarbe durch Viehtritt stark unterbrochen. An einigen Stellen ist die Oberkante der Böschung als Tropfnase ausgebildet.

Die bergseitig Böschung wird über längere Strecken mit einer Stützmauer im Trockenmauerwerk gehalten. Zum Teil ist das Mauerwerk überwachsen respektive durch Erdmaterial überschüttet und grün geworden, oder sie wurde durch Viehtritt zerstört.

Das verwendete Steinmaterial scheint zum Teil örtlich gewonnen worden sein. Teilweise scheint es das gleiche Material wie in den umliegenden Terrassierungstrockenmauern zu sein.

Der Mauerfuss ist heute meist nicht mehr sichtbar, da überschüttet, respektive überwachsen.

Es scheint, dass im Abschnittsteil der ausgeprägten Böschung durchgehend eine Trockenmauer als Wegbegrenzung mit Stützfunktion vorhanden war, die jetzt nur noch teilweise sichtbar und vorhanden ist.

### Talseite

Praktisch ab Waldrand besteht durchgehend eine zum Teil niedrige, ab und zu höhere Trockenmauer, die teils gut sichtbar ist, teils eingewachsen und teilweise zerfallen ist und als Stützmauer und Wegbegrenzung dient. Es entsteht der Eindruck, dass ebenfalls gleiches Steinmaterial wie bei den Terrassierungstrockenmauern verwendet wurde. Der Anzug fehlt durchwegs und die Stabilität (innerer Verbund) fehlt auf weiten Strecken.

### Wegoberfläche, Wegelemente, Trasse

Denkbar ist, dass beim Bau der Terrassierungstrockenmauern ab 1862 der Weg verbessert wurde einerseits als Zugang zu den Baustellen resp. anschliessend für den Abtransport des Erntegutes. Nicht ganz auszuschliessen ist, ob der Weg zu diesem Zweck sogar fahrbar gemacht wurde für einachsige Karren mit Tierzug. Die talseitige Stützmauer scheint etwa zu diesem Zwecke ergänzt/erstellt worden zu sein, damit eine durchgehende Wegbreite von ca. 1.8 m eventuell etwas mehr entstand.

---

<sup>2</sup> Bezüglich Fachwörter halte ich mich weitgehend an die Vollzugshilfe Nr.8 (siehe Literatur)

Ein eingebauter Wegunterbau wird kaum vorhanden sein. Die Wegoberfläche bestand vermutlich aus anstehendem erdig-steinigem Lockermaterial (Ortsmaterial), das mit der Zeit einwuchs. Durch den Tritt der Säumer und späterer Benutzer stellte sich eine entsprechende Pflanzengesellschaft ein, die sich der heutigen Benutzung anpasste. Bei intensiverer Benutzung verschwand vorübergehend der Bewuchs und die Wegoberfläche wurde eventuell mit Verschleissmaterial belegt (Kies ab Wand oder Ähnlichem), die dann wieder einwuchs.

### Abschnitt 3: ehemaliger Stall bis unterhalb Einmündung Forststrasse ca. 110 m

Nach dem ehemaligen Stall verläuft die Wegtrasse flach als Hangweg. Die Wegoberfläche ist beinahe durchwegs intakt bewachsen. Fussgänger konnten sich in den vegetationsarmen Jahreszeiten wegen des flachen Geländes ohne weiteres neben dem historischen Trasse bewegen.

Die historische Substanz ist in diesem Abschnitt vermutlich am unberührtesten. Hinter dem ehemaligen Stall sind in der bergseitigen Böschung noch einzelne Steine einer Stützbaute zu erkennen.

Bei Beginn des Wieslandes befindet sich ein Weidegatter. Ab dort bis zur Einmündung in die Forststrasse dominiert die ausgebaute landwirtschaftliche Zufahrt. Historische Substanz wird dort voraussichtlich nicht mehr vorhanden sein.

### Allgemeines zum Ausbau, Wegbenutzung und Unterhalt

Der historische Weg, der primär als Säumerweg benutzt wurde und gemäss IVS Beschreibung nicht befahrbar war, wird kaum mehr als 1.5 m breit gewesen sein. Wie weit Wegelemente (Stützbauten) vor 1862 erstellt wurden, müsste auf Grund obiger Vermutungen mit repräsentativen Querschnittprofilen geklärt werden.

Nach Eröffnung der Fahrstrassen über Bonaduz (1818-23) und der Brücke bei Rothenbrunnen (1828) wurde der Weg kaum mehr für Transporte benutzt. Damit einher ging bestimmt ein reduzierter Unterhalt. Als Erschliessung für den Rebbergnutzung zwischen 1862 und 1875 ist anzunehmen, dass er wiederum intensiver benutzt wurde, ebenso für die übrige landwirtschaftliche Nutzung bis zur fortgeschrittenen Motorisierung der Landwirtschaft in der Nachkriegszeit.

In der Neuzeit erfolgt die Nutzung als Fussweg allenfalls für Viehtrieb. Mit dem Aufkommen des Mountainbikes wurde er vermutlich von einzelnen aus dem Domleschg kommend als Zugang zur Bahnstation Reichenau-Tamins benutzt.

Irgendwelche Kunstbauten und Wegbegleiter sind im Beschrieb IVS nicht erwähnt und sind nicht sichtbar.

Eine feste Wegoberfläche z.B. mit Steinplatten ist nicht sichtbar und eher unwahrscheinlich, da dies wegen des Gefälles nicht erforderlich war.

Die im Gebiet vorhandenen Rebbergtrockenmauern sind durch den Weg nicht tangiert.

### Beurteilung als Objekt im Netz der historischen Verkehrswege Graubündens

Der Abschnitt in der Vegna ist als Teil der unteren oder italienischen Strasse von Chur nach Thusis (Hauptzubringer zu den Bündner Pässen) mit gutem Grund als von nationaler Bedeutung eingestuft.

Er ist als Teil der „Via Calanca“ einer der am wenigsten veränderten Abschnitte eines früh angelegten Saumweges. Auch wenn der Abschnitt allenfalls durch die Rebanlage ab 1862 leicht verändert wurde, ist er in seiner Weganlage und Trassierung unverändert.

**Der Abschnitt ist hat damit innerhalb des Verkehrsnetzes einen besonderen Stellenwert als praktisch in seiner Art einziger originaler Zeuge eines historischen Saumweges im Gebiet „Rhäzünser Boden“ (Teil der Region Imboden), der gut zugänglich und anschaulich die Verkehrsverhältnisse aufzeigt.**

## Konzept Instandstellung

### Koordination

Die Instandstellung ist in enger Zusammenarbeit mit dem Vorsteher des Departement Umwelt und Tiefbau, dem Werkdienst der Gemeinde sowie in Absprache mit den zuständigen Kantonalen Dienststellen DPG/ADG/ANU durchzuführen. Ebenfalls soweit nötig ist die Absprache mit der Bauleitung der Instandstellung der Rebbergtrockenmaueranlage vorzunehmen.

## Zukünftige Nutzung des Weges

Im Rahmen des Gesamtkonzeptes Emser Natur- und Kultur-Räume darf davon auszugehen werden, dass der Weg vermehrt als Fussweg benutzt wird, insbesondere wenn seine Bedeutung als historischer Verkehrsweg bekannt wird (aktiv oder passiv). Dies entspricht auch der Zielsetzung bei der Erhaltung von historischen Verkehrswegen.

Erfolgt die Instandstellung im Sinne der Wiederherstellung in der Art des historischen Saumweges, kann er auf Grund des Quer- und Lichtraumprofils vermehrt durch Radfahrer (Mountainbike) benutzt werden.

Um die Schonung des Weges und des Umlandes sicherzustellen ist eine geschickte Besucherlenkung anzustreben.

## Grundsätze für die Instandstellungsmassnahmen

Nach der allgemeinen Devise: so viel wie nötig, so wenig wie möglich

- Die Grasnarbe ist wenn immer in Form von Rasenziegel sorgfältig abzutragen, im Querprofil fachgerecht zu lagern und möglichst am gleichen Ort einzubauen, zu befeuchten und anwachsen zu lassen.
- Als Wegoberfläche ist auf der ganzen Weglänge eine trittfeste Grasnarbe zu erreichen.
- Abtragsmaterial ist als Hinterfüllungs- und Auffüllungsmaterial an Ort zu verwenden
- Die Trasselage ist unverändert zu übernehmen
- Ein minimales talseitiges Quergefälle (1 %), damit über die Schulter entwässert wird, ist anzustreben (ausser beim untersten Teil Abschnitt 2)
- Der Abschnitt 3 wird baulich nicht bearbeitet, sondern belassen
  
- Die Trockenmauern sind in den gewachsenen und örtlich verdichteten Boden ca. 20-30 cm tief zu fundieren und mit Anzug (10-15 %) zu erstellen
- Die Abdeckung ist fest genug auszuführen, damit Wildtritt keinen Schaden anrichtet
- Das vorhandene ausgebaute Steinmaterial ist nach den Grundsätzen des Merkblattes ANU zu verwenden. (siehe Beilage)
- Als zusätzliches Steinmaterial ist möglichst Ortsmaterial zu verwenden

## Grundsätze Schutzmassnahmen

- Der Weg und die Böschungen sind grosszügig abzuführen um den schädlichen Viehtritt zu verhindern
- Es handelt sich nicht um Wildzäune (wäre zu aufwendig)
- Durch Korridore- und Koppelbildung ist der Wildwechsel und die Weidewirtschaft zu ermöglichen
- Temporär ist der Weg nach der Instandstellung zu sperren, bis sich der Bewuchs erholt hat
- Siehe auch bei Betrieb und Unterhalt

## Koordination mit der Instandstellung der Terrassierungstrockenmauern

Je nach Ablauf der Arbeiten werden gleichzeitig (nicht vorgesehen) Trockenmauern am historischen Weg und an den Rebberg trockenmaueranlage ausgeführt.

Die Absprachen für den Baustellenbetrieb sind in diesem Fall frühzeitig durchzuführen. Im Besonderen dürfen die historische Wegabschnitte 2 und 3 nicht für Materialtransporte benutzt werden.

Die Verwendung des Steinmaterials von aufgelassenen Terrassierungstrockenmauern ist abzusprechen.

## **Bauliche und organisatorische Massnahmen**

### Vorarbeiten

Beizug Amtsstellen

#### **DPG**

Die kantonalen Stellen Denkmalpflege und der archäologische Dienst können gleichzeitig beigezogen werden.

Eine Beurteilung der Instandstellungsmassnahmen durch die DPG ist erforderlich um die Massnahmen inhaltlich und sachlich mit den übergeordneten Zielsetzungen abzustimmen, sowie die Beitragswürdigkeit bei Kanton und Bund (ASTRA) zu erreichen.

## **ADG**

Um die Substanz des Weges und seine historische Entwicklung besser abschätzen zu können, ist der ADG aufzufordern folgende Abklärungen vor Baubeginn durchzuführen:

- a) Absuchen des Weges inkl. Randbereiche (speziell talseits) nach Metallgegenständen
- b) Baugeschichtliche Untersuchung an einigen repräsentativen Querschnittprofilen
- c) Die Lage der Querschnittprofile ist durch den ADG festzulegen

Zudem ist die Zusammenarbeit während den Instandstellungsmassnahmen abzusprechen, insbesondere bei Auffinden von nicht metallischen Artefakten.

## **ANU**

Die Instandstellungsmassnahmen sind sachlich und inhaltlich im Rahmen des Finanzierungsgesuches, schwergevigtig für die Trockenmauern und die Erhaltung von Flora und Fauna abzustimmen und zu klären.

### *Instandstellungsmassnahmen an den Abschnitten*

#### **Abschnitt 1: Pkt. 605 bis Ende Wald ca. 40 m**

Wegoberfläche:

Diese ist allenfalls von grobem Material zu säubern (Steine, Geäst).

Wegunterbau

keine Massnahmen nötig.

Wegbegrenzungen:

Das Lichtraumprofil ist freizuschneiden.

Eine Abzäunung ist nicht erforderlich.

Bei der Böschungsoberkante sind Tropfnasen zu beseitigen.

#### **Abschnitt 2: Hangabschnitt bis ehemaliger Stall ca. 165 m**

Wegoberfläche:

Wo Trockenmauern instand gestellt werden, muss die Grasnarbe an den Rändern als Rasenziegel entfernt werden um nach den Instandstellungsarbeiten wieder eingesetzt zu werden. Bleibt die Grasnarbe in der Mitte, ist sie durch Schal/Gerüstbretter abzudecken. Bergseits sind Rasenziegel wieder leicht ansteigend an die Trockenmauer anzulegen. Talseits auf gleicher Höhe wie die Trockenmauerkrone.

Die Wegoberfläche dient bei den Trockenmauerinstandstellungen als Arbeitsplattform.

Wegunterbau:

Auf Grund Querschnittprofile und bei der Entfernung der Rasenziegel wird erkennbar sein wie der Unterbau allenfalls aufgebaut ist. (es wäre sehr überraschend, wenn anderes als das anstehende erdig-steinigem Lockermaterial zum Vorschein kommt).

Allfällige Senkungen (mit weichem Erdmaterial) sind mit dem festeren Abtragsmaterial aufzufüllen und zu verdichten.

Wegbegrenzungen:

Böschungen:

Bei der bergseitigen Böschung sind die grössten Viehtrittlöcher aufzufüllen. Die obere Böschungskante ist überall rund zu formen, damit sich keine Tropfnase bildet, die das Anwachsen verhindert und die schädliche Erosion fördert.

Die talseitige Böschung bedarf keiner Massnahmen bis auf das Einsammeln der losen Steine die wieder verwendet werden.

Mit den Zäunungsmassnahmen wird die Voraussetzung geschaffen, dass die Grasnarbe sich erholt.

Stützmauern bergseitig:

Die gut sichtbaren Trockenmauerabschnitte haben alle knappen Anzug und sind teilweise zerfallen und überwachsen.

Es ist im Detail festzulegen, welche Abschnitte bearbeitet werden sollen. Insbesondere ist der Mauerfuss freizulegen um die Fundierung festzustellen.

Wo die Böschungsneigung es zulässt (wegen der freigelegten Wegoberfläche), ist auf eine Instandstellung der Trockenmauer zu verzichten, auch im Sinne der unberührten Substanzerhaltung.

Als Spezialfall kann die Mauerstelle beim Busch welche ein repräsentatives Mauerbild im ganzen Weg darstellt eventuell punktuell repariert werden, da sie bis dato stabil ist. Je nach Fundierungszustand kann eine Unterfangung eingeschoben werden. Ist ein Abbau/Wiederaufbau notwendig ist unbedingt das Mauerbild zu reproduzieren.

Stützmauern talseitig:

Auf 150 m des Abschnittes besteht eine Trockenmauer mit Stützfunktion die durchwegs zerstört, überwachsen und ihre Stützfunktion nur noch rudimentär erfüllt. Streckenweise ist sie bis 1.5 – 2.0 m hoch.

Am Anfang und Ende des Abschnitts kann allenfalls der jetzige Zustand belassen werden.

Die gesamte Stützmauer ist abzutragen und neu mit entsprechender Foundation und Anzug in Trockenmauerbauweise zu erstellen. Dazu wird am Mauerfuss eine temporäre horizontale Arbeitsplattform nötig sein.

Zaun:

Circa 50-80 cm hinter der oberen Böschungskante ist ein stabiler Zaun zu errichten mit Viehhütedrahtisolatoren auf der Aussenseite, damit jeglicher Viehritte in den Böschungen verhindert wird.

Beim ehemaligen Stall kann er zum Zaun des Abschnittes 3 geführt werden (Mit Lücke je nach Weidekoppelbetrieb, respektive Wildkorridor).

Der Eingang kann mit einem leicht zu öffnenden Türlein oder stromleitende Schwingrute betrieben werden.

Beim Anschluss an Abschnitt 1 kann der Zaun bei Beginn der bergseitigen Böschung enden, ebenfalls mit einem leicht zu öffnenden Türlein oder stromleitende Schwingrute versehen. Damit entsteht dem Waldrand entlang ebenfalls ein Wildkorridor.

### **Abschnitt 3: ehemaliger Stall bis unterhalb Einmündung Forststrasse ca. 110 m**

Wegoberfläche und Wegunterbau:

keine Massnahmen nötig.

Wegbegrenzungen:

Böschungen:

keine Massnahmen nötig.

Zäune:

Zum Schutz der Substanz des Weges (Verhindern von Viehtrittschäden) ist beidseitig ein leichter bleibender Zaun zu installieren, der auf der Aussenseite die Viehhütedrahtisolatoren trägt.

Beidseitig ist der Zaun mit ca. 30-50 cm Abstand von den Böschungskanten zu setzen. Die Höhe mit 80-100 cm genügt. Beim Weidegatter kann er zuerst dem Waldrand entlang geführt werden.

Ab der talseitigen Böschungsoberkante wäre das Anbringen einer niedrigen Leitlinie (Detailausführung noch offen) von Vorteil, primär um Fussgänger und Radfahrer abzuhalten die Böschung zu benutzen.

Beim Beginn des Weges auf Höhe des Weidegatters unterhalb der Einmündung ist ein leicht beidseitiges zu öffnendes Gatter/Türlein oder stromleitende Schwingrute anzubringen. Event ist das Weidegatter für den Wiesenzugang und der Eingang in den historischen Weg als Ganzes neu zu erstellen.

Beim ehemaligen Stall kann der Zaun offen gelassen werden (Wildausgang). Bergseitig kann er mit dem Zaun vom Abschnitt 2 allerdings mit Öffnung verbunden werden.

Bei Koppelweidebetrieb sind eventuell weitere stromleitende Schwingruten notwendig.

Die Zäunung, das Eingangsgatter/Türlein und die Orientierungstafel machen die Besucher auf die Bedeutung des Objektes aufmerksam und bewirken (hoffentlich) das richtige schonende Besucherverhalten (nebst dem Schutz der Substanz).

Bäume:

Oberhalb des Weges befindet sich eine Baumgruppe. Müsste diese aus forstlichen Gründen entfernt werden, wäre das ein Vorteil, da damit die Wuchseinschränkung der Wegoberfläche (und der Weide) wegfällt.

### ***Durchführungsreihenfolge: Weg versus Terrassierungstrockenmauern***

Wird der Weg im Laufe der Instandstellungsphasen der Terrassierungstrockenmauern ausgeführt, besteht die Gefahr, dass er – noch nicht instand gestellt - missbraucht wird und damit die Substanz unsachgemäss verändert wird.

Im Rahmen der Etappierung der Aufwertung Vegna ist der historische Weg **als erstes** auszuführen.

Damit ist klargestellt, dass der Weg nicht für Materialtransporte mit Motorkarretten/Dumper und ähnlichem zur Verfügung steht. Er darf lediglich als Fussweg zu den Baustellen benutzt werden.

Der Weg steht damit Fussgängern und Radfahrern bereit um mittels Besucherlenkung durch die Vegna geführt zu werden entsprechend der Zielsetzung der Inwertsetzung des Gebietes „Vegna“. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit die Trockenmauerarbeiten, die sich über mehrere Jahre erstrecken, zu beobachten.

### **Öffentlichkeitsarbeiten**

An geeigneten Stellen (Anfang und Ende des Weges) kann eine Orientierungstafel aufgestellt werden mit folgendem möglichen Inhalt:

- Erläuterung zum Kultur-Raum
- Erklärung zur „Via Calanca“
- Historische Verwendung als Saumweg
- Erläuterung zur Rebanlage, Flora und Fauna
- Erläuterung des Projektes Aufwertung „Vegna“
- Anweisungen zum Schutz und Verhalten
- Begründung der Abzäunung

Eventuell ist es zweckmässig eine separate Orientierungstafel zur Instandstellung der Terrassierungstrockenmauern an geeigneter Stelle aufzustellen.

Während den Instandstellungsarbeiten sind Orientierungsveranstaltungen für Behörden, Medien, Beitragsleister und die interessierte Bevölkerung durchzuführen (teilweise verlangen das die Beitragsleister).

## **Betrieb und Unterhalt**

Betrieb und Unterhalt, kann kombiniert ausgeführt werden.

Ein separater Betriebsaufwand wird durch geschickte Instandstellung-und Schutzmassnahmen verhindert.

Insbesondere das ASTRA verlangt in der Regel die langfristige Sicherung und Erhaltung der Instandstellung, Es empfiehlt sich die Anlage in den Unterhaltplan der Gemeinde aufzunehmen.

Es empfiehlt sich mindestens jährlich eine Inspektion (gleichzeitig mit den Unterhaltsmassnahmen)\_durch den Werkdienst durchzuführen.

Die regelmässige Pflege der eingezäunten Grasflächen trägt entscheidend zu deren Erholung und erosionshindernden Funktion namentlich bei den Böschungen bei.

### **Unterhaltsmassnahmen:**

- 1 bis 2x jährlich Mähen/Mulchen der Böschungen
- Kontrolle von geilen Stellen und allenfalls auffüllen
- Böschungsoberkante kontrollieren (geschlossen und rund)
- Wegfläche kontrollieren, offene Stellen Auffüllen/ausebnen, Rasenziegel einsetzen
- Zaunkontrollen (Ersatz von defekten Zaunpfählen)
  
- Ausholzen/Zurückschneiden Gebüsche (Lichtraumprofil)
  
- Kontrolle der Trockenmauern gemäss Merkblatt (s. Beilage)
- Kleine Reparaturen direkt erledigen
- Zustand Informationstafeln kontrollieren

## Finanzen

Die Vorarbeiten, die Zaunerstellung und die Öffentlichkeitsarbeit sind im Aufwand der Gemeindeverwaltung respektive dem Forts- und Werkbetrieb zugewiesen.

Der Bauleitungsaufwand bezieht sich auf die Instandstellungsmassnahmen.

Die Finanzierungsmöglichkeiten des Fonds Landschaft Schweiz (FLS) hängt von der Zustimmung zur Aufstockung des Fonds durch den Nationalrat in der Frühjahrsession 2019 ab.

Der Unterhaltsaufwand ist nicht monetär ausgewiesen. Aufwandmässig ist mit 2-6 Manntage pro Jahr zu rechnen.

## Zeitplan

2019

- Projektleitung einsetzen
- Finanzierungen (Gesuche)
- Anträge an Amtsstellen
- Vorarbeiten am Objekt (ADG)
- Offerteinholungen
- Unternehmerwahl
- Organisatorische Massnahmen für Baubeginn

2020 / 2021

- Ausführung Instandstellungen
- Etappierung
  - Je nach Finanzen
  - Bauzeitfenster
  - Verfügbarkeit Unternehme
- Abschlussarbeiten/Abrechnung

## Beilagen

- Situations- und Querprofilskizzen
- Aufwandschätzung und Finanzierungsmöglichkeiten (Tabelle)
- Merkblatt ANU
- Merkblatt Unterhalt Trockenmauern

## Benutze Quellen und Materialien

- ASTRA, EKD, ENHK [Hrsg.] 2008: Technische Vollzugshilfe Erhaltung historische Verkehrswege, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 8, Bern
- Streckenbeschrieb IVS-Objekte GR 9 und GR 9.1
- Bündner Monatsblatt 1989, Heft 5 Autor Guido Jörg, Aus der Geschichte des Weinbaus in Domat/Ems (Seiten 332-333)
- Konzept zum Vorprojekt Instandsetzung der Trockenmaueranlage Vegna; N. v. Albertini, 18.08.2017
- Rhäzüns: Freiherrschaft, Österreichische Enklave, Bündner Kreis, 2018, ISBN 978-3-7298-1201-7
- Swisstopo Luftbilder (<https://map.geo.admin.ch>)
- GeoGR AG ([www.geogr.ch](http://www.geogr.ch))

## Verfasser

### Rudolf Küntzel

Dipl. Kulturingenieur ETH/SIA

Projektleiter Kulturlandschaft Domleschg

Pradasetga 20

7417 Paspels, ☎ +41 81 655 19 50 / FAX: +41 81 655 10 44

Mobile: +41 79 239 95 54, E-Mail: [rudolf.kuentzel@bluewin.ch](mailto:rudolf.kuentzel@bluewin.ch)



Paspels, Montag, 31. Dezember 2018

Bildteil als Anhang

## Bildteil



**Abschnitt 1:** Einmündung bei Pkt. 605 von unten



**Abschnitt 2:** typisches Schadensbild talseitige Stützmauer. Baum und Buschgruppe bergseitige Böschung



**Abchnitt 2:** Spezialfälle bei der je nach Fundation eine Reparatur eventuell möglich ist



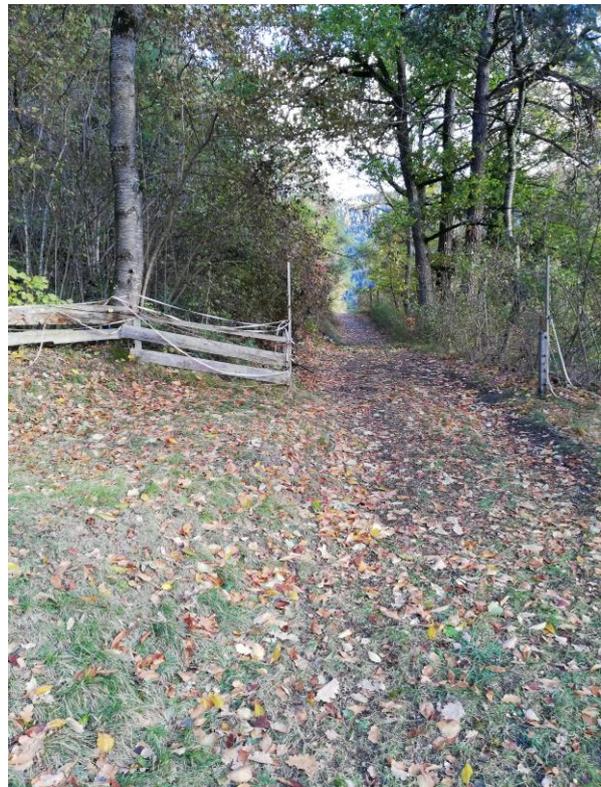
**Abchnitt 2:** Böschungsoberkante mit erosionsfördernder Tropfnase (verursacht durch Viehtritt)



**Abschnitt 2:** Musterbild der bergseitigen Stützmauer



**Abschnitt3:** Wegoberfläche, Grasnarbe unregelmässig



Weidegatter unterhalb Einmündung in die Forststrasse

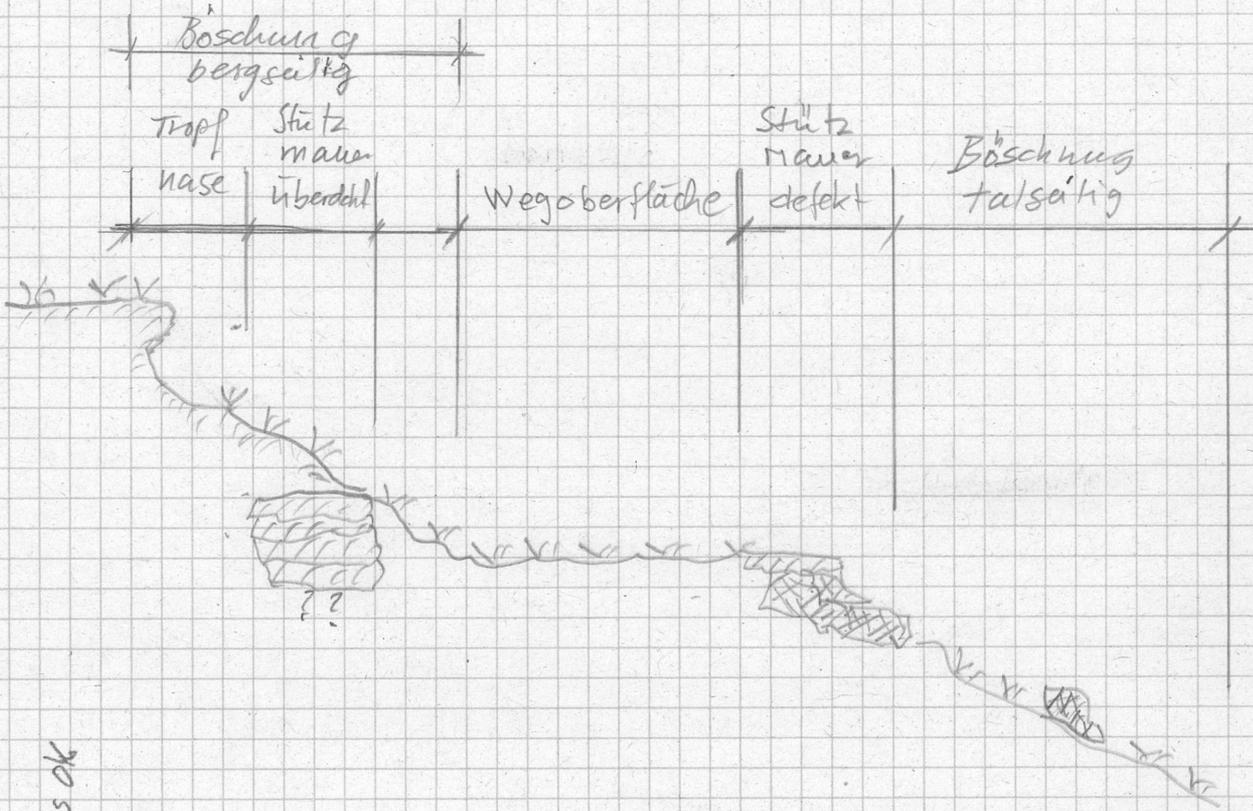


Aktuelle Luftaufnahme (Orthofoto)

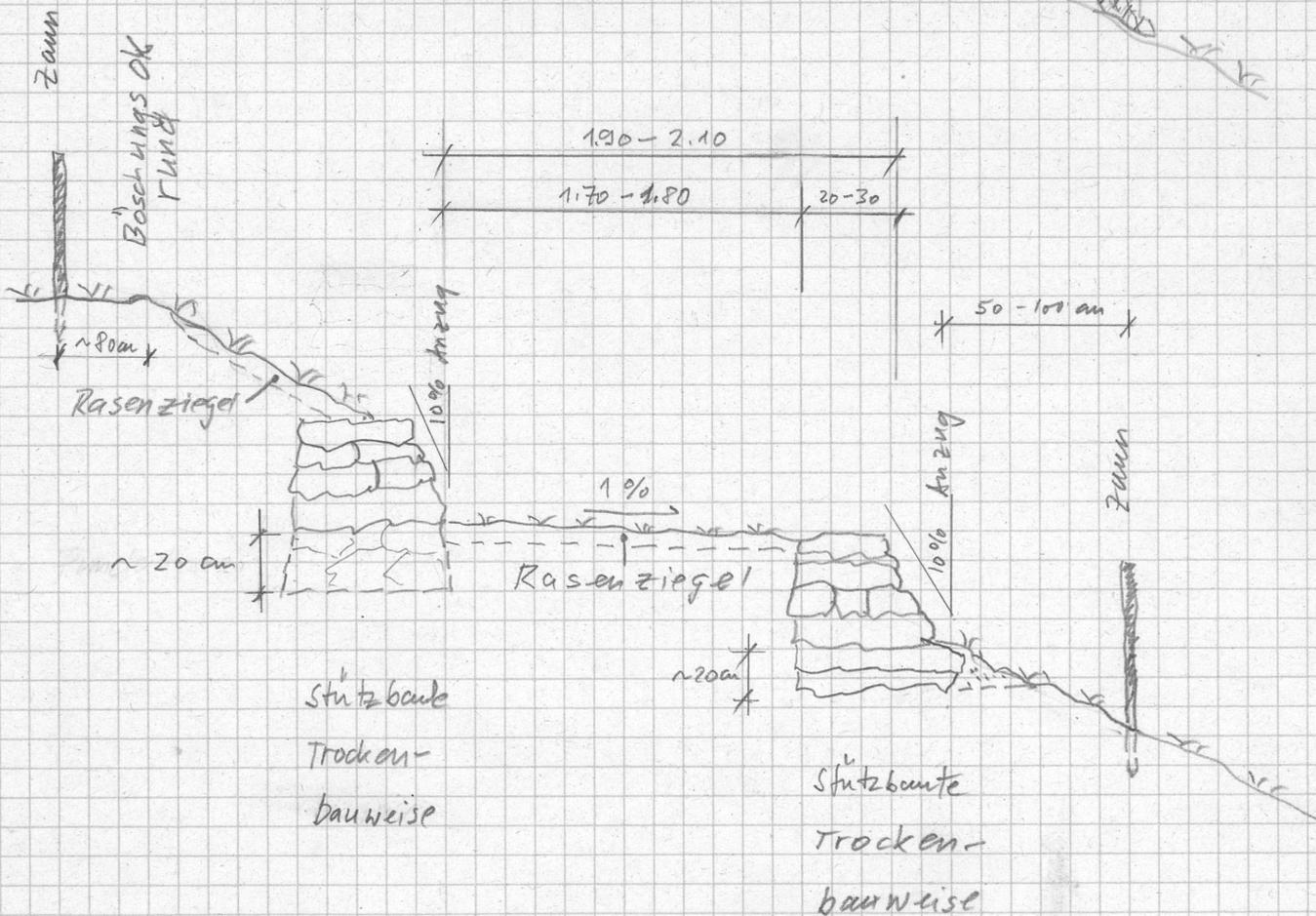
# Querprofile

Vorprojekt Instandsetzung hist. Verkehrsweg "Vegna"

R. Kuntzel 30.12.2018



Aktueller Zustand



Instandsetzung

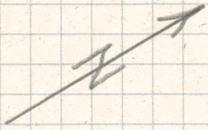
# Situation

Vorprojekt Instandsetzung  
hist. Verkehrsweg "Vegna"  
30.12.2018 D. Kühnel

Pkt 605

Abschnitt ①

Stallgebäude



Stützbaule talseitig  
(Trochenmauer)

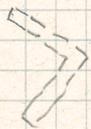
150 lm  
240 m<sup>2</sup> Sichtfläche

Stützbaule  
bergseitig  
50 lm  
35 m<sup>2</sup>

Abschnitt ② 165 m

Zaun  
2x150 lm

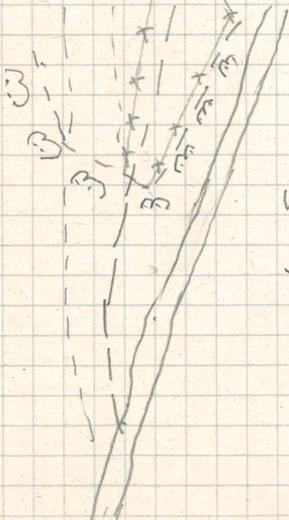
ehemaliger Stall  
(Ruine)



Zaun  
2x110 lm

Abschnitt ③ 110 m

Land. Zufahrt



Weidegatter  
separater Zugang zu Weg



M 1:1000

355 m

40 m