

2.1.1 Brücken

Historische Ausführungen

Brücken aus Naturstein-Mauerwerk

Vereinzelt sind noch Brücken mit einem gemauerten Steinbogen anzutreffen. Die Brücken zeichnen sich aus durch einen gemauerten Steinbogen, Stirnwände in Mauerwerk mit bearbeiteten Bruch- oder Quadersteinen, welche teilweise als Buckel oder Bossen hervorste- hen, sowie einem Platten- gesims; der seitliche Abschluss erfolgt mit Brüstungen, Eisenröhrengeländer oder bei kleineren Brük- ken mit eingemauerten Kolonnensteinen. Viele der historischen Steinbogenbrücken wurden beim Ausbau der Passstrassen erweitert. Die Erweiterung erfolgte in Betonbauweise mit einer Verblen- dung aus Quader- oder Bruchsteinen.



Zweite Teufelsbrücke, An- sicht unterwasserseitig. Die Brücke ist mit einem Keilsteinbogen und (im Unterschied zu den weite- ren Brücken entlang der Passstrasse trocken ge- mauerten) flächigen Stirn- wänden erstellt. Der Ab- schluss der Stirnwände er- folgt mit Gesimseplatten auf Fahrbahnhöhe und vertikalen Granitplatten. Zusammen mit dem aus- gestellten Widerlager ergibt dies die klassische Gliederung der Brücke aus der Bauzeit der Strasse. Gotthardpass (G10)



Zweite Teufelsbrücke, An- sicht unterwasserseitig. Die Zweite Teufelsbrücke befindet sich nicht mehr auf der heutigen Pass- strasse, sie dient jedoch als gutes Beispiel für die historische Brückenbau- weise. Gotthardpass (G11)



Schöllenenmättelbrücke bei Göschenen, Ansicht Unterwasserseite. Die Erweiterung und der Ausbau der Brücke sind deutlich erkennbar. Die oberen Mauerwerkslagen mit Quadermauerwerk unterscheiden sich deutlich von der darunterliegenden Ausführung des Bogens in Bruchsteinmauerwerk. Unterwasserseitig ist der historische Steinbogen mit seinen Mauerankern deutlich zu erkennen. Verbreiterung mit Gesimseplatten auf nahe beieinander gestellten Konsolen. Gotthardpass (G28)



Schöllenenmättelbrücke bei Göschenen, Ansicht Oberwasserseite. Mit dem Ausbau der Strasse wurde die Brücke oberwasserseitig erweitert und das Betongewölbe mit Quadermauerwerk verblendet; die Mauerfläche ist dem Kurvenradius folgend gekrümmt. Die Verbreiterung der Fahrbahn erfolgte als Konsole aus geschnittenen Granitplatten. Die Brücke stellt eine gelungene Kombination dar von historischer mit moderner Bauweise dar. Gotthardpass (G28)



Steinbogenbrücke über die Reuss bei Göschenen, Ansicht oberwasserseitig. Die historische Steinbogenbrücke wurde mit einem modernen Betonüberbau verbreitert. Die starke Auskrägung der Fahrbahnplatte stellt den historischen Unterbau in den Schatten und das breite, ungliederte Betonband der Sichtfläche sowie der feine Vertikalraster des Geländers lassen die beiden Bauteile unverbunden erscheinen. Gotthardpass (G29)



Plattibrücke über die Reuss bei Amsteg, Ansicht oberwasserseitig. Bei der Sanierung der Brücke wurde darauf geachtet, das historische Erscheinungsbild der Brücke möglichst beizubehalten. Die historische Steinbogenbrücke wurde mit einem modernen Betonüberbau verbreitert, die Einlenkerkurven wurden angepasst. An die Stelle der Brüstungsmauer trat ein Eisenröhrengeländer, wie bei den meisten verbreiterten Brücken der Gotthardstrasse. Amsteg-Göschenen (AG1)



Plattbrücke über die Reuss bei Amsteg, Detail Bogen und Brückenabschluss.

Die Gewölbe der Brücke wurden mit relativ kleinen plattenförmigen Steinen erstellt, alle Sichtflächen dagegen aus Quadermauerwerk.

Die Betonkonsolen unter der Fahrbahnplatte haben keine statische Funktion und dienen ausschliesslich der Wahrung des historischen Erscheinungsbildes. Sie sind allerdings zu klein dimensioniert und haben zu grosse Abstände, um überzeugend zu wirken.

Amsteg-Göschenen (AG1)



Plattbrücke über die Reuss bei Amsteg, Detail Vorlanddamm.

Im Unterschied zu den klassischen, vorgemauerten Strebepfeilern (im Hintergrund, vgl. auch erstes Bild) fügt sich die Mauerverstärkung aus profiliertem Beton nach Urner Modell schlecht in das Natursteinmauerwerk ein und überlagert sichtbare Strukturen. Am durchlaufenden Rand der Fahrbahnplatte wird im Hintergrund sichtbar, dass die Konsolen zu schwach dimensioniert sind, um zur Geltung zu kommen.

Amsteg-Göschenen (AG1)



Intschialpbachbrücke über den Intschialpbach bei Intschi, Ansicht unterwasserseitig.
 Die historische Steinbogenbrücke ist aus Schiefersteinen gebaut, die an Ort gewonnen wurden. Die Brücke wurde mit einem modernen Betonüberbau verbreitert. Das historische Eisenröhrengeländer wurde durch eine Leitplanke ersetzt, wobei auf einen möglichst grossen Abstand zwischen den Pfosten geachtet wurde, um das Erscheinungsbild nicht zu stören.
 Amsteg-Göschenen (AG11)



Intschialpbachbrücke über den Intschialpbach bei Intschi, Ansicht unterwasserseitig.
 Vorbildlich durchgestaltete Verbindung von ursprünglicher Brücke, Verstärkungen, Felsoberflächen, neuer, gefaster Fahrbahnplatte und Geländer mit Leitplanke, resp. von Fels, Natursteinmauerwerk, Beton- und Stahlbauteilen (inkl. Fussgängersteg). So wie hier, sollten ältere Naturstein-Mauerflächen nicht mit Sichtbetonflächen kombiniert werden.
 Amsteg-Göschenen (AG11)



Meitschligenbrücke über die Reuss bei Meitschligen, Ansicht oberwasserseitig.
 Widerlager aus Lesesteinen, Brückenbogen aus Quadersteinen. Die Brücke wurde mit einem modernen Betonüberbau verbreitert. Ungünstig wirken sich die Abweichung von Brücken- und Fahrbahnachse und die starke Auskrümmung der durchlaufenden Fahrbahnplatte aus; Unter- und Oberbau sind visuell unverbunden. Bei der Leitplanke wurde auf einen möglichst grossen Abstand zwischen den Pfosten geachtet.
 Amsteg-Göschenen (AG17)



Meitschligenbrücke über die Reuss bei Meitschligen, Ansicht oberwasserseitig.
 Widerlager aus Lesesteinen, Brückenbogen aus Quadersteinen. Gut sichtbar ist die Abweichung der Fahrbahnachse. Zusammen mit der Anpassung des Kurvenradius hat sie die unharmonisch gestaffelten rechtsufrigen Stützmauern bedingt, deren Anzug nicht mit jenem des linksufrigen Widerlagers übereinstimmt. Ausserdem Beton-Flickwerk im Spargewölbe. Insgesamt erscheint der historische Unterbau gestalterisch nicht in die additiv zusammengestückte Brücke integriert.
 Amsteg-Göschenen (AG17)



Steinbogenbrücke über den Fellibach, Ansicht unterwasserseitig.
Die historische Steinbogenbrücke wurde mit einem modernen Betonüberbau verbreitert. Das beidseitige Eisenröhrengeländer wurde beibehalten. Eine schlichte, aber hier vertretbare Ausführung. Etwas ungünstig wirkt die Abweichung von Brücken- und Fahrbahnachse.
Amsteg-Göschenen (AG18)



Mühlebrücke über die Meienreuss bei Wasen, Ansicht unterwasserseitig.
Die historische Steinbogenbrücke wurde bei einem Unwetter im Jahr 1987 zerstört und im Jahr 1991 nach alten Plänen wiederaufgebaut.
Die Brücke wird beidseitig von einer gemauerten Brüstung begrenzt. Die Brücke stellt ein gelungenes Beispiel für den Wiederaufbau eines historischen Bauwerks dar.
Amsteg-Göschenen (AG32)



Schönibridge über die Reuss bei Göschenen, Ansicht oberwasserseitig. Das Brückengewölbe besteht etwa je zur Hälfte aus einem älteren und einem jüngeren Steinbogen. Die Fahrbahn wird beidseitig von einzementierten Brüstungen aus aufgestellten Gneisplatten begrenzt. Die Verbreiterung der Fahrbahn erfolgte mit Konsolen und auskragenden, gesägten Granitplatten - eine gelungene Anwendung einer historischen Verbreiterungsmethode. Amsteg-Göschenen (AG51)



Schönibridge über die Reuss bei Göschenen, Ansicht unterwasserseitig. Der unterwasserseitige Werkleitungskanal verunstaltet den Brückenbogen. Bei Umbauten sollten Werkleitungen möglichst im Brückenkörper oder von der Brücke getrennt verlegt werden. Deutlich sichtbar sind die beiden Gewölbebögen. Amsteg-Göschenen (AG51)



Die alte Gotthardreussbrücke in Hospental, Ansicht oberwasserseitig. Die Saumpfadbrücke ist eine steinerne Bogenbrücke, wobei der Brückenbogen unregelmässig gerundet ist. Die Oberfläche ist gekiest und mit einem groben Katzenkopfpflaster besetzt. Hochkant gestellte Randplatten und grosse Steine bilden beidseitig eine Brüstung. Die Widerlager sind in Trockenmauerwerk erstellt. Die Gotthardreussbrücke in Hospental gehört zu den ältesten Brücken im Tal.
 Urseren (U3)



Die Gotthardreussbrücke in Hospental, Ansicht unterwasserseitig. Die historische Steinbogenbrücke wurde mit einem jüngeren Betonüberbau verbreitert, der den Bogen beidseitig wenig überragt, eine akzeptable Lösung, weil die vorspringenden Widerlager zusammen mit dem Brückenbogen auch die Fahrbahnplatte einfassen. Beidseitige Werkleitungen verunstaltet den Brückenbogen; sie sollten entfernt werden.
 Urseren (U4)



Siedelenbachbrücke zwischen Passhöhe und Tiefenbach, Ansicht unterwasserseitig.
Der Bogen der Brücke ist deutlich flacher (Segmentbogen) als bei den Brücken am Gotthardpass. Die Brücke wurde auf der Unterwasserseite erweitert, die Ansicht wiederhergestellt. Bei historischen Brücken mit geringer Höhe und Spannweite genügten Kolonnensteine als Leitsystem.
Furkapass (F30b)



Siedelenbachbrücke zwischen Passhöhe und Tiefenbach, Ansicht oberwasserseitig.
Die Kolonnensteine sind in den Stirnwänden eingemauert.
Furkapass (F30b)



Brücke über den Siwbodenbach oberhalb von Vorfrutt. Ansicht unterwasserseitig.
Der nachträglich erstellte Betonriegel beeinträchtigt das historische Erscheinungsbild stark. Er bildet im Unterschied zum lebhaften Mauerwerk ein glattes, ungegliedertes Band und wurde ohne klar begrenzte Unterkante aufgegossen. Auch das Stahlrohrgeländer entspricht nicht den historischen Vorbildern.
Klausenpass (K2a)



Brücke über Siwbodenbach oberhalb von Vorfrutt. Ansicht oberwasserseitig
Klausenpass (K2a)

Gewölbebrücken mit Beton Gewölbe

Zur Überbrückung kleiner Spannweiten sind auf allen Pässstrassen Gewölbebrücken mit einem Stampfbetongewölbe anzutreffen. Ausser bei der Sustenstrasse handelt es sich um Ersatzbauten, die mit Hilfe von Naturstein-Blendmauerwerk in den historischen Baubestand eingepasst wurden. Die Brücken weisen den folgenden Aufbau auf: Betongewölbe mit seitlicher Verblendung mit Quadersteinen, verblendete Beton Stirnwände mit bearbeiteten Bruch- oder Quadersteinen, gemörtelten Fugen und (ursprünglich) Stahlrohrgeländer.



Brücke unterhalb vom Brüggloch, Ansicht Unterwasserseite
Die Beeinträchtigung durch die gemörtelten Reparaturstellen sind zwar gering aber dennoch auffällige Fremdelemente.
Gotthardpass (G19)



Brücke unterhalb vom Meiendörfli, Ansicht Unterwasserseite.
Vollständig intakte Kleinbrücke der Sustenpassstrasse mit ausgestellten Widerlagern und durchlaufender Rollschicht als Mauerabschluss.
Sustenpass (S3)



Brücke oberhalb vom Sustenbrüggli, Ansicht Unterwasserseite.
Intakte Kleinbrücke, das Mauerwerk ist hier gegliedert mit den pittoresken «Useluegi»-Steinen.
Sustenpass (S17)



Brücke beim Sustenbrüggli, Ansicht Unterwasserseite
Das Betongewölbe ist bei dieser Brücke nicht verblendet, sondern mit Scheinfugen gegliedert. Der schlecht abgegrenzte Betonriegel stört das historische Erscheinungsbild der Brücke, zu der in diesem Fall auch ein sorgfältig gepflasterter Einlauf gehört. Bei der Sustenstrasse sollte bei Reparaturen unbedingt immer die Rollschicht wiederhergestellt werden.
Sustenpass (S31a)



Brücke unterhalb der Passhöhe, Ansicht Unterwasserseite.
Anstelle eines Betongewölbe besitzt dieser Durchlass eine Betonplatte. Die Betonplatte ist mit Quadersteinen verblendet. Der gut durchgestaltete Durchlass bildet so einen schmalen Rahmen, der in die vorspringenden Widerlager eingebunden ist. Auch hier läuft die Rollschicht durch. Sustenpass (S20b)



Brücke oberhalb vom Meien, Ansicht Unterwasserseite
In diesem Fall wurde die (wahrscheinlich originale) Betonplatte sichtbar belassen, aber präzise in das Mauerwerk eingefügt. Sustenpass (S10)



Brücke beim Husen, Ansicht Unterwasserseite
Der unterwasserseitige Betonriegel sowie die oberwasserseitigen Beton Brüstungsmauer stören das historische Erscheinungsbild der Brücke. Immerhin hat man sich hier bemüht, den Kordon auch unten visuell abzugrenzen. Rustikales Buckelquadermauerwerk und glatte betonflächen vertragen sich aber schlecht.
Sustenpass (S2)

Beton Bogenbrücken

Zum Überspannen von grösseren Spannweiten wurden entlang der Passtrassen bei Erneuerungen (am Sustenpass von Anfang an) Beton-Bogenbrücken erstellt. Die Brücken zeichnen sich durch einen deutlich sichtbaren Beton-Gewölbebogen aus. Die Beton Stirnwände sind mit bearbeiteten Bruch- oder Quadersteinen verblendet, welche teilweise hervorstehen, sowie mit einer Rollschicht abgeschlossen. Der seitliche Abschluss der Fahrbahn erfolgt mit einem Eisenröhrengeländer.



Brücke östlich von Intschi, Ansicht Unterwasserseite. Die Bogenbrücke besteht aus einem Betongewölbe mit Steinverblendung. Gotthardpass (AG7)



Pfaffensprungbrücke über die Reuss, Ansicht oberwasserseitig.
Die Bogenbrücke besteht aus einem Betongewölbe mit Steinverblendung und beidseitigen Eisenröhrengeländern.
Amsteg-Göschenen (AG28)



Pfaffensprungbrücke über die Reuss, Ansicht unterwasserseitig.
Die neben der Brücke eingebaute Stahlbrücke für die Abwasserleitung stellt ein auffälliges Fremdelement zwischen den historischen Bauwerken Kraftwerk und Brücke dar.
Amsteg-Göschenen (AG28)



Brücke über die Meienreuss bei Mätteli oberhalb von Wasen, Ansicht unterwasserseitig. Die Proportionen dieser nicht ohne weiteres einsehbaren Brücke über die Schlucht der Meienreuss verraten einen schlanken Beton-Kastenträger mit deutlich auskragender Fahrbahnplatte, der aber ähnlich wie später bei der Teufelsbrücke mit einem feingliedrigen Mauerwerk verkleidet wurde, um ihn gut in die Felswände einzugliedern.
Sustenpass (S41)



Brücke Fleischboden, Ansicht oberwasserseitig. Die Brücke hat einen deutlich flacheren Bogen (Segmentbogen) als die Brücken unterhalb der Passhöhe (Silberberg). Der Betonbogen ist nicht verblendet, sondern durch Scheinfugen gegliedert, und deutlich sichtbar. Die Krümmung des Brückenkörpers folgt dem Kurvenradius. Sustenpass (S14)



Brücke Fleischboden, Ansicht unterwasserseitig. Sustenpass (S14)



Brücke Sustenbruggli, Ansicht unterwasserseitig. Die Brücke hat einen deutlich flacheren Bogen als die Brücken unterhalb der Passhöhe (Silberberg). Der Betonbogen ist nicht verblendet, sondern mit Scheinfugen gegliedert, und deutlich sichtbar. Auch hier folgt die Krümmung des Brückenkörpers dem Kurvenverlauf. Sustenpass (31a)



Brücke Sustenbruggli, Ansicht unterwasserseitig. Die Brücke hat einen deutlich flacheren Bogen als die Brücken unterhalb der Passhöhe (Silberberg). Der Betonbogen ist nicht verblendet, sondern mit Scheinfugen gegliedert und deutlich sichtbar. Das Mauerwerk der Stirnseiten ist ein sorgfältig gefügtes Polygonalmauerwerk, in das die unteren Enden der Steine der Rollschicht hineingreifen. In diesem Detail zeigt sich beispielhaft, wie an der Sustenstrasse alle Bauelemente durchgestaltet und aufeinander abgestimmt wurden. Auch neuere Reparaturen sollten sich an diesem Anspruch orientieren. Sustenpass (31a)



Unterste Bogenbrücke unterhalb des Silberbergs, Ansicht unterwasserseitig. Ungestört erhaltene, originale Brücke der Sustenstrasse. Sustenpass (S28)



Oberste Bogenbrücke unterhalb des Silberbergs, Ansicht unterwasserseitig. Der über die Mauerfläche auskragende Betonkordon beeinträchtigt das historische Erscheinungsbild stark; sein Schattenwurf wird in der Wirkung noch durch die ungünstige dunkle Oberflächenstruktur nach «Urner Lösung» verstärkt. Sustenpass (S20a)

Heutige Ausführungen und Empfehlungen

Spränggibrücke

Ursprünglich wurde die Spränggibrücke als gemauerte Quadersteinbrücke rechtwinklig zum Flussbett erbaut. Im Rahmen der Sanierung und des Ausbaus der Nationalstrasse wurde die Brücke mit einem Betonbogen unterstromseitig erweitert, dessen Krümmung im Grundriss der Kurveninnenseite folgt. Die Stirnwände wurden mit Quadersteinen, analog der angrenzenden Stützmauern, verblendet, der Abschluss erfolgt mit einem durchgehenden Betonkordon und aufgesetzter Leitplanke. Die historische Bausubstanz wird kaum mehr wahrgenommen. Das moderne Aussehen der Brücke sowie die einheitliche Gestaltung mit den anschliessenden Kunstbauten führen zu einer guten Einpassung in die von Kunstbauten geprägte Landschaft und zu einem homogenen Erscheinungsbild. Durch die aufgeraute Stirnfläche des Kordons wird die Bänderwirkung in diesem Fall günstig reduziert.



Spränggibrücke, Ansicht unterwasserseitig. Gotthardpass (G4)



Spränggibrücke, Detail Bogen. Gotthardpass (G4)

Wichtig ist in diesem Fall, dass die verschiedenen Bauelemente gestalterisch aufeinander abgestimmt wurden, sodass sich ein günstiges, homogenes Gesamtbild ergibt.

Neue Teufelsbrücke

Die dritte Teufelsbrücke wurde im Jahr 1955 eröffnet. Die Brücke gliedert sich als modernes Bauwerk gut in die Landschaft ein und hebt sich von den historischen Bauwerken ab. Die leicht auskragende Brückenplatte wie auch das feine Staketengeländer führen zu einem schlanken Erscheinungsbild.



Neue Teufelsbrücke, Ansicht unterwasserseitig Gotthardpass (G10)



Neue Teufelsbrücke, Detail Widerlager Gotthardpass (G10)

Brücke bei Hospental

Die Brücke oberhalb von Hospental unterscheidet sich als Balkenbrücke mit Scheibenpfeilern in der Erscheinung deutlich von den Brücken in der Schöllenen. Die Widerlager der Brücke sind mit Quadersteinen gebaut und ausgefugt. Die Fahrbahn wird beidseitig mit einem Eisenröhrengeländer begrenzt. Durch die schlanke Ausführung der Brückenplatte und der Pfeiler gliedert sich die Brücke als modernes Bauwerk gut in die Landschaft ein.



Ansicht talseitig
Gotthardpass (G27)



Detail Widerlager
Urseren (U5)

Mühlebrücke bei Wasen

Die historische Mühlebrücke wurde bei einem Unwetter im Jahr 1987 zerstört. Im Rahmen der Unwettersanierungen im Reusstal 1991 wurde die Linienführung der Kantonsstrasse angepasst und neben der historischen Mühlebrücke wurde eine moderne Bogenbrücke in Massivbauweise erstellt. Die Brücke wird beidseitig mit einem massiven Stahlrohr und Stahlpfosten abgeschlossen. Die historische Brücke wird heute ausschliesslich durch den Langsamverkehr genutzt.



Neue Mühlebrücke über die Meienreuss bei Wasen, Ansicht unterwasserseitig. Die neue Brücke hebt sich als modernes Bauwerk klar von den historischen Brücken ab. Amsteg-Göschenen (AG33)



Beide Mühlebrücken über die Meienreuss bei Wasen, Übersicht. Vorne die neue und in der Bogensehne die historische Mühlebrücke. Amsteg-Göschenen (AG33)

Brücke bei Wattigen

Vor Wattigen quert die Kantonsstrasse die Reuss über eine moderne mehrfeldrige Stahlbetonbrücke. Die seitliche Begrenzung der Brücke wird von einer Betonkonsole mit Leitplanke gebildet. Die Brücke liegt neben einer Nationalstrassenbrücke und befindet sich in einem Abschnitt ohne historische Substanz.



Lehnviadukt bei Wattignen

Zwischen Wattigen und Göschenen führt die Kantonsstrasse unterhalb der Nationalstrasse über ein mehrfeldriges Lehnviadukt. Das Lehnviadukt wurde als Stahl-Betonverbund-Brücke ausgeführt. Die seitliche Begrenzung der Brücke erfolgt mit einer Betonkonsole und einer Leitplanke. Die Brücke befindet sich in einem Abschnitt ohne historische Substanz.



Brücke vor Realp

Die schlanke mehrfeldrige Stahlbetonbrücke überspannt die Furkareuss vor Realp. Die Fahrbahn wird beidseitig mit einem Eisenröhrengeländer begrenzt. Durch die schlanke Ausführung der Brückenplatte und der Pfeiler gliedert sich die Brücke als modernes Bauwerk gut in die Landschaft ein.



Ansicht Oberwasserseite
Urseren (U24)

Tiefenbachbrücke

Die Brücke überquert den Tiefenbach im Anschluss an das Hotel. Die Brücken besitzt ein verblendetes Betongewölbe, die Stirnwände sind in Mauerwerk mit Bruchsteinen ausgeführt, die Fugen sind nicht ausgemörtelt, der seitliche Fahrbahnabschluss erfolgt mit einem Betonkordon mit Betonkollonnensteinen und einem durchgehenden Geländerrohr. Alle Elemente sind in den Entwurf einbezogen und einheitlich über einen längeren Abschnitt durchgeführt worden. Die Brücke passt sich dadurch als modernes Element gut in die Landschaft ein und hebt sich von den historischen Bauwerken ab. Durch die aufgeraute Stirnfläche des Kordons wird die Bänderwirkung reduziert.



Tiefenbachbrücke, Ansicht unterwasserseitig Furkapass (F26)



Tiefenbachbrücke Ansicht oberwasserseitig
Die Brüstungsmauern sind entlang der Strasse als Natursteinmauerwerk und seitlich als Trockenmauerwerk ausgeführt.
Furkapass (F26)

Brücke bei Winterschwanden

Bei Winterschwand wird der Gangbach mit einer moderne Stahlbeton Rahmenbrücke überquert. Die Fahrbahn wird oberwasserseitig durch ein Eisenröhrengeländer und unterwasserseitig durch eine Leitplanke begrenzt. Die unterschiedlichen Abschlüsse führen zu einem heterogenen Strassenraum.



Brücke bei Winterschwand Ansicht oberwasserseitig
Klausenpass (K39)

Brücke bei Rüti

Bei Rüti wird das Mühlebächli mit einer modernen Stahlbeton Bogenbrücke überquert. Die Fahrbahn wird beidseitig durch Betonkolonnensteine, welche mit einer Eisenröhre verbunden sind, begrenzt. Die einheitliche Gestaltung entspricht der durchgehenden Strassengestaltung der Klausenstrasse unterhalb Spirigen.



Brücke bei Rüti Ansicht
unterwasserseitig
Klausenpass (K51)



Brücke bei Rüti Ansicht
oberwasserseitig
Klausenpass (K51)

Lehnviadukt bei Ritzen

Bei Ritzen führt die Kantonsstrasse über eine Abfolge von Lehnviadukten. Die Viadukte sind als schlanke Stahlbetonkonstruktionen ausgeführt, welche auf mehrere schlanke Scheibenpfeiler abgestützt sind. Die Widerlager sind mit Blocksteinmauern verkleidet. Als seitliche Begrenzung der Brücke dient eine Leitplanke. Teilweise sind neben der modernen Strasse abschnittsweise noch historische Bauwerke (Kolonnensteine, Bachdurchlass und Stützbauwerke) vorhanden.



Lehnviadukt bei Ritzen,
Ansicht talseitig
Klausenpass (K76)



Lehnviadukt bei Ritzen
Strassenraum, mit den
bergseitig noch vorhande-
nen historischen Bauwer-
ken.
Klausenpass (K76)

Brücke bei Weidli

Die Brücke bei Weidli ist als schlanke Stahlbetonkonstruktion ausgeführt. Die Widerlager sind mit Quadersteinen verblendet. Auf der Brücke wird die Fahrbahn mit einer Leitplanke abgeschlossen. Vor und nach der Brücke wird die Fahrbahn mit Betonkolonnensteinen, welche mit einer Eisenröhre verbunden sind, abgegrenzt. Die Brücke befindet sich in einem modernisierten Abschnitt ohne historische Substanz.



Brücke bei Weidli, Ansicht oberwasserseitig Klausenpass (K81)



Brücke bei Weidli, Strassenraum. Die Abgrenzung der Brücke ist anhand der Änderung des Strassenanschlusses ist klar erkennbar. Klausenpass (K81)

Brücke über den Grenzbach

Die Brücke über den Grenzbach ist als schlanke Stahlbetonkonstruktion ausgeführt. Die Widerlager sind ebenfalls in Stahlbeton ausgeführt. Auf der Brücke wird die Fahrbahn beidseitig mit einer Leitplanke abgeschlossen. Die Brücke befindet sich in einem modernisierten Abschnitt ohne historische Substanz.



Brücke Ansicht Unterwasserseite
Klausenpass (K84)



Ansicht Brücke Oberwasserseite
Klausenpass (K84)

Generell zeigt es sich, dass es gestalterisch höhere Anforderungen stellt, historische Brücken umzubauen, als vollständig neue Brücken in einen historischen Strassenzug einzufügen.