

Der Tunnel für die Malojastrasse kommt – nur wann?

Auf der Malojastrasse zwischen Sils und Maloja kommt es immer wieder zu sogenannten Sturzereignissen. In den letzten 23 Jahren waren es laut Urban Maissen vom Amt für Wald und Naturgefahren insgesamt 15 Ereignisse, und die Häufigkeit nimmt zu. Die EP/PL wollte von den Involvierten wissen, wie es weitergehen soll.

ANDREA GUTSELL

Sils, ein Augenschein vor Ort. Nicht weit entfernt vom Kreisel in Sils Föglia könnte dereinst das Tunnelportal zu stehen kommen. Könnte, denn das Projekt wird seit rund 15 Jahren diskutiert, beraten, geplant und umgeplant.

Besonders intensiv und emotional wird dann über das Projekt diskutiert, wenn diese existentiell wichtige Verbindungsstrasse zwischen dem Oberengadin, Bergell und Italien wieder einmal gesperrt werden muss. Sei es wegen Lawinengefahr oder wegen eines Felssturzes. Wie vor gut 30 Tagen, als ein rund 100 Kubikmeter grosser Felsbrocken auf die Strasse stürzte und nur mit viel Glück niemand zu Schaden kam.

Aber wie lange wird dieses Glück der Bevölkerung noch hold sein? Was kann kurzfristig verbessert werden, damit solche gefährlichen Situationen zukünftig vermieden werden können? Und vor allem, wann wird das ange dachte Tunnelprojekt umgesetzt? Die



Von links: Urban Maissen, Markus Berweger, Stefan Metzger, Carmelia Maissen, Barbara Aeschbacher, Roger Stäubli trafen sich kürzlich zu einem Informations- und Austauschgespräch in Sils. Im Hintergrund der Bröckelberg mit einer von diversen Abbruchstellen oberhalb von Sils Baselgia.

Foto: Jon Duschletta

EP/PL hat kürzlich zu einem klärenden Gespräch unter Beteiligten eingeladen. Aus Chur waren anwesend: Regierungsrätin Carmelia Maissen, Roger Stäubli, Chef Strassenbau beim kantonalen Tiefbauamt, und Urban Maissen, Vorsteher des Amtes für Wald und Naturgefahren. Im Weiteren nahmen die Gemeindepräsidentin von Sils, Barbara Aeschbacher, am Gespräch teil wie

auch die beiden Oberengadiner Grossräte Markus Berweger, Koordinator der grossrätlichen Gruppe Verkehr Oberengadin, sowie Stefan Metzger, Präsident der SVP Oberengadin.

Klare Forderungen an die Regierung

Die Malojastrasse zwischen Silvaplana und der Landesgrenze bei Castasegna ist eine der wichtigsten Verkehrsadern

im Oberengadin. Die Wirtschaft, vor allem die Hotellerie, das Baugewerbe und die Bergbahnen sind auf die bis zu 5000 Grenzgänger angewiesen. Wenn diese wegen Strassensperrungen nicht zur Arbeit kommen, sind die finanziellen Einbussen gross, sehr gross. Markus Berweger schätzt den wirtschaftlichen Verlust eines einzigen gesperrten Tages in der Hochsaison auf bis zu eine Million

Franken. Wenn die Malojastrasse wegen Steinschlags gesperrt werden muss, führt dies in der Bevölkerung nicht alleine aus wirtschaftlichen Überlegungen zu Unmut, sondern vor allem der allgemeinen Sicherheit wegen.

Die Angst fährt immer mit

Viele, welche diesen Strassenabschnitt täglich benutzen müssen, um zu ihrem Arbeitsplatz oder abends wieder nach Hause zu gelangen, haben Angst. Laut einer Umfrage der EP/PL haben 65 Prozent der Befragten tatsächlich Angst, diese Strecke täglich befahren zu müssen. Und auch die SVP Oberengadin fand kürzlich in einem Leserbrief deutliche Worte in Richtung Chur. «Die Regierung muss in der kommenden Aprilsession eine verbindliche Aussage zum Strassenbauprogramm machen», schrieb Stefan Metzger.

Ein Tunnelprojekt mit einer Länge von 2,2 Kilometern wurde von der Regierung in der EP/PL-Ausgabe vom 19. März 2021 vorgestellt. Die Frage bleibt, was aus diesem Projekt geworden ist, wo die Projektierung heute steht und wann mit der Durchfahrt des ersten Fahrzeuges durch den Tunnel gerechnet werden kann. Aber auch die Frage nach Sofortmassnahmen, welche bis dahin ergriffen werden können, beschäftigt die Menschen.

Daran ändert auch das nun eben eingeleitete und am vergangenen Donnerstag, 18. April, kommunizierte Richtplanverfahren der Regierung für das Silser Tunnel- und Strassenbauprojekt wie auch für die Umfahrungen von Sta. Maria und Susch nicht viel.

Seiten 3, 4, 5 und 7

«In Sils reden wir seit 2010 über eine Tunnelvariante»

Vertreterinnen und Vertreter der Regierung, des Kantons, der Region Maloja und der Gemeinde Sils haben sich kürzlich im Rahmen eines Augenscheins vor Ort zu einem Gedankenaustausch getroffen. Diskutiert wurden unter anderem die aktuelle Gefahrsituation entlang der Malojastrasse mögliche Sofortmassnahmen und die Umsetzung des geplanten Tunnelprojekts.

ANDREA GUTSELL UND JON DUSCHLETTA

Engadiner Post: Carmelia Maissen, was sagen Sie zu dem hinter vorgehaltener Hand geäusserten Vorwurf, der Kanton beziehungsweise das Tiefbauamt gehe das geplante Tunnelprojekt an der Malojastrasse zu langsam und zögerlich an?

Carmelia Maissen: Diesem Vorwurf kann ich nicht zustimmen. Wenn man sich andere Tunnelprojekte wie beispielsweise die Umfahrung Silvaplana anschaut, dann sieht man, dass sehr viele solcher Projekte von der ersten Idee bis zur Realisierung mit all den Diskussionen, die auf diesem Weg notwendig sind, mit Variantenstudien, mit dem Aushandeln von Interessenskonflikten und so weiter, mehrere Jahrzehnte gedauert haben. Hier in Sils reden wir seit etwa 2010 über eine Tunnelvariante zur Erhöhung der Sicherheit. Ich bin mir dessen bewusst, dass sind unglaublich lange Zeithorizonte, aber entspricht der Erfahrung aus vielen derartigen Grossprojekten.

Markus Berweger, Sie kennen die Situation seit Langem. Sind Sie mit der Antwort zufrieden?

Markus Berweger: Ja. Ich habe zum vorliegenden Fall eine Chronologie der Ereignisse zusammengestellt (siehe Infotext). Es begann mit der Frage der Wintersicherheit dieser existenziell wichtigen Strassenverbindung. In den letzten Jahren kamen immer mehr Steinschlagereignisse hinzu. Vom ersten Regierungsbeschluss zur Erstellung eines Auflageprojektes zur Wintersicherheit im Jahr 2013 bis zum generellen Tunnelprojekt samt Anpassungen sind nun mehr als zehn Jahre vergangen. Wenn zwischen den einzelnen Projektphasen immer wieder Monate vergehen, kommt schnell eine Verzögerung von zwei bis drei Jahren zusammen. An diesen langen Phasen setzt unsere Kritik an. Wir fordern, dass das Tiefbauamt zusammen mit der Regierung schnellstmöglich die nächsten Schritte einleitet. Es ist allen klar, dass hier nur eine Tunnelvariante möglich ist. Die Frage ist also nicht, was kommt, sondern wann kommt der Tunnel?

Carmelia Maissen: Ich kann diese Erwartungshaltung nachvollziehen, stelle aber auch fest, dass ihr anderswo nicht entsprochen wird. Wir sitzen hier mit zwei Grossräten am Tisch, die unter anderem darüber entscheiden, welche personellen Ressourcen dem Kanton zur Verfügung stehen. Sie wissen genau, dass im Grossen Rat immer wieder schlanke Verwaltungsstrukturen gefordert werden oder der Personalausbau bekämpft wird. Das ist keine Entscheidung, sondern zeigt die aktuellen Rahmenbedingungen auf.

Roger Stäubli: Die von Markus Berweger genannten Daten und Termine sind für den technischen Projektteil so weit richtig. Ergänzend muss daher gesagt werden, dass es bei diesem und allen anderen Grossprojekten neben den genannten technischen Inhalten immer auch um Umweltaspekte geht. Wir



Von links: Urban Maissen, Regierungsrätin Carmelia Maissen als Vertreterin und Roger Stäubli als Vertreter des Kantons.

Foto: Jon Duschletta

müssen daher parallel zum Projekt auch einen entsprechenden Umweltbericht erstellen. Dieser kann aber erst erarbeitet werden, wenn klar ist, was, wo und wie gebaut wird. Das erklärt auch die zeitlichen Lücken im Ablauf des technischen Projektes. Die Bearbeitung der Umweltaspekte wiederum ergeben Feinkorrekturen am technischen Projekt. Es ist also nicht nichts passiert, sondern in dieser Zeit wurde gearbeitet.

Auch am Richtplanverfahren?

Roger Stäubli: Dieses Verfahren wird nicht vom Tiefbauamt, sondern vom Amt für Raumentwicklung (ARE) geleitet. Daher mussten für alle Strassenprojekte, die uns auf dieser Strecke beschäftigen, vorgängig mit dem ARE konzeptionelle Überlegungen diskutiert werden, wie das Richtplanverfahren durchgeführt werden soll. Auch hier ist der Kanton nicht untätig geblieben. Wir alle wissen, dass hier kein 08/15-Projekt entsteht, sondern ein sehr komplexes Projekt mit vielen Beteiligten, für das es viele gute Grundlagen braucht. Wenn ich etwas aus meiner bisherigen Tätigkeit gelernt habe, dann ist es, dass schon in den frühen Phasen des Prozesses sehr genau gearbeitet werden muss. Sonst wird man später dafür bestraft und verliert viel mehr Zeit, als wir jetzt im Vorfeld aufwenden.

Stichwort Zeit. Ich glaube, wir sind uns einig: Wenn morgen der erste Spatenstich erfolgt, wird das erste Fahrzeug frühestens in 15 Jahren durch den Tunnel fahren.

Roger Stäubli: ... zehn Jahre, vielleicht sogar nur acht ...

... auf jeden Fall viele Jahre. Urban Maissen, wir werden die Natur nicht in den Griff bekommen und die nächsten Steine könnten jederzeit wieder auf die Kantonsstrasse donnern. Welche Sofortmassnahmen zum Schutz der Verkehrsteilnehmenden könnten umgehend umgesetzt werden?

Urban Maissen: Lassen Sie mich einleitend etwas zum Klimawandel sagen ...

... den wir nicht aufhalten können. Er ist da.

Urban Maissen: Er ist unbestreitbar da, und wir spüren seine Auswirkungen. Unbestritten ist auch, dass die Ereignisse in Zukunft anders sein werden und vor allem die so genannten Absturzereignisse noch zunehmen werden. Al-

lerdings, und das darf man auch betonen, ist derzeit rein statistisch noch keine Zunahme zu verzeichnen. Aber wir stehen an einem Wendepunkt. Deshalb ist es richtig, über mögliche Massnahmen für diesen speziellen Fall nachzudenken. Bei den Wintergefahren konnten wir bereits reagieren ...

«Die Dämme werden verlängert»

Urban Maissen

... diese funktionieren. Bleiben wir bei der Steinschlaggefahr.

Urban Maissen: Einverstanden. In diesem Jahr können wir die bestehenden Rückhaltedämme im Auslaufbereich des gefährdeten Gebietes unterhalb von Blais Paré verbessern und auch verlängern. Das ist im Moment sicherlich eine erste und effektive Massnahmen. Ich gehe davon aus, dass das Projekt im Mai genehmigt wird und wir dann mit den Bauarbeiten beginnen können.

Was können Sie zur aktuellen Gefahrsituation des Bröckelbergs oberhalb der Dorfzufahrt nach Sils Baselgia sagen?

Urban Maissen: Geologen haben das Gebiet abgeflogen und auch die Ausbruchstelle vom 22. März begutachtet. Die Ausbruchstelle ist laut diesen Fachleuten eine sogenannte saubere. Deshalb gehen die Geologen davon aus, dass von dieser Stelle die gleiche Gefahr besteht wie vor dem Ereignis.

Barbara Aeschbacher: Das ist einerseits beruhigend zu hören. Andererseits nützt es uns wenig, wenn man im Nachhinein alle Abbruchstellen begutachtet und zum Schluss kommt, dass von diesen Stellen keine Gefahr mehr ausgeht. Die nächste Abbruchstelle kann nur wenige Meter von einer alten entfernt sein und wir haben wieder riesige Steine auf der Strasse. Deshalb möchte ich aus Sicht der Gemeinde Sils eine klare Forderung deponieren: Das Richtplanverfahren muss zügig vorangetrieben werden, und es ist wichtig, dass seitens ARE möglichst bald, am besten schon 2025 etwas Verbindliches vorliegt. Dann braucht es auch entsprechende Massnahmen und Prioritäten im kantonalen Strassenbauprogramm und ganz wichtig sind die Sofortmass-

nahmen. Auf der ganzen Strecke müssen optimale Sicherungsmassnahmen realisiert werden. Dort, wo es möglich ist, mit Dämmen und weiter oben mit Einfach- oder Mehrfachnetzen. Noch einmal: Es nützt uns wenig, wenn die Situation bei Baselgia im Moment ruhig ist, aber schon morgen einige Meter daneben Steine auf die Strasse donnern. Es muss jetzt gehandelt werden. Weiter braucht es auch dringend eine Verbesserung der Information und Kommunikation gegenüber den betroffenen Gemeinden und ihrer Bevölkerung sowie eine Optimierung der Koordination im Ereignisfall – dazu kommen wir vielleicht ja später noch.

Urban Maissen: Für die Wintergefahren gibt es ein Modell mit den dringlichsten Massnahmen, die umgesetzt wurden und funktionieren. Dieses Erfolgsmodell kann sicher auch auf den Sommer übertragen werden. Der Kanton hat eine solche Lösung im Kopf und kann nun mit der Abklärung und Planung von entsprechenden Massnahmen beginnen. Wenn man ein Steinschlagschutznetz baut, muss man vorher die Gefahren genau kennen und zum Beispiel wissen, welche Energien möglich sind oder wie hoch und wo die Steine fliegen können. Diese Grundlagen müssen erst noch erarbeitet werden.

Stefan Metzger, Ihr Leserbrief in der EP/PL, den Sie unmittelbar nach dem Steinschlagereignis geschrieben haben, zeigt Wirkung. Geht das, was Sie hier hören, in die richtige Richtung?

Stefan Metzger: Bisher sind nur Worte gefallen, aber noch keine Taten erfolgt. Den Leserbrief habe ich übrigens Minuten nach der ersten Meldung zu schreiben begonnen. Auch bei uns konnten Mitarbeiterinnen aus dem Raum Chiavenna nicht zur Arbeit kommen und auch sie hatten Angst vor Steinschlag und Lawinen entlang des Silsersees. Es muss jetzt etwas geschehen. Man muss den Mut haben, Schutzdämme zu bauen oder Steinschlagnetze aufzustellen, ohne vorher alles genau zu berechnen und zu testen. Solche Bauten sind provisorische Notmassnahmen, die später allenfalls verbessert werden können.

Carmelia Maissen: Aus meiner langjährigen Erfahrung in der Exekutive, sei es auf kommunaler oder kantonsaler Ebene, weiss ich, dass Massnahmen, die

planlos entstehen und dann eine falsche Sicherheit vorgeben, nichts bringen, ja sogar kontraproduktiv sein können. Ich verstehe den Wunsch, endlich etwas zu bauen. Aber es braucht sorgfältige Abklärungen, damit die Sofortmassnahmen danach auch effektiv zu mehr Sicherheit beitragen

Auf der einen Seite haben wir die technischen Möglichkeiten und Massnahmen. Dann gibt es aber auch den Bereich der Kommunikation. Es ist so, dass selbst die Einwohnerinnen und Einwohner von Sils aktiv keine Informationen erhalten, wie es um das Projekt steht und welche Massnahmen als Nächstes angedacht und angegangen werden. Eine solche Information würde den Unmut in der Bevölkerung vielleicht etwas dämpfen. Wie sehen Sie das?

Carmelia Maissen: Ich sehe zwei Ebenen der Kommunikation. Zum einen im Ereignisfall gegenüber dem Ver-

Fortsetzung auf Seite 4 - 5

Im Gespräch mit ...

... Beteiligten

Themen, die bewegen, Menschen, die zu diesen Auskünften geben können: In der Serie «Im Gespräch mit ...» werden Personen in unregelmässigen Abständen zu verschiedenen Themen interviewt. Heute stehen der Felssturz vom 22. März, das Tunnelprojekt zwischen Sils und Plaun da Lej und die klaren Forderungen der Oberengadiner Politik an die Bündner Regierung im Fokus. Die Bündner Regierungsrätin und Verkehrsdirektorin Carmelia Maissen, Roger Stäubli, Chef Strassenbau und stellvertretender Kantonsbaumeister beim TBA, Urban Maissen, Leiter des Amtes für Wald und Naturgefahren, Barbara Aeschbacher, Gemeindepräsidentin von Sils, FDP-Grossrat Markus Berweger sowie SVP-Grossrat Stefan Metzger trafen sich vor Ort zu einem von der EP/PL initiierten Austausch- und Informationsgespräch.

In diesem Interview standen unter anderem die Themen «Kantonales Strassenbauprogramm 2025 bis 2028» und die unbefriedigende Kommunikation bei Strassensperrungen im Mittelpunkt. (ag)

«Die Stauraumkonzepte müssen umgesetzt werden»

kehrsteilnehmer. Wie und wo kommt er an die notwendigen Informationen? Und wie läuft die Koordination innerhalb des Kantons oder auch der Regionen? Hier gibt es Luft nach oben. Die neuen technischen Möglichkeiten können eine Unterstützung sein. Das andere sind die politischen Prozesse. Sobald man da einen Schritt weiter ist, kann man sicherlich auch wieder eine öffentliche Informationsveranstaltung organisieren, und auch unser Gespräch hier ist ein Beitrag zur Kommunikation und Information.

Markus Berweger: Wir als Vertreter des Grossen Rates haben uns in der Gruppe Verkehr zusammengeschlossen. Zweimal im Jahr sitzen wir mit den Verantwortlichen des Tiefbauamtes zusammen und lassen uns über die nächsten Schritte und Termine informieren. Die letzten beiden Male sass auch Regierungsrätin Carmelia Maissen mit am Tisch. Im Anschluss an diese Sitzungen informieren wir auch die Medien. Das ist die Aufgabe von uns Grossräten, und die nehmen wir wahr. Zur Zusammenarbeit zwischen den Ämtern, dem Tiefbauamt, den Bezirken und der Kantonspolizei ist sicher auch wichtig zu erwähnen, dass in diesem Winter zweimal die Strassenwehre am Malojapass wegen Schneechaos und Unfällen verstopft waren und sich die Fahrzeuge von Maloja bis nach Silvaplana stauten. Also genau in der Gefahrenzone von Lawinen und Steinschlag. Das ist eine Katastrophe und darf so nicht passieren. Hier hat einfach die Kommunikation versagt und muss stark verbessert werden. Man muss auch mal etwas ausprobieren.

An was denken Sie?

Markus Berweger: Es gab früher Stauräume zum Beispiel bei Furtchellas. Diese Konzepte sind vorhanden, müssen aber wieder hervorgeholt und umgesetzt werden. Das ist ein Muss und eine Sofortmassnahme.

Barbara Aeschbacher: Es braucht auch eine bessere Koordination und Kommunikation zwischen den betroffenen Gemeinden, der Region und dem Kanton, und insbesondere auch mit der Kantonspolizei. Nur so kann im Ereignisfall schneller und besser reagiert werden. Es braucht, wie Markus Berweger richtig sagt, Stauräume für den Verkehr und zwar weiter weg von den Gefahrenstellen. Auch die Verbesserung des Informationsflusses kann als dringliche Sofortmassnahme angesehen werden und würde viel zur Verbesserung der allgemeinen Befindlichkeit beitragen.

Stefan Metzger: Was die Kommunikation betrifft, so ist der Steinschlag nicht das einzige Ereignis. Wenige Wochen später, an Ostern, kam es zu einem weiteren, diesmal wetterbedingten Chaos. Die Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen den kantonalen Stellen, aber auch zwischen der Region und dem nahen Ausland ist in solchen Fällen entscheidend. Reisende, die am Wochenende von Mailand oder Como ins Engadin wollen, müssen bereits in Lecco oder Colico informiert werden und wissen, wo sie durchfahren können und wo nicht. Wenn dann noch der Berninapass wegen eines Felssturzes gesperrt ist und die Informationsplattform des Kantons zusammenbricht, wird es richtig kompliziert. Ein Informationssystem muss im Krisenfall funktionieren und nicht bei schönem Wetter.

Barbara Aeschbacher: Herr Metzger spricht einen wichtigen Punkt an. Hinzu kommt, dass wir als betroffene Gemeinden, und da erlaube ich mir auch für unsere Nachbargemeinde Bregaglia zu sprechen, uns schlecht und zu wenig



Die Silser Gemeindepräsidentin Barbara Aeschbacher, die Grossräte Markus Berweger und Stefan Metzger sowie Andrea Gutsell.

Foto: Jon Duschletta

informiert fühlen. Nicht nur im Notfall- und Krisenszenario, sondern auch über den aktuellen Projektverlauf. Wenn ich von der Bevölkerung darauf angesprochen werde, kann ich keine befriedigenden, fundierten Antworten geben. Deshalb würde ich es sehr begrüßen, wenn wir eine Koordinationsstelle einrichten könnten, die über alle notwendigen Unterlagen verfügt, bei der alle relevanten Informationen zusammenlaufen und die nach aussen hin alle Interessengruppen und involvierten Partner mit den notwendigen Informationen versorgen kann. Das würde uns Sicherheit geben und auch einen direkten Draht zu den richtigen Stellen garantieren.

Blicken wir in die Zukunft. Roger Stäubli, wie lange wird es von heute an dauern, bis das erste Fahrzeug durch den neuen Tunnel fahren kann?

Roger Stäubli: Der nächste Schritt ist das Richtplanverfahren und da hoffe ich (er schaut zu Barbara Aeschbacher), dass dieses schnell und zügig vorangeht. Das Richtplanverfahren geht über eine öffentliche Auflage bis hin zu einem Regierungsbefehl mit Antrag an den Bund. Dort ist das Bundesamt für Raumentwicklung ARE federführend. Bei Einigkeit der Bundesämter entscheidet der Departementsvorsteher des Departementes für Umwelt, Verkehr und Kommunikation (UVEK) über die Genehmigung, ansonsten braucht es einen Bundesratsbeschluss.

Und das dauert wie lange?

Roger Stäubli: Erfahrungsgemäss, etwa zwei Jahre. Wenn diese Festsetzung des Projekts im kantonalen Richtplan besteht, so bildet diese die Basis für die Ausarbeitung eines Auflageprojekts mitsamt eines Umweltverträglichkeitsberichts. Bis zur druckreifen, öffentlichen Auflage müssen noch einmal ungefähr zwei Jahre eingerechnet werden. Weil das Projekt BLN-Gebiet tangiert (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung. Anm. der Red.) folgen nach der öffentlichen Auflage umfassende Gutachten von eidgenössischen Kommissionen mit Augenschein, Berichten, Gutachten und allenfalls Bereinigungen. Bis zum Regierungsantrag dauert das sicher noch einmal ein Jahr. Und dann müssen ab der Rechtskräftigkeit des Projekts rund zwei Jahre für Ausschreibung, Vorbereitung, Submission,

Vergabe und auch die Arbeitsvorbereitung der Tunnelbauunternehmen eingezeichnet werden.

Das heisst konkret?

Roger Stäubli: Ab heute plus minus acht Jahre bis zum Baubeginn. Das ist der optimale Zeitbedarf ohne mögliche ergänzende Abklärungen, Einsparungen, Beschwerden und somit «Umwege» über die Gerichte.

Acht Jahre plus etwa acht Jahre Bauzeit, dann sind wir bei 16 Jahren. Stefan Metzger, das klingt nicht so, als könnten Sie sich mit diesem Zeitplan anfreunden?

Stefan Metzger: Nur schwer. Als Fachanwalt im Bau- und Immobilienrecht kenne die raumplanerischen Abläufe. Ich habe gerne zur Kenntnis genommen, dass man ab heute von zwei Jahren spricht, bis das Richtplanverfahren beim Bund abschliessend behandelt ist. Da nehmen wir sie natürlich gerne beim Wort. Ich bin aber der Meinung, dass man durchaus schon während des Genehmigungsverfahrens beim Bund das eigentliche Strassenbauprojekt angehen und zumindest Vorarbeiten leisten könnte.

«Sofortmassnahmen dürfen nicht blockiert werden»

Stefan Metzger

Und wenn die Festsetzung im Richtplan einmal besteht?

Stefan Metzger: Dann bin ich zuversichtlich, nicht zuletzt aufgrund der Erfahrungen mit dem Umfahrungsprojekt Schmiten, dass das Auflageprojekt zügig vorangetrieben werden kann. Etwas überspitzt könnte man sagen, dass bei dem Detaillierungsgrad, den solche Projekte heute haben, eigentlich schon morgen der Baumeister auf den Platz gerufen werden könnte. Natürlich folgen dann noch die anspruchsvollen und zeitintensiven Submissions- und Beschaffungsverfahren. Wenn der Fahrplan tatsächlich so eingehalten werden könnte, wäre das sicher nicht schlecht. Aber das weitere Vorgehen darf durch die jetzt diskutierten Sofortmassnahmen nicht blockiert oder verzögert werden. Ich möchte nie hören müssen, jetzt sind die Sofortmass-

nahmen umgesetzt, deshalb hat das Tunnelprojekt keine Eile mehr. Das darf nicht sein und da werden wir Grossräte auch ein Auge darauf haben.

Barbara Aeschbacher: Zentral erscheint mir auch, dass man, wo immer es möglich und sinnvoll ist, parallel am Projekt arbeitet. Zum Beispiel, indem man schon vor der Mitwirkung des Gesprächs mit den betroffenen Grundeigentümern sucht und gleichzeitig die Umweltschutzorganisationen mit einbezieht. Dieses Projekt geniesst erstmals auch aus der ganzen Region heraus Unterstützung. Eine gemeinsame Stellungnahme wurde von Organisationen wie Pro Lej da Segl, aber auch von der Politik und allen Gemeinden mitunterzeichnet. Das Projekt hat gute Chancen, realisiert zu werden.

Roger Stäubli: Die Umweltverbände waren von Anfang an in das Projekt eingebunden. Dies führte auch dazu, dass die erste Projektvariante, die damals aus einer Evaluation interessierter Kreise aus Region, Wirtschaft und Tourismus entstanden war, auf der Stufe Generelles Projekt abgebrochen wurde. Ganz bewusst wurde auch bereits die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) während der Vernehmlassung zur ersten Projektvariante zu einem Augenschein vor Ort eingeladen.

Stefan Metzger: Man muss sich aus Sicht der Gemeindepräsidentin von Sils auch für die Bevölkerung einsetzen. Mit dem frühen Einbezug der Betroffenen holt man sich auch immer ein hohes Mass an Verständnis ab. Die Grundeigentümer sind Einheimische, leben und wohnen hier und haben durchaus Verständnis für die Anliegen der Region. Aber es ist der Sache nicht förderlich, wenn man diese mit einem ausgearbeiteten Auflageprojekt konfrontiert. Es ist menschlich, dass sich, wer solches ausgearbeitet hat, ungern korrigieren lässt. Und die andere Seite fühlt sich übergangen und unverstanden, weil ihr Grundeigentum und ihre Lebens- und Wirtschaftssituation betroffen ist und auch hierfür Planungssicherheit benötigt. Hier muss meiner Meinung nach in der Verwaltung ein starkes Umdenken stattfinden. Je früher man Betroffene mit einbinden kann und offen, flexibel und konstruktiv mit ihnen zusammen-

arbeitet, umso grösser ist die Chance auf Akzeptanz.

Roger Stäubli: Ich kenne diese Grundsätze sehr gut, und es ist klar, dass, wenn man gemeinsame Lösungen finden will, solche Kontakte und Gespräche stattfinden müssen, sobald man in Richtung Auflageprojekt geht. Das ist hier auch so vorgesehen.

Zurück zu den Sofortmassnahmen. Urban Maissen, können die Einwohnerinnen und Einwohner von Sils und alle Verkehrsteilnehmer damit rechnen, dass diese Massnahmen Anfang Mai in Angriff genommen werden?

Urban Maissen: Nein. Wir wollen wie erwähnt dieses Jahr mit den ersten Massnahmen bei den Dämmen unterhalb von Blais Parè beginnen und parallel dazu die weiteren Massnahmen auf der Basis guter Grundlagen planen.

Barbara Aeschbacher: (Frage an Urban Maissen) Von welcher Zeitspanne spricht man hier? Sofortmassnahmen würden für mich nämlich bedeuten, dass jetzt und sofort, spätestens aber im Sommer etwas passieren muss, um die grössten und akutesten Gefahren einzudämmen. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, dann passiert diesbezüglich aber noch nichts?

Urban Maissen: Das stimmt. Wir würden hier auch zu viel versprechen, wenn wir weitere Massnahmen für dieses Jahr in Aussicht stellen würden.

Barbara Aeschbacher: Das ist, und das meine ich nicht als Vorwurf, sondern als einfache Feststellung, frustrierend und unbefriedigend, wenn ich dies der Bevölkerung nach dem letzten grossen Steinschlagereignis so mitteilen muss.

Carmelia Maissen, haben Sie Verständnis für diese Frustration?

Carmelia Maissen: Ja, ich selber fahre regelmässig durch die Ruinalta und auch dort liegen immer wieder kleinere Steine auf der Strasse. Es ist nachvollziehbar, dass solche Ereignisse emotional bewegen und Ängste auslösen.

Und wo liegt das Problem? Die finanziellen Mittel für den Tunnelbau und für die Sofortmassnahmen sind doch vorhanden.

Carmelia Maissen: Diese Aussage greift etwas zu kurz. Für Grossprojekte ist Geld da, mehr als vor 20 Jahren, aber

«Wir brauchen eine Informations- und Koordinationsstelle»

wir haben auch eine lange Liste von Grossprojekten im Strassenbauprogramm. Diese Liste ist aus einer Priorisierung entstanden, und sehr viele weitere Projekte sind von dieser Liste gestrichen worden. Mittels Modellrechnungen und Finanzszenarien haben wir ausgerechnet, wie viele Mittel bis 2060 für Grossprojekte zur Verfügung stehen werden. Die Ergebnisse zeigen, dass bei gewissen Szenarien die Mittel für die Umsetzung dieser Grossprojekte mit Zeithorizont 2060 nicht reichen. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass je nach Szenario in der Umsetzung auch für die bestehende Liste nochmals eine Priorisierung im zeitlichen Ablauf erfolgen muss.

«Grossbauprojekte zu bestimmen, wird zur Herausforderung»

Markus Berweger

Und das Tunnelprojekt muss weiterhin warten, Markus Berweger?

Markus Berweger: Das nächste Grossprojekt startet nächstes Jahr mit der Umfahrung La Punt. Die Umsetzung wird rund fünf bis sechs Jahre dauern. Erst dann ist das nächste Grossprojekt mit Tunnel denkbar. Wahrscheinlich wird dannzumal jenes Folgeprojekt zum Zuge kommen, welches planerisch bereit ist. Erst wenn dieses abgearbeitet ist, folgt das nächste. Mit den Umfahrungsprojekten von Sta. Maria, Susch und Sils stehen bis dann vermutlich drei Grossprojekte aus Südbünden auf der Warteliste. Das ist heikel, weil man da in Versuchung kommen könnte, die Projekte gegeneinander auszuspielen. Das darf aber nicht sein, weil wir ein Kanton sind und zusammenarbeiten müssen. Meiner Meinung nach muss man den Regierungsbeschluss überdenken, wonach immer nur ein Grossprojekt aufs Mal realisiert werden kann. Ein Grossprojekt bindet jährlich ungefähr zwölf bis maximal 30 Millionen Franken, da muss es doch möglich sein, auch zwei Grossprojekte gleichzeitig und überlappend anzugehen. Dass die Abarbeitung der Liste im Kanton bis 2060 dauern soll, ist ein Wahnsinn. Die Herausforderung der nächsten Jahre wird sein, die Reihenfolge der Grossbauprojekte zu bestimmen. Hier sehe ich durchaus auch eine Gefahr für die Malojastrasse.

Stefan Metzger: Der Kanton muss sich von diesem Dogma – ein Grossprojekt



Barbara Aeschbacher wünscht sich eine funktionierende Kommunikation zwischen dem Kanton und den betroffenen Gemeinden.

Foto: Jon Duschlietta

nach dem anderen – verabschieden. Das blockiert vieles. Wenn ein Projekt bewilligt ist, muss man dieses angehen können, auch parallel zu anderen. Wir müssen auch im Kanton schauen, welches die Kernaufgaben des Staates sind und müssen dort das Geld gezielt ausgeben. Das scheint mir im Kanton unbestritten, gibt es doch auch andere Regionen, die mit den gleichen Problemen konfrontiert sind. Funktionierende Infrastrukturen, bei uns Verkehrsachsen, sind sehr wichtig. Sie geben den Zusammenhalt im Kanton und garantieren auch den Wohlstand in den Tälern. Wenn der Maloja- und der Berninapass gleichzeitig geschlossen sind, dann haben wir im Oberengadin ein Grounding. Dass unsere Region, die übrigens sehr viel Geld nach Chur trägt, gegenüber dem Kanton auch Ansprüche stellt, ist selbstverständlich und nachvollziehbar. Es geht nicht ums Auspielen der Regionen, aber man darf hier ruhig auch mal Farbe bekennen und die regionalen Anliegen in Chur mit Emotionen vortragen.

Roger Stäubli: Zustande gekommen ist die Bestimmung, dass nur ein grosses Neubauprojekt mit Tunnelanteil in der ersten Hälfte der Nuller-Jahre im Bau sein darf, als zwei grosse Umfahrungs-

projekte gleichzeitig im Bau waren. Allein diese beiden Projekte beanspruchten damals in den Spitzenjahren bis 85 Prozent des Hauptstrassenbudgets. Heisst, wir hatten noch 15 Prozent Mittel für die restlichen 600 Kilometer Hauptstrassen. Deshalb hat die Regierung diesen Grundsatzentscheid gefällt. Dieser entspricht auch der Prioritätensetzung im Strassenbauprogramm, welche aussagt, dass in erster Priorität der Betrieb vor dem baulichen Unterhalt steht, gefolgt vom Ausbau des bestehenden Strassennetzes und erst zum Schluss steht die Finanzierung von Grossprojekten.

Carmelia Maissen: Es gibt noch eine zweite Komponente, die als Rahmenbedingung zu berücksichtigen ist, und zwar der finanzpolitische Richtwert Nr. 5. Dieser besagt, dass das budgetierte Defizit der Strassenrechnung maximal 20 Millionen betragen darf, wenn ein Grossprojekt in Umsetzung ist, maximal 30 Millionen. Wenn wir alle Anliegen gleichzeitig erfüllen möchten, müsste zuerst dieser Finanzrichtwert angepasst werden. Das liegt, unter Berücksichtigung aller möglichen Konsequenzen eines derartigen Entscheids, in den Händen des Parlaments. Wir haben auch die Verpflichtung, die Strassen, welche die Lebensadern der Re-

gionen darstellen, in einem guten Zustand an die nächsten Generationen zu übergeben. Das verstehe ich als verantwortungsvollen Umgang mit der bestehenden Infrastruktur. Daraus entsteht auch die Priorisierung der Verwendung finanzieller Mittel.

Kommen wir langsam zum Schluss. Auch wenn nicht alle Fragen abschliessend geklärt werden konnten, so scheint der Wille vorhanden, etwas zu tun, um die aktuelle Situation an der Malojastrasse zu verbessern. Stefan Metzger, Sie dürfen die Schlussrunde eröffnen.

Stefan Metzger: Es ist Unmut in der Bevölkerung vorhanden. Es besteht ein gravierendes Kommunikations- und Koordinationsmanko. Der Berg bröckelt nicht erst seit ein paar Jahren. Deshalb sind die Grossräte der Region Maloja zusammengesessen und unisono der Meinung, dass schnell etwas passieren muss. Wir versprechen der Bevölkerung und den Verkehrsteilnehmern der Malojastrasse, dass wir am Ball bleiben.

Markus Berweger: Für die Bevölkerung ist es wichtig, dass vor allem die Sofortmassnahmen angegangen werden und möglichst schon in diesem Jahr auch etwas davon umgesetzt wird. Dann

muss die Kommunikation zwischen den Ämtern, Kantonspolizei und den betroffenen Regionen und Gemeinden verbessert werden und schliesslich muss dem laufenden Tunnelprojekt der nötige Schub gegeben werden, damit zumindest der heute gehörte Zeitplan eingehalten werden kann.

Barbara Aeschbacher: Wie Markus Berweger sehe auch ich die Sicherheits- und Sofortmassnahmen als vordringlich. Ich wünsche mir – und appelliere deshalb an alle –, schon diesen Sommer mehr zu tun als blosses Abklärungen zu treffen. Wir sind dankbar, dass diesen Frühling die Schutzwälle direkt bei Sils Baselgia verstärkt und verbessert werden sollen, aber das reicht nicht. Auch auf der restlichen Strecke muss jetzt etwas passieren. Zudem liegt mir die sofortige Schaffung einer Informations- und Koordinationsstelle für das Projekt und den Krisenfall sehr am Herzen. Hier müssen wir auf niemanden warten und könnten schon morgen tätig werden.

«Erste Priorität im Strassennetz hat der Betrieb»

Roger Stäubli

Roger Stäubli: Persönlich bin ich froh um dieses informative und klärende Gespräch, welches vielleicht auch die eine oder andere Informationslücke hat schliessen können. So, dass wir nun darauf aufbauend die nächsten Schritte angehen können.

Urban Maissen: Im Naturgefahrenmanagement spricht man von den heute angesprochenen planerischen, organisatorischen und baulichen Massnahmen. Wir werden in Zukunft in diesem Management sicher grosse Herausforderungen im Umgang mit Gefahrensituationen haben, aber auch im Risikodialog. Letzteres wird zukünftig eine wichtige Aufgabe von Behörden und allen Beteiligten sein.

Carmelia Maissen: Die Ausführungen von Markus Berweger mit der Ergänzung von Urban Maissen stellt eine gute Zusammenfassung der Situation rund um den Themenkreis der Naturgefahren dar. Diese werden uns in Zukunft leider noch vermehrt beschäftigen. Auch die Kommunikation und der Dialog sind wichtig, nicht zuletzt zur gemeinsamen Erarbeitung der jeweils optimalsten Lösung.

Chronologie der Ereignisse seit 2009 bis heute

Im Jahr **2009** wurde ein Evaluations- und Projektierungsprozess für eine sichere Strassenverbindung zwischen Sils und Maloja gestartet. Die folgende Chronologie, erstellt von Grossrat Markus Berweger, zeigt auf, was in den letzten Jahren alles geschehen ist:

2010 – 2013 Umfassende Varianten-evaluation und Variantenwahl unter Einbezug der interessierten und betroffenen Kreise des Oberengadins und Bergells.

Oktober 2013 Beschluss der Bündner Regierung, ein Auflageprojekt für die Wintersicherheit zu erarbeiten.

März 2016 Start zur Vernehmlassung des ausgearbeiteten Generellen Projekts mit diversen Tagbautunnels und einer Galerie.

August 2018 Präsentation der Vernehmlassung. Die Auswertung ergibt, dass das Generelle Projekt aufgrund vielfacher und schwerer Eingriffe in die

geschützte Landschaften (BLN) und Lebensräume abzulehnen ist.

März 2019 Sitzung der Arbeitsgruppe «Verkehrssicherheit Maloja» mit WWF, Pro Natura, Pro Lej da Segl und Tiefbauamt Graubünden (TBA) mit dem Ergebnis, dass nur eine Tunnelvariante für den Schutz vor Naturgefahren weiterverfolgt werden soll.

April 2019 Informationsveranstaltung mit dem damaligen Baudirektor, Regierungsrat Mario Cavigelli, in den Gemeinden Sils und Maloja mit dem Versprechen, dass gemäss Antrag der Arbeitsgruppe ein Generelles Projekt für eine bergmännische Tunnelvariante ausgearbeitet wird.

Frühjahr 2021 Vernehmlassung Generelles Projekt für einen bergmännischen Tunnellösung. Als Vernehmlassungsverfahren wird jene Phase des Vorverfahrens der Gesetzgebung bezeichnet, in der Vorhaben des Bundes auf ihre

sachliche Richtigkeit, Vollzugstauglichkeit und Akzeptanz hin geprüft werden.

Mai 2021 Schreiben der Region Maloja an die Regierung mit Projektanpassung und Antrag auf Verlängerung des Tunnels bei Plaun da Lej um 400 Meter.

Herbst 2022 Frist für die Genehmigung der Projektanpassung.

September 2022 Einreichung Generelles Projekt mit dem verlängerten Tunnel beim TBA vom beauftragten Ingenieurbüro.

Oktober 2022 – Mai 2023 Überarbeitung der Umweltnotiz aufgrund des ergänzten technischen Tunnelprojektes.

Juni 2023 Rückmeldung des TBA an den Projektverfasser mit kleinen Korrekturen aufgrund der ergänzten Umweltnotiz.

Juni 2023 Abgabe des überarbeiteten Generellen Projekts an das TBA.

Oktober 2023 Dringlichkeitssitzung während der Oktobersession des Gros-

sen Rates in Chur mit Regierungsrätin Carmelia Maissen, Reto Knuchel, Chef TBA und Roger Stäubli, Chef Strassenbau beim TBA, einberufen von Markus Berweger Koordinator der Gruppe Verkehr Oberengadin, mit klaren Forderungen zur raschen Weiterbearbeitung des Projekts durch das TBA.

12. April 2024 Gesprächsrunde organisiert von der Gemeinde Sils und der EP/PL. Am Gespräch anwesend waren die Departamentsvorsteherin für Infrastruktur, Energie und Mobilität von der Bündner Regierung, Vertreter des Tiefbauamtes, Amt für Wald und Naturgefahren sowie Vertretern des Grossen Rates Oberengadin und der Gemeinde Sils.

18. April 2024 Die Bündner Regierung leitet das Richtplanverfahren für das Grossprojekt an der Malojastrasse ein. Der Richtplan ist das zentrale Steuerungsinstrument der Kantone. Seine

Hauptaufgabe ist die Abstimmung der bedeutsamen raumwirksamen Tätigkeiten aller staatlichen Ebenen im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung. Die kantonalen Richtpläne werden durch den Bundesrat genehmigt (Quelle: admin.ch).

April 2024 Überparteilicher Auftrag der Grossrätinnen und Grossräte der Region Maloja an die Regierung, Sofortmassnahmen für eine sichere Strassenverbindung zwischen Sils und Maloja zu ergreifen und mit hoher Priorität die Planungsphase für den Tunnel weiterzuführen.

22./23. April 2024 Überparteilicher Auftrag der Grossrätinnen und Grossräte der Region Maloja an die Regierung, Sofortmassnahmen für eine sichere Strassenverbindung zwischen Sils und Maloja zu ergreifen und mit hoher Priorität die Planungsphase für den Tunnel weiterzuführen. (ag)