



In dieser Skizze ist der Verlauf des neuesten Tunnelprojekts, das der Kanton vertiefen will, ersichtlich.

Skizze: Kantonales Tiefbauamt Graubünden

Kommentar

Noch viele offene Fragen

MARIE-CLAIRE JUR

Die Planung der neuesten Tunnelvariante steht erst am Anfang. Noch ist nicht klar, ob sich dieses Bauvorhaben nur schon technisch gesehen umsetzen lässt. Völlig offen ist zudem, wie sich die Umweltschutzorganisationen – von der Pro Lej da Segl mal abgesehen – zu diesem Projekt stellen werden. Der Einfluss der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission, die im BLN-Gebiet bisher immer das allerletzte Wort hatte, ist seit der Frühjahrsession 2019 des eidgenössischen Parlaments wohl geschmälert: Fortan sollen die Gemeinden bei Projekten in ihrem Hoheitsgebiet wieder mehr Gewicht haben als die ENHK. Doch wie werden andere Schutzorganisationen wie die Pro Natura, der WWF oder die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz sich zu dieser Tunnelvariante stellen? Unklar ist zudem, was die Gemeinde Sils und deren Einwohnerschaft zu diesem neuesten Vorschlag des kantonalen Tiefbauamts meinen. Immerhin war die Einfahrt/Ausfahrt bei Sils Baselgia in die Engadinerstrasse ein kritischer Punkt beim Vorgängerprojekt. Wie sollen die Einwohner dieser Fraktion in den Tunnel gelangen? Müssen sie auf dem Weg nach Maloja oder Silvaplana, so wie bisher, über die «alte», gefährdete Engadinerstrasse oder über das Zentrum von Sils Maria fahren, um zum Tunnel zu gelangen? Eine Antwort auf diese letzten Fragen wird bestimmt für den Infoanlass am kommenden Dienstag in Sils erwartet.

marie-claire.jur@engadinerpost.ch

Die Ungeduld in der Bevölkerung wächst

Eine neue Tunnelvariante soll die Situation entschärfen. Was aber geschieht, bis diese fertig ist? Am Infoanlass in Maloja überwogen Skepsis und Ungeduld.

MARIE-CLAIRE JUR

Als im Spätsommer 2018 bekannt wurde, dass der Kanton die geplante Tunnel- und Galerievariante A2z zwischen Sils und Plaun da Lej zugunsten eines Ausbaus der Engadinerstrasse zwischen Sils und Silvaplana auf Eis zu legen gedankt und auch den Ausbau der Malojapassstrasse zwischen Maloja und Cascaccia hintenan stellte, blieb dieser Entscheid nicht ohne Reaktionen. Das Vorgehen des Bündner Strassendepartements entsprach nicht dem Gusto vieler Oberengadiner und Bergeller, die in Leserbriefen, in den Medien und in Mails an das Bündner Tiefbauamt ihrem Ärger Luft machten. Dement-

sprechend war der Zulauf zum Infoanlass in Maloja am letzten Dienstag gross. Ein zweiter wird am 16. April in Sils in deutscher Sprache abgehalten. Neben den News von Regierungsrat Mario Cavigelli zur allerneuesten Tunnelvariante kam der Saal in den Genuss einer Rückschau auf alle, in den letzten 30 Jahren ausgearbeiteten, diskutierten und wieder verworfenen Projekte zu einer Erhöhung der Strassensicherheit zwischen Sils und Plaun da Lej. Ingenieur Roger Stäubli erwähnte die besonders schneereichen Winter in den Jahren 1993/94 oder 2000/01, die längere Sperrungen der Engadinerstrasse nach sich zogen, aber auch Massnahmen wie das Erstellen von Messstationen oder Sprengmasten, die später zu einer Reduzierung der Sperrzeiten führten.

Er erwähnte auch den Widerstand der Umweltorganisationen, in diesem BLN-Gebiet zu intervenieren sowie das Nein der Silser Gemeindeveranstaltung aus dem Jahre 2010 zu einer Nullvarian-

te und einer Kantonsvariante mit Ponton bei Sils-Baselgia. Dieser wegweisende Entscheid führte schliesslich zur Ausarbeitung der Tunnel- und Galerievariante A2z, die letztes Jahr noch aktuell war, in der Vernehmlassung aber nicht die Zustimmung aller involvierten Parteien erlangte und fallen gelassen wurde.

Von Gian Cla Feuerstein war die aktuellste Beurteilung der Gefahrenanlage längs dieses Strassenabschnitts zu erfahren. Am meisten Sorge bereiten dem Tiefbauamt die Lawenzüge 7 und 8a. In diesem Bereich kam es in diesem wie im letzten Winter zu spontanen Lawinenabgängen und Schneerutschen – auch bei offener Strasse. Derzeit werden – abgesehen vom Tunnelprojekt – weitere Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf diesem Abschnitt geprüft wie das Erstellen weiterer Sprengmasten und weiterer Messstationen. Nach dieser Präsentation hatte das Publikum das Wort und konnte Fragen an Regierungsrat Cavigelli und die Ver-

treter des Tiefbauamtes richten. Nicht alle wurden beantwortet. «Wie viel wurde bereits für die Planung ausgegeben?», «Wie kommt das Tiefbauamt auf Sperrzeiten von durchschnittlich 48 Stunden pro Jahr, während ich 80 bis 100 Stunden notiert habe?». «Es sind nicht nur die Sperrzeiten selbst, die uns behindern, sondern die Unsicherheit, ob die Strasse zugeht oder nicht», wurde moniert. «Wie viel Wert hat ein Menschenleben für das Tiefbauamt? Muss erst jemand sein Leben in einer Lawine oder unter einem Fels lassen, bis endlich etwas geht?» Es waren vor allem Voten des Unmuts und der Ungeduld, die aus dem Plenum zu hören waren. Sorge bereitete die Frage, ob die Gefahrenlage bis zu einer etwaigen Tunnelrealisierung entschärft werden könne. Auch die Einrichtung eines temporären Shuttle-Services per Hovercraft zwischen Plaun da Lej und Sils wurde vorgebracht. «Ein nicht realisierbares Vorhaben», schätzt Cavigelli mit Verweis auf das Strassengesetz ein.

Das neue Tunnelprojekt löst Zuversicht wie Skepsis aus



Andrea Crüzer, Präsident des Bergeller Handels- und Gewerbevereins



Jost Falett, Präsident Pro Lej da Segl



Erna Giovanoli, St. Moritz



Linda Giovanoli, Maloja



Maurizio Michael, FDP-Grossrat Bergell

Es fehlt an Durchsetzungskraft

«Das war nur ein Infoanlass, an dem angekündigt wurde, dass jetzt eine andere Tunnelvariante vertieft werden soll. Ich denke, dass sich in den nächsten 40 Jahren nichts an der Situation ändern wird. Der Kanton hat viele verschiedene Projektvarianten ausgearbeitet, aber wenn die ersten Bedenken und Beschwerden kommen, wird die Planung auf einen Schlag eingestellt. Fehlt es an Mut? Ist es politisches Kalkül? Ich weiss nicht recht. Der Kanton ist zwar fleissig, aber es fehlt ihm an Durchsetzungskraft. Zudem versteht man beim Kanton offenbar die Prioritäten der Oberengadiner und Bergeller nicht: Endlich eine sichere Strassenverbindung zwischen Sils und Maloja zu haben, und zwar fürs ganze Jahr, nicht nur im Winter. Das Problem scheint mir im Sommer noch zuzunehmen. Die geschlossenen Wintertage stören uns natürlich auch. Für die Firmen, die liefern müssen, ist es schwierig zu planen. Nicht nur während der Sperrzeiten, sondern lange im Voraus, wenn Verträge für Bestellungen abgeschlossen werden. Da kommt regelmässig die Frage nach einer pünktlichen Lieferung auf.»

Die PLS wird nicht opponieren

«Die Umweltorganisationen sind im Kontext der Strassensicherheit und der Projektvarianten immer wieder kritisiert worden. Aber diese Organisationen können nur aufgrund einer gegebenen gesetzlichen Grundlage intervenieren. Der Eindruck ist falsch, dass sie einfach sagen können, das gefalle ihnen oder das gefalle ihnen nicht. Wir befinden uns in einer Landschaft von enormer Bedeutung. Das Bundesgericht hat in den 1970er-Jahren befunden, dass die Oberengadiner Seenlandschaft nicht nur eine der schönsten Landschaften der Schweiz ist, sondern auch von europäischer Bedeutung. Deshalb muss man sorgfältig arbeiten. Die neue Tunnel-Variante C ist für die Pro Lej da Segl akzeptabel. Die alte Variante hätte acht Portale mit sich gebracht, drei Tunnel und eine Galerie. Die Portale waren quer zum Hang angedacht. Das konnten wir nicht akzeptieren. Ich spreche nicht für andere Umweltorganisationen, aber gegen diese aktuelle Variante wird die PLS nicht opponieren. Der Kanton soll ein Projekt vertiefen, das sowohl Rücksicht auf die Landschaft nimmt als auch die Bedürfnisse der Bevölkerung aufgreift.»

Wer zahlt die Kosten im Ausland?

«Aus dem heutigen Anlass nehme ich mit, dass ein neues Tunnelprojekt im Fokus steht. Ich hoffe schwer, dass es realisiert werden kann, aber es gibt doch noch viele offene Fragen. Nicht nur bezüglich der Umsetzung und der Zeit, die man dafür einkalkulieren muss.

Wie gehen wir mit der bestehenden Gefahrensituation in den kommenden Jahren und Jahrzehnten um? Was passiert bei einem schweren Notfall im Bergell? Wir haben ein kleines Spital im Tal, also rechnen wir damit, ins Spital Oberengadin gefahren oder mit dem Helikopter geflogen zu werden, wenn was passiert.

Wenn aber die Strasse zwischen Sils und Maloja gesperrt ist und der Heli nicht fliegen kann, müssen wir uns Richtung Italien orientieren. Wer aber bezahlt die Kosten für den Transport und die Behandlung in Sondrio oder Milano? Ich arbeite seit 40 Jahren bei einer Krankenkasse in St. Moritz und kenne keine Zusatzversicherung, die freiwillig solche Kosten übernimmt. Ich habe diese Frage zwar an der Diskussionrunde heute Abend gestellt, aber keine Antwort bekommen.»

Vieles ist noch ungewiss

«Ich bereue nicht, hierhergekommen zu sein, aber eigentlich bin ich enttäuscht von diesem Abend, weil ich mitbekommen habe, seit wie vielen Jahren schon projektiert wird. Es gibt viele Ideen und Projekte, aber nichts führte bisher zum Ziel.

Wir sind heute soweit wie vor 30 oder 40 Jahren. Und das ist doch sehr ernüchternd. Man verspricht uns zwar einen Tunnel, aber die aktuellste Variante wird frühestens in 20 Jahren realisiert, wenn überhaupt, und falls es nicht wieder Einsparungen gibt – was immer möglich ist. Das ist für mich keine befriedigende Lösung.

Der positive Aspekt: Es war gut, aus erster Hand Informationen zu bekommen und auch Fragen stellen zu können. Für mich ist aber noch viel zu ungewiss. So stellt sich mir vordringlich die Frage, was geschieht in den kommenden 20 Jahren, in denen noch geplant und projektiert wird, aber noch kein Tunnel steht?

Wir müssen hier ja weiterleben und mit der Situation klarkommen. Wird es mehr Sprengmasten geben? Oder sonstige Massnahmen für mehr Sicherheit? Das ist alles noch unklar.»

Eine realistische Variante

«Ich ziehe eine positive Bilanz von diesem Abend. Erstens, weil viel Leute präsent waren, zweitens, weil diese neue Variante so schnell aufs Tapet kam. Ich hatte zwar als Mitglied der Arbeitsgruppe zur Strasse Sils-Maloja seit Mitte März Kenntnis von dieser neuen Variante, wusste aber nicht, dass der politische Wille in Chur so weit ausgereift ist, diese Projektidee so schnell zu vertiefen. Diese Variante ist viel teurer als alles, was wir bisher gesehen haben. Es wird auch viel Zeit bis zur Umsetzung vergehen, aber ich halte das Vorhaben für realistisch. Ich hoffe aber, es werden weniger als 20 Jahre ins Land gehen und erwarte vom Kanton Massnahmen, um die Strassensicherheit zwischenzeitlich zu erhöhen und die Sperrzeiten zu reduzieren. Wir müssen uns aber bewusst sein, dass es sowohl im Sommer als auch im Winter keinen absoluten Schutz vor Naturgefahren gibt. Es gibt anderswo im Kanton noch viel gefährlichere Strassenabschnitte. Im Bergell beispielsweise der Abschnitt zwischen Promontogno und Stampa. Nicht umsonst sind dort Schutznetze aufgespannt. Mir wird jedes Mal Angst und Bange, wenn ich dort durchfahre.»

Interviews: mcj