

Diese Stützmauer will der Bund nicht



Diese geplanten Stützmauern (vorab diejenigen hangwärts) sind dem Bundesamt für Raumentwicklung ein Dorn im Auge. Visualisierung: Tiefbauamt Graubünden

Die Malojastrasse zwischen Sils und Silvaplana ist gefährlich. Der enge, kurvige und unübersichtliche Strassenabschnitt auf der Transitachse durchs Engadin soll deshalb ausgebaut werden. Offen ist aber, welches Projekt dereinst gebaut werden soll. Das vom Tiefbauamt Graubünden ausgearbeitete Strassenprojekt, das letzten Sommer auflag, sieht einen

Ausbau der Strasse auf eine Breite von total 9,9 Metern vor, wovon sechs Meter auf die zwei Fahrbahnen entfallen, zweimal 1,25 Meter auf die beiden Radstreifen sowie zweimal 70 bis 80 Zentimeter die Seitenfreiheit gewähren sollen. Doch die Ausbaupläne des Tiefbauamts waren schon vor einem Jahr umstritten. Gefordert wurde ein separater Radweg,

auch eine Tunnellösung wurde im Rahmen der Vernehmlassung als prüfenswert erachtet. Die Gemeinden Sils und Silvaplana hatten gar Einsprache gegen das Auflageprojekt erhoben. Wo steht dieses Projekt gut ein Jahr nach der Auflage? Die EP/PL hat nachgefragt, wobei sich herausstellte, dass das Projekt noch nicht viel weiter als vor einem Jahr ist.

Das Bundesamt für Raumentwicklung hat in seiner Vorprüfung bedeutende Mängel festgestellt. In erster Linie stösst es sich an den neuen geplanten Wandmauern. Diese stellen einen zu grossen Eingriff in eine sensible Landschaft dar. Es fordert vom Tiefbauamt die Ausarbeitung weiterer Varianten, gefolgt von ihrer Gegenüberstellung. (mcj) **Seite 3**

Bund fordert mehr Projektalternativen

Das Bundesamt für Raumentwicklung kritisiert in einer Vorprüfung das geplante Strassenausbauprojekt zwischen Sils und Silvaplana. Aus Gründen des Landschaftschutzes.

MARIE-CLAIRE JUR

Das Bundesamt für Raumentwicklung hat ein erstes Machtwort gesprochen und eine Vorprüfung des Auflageprojektes vorgenommen. «Die Stellungnahme von Ende Juli ist nicht so positiv ausgefallen», sagt Roger Stäubli, stellvertretender Kantons-Ingenieur des Tiefbauamtes Graubünden. Vor allem mit Bezug auf das BLN-Gebiet Oberengadiner Seenlandschaft sei das vom Tiefbauamt ausgearbeitete Auflageprojekt (sechs Meter Fahrbahn, zwei Radstreifen à 1,25 Meter mit auf der Seite je 70 bis 80 Zentimeter Seitenfreiheit) als Eingriff mit einer zu starken Beeinträchtigung auf das Landschaftsbild eingestuft worden.

«Da uns der See heilig ist, haben wir die Verbreiterung bergwärts geplant. Das bedingt in diesem Gelände relativ hohe Stützmauern», so Stäubli. Trotz aller Bemühungen und Konsultationen von Fachleuten bezüglich der Gestaltung dieser Wandmauern sei die Eidgenössische Kommission für Natur- und Heimatschutz aber zum Schluss gekommen, dass besonders diese Wandmauern ein bewilligungsfähiges Projekt verhindern würden.

Weitere Varianten erarbeiten

Aufgrund des Vorprüfungsberichtes sollen unter der Federführung des Tiefbauamtes Graubünden weitere Varianten untersucht und dem aktuellen Auflageprojekt gegenübergestellt werden. In den kommenden Wochen werden laut Stäubli verschiedene externe Auf-

träge erteilt. Erst wenn weitere Variantenvorschläge in notwendiger Bearbeitungstiefe vorlägen, könne diese Gegenüberstellung stattfinden. Dank dieser solle dann die zweckmässigste und vorteilhafteste Strassenlösung vorgezogen werden. Ob sich unter diesen Alternativen auch eine Tunnellösung befindet, dazu will sich der stellvertretende Kantons-Ingenieur nicht äussern. Bis eine Variantenstudie auf dem Tisch liegt, werden gemäss Roger Stäu-

bli noch «Monate vergehen». Und bis ein spruchreifes Strassenbauprojekt bewilligt, finanziert und gebaut werden kann, werde es erfahrungsgemäss noch Jahre dauern.

In der Zwischenzeit müssen die Nutzer der Malojastrasse zwischen Sils und Silvaplana mit der vorhandenen Verkehrsachse vorliebnehmen. Diese wurde in den vergangenen Wochen ausgebessert. Gemäss Jan Kamm, Leiter des Tiefbauamtes 3 in Samedan, handelt

es sich um oberflächlich angebrachte Belagsreparaturen. «Wir hatten aus Sicherheitsgründen Handlungsbedarf. Dieser Strassenabschnitt befand sich in einem schlechten Zustand.» Nicht nur wegen der vielen Fahrzeuge, darunter schwere Lastwagen, sondern auch wegen des vom Hang her eindringenden Wassers, das im Winter gefriert, und wegen den grossen Temperaturunterschieden habe der Strassenbelag stark gelitten. Die getätigten Eingriffe um-

fassten – je nach Standort – bis zu drei Schichten im Strassenbelag, also die Deckschicht, die Bindeschicht und die Tragschicht. Entstanden ist ein visueller Flickenteppich, aber die Strasse ist weit weniger uneben als vorher. «Mehr konnten wir angesichts des geplanten Strassenausbauprojekts nicht machen», sagt Kamm. Die getätigten Reparaturen dienen dem Erhalt der Strasse, sie sollen für die «kommenden fünf bis zehn Jahre» genügen.



Die Malojastrasse zwischen Sils und Silvaplana ist gefährlich. Besonders wenn viele Verkehrsteilnehmer unterwegs sind.

Foto: Jon Duschletta