

M

MEINUNG

Tageskommentar

Das Feingefühl fehlt

Béla Zier
über den Eingriff
am Flüelapass



Der Flüelapass ist eine raue, eine wilde und gerade wegen dieser bestechenden Merkmale eine wunderschöne Naturlandschaft. Diese kurvenreiche Strecke zu befahren ist eine wahre Freude, wenn man genügend Zeit hat. Touristinnen und Touristen bringen diese in der Regel mit. Wer allerdings etwa wie Lastwagenlenkende terminlich unter Druck steht, wird kein Auge für die Umgebung haben und sich wünschen, die Fahrt ginge rasanter und die Strasse hätte weniger Serpentin. Aber gerade diese bilden die DNA dieser Passroute. Von ihren Erbauern wurden sie dereinst gefühlvoll in die Landschaft gesetzt, sie wirken, als seien sie sanft in ein stimmiges Gemälde reingepinselt worden.

Im krassen Widerspruch dazu steht, was der Kanton Graubünden, das Bündner Tiefbauamt projektiert hat. Ginge es nach diesen Plänen, soll der Flüelapass in der Tschuggen-Region seine Kurven verlieren. Die dortigen Serpentin sollen aufgehoben und durch eine gradlinige Fahrbahn ersetzt werden. Betrachtet man die entsprechenden Visualisierungen, stellt sich die Sinnfrage. Ist solch ein Ausbau wirklich nötig, der eine historische Passstrasse auf einem Teilabschnitt in eine Strecke verwandelt, die einer Autobahn gleicht, welche Naturfläche unter Asphalt begraben würde? Nein, waren zwei Umweltschutzorganisationen der klaren Auffassung und reichten Einsprache dagegen ein. Das war richtig, das war gut.

Bei diesem Teilbereich des Flüela-Strassenkorrektionsprojekts hat man beim Bündner Tiefbauamt (TBA) kein Feingefühl für die Landschaft gezeigt. Nun wurde dieser Eingriff, man könnte auch von einer «Entkurvung» sprechen, von der Bündner Regierung aufgrund der Einsprachen zurückgestellt. Dies übrigens auf Antrag des TBA. Dort will man nun nicht ausschliessen, dass ein Verzicht darauf durchaus möglich sein könnte. Nur Mut dazu, es wäre ein begrüssenswerter Entscheid. **Bericht Seite 7**

@ Béla Zier, Redaktor
bela.zier@somedia.ch

IMPRESSUM



Unabhängige schweizerische Tageszeitung mit Regionalausgaben in den Kantonen Graubünden, Glarus, St. Gallen und Schwyz.

Herausgeberin Somedia Press AG
Verleger: Hanspeter Lebrument; CEO: Thomas Kundert

Chefredaktion Reto Furter (Leiter Chefredaktion),
Philipp Wyss (Chefredaktor Online/Zeitung),
Mitglieder der Chefredaktion:

Stefan Nägeli (Leiter Audio/Video), Astrid Tschullik (Leiterin Digital)

Kundenservice/Abo Somedia, Sommeraustasse 32, 7007 Chur,
Telefon 0844 226 226, E-Mail: abo@somedia.ch

Inserate Somedia Promotion AG

Verbreitete Auflage (Südostschweiz Gesamt): 64 564 Exemplare,
davon verkaufte Auflage 60 924 Exemplare (WEMF-/SW-beglaubigt, 2022)

Reichweite 131 000 Leserinnen und Leser (MACH-Basic 2022-2)
Erscheint sechsmal wöchentlich

Adresse: Südostschweiz, Sommeraustasse 32, 7007 Chur, Telefon 081 255 50 50
E-Mail: graubuenden@suedostschweiz.ch; kultur@suedostschweiz.ch;
nachrichten@suedostschweiz.ch; sport@suedostschweiz.ch; forum@suedostschweiz.ch © Somedia

Brot und Spiele

Wutschnaub im Prättigau

Köbi Gantenbein*
über einen Disput
der Leidenschaften um
die richtige Sprache



Seit eh und je lese ich im «Prättigauer & Herrschäftler» die Feuilletons von Margrith Ladner-Frei über Gott, die Welt und das Prättigau oder höre ihr in der Sendung «Schnabelweid» im Schweizer Radio zu. Neulich hat sie in «Ünscher Zytig» bedauert, wie die Sprache mit Wörtern von «geil» bis «krass» «verhunzt» würde und schliesslich heiter, aber bestimmt die typografischen Auszeichnungen kritisiert, die mit «*»; oder I» beide Geschlechter auftreten lassen.

Freilich ist der Ausschluss von Frauen nicht im Traum Wille der Mundartdichterin aus Grüşch – sie trauert um einen möglichen Verlust gewohnter Sitten, Bräuche und Schönheiten. Und ist damit in bester Gesellschaft mit Schriftstellern wie Thomas Hürlimann und Martin Suter. Ihr Feuilleton an prominenter Stelle auf Seite 3 der «Prättigeri» machte

mich aber stutzig, hatte doch der junge Chefredaktor Christian Imhof kurz nach seinem Amtsantritt in einem Editorial verkündet, er setze den Genderdoppelpunkt in sein Blatt – behutsam und mit Bedacht. Ich lobte seinerzeit diesen kecken Schritt hier in meiner Kolumne und frug darum in einem Leserbrief, ob «Ünschi Zytig» ihm mit Margrith Ladners Capriccio das Totenglöcklein läute.

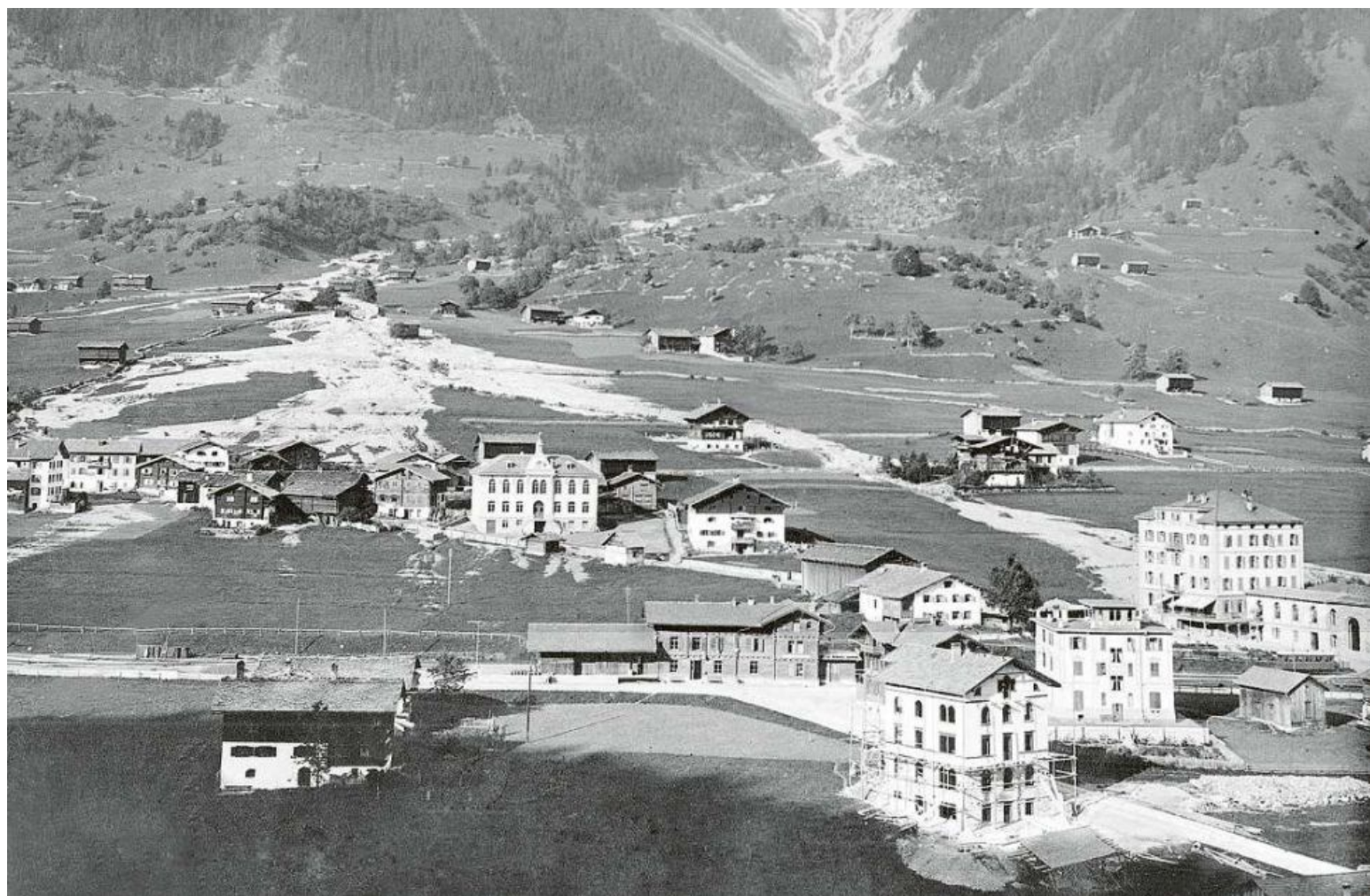
Uiiiii – da donnerte der Sturzbach der Leidenschaften los. Mit einer krachenden Polemik blies mich ein alter Freund als Wutschnaub mit einem weiteren Leserbrief aus dem Blatt, weil ich «ums Verrecken» städtische Sitten in sein behütetes Prättigau hole. Wo Zorn ist, ist Social Media nicht fern und so tosten Wutschnaub's Kameraden bald in mein Postfach. Ein Grobian riet, dass ich mich hüten solle, je wieder meinen Fuss durch die Klus zu wagen. Andere rieten Wutschnaub, sich im Widerstand gegen den Wandel der Welt doch auf die Strasse in der Klus zu kleben.

Ich selber setze keine typografischen Auszeichnungen in meine Texte und brauche auch keine zu Substantiven aufgeblasenen

Partizipien – die Wutschnaubenden. Ich suche die Worte und Wendungen so, dass möglichst alle eingeschlossen sind. Ich mag aber Vielfalt und Experimente; ich habe Freude an denen, die mit «*»; I & Co» den kulturellen Fortschritt mit umgedeuteten Zeichen darstellen und voranbringen wollen. Der Prättigauer Sturzbach weist über den Disput von Wutschnaub's und meinen Weltsichten und Temperamenten hinaus. Eine Kraft der Sprache ist, dass sie die Welt nicht nur darstellen, sondern auch verändern kann. So stärkt und feiert eine Sprache für alle und nicht nur für die Hälfte die Erfolge der Frauenbewegung für politische und hoffentlich bald ökonomische Gleichheit. Dieser Kampf ist zweifellos eine prägende soziale und kulturelle Bewegung in Wutschnaub's und meinem Lebensfaden. Und so werde ich ihm demnächst beim Bier als Versöhnung raten, am 14. Juni am «Frauenstreik» in Chur die Fahne «Lohn, Zeit, Respekt» mitzutragen.

* Köbi Gantenbein ist Präsident der Kulturkommission von Graubünden. Er traut sich dennoch, mit seiner Kapelle Alpenglühn am 1. Juni um 19.30 Uhr in der Mehrzweckhalle in Küblis aufzutreten mit der Suite «... doch davon geht die Welt nicht unter» zur Klimakrise im Prättigau.

Aus dem Bündner Fotoarchiv: Fotobestand Schmelz



Klosters. Am 21. Juli 1900 wälzte sich ein gewaltiger Murgang durch Klosters Dorf. Dabei wurden 87 Häuser beschädigt. In der Mitte des Bildes, oberhalb des Bahnhofes, ist das Schulhaus und am rechten Bildrand das Hotel «Vereina» zu sehen. An dieser Stelle zeigt die «Südostschweiz» dreimal im Monat ein Bild eines Fotobestandes aus dem Online-Archiv der Fotostiftung Graubünden. Weitere Bilder der aktuellen Bildserie finden sich auf www.fotoGR.ch.

Follow me



«Männer beschützen mit ihrem Schnarchen die Frauen vor wilden Tieren. Dass die mit ihren eiskalten Füßen die Tiere direkt töten könnten, sagt ihnen ja auch keiner.»

@Ed_vom_Knopf



1 Argo Stiftung: Eine halbe Million für eine Werkstätte für Menschen mit Behinderung

2 Grünes Licht: Strasse über den Flüelapass kann korrigiert werden

3 Zwei Stunden Wartezeit: Ein Reisebus blockiert die Strasse am Malojapass

! WIR HATTEN GEFRAGT

Lesen Sie Ihren Kindern oder Enkeln regelmässig vor?

Stand: Vortag 18 Uhr
Stimmen: 612

? FRAGE DES TAGES

Haben Sie Angst vor Naturgewalten?

Abstimmen auf suedostschweiz.ch. Haben auch Sie eine Frage? Senden Sie Ihren Vorschlag an forum@suedostschweiz.ch

54 %
Nein

46 %
Ja

Flüela-«Rennstrecke» überdenken

Die geplante, aber auf heftige Kritik gestossene Fahrbahnverlegung an der Flüelapassstrasse wird wegen Einsprachen zurückgestellt. Es ist durchaus denkbar, dass schlussendlich auf das Projekt verzichtet werden könnte.

von Béla Zier

Die Flüelapassstrasse ist kurvenreich, ihre Serpentin schmiegen sich harmonisch in die wilde Berglandschaft ein. Doch bei einem Teilstück auf der Davoser Seite soll diese landschaftlich wie auch touristisch hochwertige Szenerie de facto «entkurft» und begradigt werden. Dies war Bestandteil eines im vergangenen Jahr öffentlich aufgelegten Strassenbauprojekts des Bündner Departements für Infrastruktur, Energie und Mobilität, respektive des kantonalen Tiefbauamts (TBA). Das gesamte Ausbauprojekt erstreckt sich über eine Länge von 2,64 Kilometern und besteht aus zwei Teilen.

«Wir haben gemerkt, dass es einfach zu lange dauert, bis wir für diesen Abschnitt eine Lösung finden, die mehrheitsfähig ist.»

Reto Knuchel
Bündner Kantonsingenieur

Zum einen betrifft das Vorhaben einen rund zwei Kilometer langen Abschnitt vom Restaurant «Alpenrose» bis unterhalb des Gasthauses «Zum Tschuggen». Dort soll der Strassenoberbau erneuert und die Strecke auf eine Breite von sechs Meter ausgebaut werden. Hinzu kommen Instandsetzungsarbeiten an Kunstbauten, darunter auch Brücken. Dieses Projekt war unbestritten. Kritisch war hingegen das Echo auf die im Gebiet Tschuggen geplanten Veränderungen, welche zu einem massiven Eingriff in das Gelände führen würden. Die Ausführung dieses Teilabschnitts wurde nun aufgrund von Einsprachen zurückgestellt, die Strassenkorrektur unterhalb des «Tschuggen»-Gasthauses hat die Bündner Regierung hingegen gemäss einer Mitteilung der Ständekanzlei vom Donnerstag genehmigt. Die Baukosten werden auf rund 14 Millionen Franken beziffert. Wie Reto Knuchel, Kantonsingenieur TBA, auf Anfrage ausführte, sei der Baubeginn für 2024 geplant, die



Kurven bleiben vorderhand erhalten: Gegen eine Begradigung der Fahrbahn in der Tschuggen-Region am Flüelapass hatten sich Umweltorganisationen gewehrt. Bild Olivia Aebli-Item



Massiver Eingriff in die Landschaft: So hätte sich die nun zurückgestellte Flüelapass-Fahrbahnverlegung im Tschuggen-Gebiet präsentiert. Visualisierung Tiefbauamt Graubünden

Arbeiten würden etappenweise über drei bis vier Jahre erfolgen.

Einsprachen noch nicht behandelt

Das Teilprojekt in der Region Tschuggen, für das laut Knuchel rund 5,4 Millionen Franken veranschlagt waren, sah einen Rückbau der dortigen Serpentin vor. Sie sollten durch ein neues, rund 150 Meter langes Strassentrassee ersetzt werden (siehe Visualisierung). Besonders in diesem Bereich sei die heutige Linienführung der Flüelapassstrasse aufgrund der engen Kurven,

der Topografie und der Gebäude unübersichtlich, was zu gefährlichen Verkehrssituationen oder gar Unfällen führen könne, hatte das TBA 2022 gegenüber dieser Zeitung festgehalten. Was eine Umsetzung mit sich bringen würde, war im Umweltverträglichkeitsbericht zum Gesamtprojekt aufgeführt. Der Landschaftseingriff sei vor allem aufgrund des Strasseneinschnitts mit Felsabtrag, massiver Geländeaufschüttung und Aufhebung beider Serpentin «erheblich». Gegen dieses Teilprojekt regte sich denn auch

Widerstand, insgesamt gingen beim zuständigen Bündner Infrastruktur-Departement sechs Einsprachen ein. Eine gemeinsame Einsprache eingereicht hatten der Bündner Heimatschutz und die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz.

In ihrer Einsprache betitelten diese beiden Organisationen das Projekt als «Rennstrecke». Eine begründete Interessenabwägung, aus der ersichtlich würde, wodurch sich die schwerwiegenden Eingriffe rechtfertigen liessen, fehle. Bezweifelt werden müsse, dass,

wie behauptet, mit der Strassenumlegung die Verkehrssicherheit erhöht würde. Die neue Strassenführung sei aufgrund des Strasseneinschnitts mit Felsabtrag sowie der massiven Geländeaufschüttung «mit riesigen Eingriffen in die Landschaft verbunden». Festgehalten wurde in der Einsprache weiter, dass für diesen Ausbau der Flüelapassstrasse kein nationales Interesse postuliert werden könne. Zudem bedürfte es dafür einer entsprechenden Grundlage im kantonalen Richtplan, aber diese «ist nicht vorhanden, weshalb das Projekt auch aus diesem Grunde nicht bewilligungsfähig ist». Man beurteile das Vorhaben als mit den geltenden rechtlichen Bestimmungen zum Natur- und Heimatschutz nicht vereinbar. Auf Anfrage teilten sowohl der Bündner Heimatschutz wie die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz mit, dass auf ihre Einsprache noch keine Antwort seitens des Kantons Graubünden eingegangen sei.

Erneut Varianten prüfen

Wie Kantonsingenieur Knuchel am Donnerstag auf Anfrage klarstellte, habe das TBA selber gegenüber der Bündner Regierung beantragt, das in der Kritik stehende Tschuggen-Teilprojekt zurückzustellen: «Wir haben gemerkt, dass es einfach zu lange dauert, bis wir für diesen Abschnitt eine Lösung finden, die mehrheitsfähig ist.» Darum habe man sich für die Strategie entschieden, dass der unbestrittene Flüela-Strassenprojektsabschnitt von der Bündner Regierung genehmigt und für den bestrittenen Projektteil, unter Berücksichtigung der Einsprachen, weitere Varianten geprüft werden sollen.

Dazu, ob beim TBA die Frage im Raum stehe, ganz auf diese Fahrbahnverlegung zu verzichten, hielt Knuchel fest: «Im Moment können wir diesen Entscheid nicht so einfach vorwegnehmen. Wir möchten, dass die Varianten noch mal geprüft werden. Vielleicht wird man am Schluss darauf zurückkommen, dass man auf dem bestehenden Trasse bleiben will.» Das Variantenstudium benötige eine gewisse Zeit, man werde dabei jene Punkte, die von den Umweltschutzorganisationen eingebracht wurden, in den Abwägungen mitberücksichtigen. Könnte ein Verzicht auf die sogenannte «Rennstrecke» eine Option sein? Knuchel: «Das kann durchaus möglich sein. Wir werden versuchen, eine Lösung zu finden, die konsensfähig ist.»

Wenn laute Autos teuer werden

Wer ein lautes Auto fährt, wird öfters mal von der Polizei kontrolliert. Entspricht es nicht den Vorschriften, kann es richtig ins Geld gehen.

von Theo Gstöhl

Es gibt Fahrzeughalter, denen es wichtig ist, dass man ihr Auto schon von Weitem kommen hört. Es gibt auch Marken und Modelle, die schon von Werk aus laut und für den Strassenverkehr zugelassen sind. Doch die sind meist teuer. Und wenn das nötige Geld fehlt, helfen manche selbst nach, um dem Gefährt den gewünschten Sound zu verpassen.

Was allerdings auch teuer werden kann, wenn man die Manipulation nicht selbst vorgenommen hat. Wie das Beispiel eines 27-jährigen Automobilisten zeigt, der im Juli letzten Jahres mit seinem lauten BMW beim Autobahnanschluss Chur Nord von der

Polizei angehalten wurde. Auf dem Areal der städtischen Werkbetriebe ergab dann eine von der Polizei durchgeführte Nahfeldmessung bei 4350 Umdrehungen pro Minute einen Geräuschpegel von 106 Dezibel. Für dieses Fahrzeug zugelassen wäre ein Wert von maximal 93 Dezibel (Eine Zunahme um zehn Dezibel entspricht in der subjektiven menschlichen Wahrnehmung einer Verdoppelung der Lautstärke).

Fahrzeug stillgelegt

Das Fahrzeug wurde von der Polizei sofort stillgelegt. Die angeordnete Fahrzeugprüfung in einem Fachbetrieb ergab, dass im Motorsteuergerät Fehler hinterlegt waren, die auf eine

Manipulation hinwiesen, dass die Katalysatoren von Bank eins und zwei ausgebrochen und somit nicht mehr funktionsfähig waren und dass am Endschalldämpfer eine Manipulation durchgeführt wurde, welche bewirkte, dass die Abgasklappe permanent geöffnet war.

Der Fahrzeughalter wurde bei der Staatsanwaltschaft angezeigt. Diese erliess einen Strafbefehl. Er wurde des Führens eines nicht vorschriftsgemässen Fahrzeuges schuldig gesprochen und zu einer Busse von 900 Franken verurteilt. Zudem wurden ihm 1784 Franken Barauslagen und Gebühren von 320 Franken auferlegt, insgesamt also 3004 Franken. Es wurde auch angeordnet, dass die sichergestellten

Fahrzeugteile eingezogen und vernichtet werden.

Sich keiner Schuld bewusst

Gegen diesen Strafbefehl erhob der Beschuldigte Einsprache, und so befasste sich am Donnerstag das Regionalgericht Plessur mit dem Fall. Die nicht persönlich am Prozess vertretene Staatsanwaltschaft forderte die Gutheissung ihrer Forderungen. Der Angeeschuldigte hielt fest, dass er den BMW vor zwei Jahren so gekauft und keine Manipulationen an der Auspuffanlage vorgenommen habe, für welche er auch eine schriftliche Bestätigung von BMW habe. Er sei davon ausgegangen, dass sein Auto den Vorschriften entspreche, zumal er es zwei Wochen vor

der Polizeikontrolle noch beim Strassenverkehrsamt vorgeführt habe, wo diese Mängel nicht beanstandet worden seien. Die Manipulation am Motorsteuergerät betreffend die Schubabschaltung gab er zu.

Das Regionalgericht Plessur sprach den Autofahrer schuldig und erhob die Busse von 900 Franken zum Urteil. Es sei erwiesen, dass er ein nicht vorschriftsgemässes Fahrzeug gelenkt habe. Zu den bisherigen Kosten von 3004 Franken kommen nun für den Fahrzeuglenker noch 1000 Franken Gerichtsgebühren hinzu. Die Wiederherstellung des vorschriftsgemässen Zustandes seines Autos hätten ihn über 10 000 Franken gekostet. Weshalb er sich entschied, den BMW zu verkaufen.

R

REGION

Kurznachrichten

Mehr unter suedostschweiz.ch/miniregion

PONTRESINA

40 000 Franken Busse wegen Verstoss

Wegen der besonderen Schwere eines Verstosses gegen die Erstwohnungsgesetzgebung schöpft der Gemeindevorstand von Pontresina den vom kantonalen Raumplanungsgesetz festgelegten Bussenrahmen mit 40 000 Franken plus Verfahrenskosten voll aus. Gemäss dem aktuellen Gemeindevorstandsbericht hatte der Wohnungseigentümer die Gemeinde über Jahre hinweg hingehalten, falsche Angaben gemacht und Aufforderungen zur Herstellung der gesetzeskonformen Wohnungsnutzung ignoriert. Neben der Busse stellt der Gemeindevorstand auch ein Nutzungsverbot und die Wohnungsversiegelung in Aussicht für den Fall, dass ein angeblich im Raum stehender Wohnungsverkauf nicht stattfindet. Dem betroffenen Wohnungseigentümer steht als Rechtsmittel gegen die Busse die Beschwerde vor Verwaltungsgericht offen. (fh)

STA. MARIA

Stoff für die Ukraine

Die Tessanda Val Müstair in Sta. Maria engagiert sich für die Opfer des Ukrainekrieges. So haben sich die Mitarbeitenden der Handweberei gemäss Webseite entschlossen, in ihrer Freizeit einen «Solidaritäts-Sdratsch» in Blau und Gelb herzustellen – den Farben der Ukraine. Sdratsch ist romanisch und heisst Wischtuch oder Putzklappen. Die Einnahmen werden vollumfänglich an die Glückskette zugunsten der ukrainischen Bevölkerung überwiesen. Der «Solidaritäts-Sdratsch» misst 35 auf 35 Zentimeter und kostet 45 Franken. Er ist auf www.tessanda.ch erhältlich. Die Aktion dauert noch bis am Mittwoch, dem nationalen Sammeltag der Glückskette. (red)

CHUR

Saubere Velos am Hochschultag

Morgen Mittwoch findet der diesjährige Hochschultag der Pädagogischen Hochschule Graubünden (PHGR) statt. Ziel ist es gemäss einer Mitteilung, einen Beitrag für die nachhaltige Entwicklung zu leisten. Involviert sind alle Studierenden, Dozierenden und Mitarbeitenden. Gemeinsam mit Projektpartnern wie Caritas, Pro Natura Graubünden und dem Vogelschutz Landquart werden verschiedene Projektideen umgesetzt. Darunter ein Velowaschtage beim Bahnhof Landquart und auf dem Alexanderplatz in Chur. Zusammen mit den Geschäften Bike for Fun und Cube Store bietet die PHGR von 8 bis 16 Uhr eine kostenlose Veloreinigung an. (red)

WIR HATTEN GEFRAGT

Gehen Sie in dieser Wintersaison nochmals auf die Piste?

65 %
Nein

35 %
Ja

Stand: Vortag 18 Uhr
Stimmen: 950

FRAGE DES TAGES

Sollen Frauen im Spitzensport gleich viel verdienen wie Männer?

Stimmen Sie online ab: suedostschweiz.ch

Die Flüelapassstrasse verliert ihre Kurven

Am Flüelapass ist im Gebiet Tschuggen eine Verlegung der Fahrbahn geplant. Das neue Trassee ist Bestandteil eines grösseren Projekts zur Strassenkorrektur.

von Béla Zier

Die gesamten Unterlagen für dieses Strassenbauprojekt dürften wohl gut und gerne um die zehn Kilogramm auf die Waage bringen. Alles in allem umfasst das Dossier zur kürzlich publizierten öffentlichen Auflage für diese bei der Flüelapassstrasse auf Davoser Gemeindegebiet geplante Strassenkorrektur mehrere 100 A4-Seiten inklusive Pläne. Das Projekt mit einer Länge von rund 2,64 Kilometern beginnt beim Restaurant «Alpenrose» und endet oberhalb des Gasthauses «Zum Tschuggen».

Im Zentrum steht das Gebiet Tschuggen, denn dort soll eine massive Veränderung des bisherigen Strassenverlaufs vorgenommen werden. Dieses Teilprojekt wird sich unübersehbar auf die Optik der dortigen Berglandschaft auswirken.

150 Meter langes Trassee

Das Bauvorhaben fällt in den Aufgabenbereich des Bündner Departements für Infrastruktur, Energie und Mobilität, für Planung und Umsetzung verantwortlich ist das kantonale Tiefbauamt (TBA). Im 115-seitigen technischen Bericht des TBA wird das gesamte Korrektionsprojekt damit begründet, dass der betroffene Strassenabschnitt in den letzten Jahrzehnten lediglich betrieblich unterhalten wurde und sich teilweise in einem schlechten Zustand befindet. Die Linienführung sei, soweit es Topografie und Wirtschaftlichkeit zuliessen, normgemäss zu korrigieren. Dabei soll der Strassenoberbau erneuert und die Strecke durchgehend auf eine Breite von sechs Metern ausgebaut werden. Zudem befinden sich gemäss dem Bericht innerhalb des Projektperimeters mehrere Kunstbauten wie etwa Brücken und Stützbauwerke, welche instandgesetzt oder an die neue Strassengeometrie angepasst werden müssten.

Im Gebiet Tschuggen beinhaltet das Projekt eine Anpassung der Kantonsstrasse. Dort soll ein neues, etwa 150 Meter langes Trassee gebaut werden. Besonders in diesem Bereich sei die heutige Linienführung der Flüelapassstrasse aufgrund der engen Kurven, der Topografie und der Gebäude unübersichtlich, was zu gefährlichen Verkehrssituationen oder gar Unfällen führen könne, hält das TBA in einer schriftlichen Stellungnahme fest. Darin heisst es: «Durch die geplante Anpassung werden die Sichtverhältnisse deutlich verbessert und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht.» Dies betreffe aufgrund der Verlegung der dortigen Bushaltestelle inklusive neuer Fussgängerquerung mit Mittelinsel insbesondere auch die Sicherheit für Passanten.

«Erheblicher Landschaftseingriff»

Im Umweltverträglichkeitsbericht zum Gesamtprojekt ist zum Tschuggen-Trassee festgehalten, dass «der Landschaftseingriff vor allem aufgrund des Strasseneinschnitts mit Felsabtrag, massiver Geländeaufschüttung und Aufhebung beider Serpentin erhe-



Neue Linienführung für die Kantonsstrasse: Im Gebiet Tschuggen soll die Flüelapassstrasse durch ein Trassee begradigt werden.

Bild und Visualisierung Tiefbauamt Graubünden

lich ist». Wodurch sieht das TBA diese Massnahme gerechtfertigt, wurden andere Varianten oder auch die Belassung des Istzustands in Betracht gezogen? Das TBA hält dazu fest, dass die Variantenüberlegungen verschiedene Linienführungen umfasst hätten, dies inklusive der Ist-Variante beziehungsweise eines Ausbaus entlang der bestehenden Linienführung. «In der Gesamtbeurteilung hat sich die Variante des vorliegenden Auflageprojekts unter Berücksichtigung aller Aspekte wie Umwelt, Sicherheit, Finanzen als beste Lösung erwiesen», erklärt das TBA.

Ob und wie Umweltverbände auf den Eingriff durch das Trassee in die Umgebung reagieren werden, ist aktuell noch offen. Wie es seitens des TBA zum Gesamtprojekt heisst, wurden die Auswirkungen auf die Umwelt im Rahmen der Ausarbeitung des Umweltverträglichkeitsberichts im Detail analysiert. Durchgeführt werden seien diese Arbeiten unter Einbezug der direkt betroffenen Grundeigentümer, der Gemeinde Davos sowie kantonaler Dienststellen wie der Denkmalpflege, des Amts für Natur und Umwelt sowie des

Amts für Raumentwicklung. Gemäss dem TBA wurden die Umweltverbände in dieser Projektphase nicht einbezogen, Einsprachen bei einer Projektauflage könnten nicht ausgeschlossen werden.

Kosten von 19,4 Millionen

Der im technischen Bericht enthaltene Kostenvoranschlag für das Flüela-Gesamtprojekt geht für das TBA von einer Summe von 19,42 Millionen Franken aus. Kostentechnisch hält das Amt betreffs der Investition in das neue Trassee fest: «Auf Basis der untersuchten Varianten wäre ein Ausbau entlang der bestehenden Linienfüh-

rung nicht kostengünstiger gewesen als die neue Linienführung des Auflageprojekts.»

Das ebenfalls im technischen Bericht aufgeführte Bauprogramm sieht eine Umsetzung in sechs über gleich viele Jahre verteilte Etappen vor. Der Baustart hängt nach Ausführungen des TBA von verschiedenen Faktoren ab, unter anderem auch von der Behandlung möglicher Einsprachen gegen das Auflageprojekt: «Im besten Fall ist ein Baubeginn im Frühjahr 2024 denkbar.» Wie dem Umweltverträglichkeitsbericht entnommen werden kann, wird zur Strassenverlegung im Gebiet Tschuggen – Terrainabtrag und Neubau – mit einer Bauzeit von zwei Jahren gerechnet. Das TBA bestätigt diese Angabe so nicht, schreibt, dass die Bearbeitung des Bauprogramms und der Bauphasen später im Rahmen des Ausführungsprojekts erfolge.

Die eigentliche Bauausführung soll gemäss TBA unter Aufrechterhaltung des Verkehrs mit Einsatz von Lichtsignalanlagen erfolgen. Der Verkehr werde dabei einspurig auf der bestehenden Strasse oder auf einem Teil des Strassenoberbaus geführt.

2,64

Kilometer

Das gesamte **Strassenbauprojekt** am Flüelapass bezieht sich auf eine Strecke von rund 2,64 Kilometern.

Ihr Anliegen ist bei uns in guten Händen

Telefon
Wir nehmen von Montag bis Freitag von 14 bis 15 Uhr Ihre Informationen, Hinweise und Anregungen telefonisch entgegen:
081 255 50 53

@ **Leserbriefe** können Sie uns auf forum@suedostschweiz.ch mit einer maximalen Anzahl von 2500 Zeichen (inkl. Leerzeichen) zukommen lassen. Über Leserbriefe wird keine Korrespondenz geführt.

Forum Online
Wollt auch ihr eure Meinung zu einem Thema online äussern? Dann schreibt jetzt euren Leserbrief suedostschweiz.ch/forum

Bilder
Ihre Schnappschüsse senden Sie an reporter@suedostschweiz.ch oder als direkter Upload auf suedostschweiz.ch/so-reporter.

Petition: Machen Sie Ihr Anliegen zum Thema. Direkt und Online können Sie eine Petition starten und Unterschriften sammeln. Bei genügend Unterschriften melden wir Ihr Anliegen der zuständigen Gemeinde.
www.suedostschweiz.ch/petition

Leserbriefe

Safienstrasse ausbessern statt Flüela «entkurven»

Ausgabe vom 8. März

Zum Artikel «Die Flüelastrasse verliert ihre Kurven» und zum Leserbrief «Strassenzustand im Safiental ist unzumutbar»

Wenn ich den Artikel über die Strassenverlegung am Flüelapass lese, frage ich mich, ob der Kanton so viel Geld hat, dass eine bestehende Passstrasse anstatt unterhalten «entkurvt» und zu einer Rennbahn umgebaut werden soll. Bereits jetzt lädt die Flüelapassstrasse vom Frühsommer bis in den Herbst Motorrad- und auch Autofahrer dazu ein zu rasen. – Der Verkehr in Ortschaften wird überall entschleunigt. Warum will man am Flüela das Gegenteil?

Die Strasse ist ausserdem während mehrerer Monate geschlossen. Der Flüela ist ein Pass. Die Höhendifferenz muss überwunden werden. Mittels lang gezogener Kurven wird dies erreicht. Dazu kommt, dass das Flüelatal auch landschaftlich viel zu bieten hat. Ich bin der Meinung, dass die Kurven beim Tschuggen nicht gefährlicher sind als an andern Stellen. Wer über den Pass fährt, muss eben die Geschwindigkeit anpassen. Dies könnte mit einer geeigneten Signalisierung und mit Geschwindigkeitsmessungen viel günstiger erreicht werden, ohne den Weiler total zu verschandeln.

In derselben Zeitung lese ich im Leserbrief von Marco Zinsli von Safien-Thalkirch, dass sich die Strasse ins Safiental in einem katastrophalen Zustand befinde. Mir scheint, das kantonale Tiefbauamt setzt die Prioritäten falsch. Die Strasse ins Safiental ist für dessen Bewohner eine Lebensader und muss sich dringend in dauerhaft gutem Zustand befinden. Auch die Flüelastrasse ist für die Verbindung ins Engadin wichtig und soll in gutem Zustand gehalten werden. Im Unterschied zum Safiental bietet der Vereinatunnel aber eine elegante Alternative zur Strasse.

Marianne Christen aus Davos

Anavon und Bogner: Wo bleibt die Moral?

Ausgabe vom 2. März

Zum Artikel «Anavon kann vorwärts machen – auch dank Bogner»

Mit Interesse habe ich den Artikel über die kleine, innovative Skifirma Anavon in Disentis gelesen. Als patentierter Skilehrer finde ich solche touristischen Nischenprodukte löblich, wenn da nicht ein grosses Aber wäre. Die kleine Firma wird über die Willy Bogner AG grösstenteils mitfinanziert. Wenn man bedenkt, dass vor fast 50 Jahren derselbe eine deutsche Skirennfahrerin

und einen US-Skirennfahrer beim Dreh seines Skifilms «Ski-Faszination» in den Lawinentod geschickt hat und dafür vom Kantonsgericht Graubünden eine lächerliche Strafe von zwei Monaten bedingt bekommen hat. Wo bleibt hier die Moral?

Martino Tucek aus Peist

Gestrandete Lastwagenfahrer

Ich möchte mal über was anderes informieren, was ebenso zu denken gibt! Darüber macht sich kaum jemand Gedanken. Viele Lkw-Fahrer aus dem Osten wie Belarus, Ukraine und Russland stehen auf den Raststätten und sind hier buchstäblich gestrandet. Ihr Proviant und ihre Bordkasse gehen zur Neige. Die Fahrer können nicht mehr nach Hause, weil ihre Tankkarten gesperrt sind. Sie können nichts zu essen kaufen, weil ihre Kreditkarten gesperrt sind. Ich bitte euch, mal darüber nachzudenken, und wenn ihr in den nächsten Tagen eine Autobahnausfahrt passiert, packt ein Lunchpaket mit ein und geht auf die Fahrer zu. Ich bin überzeugt, die würden sich in dieser schwierigen Zeit riesig freuen und sehr dankbar sein. Auch die russischen Lkw-Fahrer, die ganz bestimmt über diese Situation, über diesen unsinnigen Krieg so wenig Verständnis haben wie wir. Sie

fühlen sich jetzt sowieso von uns Europäer ausgestossen. Auch in diesem Sinne läuten die Glocken für Verbundenheit, Nächstenliebe und Solidarität für all diese betroffenen Menschen.

Giacumin Bass aus Müstair

Das Geburtshoroskop des Wladimir Putin

Seit rund 30 Jahren beobachte und studiere ich das persönliche Geburtshoroskop von Wladimir Putin. Bei dieser Analyse kommt klar zum Vorschein, dass man Putin nicht zum Präsidenten hätte wählen dürfen!

Sein Geburtshoroskop zeigt unmissverständlich auf, dass dieser Mensch einen grenzenlosen Machtanspruch besitzt, verbunden mit einer latenten psychopathischen Veranlagung und einem schwachen Selbstwertgefühl.

Sein Radix zeigt auf, dass wir es mit einem Menschen zu tun haben, der auf Druck von aussen vollkommen irrational reagieren und zu Fanatismus und Rachegefühlen neigen kann.

Diese Neigung zeigt sich vor allem dann, wenn etwas nicht nach seinem Willen läuft, und er sich in die Ecke gedrängt fühlt.

Ein solches Psychogramm kennt man von Massenmördern und Terroristen. Alles in allem somit eine brandgefährliche Mischung!

Durch die Beachtung der Astrologie hätte das jetzige Dilemma, in welchem die Menschheit steckt, verhindert werden können!

Gaudenz Krättli aus Chur

Eine demokratische Korrektur

Verfolgt man das Stimmverhalten der letzten Urnengänge im Kanton Graubünden, wird klar, dass rund ein Drittel der politisch interessierten Bevölkerung im Grossen Rat sowie in der Regierung nicht vertreten ist. In der von der Mitte dominierten Surselva zum Beispiel hat bei den Nationalratswahlen 2019 jeder vierte Wähler der SVP die Stimme gegeben. 2021 stimmten wir über das CO₂-Gesetz ab. Nur die SVP warnte vor den teuren, ungerichten Folgen einer Annahme. Alle anderen Parteien, der Bundesrat und Medien warben für ein Ja. Am 13. Juni geschah das Unerwartete: Das Gesetz wurde abgelehnt. In der Surselva sogar mit zwei Dritteln der Stimmen. November 2021: Alle Parteien samt den Medien sind für die extremen, einseitigen Covid-Massnahmen. Es ist daher erstaunlich, dass ein Drittel der Wähler in der Surselva trotz der massiven Befürworterkampagne auch hier der SVP gefolgt sind und mit ihrem Nein ein Zeichen gesetzt haben. 2021 gab es in der Surselva mehr als 50 Prozent Ja-Stimmen zum

Verhüllungsverbot der SVP und das gegen die Parolen von CVP, FDP, BDP und SP. Es ist darum höchste Zeit, das Missverhältnis der Parteien in der Regierung zu korrigieren (drei Mitte, ein FDP, ein SP, null SVP). Am 15. Mai darum Roman Hug in die Regierung und SVP-Kandidaten in den Grossen Rat.

Annemarie Spescha aus Disentis

SVP ohne Rückgrat

Weiterhin drückt sich die SVP um eine klare Stellungnahme zu Putins Angriffskrieg und übt sich in «Gesinnungsneutralität». Wenn wir bereits zum Voraus kapitulieren und uns nicht mehr zu sagen trauen, dass 1+1 = 2 ist, wieso brauchen wir dann eine Armee? Wozu eigentlich?

Bundesrat Obrecht (freisinnig) hat am Vorabend des Zweiten Weltkriegs gesagt: «Wir Schweizer werden nicht zuerst ins Ausland wallfahren gehen.» Ich habe den Eindruck, dass die SVP dies gegenüber Moskau im übertragenen Sinne bereits tut.

Für die Neutralität wird niemand sein Leben einsetzen, für Freiheit, Selbstbestimmung und Demokratie vielleicht schon.

Kurt Meier aus Domat/Ems

Jetzt fällig: Normalität in der Demokratie

Es ist erschreckend, was sich weltweit in den sogenannten etablierten Demokratien abspielt: In Kanada kann ein Premier bei missliebigen Meinungskundgebungen einfach den Notstand ausrufen und das Militär auf die eigenen Leute loschicken. Wie weit sind wir da von einem Bürgerkrieg entfernt? Dasselbe in Italien: Kann man noch ein Land besuchen, das ohnehin politisch nicht viel auf die Reihe kriegt, wo die Regierung statt gegen die Mafia gegen einen nicht unerheblichen Anteil der Bevölkerung drastisch vorgeht, diesen aus dem öffentlichen Leben ausschliesst und durch einen Politiker mitteilen lässt, wer zur Gesellschaft gehört und wer nicht? Genauso die Österreicher: Verkünden das Ende der Massnahmen und behalten 3G bei! Sind die noch bei Trost? Schade, das waren zwei meiner Lieblingsurlaubsländer, für mich aber ein absolutes No-Go, bis die wieder normal ticken!

Hoffentlich setzt sich in der Schweiz trotz allem jetzt die Normalität durch. Das viele Geld, das noch in Impfstoffe und Contact-Tracing fliesst, das wird an anderen Orten fehlen. Bezahlen werden wir das alles, ob via Krankenkasse oder über Steuern. Es ist eine Schande, dass das Parlament nicht mehr Widerstand leistet. Wen soll man denn da noch wählen?

Konrad Rüegg aus Ebnat-Kappel

Leserbild



Blick Richtung Drusenfluh und Sulzfluh.

Bild Luzia Tomaschett

Ihr Anliegen ist bei uns in guten Händen

Telefon
Wir nehmen von Montag bis Freitag von 14 bis 15 Uhr Ihre Informationen, Hinweise und Anregungen telefonisch entgegen:
081 255 50 53

@ **Leserbriefe** können Sie uns auf forum@suedostschweiz.ch mit einer maximalen Anzahl von 2.500 Zeichen (inkl. Leerzeichen) zukommen lassen. Über Leserbriefe wird keine Korrespondenz geführt.

Forum Online
Wollen auch Sie Ihre Meinung zu einem Thema online äussern? Dann schreiben Sie jetzt Ihren Leserbrief.
suedostschweiz.ch/forum

Bilder
Ihre Schnappschüsse senden Sie an reporter@suedostschweiz.ch oder als direkter Upload auf suedostschweiz.ch/so-reporter.

Petitio: Machen Sie Ihr Anliegen zum Thema. Direkt und online können Sie eine Petition starten und Unterschriften sammeln. Bei genügend Unterschriften melden wir Ihr Anliegen der zuständigen Gemeinde.
www.suedostschweiz.ch/petitio

Leserbriefe

Ausverkauf altrechtlicher als Zweitwohnungen

Ausgabe vom 28. März

Zum Artikel «Wenn nur noch 13 Häuser reine Erstwohnungsräume sind»

Hier einige Gedanken über die Situation des Verkaufs als Zweitwohnungen: Meine Befürchtung, dass die Preise für altrechtliche Objekte, die als Zweitwohnungen verkauft werden, noch mehr steigen, ist eingetreten, da die Nachfrage solcher gross ist. So werden die Gemeinden und Regionen noch mehr entvölkert, da Einheimische diese hohen Preise nicht bezahlen können. In den Regionen, wo schon vor der Abstimmung 2013 sehr viele Zweitwohnungen erstellt worden sind, sind schon damals die Immobilienpreise in die Höhe getrieben worden, was für einheimische Bewohner zu unbezahlbarem Wohnraum oder Wohneigentum geführt hat. Nun werden auch in Randregionen immer mehr altrechtliche Wohnungen verkauft und Mietwohnungen für Einheimische werden zur Mangelware und so wird die Abwanderung noch mehr gefördert, die Immobilienpreise steigen auch dort. Der Eigenmietwert als Steuerwert muss für dauerbewohnte Erstwohnungen abgeschafft werden. Wer ein neues Haus oder eine Neuwohnung kauft oder baut, sollte es nach einer Nutzungsdauer von 30 Jahren (erste grössere Renovationen) auch als Zweitwohnungen verkaufen können. Beim Verkauf aller Zweitwohnungen sollte eine Abgabe erfolgen, welche 20-30 Prozent vom Verkaufswert betragen sollte. Die einzige Ausnahme: für Direktnachkommen (Kinder).

Dieses Geld sollte für die ständige Wohnbevölkerung für die Entwicklung der Gemeinden und Regionen eingesetzt werden, zum Beispiel für Erschliessungen und Unterhalt der Infrastruktur, oder es sollte auch ein Fond gefüllt werden, der als Investitionskredite zu Verfügung steht für energietechnische Sanierungen von Erstwohnungen oder Häusern oder für die bezahlbare Wohnungen.

Jon Cla Feuerstein aus Fuldera

Carmelia Maissen – für eine vernetzte Mobilität

Der Kanton Graubünden ist in seiner geografischen Struktur einzigartig: Täler, Flüsse und Berge zeichnen das Landschaftsbild aus. Um gut von einem zum anderen Ort zu gelangen, ist eine vernetzte Mobilität unabdingbar und die gute Erschliessung vom Berggebiet und auch den Randregionen eine Selbstverständlichkeit. Dies für die einheimische Bevölkerung, aber auch für die touristische Erschliessung unseres einmaligen Bergkantons. Als Gemeindepräsidentin von Ilanz/Glion und als Grossrätin,

kennt Carmelia Maissen diese Herausforderungen bestens. Deshalb setzt sie sich stark für ein gut ausgebauten Mobilitätsnetz ein, das flexibler, ökologischer und digitaler werden soll, damit sich junge und ältere Menschen auch in den Randregionen gleichermaßen überall unabhängig bewegen können. Damit unser Kanton auf die struktu-

rellen Herausforderungen auch in Zukunft gut vorbereitet ist, wähle ich am 15. Mai Carmelia Maissen in die Regierung.

Ursula Brändli Capaul aus Rueun

Mein Kandidat aus Südbünden!

Am 15. Mai finden die Regierungswahlen statt. Ein einziger Kandidat kommt aus den Südtälern und vertritt schon seit mehreren Jahren unsere Anliegen in der Regierung. Wenn wir in Chur weiterhin eine Stimme haben möchten, die unsere Bedürfnisse und Nöte kennt und unsere Sprache spricht, gibt es nur einen Namen: Jon Domenic Parolini. Seit mehreren Jahren setzt er sich für unsere Kultur, die Wirtschaft und Tourismus ein. Ich wähle ihn aus Überzeugung und rufe Sie auf, es mir gleich zu tun.

Gion Claluna aus Sils Maria

Martin Bühler in den Regierungsrat

Die Bündner Regierung verdient ausgezeichnete und starke Persönlichkeiten, die bereits in vielen Bereichen bewiesen haben, dass sie ihren Anforderungen gerecht wurden. Die FDP hat mit Martin Bühler einen

Kandidaten, der Herausforderungen meistern kann, welcher ein Regierungsrat täglich ausgesetzt ist. Belastbarkeit, Weitsicht, Empathie, Durchsetzungsvermögen sind Prädikate, die Martin Bühler auszeichnen. Es gilt also am 15. Mai Martin Bühler in die Bündner Regierung zu wählen.

Silvio Peder aus Chur

Flüelapass: Technisch möglich, aber unsinnig

Ausgabe vom 8. März

Zum Artikel «Die Flüelapassstrasse verliert ihre Kurven»

Die Flüelapassstrasse verliert mehr als ihre Kurven. Die neue Linienführung für die Kantonsstrasse im Gebiet des Tschuggen erinnert uns an das Buch von Hans Weiss: «Die friedliche Zerstörung der Landschaft». Das Projekt scheint komplett auf dem Reissbrett entstanden zu sein. Eine unmittelbare Auseinandersetzung mit dem Gelände scheint nicht stattgefunden zu haben. Landschaft und Geschichte wurden als Entscheidungsgrundlagen gänzlich ausgeblendet beziehungsweise dem Argument der Verkehrssicherheit untergeordnet. Zu diesem Sicherheitsdenken – welches angeblich durch Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht gewährleistet werden kann – kommt noch das Bestreben hinzu, mitten in den

Bergen für das Automobil weiteren, völlig überdimensionierten Parkraum zu schaffen.

Wenn heute Strassenbauer eine Schnellstrasse mitten durch einen historisch gewachsenen, kleinen Weiler planen, ist dies für viele Bürgerinnen und Bürger nicht nachvollziehbar. Die Geologie hat hier mit einem Felsband (Tschuggen) ein natürliches Hindernis geschaffen. Bisher hat die Linienführung der Strasse darauf Rücksicht genommen und das Hindernis mit einer schönen Serpentine überwunden. Und jetzt soll mit einer Geländeaufschüttung diese Barriere für sehr viel Geld aus der Welt geschaffen werden. Es scheint, dass die technologischen Möglichkeiten hier die Lust an einem widersinnigen Projekt geweckt haben. Was technisch möglich ist, soll geplant und gebaut werden, denn das Geld scheint beim Kanton keine Rolle zu spielen.

Die geplante Strassenkorrektur im Bereich Tschuggen ist eine Form von landschaftlicher Zerstörung, die nicht notwendig ist. Sie ist das Resultat von ungenügendem Landschaftsbewusstsein und blindem Fortschrittsglauben. Wer die landschaftliche Schönheit unseres Kantons anpreist und gleichzeitig alles tut, damit an ihr vorbeigerast werden kann, macht – auch touristisch gesehen – einen grossen Fehler. Es ist zu hoffen, dass die Verantwortlichen diese neue Linienführung überdenken.

Gian Paul Calonder aus Davos/Zernez
Stefan Margreth aus Davos Wolfgang
Britta Allgöwer aus Davos Wolfgang

WIR HATTEN GEFRAGT

Gehen Sie gerne in den Zirkus?

49% Ja 51% Nein

Stand: Vortag 18 Uhr
Stimmen insgesamt: 882

FRAGE DES TAGES

Haben Sie schon einmal jemandem eine Ohrfeige verpasst?

Stimmen Sie online ab:
www.suedostschweiz.ch

Leserbild



Mit dem Wärmeeinbruch ist der Frühling im Bündner Rheintal eingezogen.

Bild Kenneth Redmond

INSERAT

Kompetenzstudio für guten Schlaf

riposa bico rovida

isabelle TEMPUR superba

delta
MÖBEL KÜCHEN HAUSHALT
delta-moebel.ch, Tel. +41 (0)81 772 22 11

erotik.suedostschweiz.ch

Neu in Chur ♥
Zarte, sehr liebe Nina erwartet ihre Prinzen bis 80 J. Behaarte M.! Kurze Zeit! Viele Wünsche mögl.! **076 733 34 60**

Scharfer Widerstand gegen die «Rennstrecke» am Berg

Die vom Kanton projektierte Fahrbahnverlegung im Tschuggen-Gebiet am Flüelapass stösst auf heftige Kritik. Zwei Umweltorganisationen erheben Einsprache.

von Béla Zier

Es wäre einer grossen Überraschung gleichgekommen, wenn dieses Projekt das Bewilligungsprozedere oppositionslos durchlaufen hätte. Am vergangenen Dienstag endete die Auflagefrist für die am Flüelapass geplante Strassenkorrektur. Im Zentrum des Projekts steht eine Verlegung der Fahrbahn im Gebiet Tschuggen (Ausgabe vom 8. März). Der mit einer massiven Terrainveränderung verbundene Eingriff in die Passlandschaft stösst beim Bündner Heimatschutz und der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz auf scharfe Kritik. Gemäss einer Medienmitteilung der beiden Organisationen vom Donnerstag haben sie Einsprache gegen den geplanten Ausbau der Flüelapassstrasse im Bereich Tschuggen erhoben.



Opposition: Gegen das neue Trasse haben der Bündner Heimatschutz und die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz Einsprache eingereicht. Visualisierung Tiefbauamt Graubünden

«Unzeitgemässes» Vorhaben

Das gesamte Ausbauprojekt zwischen Restaurant «Alpenrose» und Gasthaus «Zum Tschuggen» betrifft eine Länge von total rund 2,64 Kilometern. Beim Gebiet Tschuggen soll ein neues, etwa 150 Meter langes Strassenraster entstehen. Vorgesehen sind dort zudem eine Verlegung der Bushaltestelle sowie der Parkplätze. In dem Bereich sei die Strassenlinienführung aufgrund der engen Kurven, der Topografie und der Gebäude unübersichtlich, was zu gefährlichen Verkehrssituationen oder gar Unfällen führen könne, hatte das Bündner Tiefbauamt informiert.

«Der geplante Strasseneinschnitt bedingt riesige Eingriffe in die Landschaft», heisst es in der Mitteilung.

Im Umweltverträglichkeitsbericht des Gesamtprojekts war zum Tschuggen-Trasse deutlich formuliert worden, dass es sich um einen «erheblichen Landschaftseingriff» handle. Diese Ansicht teilen auch der Bündner Heimatschutz und die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz. Sie schreiben in ihrer Mitteilung: «Der geplante Strasseneinschnitt bedingt riesige Eingriffe in die Landschaft in Form von Felsabtrag und mächtigen Geländeaufschüttungen. Das ist mit dem Gebot der Landschaftsschonung nicht vereinbar.» Auf seiner Internetseite

bezeichnet der Bündner Heimatschutz das Projekt als «Rennstrecke», es sei «völlig überdimensioniert und unzeitgemäss».

Projekt nicht bewilligungsfähig

Zur Ist-Situation wird in der Mitteilung erklärt, dass sich im Tschuggen-Gebiet eine landschaftlich heikle Situation finde, die den weithin sichtbaren Abschluss einer Geländekammer talabwärts bilde. Die Strasse trage diesem Moment Rechnung, indem sie sich mit einer doppelten Spitzkehre dem Gelände anpasse. Um den Niveauunterschied zwischen den zwei dortigen Talstufen zu überbrücken, würde die neue Strasse bis zu sieben Meter über das bestehende Terrain angehoben, heisst es in der Einsprache. Durch den «unsensiblen Durchstich» inklusive Fahrbahnverbreiterung sowie den neuen Parkplatz würde auch die Situation der dortigen Gebäude – der nahe beim «Tschuggen»-Gasthaus stehenden Kapelle «Maria zum Schnee» und der Spitzkehren –, die heute eine räumliche Einheit bildeten, «völlständig zerstört».

Das Tschuggen-Projekt wird von den beiden einsprechenden Organisationen als nicht mit den rechtlichen Bestimmungen zum Natur- und Heimatschutz vereinbar beurteilt. Es bedürfe einer Grundlage im kantonalen Richtplan; da diese nicht vorhanden sei, sei das Projekt «auch aus diesem Grund nicht bewilligungsfähig», heisst es dazu schliesslich in der Einsprache.

Bündnerin übernimmt bei Emmi

Milchverarbeiterin Emmi macht Finanzchefin Ricarda Demarmels zur neuen Geschäftsführerin.

Per 1. Januar nächsten Jahres übernimmt Ricarda Demarmels die Leitung des Emmi-Konzerns. Die gebürtige Bündnerin ist seit 2019 als Chief Financial Officer (CFO) bei Emmi tätig und war zuvor bereits beim Lebensmittelkonzern Orion Finanzchefin. Mit ihrer Ernennung stelle man die «Kontinuität in der Führung und der jüngst bestätigten strategischen Ausrichtung von Emmi sicher», kommentiert Verwaltungsratspräsident Konrad Graber in einer Mitteilung vom Donnerstag die Wahl von Demarmels.

Wer Demarmels auf ihrem CFO-Posten ablöst, ist noch unklar. Emmi werde nun den Prozess der Nachbesetzung dieser Position anstossen und die Übergabe der Verantwortlichkeiten bis Ende Jahr umsetzen, heisst es.

Seit letztem Herbst ist bekannt, dass der bisherige CEO Urs Riedener per Ende Jahr seinen Posten abgibt und an der GV 2023 den heutigen Verwaltungsratspräsidenten Konrad Graber ablösen soll. Riedener ist seit 2008 Chef von Emmi. Unter dessen Leitung trieb der Innerschweizer Konzern sehr erfolgreich die Internationalisierung voran. War Emmi im Jahr 2008 noch ein sehr auf die Schweiz fokussierter Milchkonzern mit einem Auslandumsatzanteil von lediglich 23 Prozent, hat sich das Verhältnis mittlerweile gekehrt. (sda)













KINOCENTER

www.kinochur.ch

Radio Südostschweiz täglich 15.50 Uhr
Platzreservation Kinocenter: 081 258 32 32 Apollo: 081 258 34 34

KINOAPOLLO

 <p>AMBUANCE Fr 19.45, 22.00 Sa 18.45, 21.00 So 11.15, 15.45 ab 14 J Deutsch Kinocenter</p>	 <p>MORBIUS Fr 19.45, 22.00 Sa 18.45, 21.00 So 11.15, 15.45 ab 14 J Deutsch KinoApollo</p>	 <p>BATMAN Mit Robert Pattinson Sa 21.00 ab 12 J empf. 14 J Deutsch Kinocenter</p>	 <p>JUJUTSU KAISEN Fr 17.30 Sa 16.30 So 13.30 ab 16 J Deutsch KinoApollo</p>	 <p>Rotzbub Fr 17.30 Sa 19.30 So 15.45 ab 12 J Deutsch Kinocenter</p>	 <p>LA PANTHERE DES NEIGES Fr 17.15 Sa 15.00 ab 6 J empf. 10 J Deutsch Kinocenter</p>
 <p>DIE HASCHEN SCHULE Sa 13.00 So 11.30 ab 6 J Deutsch Kinocenter</p>	 <p>DIE BAD GUYS Sa 13.45, 18.15 So 13.00, 16.15 ab 6 J Deutsch Kinocenter</p>	 <p>PETERCHENS MONDFAHRT Sa 13.15 So 11.00 ab 6 J Deutsch Kinocenter</p>	 <p>SONIC 2 Fr 18.00, 19.30 Sa 15.30 So 13.30, 16.00 So 17.45 ab 6 J empf. 8 J Sa 19.15 ab 6 J empf. 8 J Deutsch Kinocenter</p>	 <p>(IM)MORTELS Voranzeige (Im)mortels Di 17.40 ab 10 J F/d Kinocenter</p>	 <p>DO YOU REMEMBER ME? Mo 18.30 Di 18.15 ab 12 J Dialekt Kinocenter</p>

Jugendschutz: Unbegleitet dürfen Jugendliche unter 16 Jahren und Kinder im Rahmen des festgelegten Zutrittsalters Filmvorführungen besuchen, die bis spätestens 21.00 Uhr beendet sind. In Begleitung Erwachsener dürfen sie alle Filmvorführungen besuchen, falls sie das festgelegte Zutrittsalter nicht um mehr als 2 Jahre unterschreiten. Die Verantwortung für die Einhaltung der Altersbestimmungen liegt bei der Begleitperson.

weiter im Programm...

- Uncharted
- Jackass Forever
- La Mif
- Luchs-Lynx
- L'Événement-Das Ereignis
- The Hating Game- Küss mich, Mistkerl

LESERMEINUNG

Kein Krieg ist zu rechtfertigen

Der Ukrainekrieg war absehbar und das Zustandekommen muss geschichtlich aufgezeigt werden. Die einseitige Berichterstattung (wie zu Coronazeiten) zeigt, dass der Journalismus nichts gelernt hat. Wohlverstanden, die Menschheit wird heuchlerisch einseitig informiert. Rückblende. Die Kubakrise 1962 zur Amtszeit von John F. Kennedy war nahe an einem Nuklearkrieg. Die USA haben klar gemacht, dass sie die Militärpräsenz auf Kuba, so nah an ihrer Grenze, nicht dulden. Aber Russland soll die massive militärische Osterweiterung hinnehmen. Nikita Chruschtschow hatte damals eingelenkt. Die USA liessen es nicht dabei bewenden und überfielen Kuba, jedoch ohne Erfolg. Leider leiden die Kubaner heute noch am US-Embargo.

Die US-Präsidenten Bill Clinton, George W. Bush und Barak Obama haben in ihren 24 Jahren Amtszeit in neun Ländern Krieg geführt. Dabei sind rund elf Millionen Zivilisten ermordet worden. Eigentlich sind sie alle Kriegsverbrecher. In diesen Kriegsländern – etwa in Afghanistan, Syrien, Irak, Somalia, Jemen, Pakistan, Libyen und Balkan – wurde hinter dem Deckmantel Terrorismus und mit absichtlichen Falschinfos Elend geschaffen und nichts gewonnen. Wo war hier der Aufschrei von Politik und Bevölkerung? Dass Kriegstreiber Obama auch noch den Friedensnobelpreis erhielt, ist Hohn und Heuchelei. Haben Sie einmal gehört, dass US-Kriegsverbrecher vor Gericht kamen? Nein. Die USA haben einen Immunitätsstatus. Da passiert gar nichts. Ist das gerecht?

Die USA mit ihrem Imperialismus sowie der hörigen Uno, EU und Nato weigern sich, den Forderungen Russlands für eine entmilitarisierte Zone der Ukraine ohne einen Nato-Beitritt einzulernen oder nur annähernd zu diskutieren. Provokativ und arrogant drohen sie mit Sanktionen. Seit dem Sturz der ukrainischen Regierung 2014 unter Einfluss der USA wird Wolodimir Selenskyj vom Westen gelenkt. EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen wusste nichts Gescheiteres, als noch Öl ins Feuer zu giessen, indem sie den EU-Beitritt der Ukraine als dringlich bezeichnete. Um die Wirtschaftsmacht zu beherrschen, sind Deutschland und Frankreich zu allem bereit. Nato und EU üben zudem massiven Druck auf den serbischen Präsidenten Aleksandar Vučić aus, auch Sanktionen gegen Russland zu ergreifen. Er bleibt neutral, um die Beziehungen zu China, Russland und anderen Ländern nicht zu verspielen.

Die Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE) unter Einfluss der USA zeigte sich schwach. Der Bundesrat lehnte eine Vermittlerrolle auf Anfrage von Russland ab und verwies lapidar auf die OSZE. Das Ergebnis ist Elend und Zerstörung. Es hätte vermieden werden können mit etwas gutem Willen, aber dieser ist dem Westen, inklusive der Schweiz, abhandengekommen. Machtspiele sind wichtiger. Der Bundesrat hat zudem die Neutralität über Bord geworfen und die Bundesverfassung missbräuchlich missachtet. Er hat die Schweiz zu einer Kriegspartei gemacht. Der Bundesrat muss sich öffentlich entschuldigen oder er ist für sein Tun abzustrafen. Das wird leider mit dieser parteipolitischen Konstellation nicht passieren. Die Bevölkerung und die Wirtschaft sind nun unter Druck und werden die Zeche bezahlen müssen.

► JÜRIG SPRECHER, MALADERS

IMPRESSUM

Bündner Tagblatt

Herausgeberin: Samedia Press AG.

Verleger: Hanspeter Lebrument.

CEO: Thomas Kundert.

Redaktion: Pesche Lebrument (Chefredaktor, lbp), Enrico Söllmann (esö).

Redaktionsadressen:

Bündner Tagblatt, Sommeraustasse 32, 7007 Chur, Telefon 081 255 50 50,

E-Mail: redaktion@buendnertagblatt.ch.

Verlag: Samedia, Sommeraustasse 32, 7007 Chur, Tel. 081 255 50 50, E-Mail: verlag@samedia.ch.

Kundenservice/Abo: Samedia,

Sommeraustasse 32, 7007 Chur,

Tel. 0844 226 226, E-Mail: abo@samedia.ch.

Inserate: Samedia Promotion, Sommeraustasse 32, 7007 Chur, Telefon 081 255 58 58,

E-Mail: chur.promotion@samedia.ch.

Verbreitete Auflage: (Südschweiz Gesamt):

66 466 Exemplare, davon verkaufte Auflage 63 906

Exemplare (WEMF-/SW-beglaubigt, 2021).

Reichweite: 153 000 Leser (MACH-Basic 2021-2).

Abopreise unter:

www.buendner-tagblatt.ch/aboservice

Die irgendetwas geartete Verwertung von in diesem Titel abgedruckten Inseraten oder Teilen davon, insbesondere durch Einspeisung in einen Online-Dienst, durch dazu nicht autorisierte Dritte, ist untersagt. Jeder Verstoß wird von der Werbegesellschaft nach Rücksprache mit dem Verlag gerichtlich verfolgt.

© Samedia

GASTKOMMENTAR Ludmila Seifert plädiert für mehr Augenmass beim Strassenbau

Strasse und Landschaft

In Graubünden spielte der Bau und Unterhalt von Wegen und Strassen immer schon eine grosse Rolle. Die schwierige Topografie der Gebirgsgegend stellte dabei stets eine besondere Herausforderung dar und führte zu Aufsehen erregenden Ergebnissen. Im 19. Jahrhundert entstand im damals noch jungen Kanton ein dichtes Netz an mit Frachtwagen und Postkutschen befahrbaren «Kunststrassen» – ein epochales Werk und eine ingenieurtechnische Meisterleistung, die noch heute staunen macht. Viele der damals errichteten Bündner Strassen sind im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz IVS als Bau-

denkmäler von nationaler Bedeutung klassiert. So auch die Flüelapassstrasse, welche die Landschaft Davos mit dem Unterengadin verbindet. Die mit zahlreichen Kunstbauten und möglichst gleichmässigen Steigungsverhältnissen operierenden «Kunststrassen» des 19. Jahrhunderts griffen grossräumig und prägend in die Landschaft ein. Doch wurden sie mit grossem Gespür für die topografischen Gegebenheiten harmonisch ins Gelände eingepasst, so dass sie als Bereicherung und nicht als Störfaktor empfunden werden. In dieser Weise angelegte Strassen schärfen die Wahrnehmung der Landschaft und machen sie erlebbar. Auch an der Flüelapassstrasse zeigt sich die Sensibilität und das landschaftsgestalterische Können der alten Strassenbauer; besonders exemplarisch beim Tschuggen, wo ein markanter Felshöcker den direkten Weg versperrt und es zudem eine Geländestufe zu bewältigen gilt. Wie selbstverständlich überwindet die Strasse mit einer doppelten Spitzkehre und gleichbleibendem Ge-

metrischen Können der alten Strassenbauer; besonders exemplarisch beim Tschuggen, wo ein markanter Felshöcker den direkten Weg versperrt und es zudem eine Geländestufe zu bewältigen gilt. Wie selbstverständlich überwindet die Strasse mit einer doppelten Spitzkehre und gleichbleibendem Ge-

metrischen Können der alten Strassenbauer; besonders exemplarisch beim Tschuggen, wo ein markanter Felshöcker den direkten Weg versperrt und es zudem eine Geländestufe zu bewältigen gilt. Wie selbstverständlich überwindet die Strasse mit einer doppelten Spitzkehre und gleichbleibendem Ge-

metrischen Können der alten Strassenbauer; besonders exemplarisch beim Tschuggen, wo ein markanter Felshöcker den direkten Weg versperrt und es zudem eine Geländestufe zu bewältigen gilt. Wie selbstverständlich überwindet die Strasse mit einer doppelten Spitzkehre und gleichbleibendem Ge-

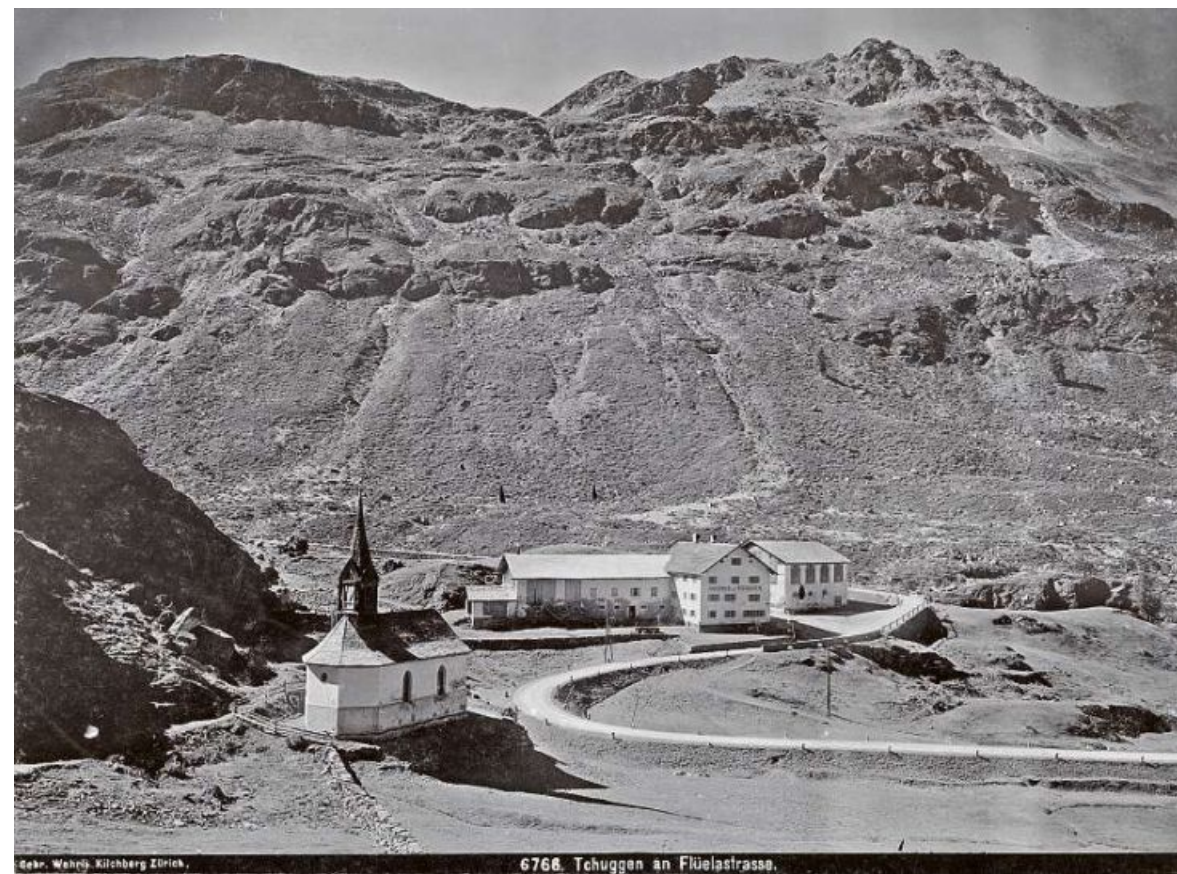
metrischen Können der alten Strassenbauer; besonders exemplarisch beim Tschuggen, wo ein markanter Felshöcker den direkten Weg versperrt und es zudem eine Geländestufe zu bewältigen gilt. Wie selbstverständlich überwindet die Strasse mit einer doppelten Spitzkehre und gleichbleibendem Ge-

metrischen Können der alten Strassenbauer; besonders exemplarisch beim Tschuggen, wo ein markanter Felshöcker den direkten Weg versperrt und es zudem eine Geländestufe zu bewältigen gilt. Wie selbstverständlich überwindet die Strasse mit einer doppelten Spitzkehre und gleichbleibendem Ge-

metrischen Können der alten Strassenbauer; besonders exemplarisch beim Tschuggen, wo ein markanter Felshöcker den direkten Weg versperrt und es zudem eine Geländestufe zu bewältigen gilt. Wie selbstverständlich überwindet die Strasse mit einer doppelten Spitzkehre und gleichbleibendem Ge-

metrischen Können der alten Strassenbauer; besonders exemplarisch beim Tschuggen, wo ein markanter Felshöcker den direkten Weg versperrt und es zudem eine Geländestufe zu bewältigen gilt. Wie selbstverständlich überwindet die Strasse mit einer doppelten Spitzkehre und gleichbleibendem Ge-

metrischen Können der alten Strassenbauer; besonders exemplarisch beim Tschuggen, wo ein markanter Felshöcker den direkten Weg versperrt und es zudem eine Geländestufe zu bewältigen gilt. Wie selbstverständlich überwindet die Strasse mit einer doppelten Spitzkehre und gleichbleibendem Ge-



Die **Serpentine beim Tschuggen** gehört zu den prägendsten Abschnitten der Flüelapassstrasse. Sie war immer schon ein beliebtes Bildmotiv. (FOTO UM 1910/1920; ETH-BIBLIOTHEK ZÜRICH, BILDARCHIV / HS_1360-0410).

GASTKOMMENTAR Silvio Zuccolini über die Fallzahlen an den Spitälern

Rufmord den Spitälern gegenüber

In der Wochenendausgabe der Samedia-Zeitungen vom 12. März erschien ein Artikel mit dem reiseerischen Titel «270 Todesfälle wegen fehlender Routine an Spitälern». Eine ungeheuerliche Aussage, die nicht einfach so hingenommen werden darf. Basierend auf einer Studie eines sogenannten Experten, der seine Interessenbindung leider nicht deklariert hat. Da aber immerhin gesagt wird, wer die Studie finanziert hat, ist alles klar. Es war einer der grösseren Krankenversicherer.

Um was geht es wieder einmal? Es geht um die ominösen Fallzahlen, wobei wieder die kleineren Regionalspitäler im Visier stehen. Und so wäre ich beim ungeheuerlichen Vorwurf wie im besagten Pamphlet, wo man die Gleichung ableiten könnte: wenig Fälle = viele Todesfälle! Diese Aussage ist rufschädigend gegenüber den erfolgreichen Regio-

nalspitälern mit ihren vielen engagierten, qualifizierten und verantwortungsbewussten Mitarbeitenden auf allen Stufen.

Ob nun viele Fälle bessere Qualität bringen, lasse ich mal offen. Auch ist nicht klar, ob Fälle pro Operateur oder pro Spital und Fachgebiet gemeint sind. Oder sind alles nur Ablenkungsmanöver, um die kleineren Spitäler in ihrer Existenz zu gefährden? (Surrogates lassen grüssen!)

Warum nicht einmal eine Studie verfassen mit dem Titel «Zu viel Routine wird zur Gefahr» oder zu Haftpflichtfällen? Entstehen sie bei hohen oder niedrigen Fallzahlen? Interessant, was bei einer solchen Studie rauskommen könnte! In den letzten Jahren kamen die Fallzahlen immer wieder im Zusammenhang mit Spitalschliessungen von gut funktionierenden Regionalspitälern zur Sprache, als man nach Argumenten gegen diese Institutionen suchte. Das mit den Fallzahlen könnte meiner Ansicht nach zu einem gefährlichen Wettlauf füh-

ren, was sich schon abzeichnet, wenn man die momentanen und noch geplanten Spitalschliessungen mit grosser Sorge etwas beobachtet. Neue Fallzahlen-Listen sind bereits im Umlauf und in Anwendung.

Nochmals zu den Fallzahlen, die nun wieder von Gesundheitstheoretikern hochgekocht werden. Sie schaden dem Gesundheitswesen,

pädischen Chirurgen – nimmt dieser seine am bisherigen Spital bearbeiteten Fallzahlen an den neuen Ort mit. Zusammen also ergibt dies dann höhere Fallzahlen, die kaum entsprechend berücksichtigt werden. Wie zweifelhaft solche Werte sind, zeigen die Geburten. Sollte das ganze Anwendung finden, dürfte im Kanton Graubünden keine Gebärabteilung mehr geführt werden – ein schlechtes Szenario oder

steht hier Absicht dahinter? Ein Argument betreffend Fallzahlen also, das mitberücksichtigt werden muss.

Abschliessend zum Thema Fallzahlen ein nicht allzu ernst gemeinter Vorschlag: Jeder an einem Spital operativ tätige Chirurg trägt künftig seine Statistik auf sich und zeigt sie unaufgefordert dem Patienten. Er soll dann entscheiden, ob er behandelt werden will.

SILVIO ZUCCOLINI ist ehemaliger Spitaldirektor von Thusis und langjähriger (nächstens 35 Jahre) Presseschef der Bündner FDP. Er wohnt in Scharans.

Ein Beispiel: Bei einem Stellenwechsel von einem Spital zu einem andern Spital – etwa eines ortho-



«Bodigung der Landschaft mit aller Gewalt.»

Ein solches Hindernis, das den Verkehr auf natürliche Weise verlangsamt, scheint in unserer schnelllebigen Zeit nicht mehr opportun. Also sollen die Kehren beim Tschuggen aufgegeben und durch einen langgezogenen Bogen ersetzt werden; der Eingriff wäre mit erheblichen Terrainveränderungen in Form von Felsabtrag und massiven Geländeaufschüttungen zur Höherlegung des Trassees verbunden, und er würde das kleine Bautenensemble brutal entzweien. Bodigung der Landschaft mit aller Gewalt, um eine Rennbahn im Hochgebirge zu erschaffen. Es soll ja Leute geben, die sich beim Rasen in rauer Natur von den Strapazen des Alltags erholen.

Für das Strassenbauprogramm 2021–2024 budgetiert der Kanton die exorbitante Summe von fast 200 Millionen Franken pro Jahr. Niemand stellt den Nutzen gut unterhaltener Strassen infrage. Etwas mehr Augenmass wäre trotzdem angesagt. Am Flüela wird allen energetischen, raumplanerischen, natur- und heimatschützerischen Grundsätzen zum Trotz mit riesigem Aufwand und viel Steuergeldern ganz unnötigerweise auf die Zerstörung einer intakten Situation hingewirkt. Wem ist damit gedient? Den Baufirmen vielleicht, die bei der Umsetzung zum Handschlag kommen. Aber gibt es tatsächlich keine sinnvollere Art von Wirtschaftsförderung?

Die Kunsthistorikerin LUDMILA SEIFERT ist Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes.

Die Kunsthistorikerin LUDMILA SEIFERT ist Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes.

Die Kunsthistorikerin LUDMILA SEIFERT ist Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes.

Die Kunsthistorikerin LUDMILA SEIFERT ist Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes.

Die Kunsthistorikerin LUDMILA SEIFERT ist Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes.

Die Kunsthistorikerin LUDMILA SEIFERT ist Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes.

Die Kunsthistorikerin LUDMILA SEIFERT ist Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes.

Die Kunsthistorikerin LUDMILA SEIFERT ist Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes.

Die Kunsthistorikerin LUDMILA SEIFERT ist Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes.

Die Kunsthistorikerin LUDMILA SEIFERT ist Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes.

Die Kunsthistorikerin LUDMILA SEIFERT ist Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes.

Die Kunsthistorikerin LUDMILA SEIFERT ist Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes.

Die Kunsthistorikerin LUDMILA SEIFERT ist Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes.

Die Kunsthistorikerin LUDMILA SEIFERT ist Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes.

Die Kunsthistorikerin LUDMILA SEIFERT ist Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes.

Die Kunsthistorikerin LUDMILA SEIFERT ist Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes.

Die Kunsthistorikerin LUDMILA SEIFERT ist Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes.

Die Kunsthistorikerin LUDMILA SEIFERT ist Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes.

Die Kunsthistorikerin LUDMILA SEIFERT ist Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes.



«Ein schlechtes Szenario oder steht hier Absicht dahinter?»

Ein schlechtes Szenario oder steht hier Absicht dahinter? Ein Argument betreffend Fallzahlen also, das mitberücksichtigt werden muss.

Abschliessend zum Thema Fallzahlen ein nicht allzu ernst gemeinter Vorschlag: Jeder an einem Spital operativ tätige Chirurg trägt künftig seine Statistik auf sich und zeigt sie unaufgefordert dem Patienten. Er soll dann entscheiden, ob er behandelt werden will.

SILVIO ZUCCOLINI ist ehemaliger Spitaldirektor von Thusis und langjähriger (nächstens 35 Jahre) Presseschef der Bündner FDP. Er wohnt in Scharans.

Ein Beispiel: Bei einem Stellenwechsel von einem Spital zu einem andern Spital – etwa eines ortho-

**HOCH
PART
ERRE**

Die Serpentine beim Tschuggen gehört zu den prägendsten Abschnitten der Flüelapasstrasse. Sie soll begradigt und also zerstört werden. Fotos: ETH Zürich Bildarchiv

Die Flüela-Strasse retten!

Der Kanton Graubünden will für die rassigen Autofahrer die Flüela-Strasse beim Tschuggen begradigen. Und also ein Kulturgut zerstören. Dagegen müssen wir uns wehren!

Ludmila Seifert 16.04.2022 11:13

In Graubünden spielte der Bau und Unterhalt von Wegen und Strassen immer schon eine grosse Rolle. Die schwierige

Topografie der Gebirgsgegend stellte dabei stets eine besondere Herausforderung dar und führte zu Aufsehen erregenden Ergebnissen. Im 19. Jahrhundert entstand im damals noch jungen Kanton ein dichtes Netz an mit Frachtwagen und Postkutschen befahrbaren «Kunststrassen» – ein epochales Werk und eine ingenieurtechnische Meisterleistung, die noch heute staunen macht. Viele der damals errichteten Bündner Strassen sind im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz IVS als Baudenkmäler von nationaler Bedeutung klassiert. So auch die Flüelapassstrasse, welche die Landschaft Davos mit dem Unterengadin verbindet.

Landschaft erleben

Die mit zahlreichen Kunstbauten und möglichst gleichmässigen Steigungsverhältnissen operierenden «Kunststrassen» des 19. Jahrhunderts griffen grossräumig und prägend in die Landschaft ein. Doch wurden sie mit grossem Gespür für die topografischen Gegebenheiten harmonisch ins Gelände eingepasst, so dass sie als Bereicherung und nicht als Störfaktor empfunden werden. In dieser Weise angelegte Strassen schärfen die Wahrnehmung der Landschaft und machen sie erlebbar. Auch an der Flüelapassstrasse zeigt sich die Sensibilität und das landschaftsgestalterische Können der alten Strassenbauer; besonders exemplarisch beim Tschuggen, wo ein markanter Felshöcker den direkten Weg versperrt und es zudem eine Geländestufe zu bewältigen gilt. Wie selbstverständlich überwindet die Strasse mit einer doppelten Spitzkehre und gleichbleibendem Gefälle den Engpass und den Höhengsprung. Elegant schlängelt sie sich um eine kleine Gebäudegruppe mit Kapelle, deren räumliche und funktionale Einheit sie unangetastet lässt. Mit ihrer feinfühligem Einordnung steht die Strasse im Dialog mit der strukturierten alpinen Landschaft; Landschaftselemente wie Felsen, Gräben, Senken, Hangpartien finden ihre Entsprechung in Konstruktionselementen der Strasse. Die Linienführung als markante Serpentine generiert

das einprägsame Bild, das wir mit historischen Passstrassen verbinden.

Kultur zerstören

Ein solches Hindernis, das den Verkehr auf natürliche Weise verlangsamt, scheint in unserer schnelllebigen Zeit nicht mehr opportun. Also sollen die Kehren beim Tschuggen aufgegeben und durch einen langgezogenen Bogen ersetzt werden; der Eingriff wäre mit erheblichen Terrainveränderungen in Form von Felsabtrag und massiven Geländeaufschüttungen zur Höherlegung des Trassees verbunden, und er würde das kleine Bautenensemble brutal entzweien. Bodigung der Landschaft mit aller Gewalt, um eine Rennbahn im Hochgebirge zu erschaffen. Es soll ja Leute geben, die sich beim Rasen in rauer Natur von den Strapazen des Alltags erholen.

Für das Strassenbauprogramm 2021–2024 budgetiert der Kanton die exorbitante Summe von fast 200 Millionen Franken pro Jahr. Niemand stellt den Nutzen gut unterhaltener Strassen in Frage. Etwas mehr Augenmass wäre trotzdem angesagt. Am Flüela wird allen energetischen, raumplanerischen, natur- und heimatschützerischen Grundsätzen zum Trotz mit riesigem Aufwand und viel Steuergeldern ganz unnötigerweise auf die Zerstörung einer intakten Situation hingewirkt. Wem ist damit gedient? Den Baufirmen vielleicht, die bei der Umsetzung zum Handschlag kommen. Aber gibt es tatsächlich keine sinnvollere Art von Wirtschaftsförderung?

Widerstand

Der Bündner Heimatschutz und die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz beurteilen das Projekt als mit den geltenden rechtlichen Bestimmungen zum Natur- und Heimatschutz nicht vereinbar und haben gegen den geplanten Durchstich Einsprache erhoben.

Die Kunsthistorikerin Ludmila Seifert ist Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes.

Planung & Städtebau

Landschaftsschutz

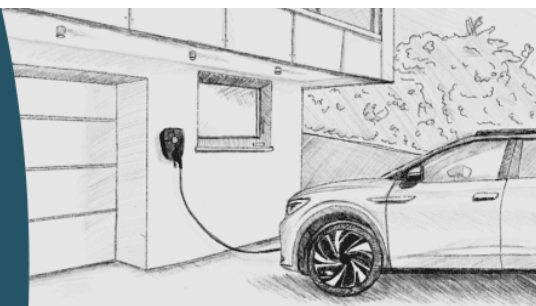
Alpen

Kommentare

Die Zukunft fährt *elektrisch*.

swiss-architects.com
Profiles of Selected Architects

In Kooperation mit
amag



Swiss-Architects > Magazin > Meldungen

Vom Kampf gegen ein befremdliches Bauprojekt

Elias Baumgarten

21. April 2022





Dieses alte Foto zeigt die ikonische Kurvenkombination beim Tschuggen an Flüelastrasse in den 1910er-Jahren. Zukünftig soll ein breiter Bogen zwischen den historischen Bauten hindurchschneiden und die beiden Kehren ersetzen. (Foto: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv)

An der Flüelastrasse soll eine Rampe mitten durch eine historische Gebäudegruppe zwei weite Kehren ersetzen. Der Bündner Heimatschutz und die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz wehren sich gegen das grobschlächtige, unzeitgemässe Vorhaben.

Tief eingeschnittene Schluchten, schroffe Abhänge, Felsstürze, Lawinen – die majestätischen Gebirgslandschaften der Schweiz stellen ihre Bewohner*innen seit jeher vor enorme Herausforderungen. Wege und Strassen über die hohen Gebirgspässe anzulegen und zu unterhalten, ist ein schwieriges und zuweilen gefährliches Unterfangen. In der Schweiz entstanden beeindruckende Passstrassen, die zu den schönsten Europas zählen. Sie sind Meisterwerke der Ingenieurskunst. Und so sind sie bis heute von einer geradezu magnetischen Anziehungskraft für staunende Besucher*innen aus dem In- und Ausland. Diese Anlagen sind wichtige Bausteine nationaler Identität. Sie prägen das Bild und das Selbstverständnis der Schweiz.

In Graubünden wurde im 19. Jahrhundert ein dichtes Netz an «Kunststrassen» aufgebaut, die mit Frachtwägen und Postkutschen befahren werden konnten. Anders als neuere Passstrassen, die, da sie für ungleich stärkere Fahrzeuge entworfen wurden, oft steile Rampen und nur wenige Serpentinaufweiser aufweisen, zeichnen sie sich durch sanfte, gleichmässige Steigungen aus. Mit grossem konstruktiven wie landschaftsgestalterischen Sachverstand und Geschick wurden sie von den damaligen Ingenieuren ins Gelände eingepasst. Diese Bauwerke prägen die sensible Gebirgslandschaft, ohne aber als störend empfunden zu werden. Wer die Strecken schon einmal bewusst befahren hat, weiss, dass die Strassen die Bergwelt in besonderer Weise erlebbar machen. Viele von ihnen sind folgerichtig im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) als Baudenkmäler von nationaler Bedeutung erfasst.

Eine dieser ikonischen Anlagen ist die Flüelapassstrasse, die Davos mit Susch im Unterengadin verbindet. Zu den prägendsten Passagen der Strecke, die in den Jahren 1866 und 1867 angelegt wurde, gehört die S-förmige Kurvenkombination beim Tschuggen. Die beiden weiten Kehren überwinden elegant eine Stufe am oberen Abschluss einer Geländekammer und sind weithin sichtbar. Wie selbstverständlich schlängelt sich der Strassenverlauf an einer historischen Gebäudegruppe vorüber, zu der die kantonal geschützte Kapelle Maria zum Schnee (1870) und das Gasthaus zum Tschuggen gehören. Doch diese malerische Situation soll sich bald radikal verändern: Der Kanton Graubünden plant eine aufwendige Begradigung. Eine bogenförmige Rampe soll zwischen den Bauten hindurchschneiden. Auch würde die Strasse bei der Gelegenheit verbreitert. Zudem ist vorgesehen, einen grossen Parkplatz zu planieren, der dann geradezu am Hang thronen würde und schon von Weitem zu sehen wäre.



Das Flüela-Hospiz in den 1910er-Jahren. Im Hintergrund ist das Schwarzhorn zu erkennen. Die kunstvoll ins Gelände eingebetteten Passstrassen der Schweiz sind ein wichtiger Bestandteil nationaler Identität. Viele Strecken sind im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) verzeichnet. Die Flüelastrasse ist dabei mit der zweithöchsten Schutzkategorie bewertet. (Foto: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv)

Das Vorhaben lässt mit dem Kopf schütteln: Grosse Mengen an Fels müssten abgetragen werden, zugleich wäre eine massive Geländeaufschüttung nötig. Die neue Strasse würde bis zu sieben Meter über dem Terrain verlaufen. Die schöne Kapelle, die heute sechs Meter oberhalb der Strasse steht, würde sich nach dem Eingriff anderthalb Meter unterhalb befinden. Die Wirkung der historischen Bauten, die heute mit der Flüelastrasse und dem Landschaftsraum rundherum eine harmonische Einheit bilden, wäre zerstört.

Dass in einer Zeit, da das Bewusstsein für den Umwelt- und Landschaftsschutz eigentlich steigt, ein derart grobes Bauwerk ins Hochgebirge geflanscht werden soll, verwundert. Doch es gibt energischen Widerstand: Der Bündner Heimatschutz und die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz haben das Vorhaben heftig kritisiert und Einsprache erhoben. Die beiden Organisationen sehen das Projekt als überdimensioniert und unzeitgemäss an. Weil es den IVS-Schutzziele zuwiderläuft, halten sie das Vorhaben für nicht bewilligungsfähig. Ludmila Seifert, Kunsthistorikerin und Geschäftsleiterin des Bündner Heimatschutzes, hat die ablehnende Haltung ihrer Mitstreiter*innen in einem Gastkommentar im *Bündner Tagblatt* formuliert.

Doch warum überhaupt den Streckenverlauf mit grösstem Aufwand ändern? Das Bündner Tiefbauamt argumentiert mit der Sicherheit: Durch die engen Kurven, das Gelände und die Gebäude sei der 2,6 Kilometer

lange Streckenabschnitt unübersichtlich. Dies führe zu brenzligen Verkehrssituationen und bisweilen sogar zu Unfällen. Wirklich? Ist es nicht vielmehr so, dass während viele Menschen aus Genuss die Schweizer Bergstrassen befahren, so mancher Töfffahrer und Sportwagenlenker diese als Rennstrecken auffasst? Rührt die hohe Unfallgefahr auf den Pässen nicht zumindest zu einem grossen Teil von unangepasster Fahrweise, mangelnder Rücksichtnahme und überhöhter Geschwindigkeit her? Wie kann es der richtige Weg sein, das Rasen als Freizeitvergnügen noch zu befördern, das neben der Gefährdung anderer auch zu einer kolossalen Lärm- und Schadstoffbelastung inmitten einer hochsensiblen Tier- und Pflanzenwelt führt?

Der neue Abschnitt der Flüelastrasse würde eine identitätsstiftende Situation zerstören und wäre zugleich ökologisch höchst fragwürdig. Durch ihn würde ein besonders wertvolles Stück Schweiz ruiniert. Der Kanton Graubünden könnte sein üppiges Budget für den Strassenbau – CHF 200 Millionen für den Zeitraum bis 2024 – gewiss sinnvoller einsetzen.

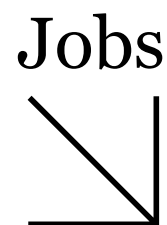


Das Panorama am Flüelapass kurz nach der Fertigstellung der «Kunststrasse» (Foto: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv)

Verwandte Artikel

Vom Kampf gegen ein befremdliches Bauprojekt

21.04.22



Architekt/in

Lütolf und Scheuner Architekten HTL SIA BSA GmbH

Architekt*in

Joos & Mathys Architekten AG Architekten ETH SIA

Praktikant*in

Joos & Mathys Architekten AG Architekten ETH SIA

[Mehr Stellenanzeigen](#) ↘

Andere Artikel in dieser Kategorie

Le nouveau Campus HEAD – ou la reconversion d’un site à vocation industrielle

vor einer Woche

Le Corbusiers Erstlingswerk ist neu öffentlich zugänglich

vor einer Woche

Eine künstliche Wolke gegen die Sommerhitze

vor 2 Wochen

Stephan Heise schuf überzeugende Bildungsbauten. Dennoch blieb er vielen unbekannt

vor 2 Wochen

Kristin Feireiss ist eine Institution in Sachen Baukultur. Am 1. Juli wurde sie 80

vor 2 Wochen

Basels neuer Campus des Wohlklangs

vor 2 Wochen



BUILD IN WOOD

HAMBURG
06-07 SEP 2022

**NEUE INTERNATIONALE HOLZBAU
VERANSTALTUNG IN HAMBURG**

Verpassen Sie nicht die Chance mitzumachen.
Melden Sie sich vor dem **31. Juli 2022** an,
dann erhalten Sie **15 % Rabatt!**

BUILDING | GREEN

[Über uns](#) | [Kontakt](#) | [AGB](#) | [Impressum](#) | [Werbung](#) | [Monographs](#) | [Nationale Plattformen](#) | [Netzwerk](#)

Newsletters

Anmelden

Folgen Sie World-Architects





Tschuggen-Diretissima wohl noch in weiter Ferne

ad | Die Pläne der Flüelapass-Korrektion sorgten Ende Winter für ordentlich Aufregung (siehe DZ vom 4. März). Die grösste bauliche Veränderung soll dabei der Abschnitt beim Restaurant Tschuggen erfahren. Geht es nach den Plänen des kantonalen Tiefbauamtes (TBA), entfallen die jetzigen beiden Kehrkurven. Stattdessen wird die Strasse neu zwischen Kapelle und Gasthaus geführt, wo auch eine neue Postautohaltestelle entstehen soll. Gegen das Projekt seien fristgerecht fünf Einsprachen respektive Stellungnahmen eingegangen, erklärt nun Christian Kaufmann, Mediensprecher TBA a.i., auf Anfrage der DZ. Zu den Absendern und Inhalten könne er sich aber nicht äussern. Bekannt ist jedoch, dass der Bündner Heimatschutz und die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz gegen den geplanten Durchstich Einsprache erhoben haben (siehe DZ vom 1. April). Die Organisationen beurteilen das Projekt

als mit den geltenden rechtlichen Bestimmungen zum Natur- und Heimatschutz nicht vereinbar. In einer Medienmitteilung schrieben sie: «Der geplante Strasseneinschnitt bedingt riesige Eingriffe in die Landschaft in Form von Felsabtrag und mächtigen Geländeaufschüttungen. Das ist mit dem Gebot der Landschaftsschonung nicht vereinbar». Wie Kaufmann weiter erklärt, sei seitens des Amtes für Natur und Umwelt der Beurteilungsbericht zum Umweltverträglichkeitsbericht noch ausstehend. «Anschliessend wird verwaltungsintern das weitere Vorgehen festgelegt.» Angesprochen auf den Zeitplan meint der Mediensprecher: «Der Realisierungszeitpunkt hängt davon ab, wie viel Zeit die oben erwähnten Schritte in Anspruch nehmen und ob allenfalls Rechtsmittel ergriffen werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist daher zu einem allfälligen Baustart keine konkrete Aussage möglich.»



Gemäss dem Heimatschutz werde die Strasse nach der Verlegung rund 1,5 Meter höher als die Kapelle «Maria zum Schnee» zu liegen kommen.

Bild: zVg/TBA