

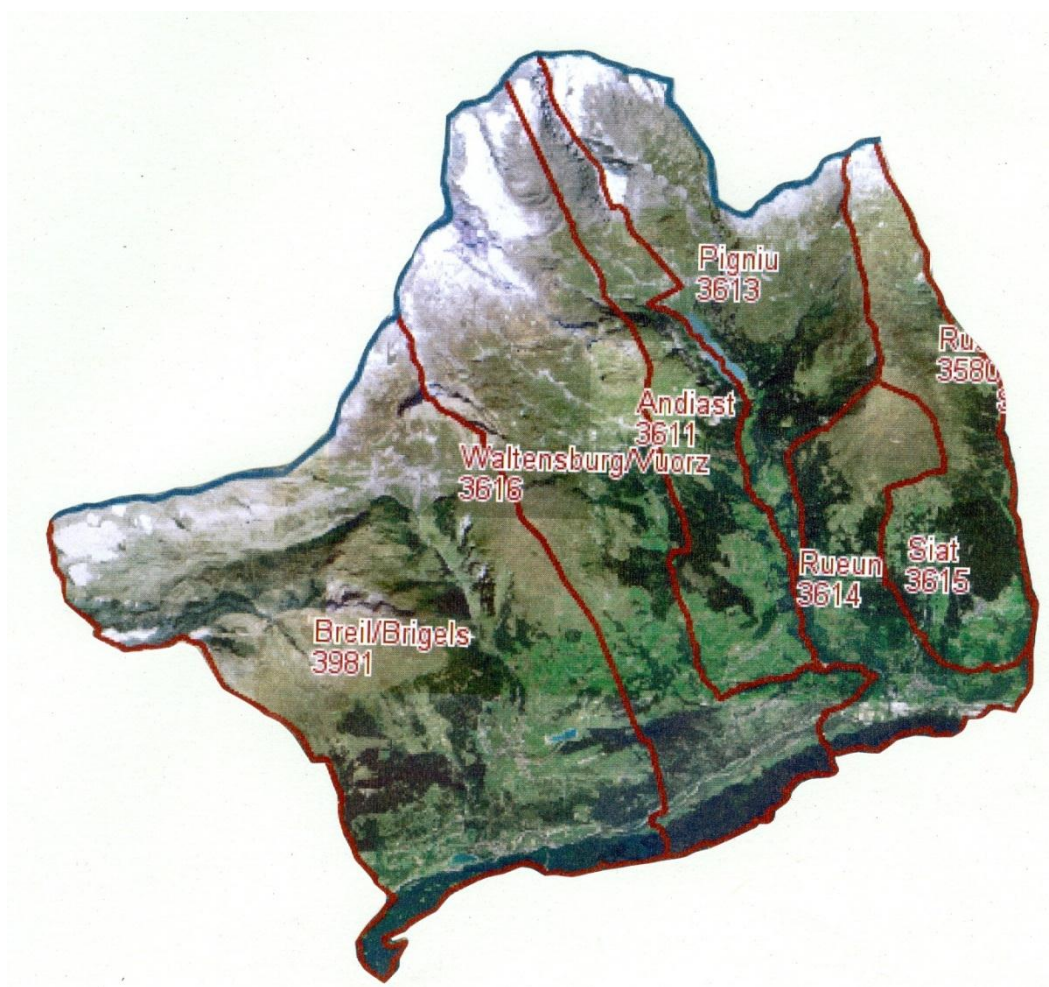
# FUNDAZIUN

UORS LA FOPPA E CONTUORN

PER

## ACCESS ET COLLABORAZIUN

# « Surselva a miez »



# « Surselva Mitte »

(Breil/Brigels/Waltensburg/Uors la Foppa/Rueun/Andiast/Pigniu/Siat 2012),

## Zusammenarbeit in der „Surselva a miez – Surselva Mitte“

**Die regionale Stiftung „Surselva a miez – Surselva Mitte“ bezweckt** eine verstärkte regionale Zusammenarbeit in der „Surselva Mitte“ durch eine landschaftsschonende, umweltverträgliche und nachhaltige Verkehrserschliessung für die historisch, kulturell, rechtlich und lokalpolitisch zusammengewachsenen linksrheinischen Gemeinden des Kreises Rueun und der Gemeinde Breil im Sinne Variante B2 der Studie der Fachhochschule Chur („Entwicklung zukunftsorientierter Strukturen für eine Bergregion: Region Surselva.“ Variante B2: Rueun und Umgebung (A3) mit Breil/Brigels (A12), vom 9. Aug. 2009, S. 53).

**Regionale Zusammenarbeit:** Die regionale Zusammenarbeit ist vor allem sachlich und zweckdienlich orientiert – aber ohne politische (Fusions-)Absichten. Darüber sollen die betroffenen Einheimischen entscheiden. Dafür soll eine Zusammenarbeit mit allen interessierten Kreisen, Mitbürger/innen aus diesen Gemeinden und Interessen/-innen aus anderen Regionen gefördert werden. Die Zusammenarbeit soll insb. zwischen den Gemeinden Brigels mit Danis/Dardin/Tavanasa, Waltensburg, Rueun, Siat, Pigniu und Andiastr erfolgen und einen Beitrag zur Ökologie und nachhaltigen Wirtschaft im Interesse der Einwohner/innen leisten.

**Machbarkeitsstudie Umfahrungsstrasse:** Zu diesem Zweck soll eine „Machbarkeitsstudie“ erstellt werden, wobei auch Varianten für weitere Generationen angedacht werden sollten. Das „Studienziel“ umfasst insb. eine Umfahrung aller heute betroffenen Gemeinden mit einer verbesserten ökologischeren Erschliessung der ganzen Region ab Rueun, mit einem kurzen Tunnel rechts des Flusses Schmuèr hinauf bis zum Zusammentreffen von Schmuèr und Flémbach zwischen den Gemeinden Rueun, Pigniu und Andiastr. Dort soll der Fluss überquert werden und unterhalb der Maiensässe von Andiastr in Richtung Bergbahnen Darums führen. Vom dortigen Bergbahnparkplatz soll die Linienführung hinüber auf die andere Flémseite durch die Schetga führen, dem bestehenden Waldweg entlang in Richtung Brigels bzw. auf dem gleichen Trasse wie die Gemeinde Brigels dies im Fusionsprojekt mit der Gemeinde Waltensburg 2011 bereits geplant hatte. Eine weitere Variante sieht die Benutzung der bisherigen (steilen) Strasse nach Waltensburg bis zur „Storta da Mund“ mit einem dortigen Durchstich zum Schmuèr vor. Ein dritte Variante würde eine Verbindung von der Bergbahnstation Waltensburg hinüber zur alten Strasse über „Casti Grotta“ nach Brigels vorsehen. In Brigels würde diese Variante kaum für Entlastung sorgen, weshalb sie von den Fachingenieuren nicht favorisiert wird.

**Gemeinden entscheiden:** Indessen obliegt es den betroffenen Gemeinden, ob sie ein solches Projekt näher prüfen und entsprechende Schritte für eine ev. Finanzierung eines solchen Umfahrungsprojektes wünschen. Nachdem bis zum 8. Oktober 2012 alle betroffenen Gemeindepräsidenten mündlich über dieses Projekt informiert wurden, wird es allen Gemeinden zugestellt, damit sie entscheiden können, ob sie darauf eintreten wollen.

**Augenschein und Besprechung:** Aufgrund eines Augenscheins am 25. Mai 2012 mit Walter Deplazes, Bauingenieur, dipl. Ing. ETH, GP-Sumvitg, Brida Janki-Dermond, GP-Rueun, Lorenz Alig-Schlosser, Gemeindekanzlist, Pigniu und G. Cadonau und einer Besprechung unter interessierten Mitbürger/innen am 30. Juni 2012 in Waltensburg waren W. Deplazes und Gilbert Berchier, Forstingenieur, dipl. Ing. ETH bereit, die entsprechenden Vorschläge für eine regionale Umfahrungsstrasse (Rueun-Waltensburg-Andiastr-Brigels) zu prüfen und in einem regionalen Kartenausschnitt darzustellen (vgl. Kartenausschnitt Umfahrungsstrasse mit und ohne Varianten; die Strassenvariante nach Brigels wurde aufgrund der Bemerkungen von R. Caduff, GP-Breil und L. Pfister, GP-Waltensburg vom 6.10.2012 angepasst, sodass sie auf Brigelser Gemeindegebiet gleich verläuft, wie bei der bisherigen Variante). - Nebst der Landwirtschaft scheint der nachhaltige Tourismus in dieser Region mit den Bergbahnen eine der wichtigsten Komponenten für die Zukunft dieser Region zu sein. Entsprechend wichtig sind auch möglichst nachhaltige Verkehrsverbindungen. Im Gegensatz zum vorletzten Jahrhundert sei der Waldzuwachs heute mehr als gesichert. Deshalb sollten wenn möglich bestehende Strassen genutzt – aber auch durch den Wald ermöglicht werden, wenn andere schützenswerte Gebiete dafür erhalten werden können. Mit der nun vorgeschlagenen Variante sind – im Gegensatz zur früheren Variante durch Migliè auch kaum Einsparungen von USO zu erwarten.

**Umfahrungsprojekt und Finanzierung:** Am 6. Oktober 2006 wurde das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen erlassen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG). In diesem Fonds für Verkehrsinfrastruktur in Agglomerationen und für **zusätzliche Bundesbeiträge an Hauptstrassen in Rand- und Bergregionen** wurden nach Auskunft des Bundesamtes für Verkehr vom 2. Okt. 2012 CHF 6 Mrd. geöfnet. Heute seien noch rund **CHF 1,9 Mrd. im Fonds** vorhanden. In Graubünden profitieren drei Regionen davon: Chur/Rheintal, Davos und Oberengadin mit den Gemeinden Pontresina, St. Moritz, Silvaplana. Berücksichtigt man alle Gemeinden zwischen Brigels und

Rueun mit dem zeitweise sehr intensiven Verkehr der Bergbahnen, so scheinen die verkehrsmässigen Unterschiede zwischen den Gemeinden in der Surselva und jenen im Engadin nicht sehr signifikant.

**Finanzierung I:** Die verkehrsmässigen Unterschiede zwischen den Gemeinden im Engadin und in der Surselva erscheinen jedenfalls nicht so gross, dass eine Finanzierung aus dem Fonds für zusätzliche Bundesbeiträge an Hauptstrassen in Rand- und Bergregionen zum Vornherein auszuschliessen wäre. Denn Art. 4 des IFG schreibt über die Verwendung der Mittel vor, dass die „*Siedlungsentwicklung und der Schutz der Umwelt*“ zu beachten seien und dass „*eine angemessene Berücksichtigung der Landesteile angestrebt*“ werde. Diesen gesetzlichen Voraussetzungen würde dieses Projekt jedenfalls entsprechen, weil die Umwelt und die betroffene Bevölkerung in praktisch allen Gemeinden vom Durchgangsverkehr entlastet wäre. Die Zufahrt würde bereits von der Agglomeration Ilanz aus für die ganze Region bis und mit Brigels erhebliche Vorteile bieten. Schliesslich leisten ja alle Bündner/innen ihre Beiträge und Abgaben an nationale Aufgaben des Bundes. Und wenn man nicht unbedingt von Hamburg nach Neapel rasen muss, könnten die Anliegen eines nachhaltigen Agglomerations- und Regionalverkehrs für alle Bündner/innen wichtiger sein als eine zweite Gotthardröhre.

**Finanzierung II:** Eine weitere Finanzierungsmöglichkeit könnte künftig auch eine angemessenere Ressourcenfinanzierung (Regionale Ressourcen für die Regionen) sein, indem nicht nur 6% des 2010 vor allem im Mittelland verteilten Reingewinns von CHF 5,26 Mrd. den Alpenregionen zufallen (vgl. Schweiz. Elektrizitätsstatistik 2011, S. 44/45). Teilen Gesellschaften ohne Hauptdomizil in Graubünden die Hälfte des jährlichen Elektrizitäts-Reingewinns als Residualgewinn mit der Region Surselva, könnte die Surselva – je nach Hydroelektrizitätsproduktion - etwa CHF 50 Mio. generieren. Bei bloss 1 Rp/kWh wären dies etwa CHF 10 Mio., die z.B. der neu geschaffenen Region Surselva zufallen könnten, weil sie sonst ohne Steuersubstrat dastehen würde.

**Surselva und der Rhein:** Soweit möglich sind auch aktuelle Trends und künftige Entwicklungen zu berücksichtigen, wonach bereits über 40% der Einwohner/innen aus Grossstädten wie Paris, Lyon, Berlin inkl. Schweizer Städte über kein Individualfahrzeug mehr verfügen. Auch während ihrer Freizeit sind sie auf den öffentlichen Verkehr angewiesen. Dank dem Rhein kann die Surselva von einer weiten Landesfläche von über 1'200 km mit geringen Höhendifferenzen bis zur Rheinmündung in Rotterdam profitieren. Westlich und östlich des grössten europäischen Flusses zwischen Paris und Berlin lebt der grösste Teil Europas Bevölkerung. Sie und insbesondere die Rheinanlieger suchen sauberes Wasser, natürliche Fluss- und Erholungslandschaften als Rheinfreunde, Wanderer, Winter- und Sommersportinteressierte von der Rheinquelle im Oberalpengebiet bis Rotterdam.

**Emissionsfreie Wirtschaftsregion:** Dank geringen Höhendifferenzen ist die Region Surselva prädestiniert für moderne, energieeffiziente und möglichst emissionsarme Verkehrsverbindungen wie TGV aus Paris oder ICE aus Berlin Mitte, die *ohne jegliche Beeinträchtigung* der Ruinalta ev. durch ein Zusatzgleis ab Chur bis Ilanz möglich wären. Gäste aus Städten östlich und westlich des Rheins können die Surselva im Sommer und Winter praktisch emissionsfrei in 4-7 h erreichen - mit einem einmaligen Umstieg in Ilanz zu den verschiedenen Regionalbussen und Destinationen in der Surselva (Ilanz, Flims-Laax-Falera, Vals, Mundaun, Val Lumnezia, Obersaxen und Brigels/Waltensburg/Andiast). Nachhaltige Verbindungen zur Surselva verwandeln emissionsarme Reisen zum Grand Canyon Europas bereits zum Ferienerlebnis. Innovative Regionen zeigen, wie eine nachhaltige Wirtschaft künftig emissionsfrei (emissionsarmer Verkehr, PlusEnergieBauten, PlusEnergieSkilifte, ökologische Pumpspeicherkraftwerke usw.) funktionieren kann, ohne die Natur- und Umwelt zu beeinträchtigen oder Nachteile für die Einwohner/innen und die Nachkommen in Kauf zu nehmen.

Für weitere Auskünfte stehen Ihnen zur Verfügung:

G. Cadonau  
(allgemein)  
(079-688'16'42)

Walter Deplazes  
(Umfahrungsprojekt)

Christian Theus  
(Rheinschlucht)

Dr. H.P. Danuser  
(Attraktivität Rhein)

Weitere Interessenten/Angefragte Experten: Lorenz Alig; Marcel Friberg; Brida Janki-Dermond; Dr. Martin Pfister; Reto Gurtner, Laax-Flims; Francestg Friberg; Dr. Bernhard Cathomas; Dr. Giusep Nay; Robert, Manfred und Dora Veraguth; Zani Tuor; Duri Blumental; GR Daniel Bluental; NR Martin Candinas; NR Jos. Gasser usw.

Weitere Interessenten bitte melden: sgs@greina-stiftung.ch, z.H. G. Cadonau

