

A27a Engadinerstrasse, Umfahrung Strada:

Naturschutz und Strassenbau sind kein Gegensatz !

Die Engadinerstrasse ist für das Engadin wie auch für die angrenzenden Südtäler und das Samnaun neben der Rhätischen Bahn der wichtigste Verkehrsträger. Sie ist vom Charakter her eine typische verkehrsorientierte Strasse mit der Aufgabe, den Durchgangsverkehr sicher und möglichst ohne Behinderungen zu gewährleisten. Soll die gleiche Strasse auch Erschliessungsfunktionen und den Fussgängerverkehr übernehmen, ergeben sich unweigerlich Konflikte zwischen den verschiedenen Strassenbenützern. Ein Beispiel dafür ist Strada, eine Fraktion der Gemeinde Tschlin, durch das bisher der gesamte Transitverkehr zwischen dem Engadin und Österreich rollte. Die Engadinerstrasse ist im überbauten Bereich des Dorfes sehr schmal, so dass das Kreuzen von Lastwagen, Bussen und landwirtschaftlichen Fahrzeugen nur an wenigen Ausweichstellen möglich ist. Entsprechende Verkehrsstauungen sind die Folge. Viele Hauseingänge und Gebäudezufahrten münden zudem direkt auf die

Hauptstrasse. Auch fehlt ein Trottoir für die Sicherheit der Fussgänger. Angesichts der steigenden Verkehrszahlen mit den entsprechenden Lärm- und Abgasimmissionen konnte nur die Verlegung der Durchgangsstrasse die Wohnqualität auf ein für die Anwohnerinnen und Anwohner akzeptablen Stand verbessern.

Ein erstes Umfahrungsprojekt wurde bereits 1968 aufgelegt. Aufgrund der schwierigen Randbedingungen und neuer Prioritäten fand aber erst dasjenige von 1988 die breite Zustimmung von Bevölkerung und Verbänden. Mit der nun realisierten Lösung mit Gesamtkosten von knapp 25 Mio. Franken wird das Dorf Strada vollständig umfahren, dafür aber die Ischla, eine Fluss-Auenlandschaft von nationaler Bedeutung, tangiert. Der

Kanton hat sich deshalb verpflichtet, als Ausgleich die bereits durch verschiedene Nutzungen stark beeinträchtigte Inn-Aue mit einem



Die alte Kantonsstrasse in Strada: Das Kreuzen der Fahrzeuge ist nur an den Ausstellbuchten möglich.

umfassenden Revitalisierungsprogramm von den menschlichen Eingriffen zu befreien und in den Naturzustand zu entlassen. Nach fünf Jahren Bauzeit kann nun die Umfahrung Strada am 5. Juni dem Verkehr übergeben werden, zum Vorteil der Anwohner, der Natur und des Durchgangsverkehrs.



Die Umfahrung im Frühjahr 1996, der Landstreifen zwischen Strasse und Inn wird bis 1999 der Natur zurückgegeben.

Zurück zur intakten, eigendynamischen Inn-Aue

Die Auenlandschaft von San Niclò-Strada ist Bestandteil des Bundesinventares der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN-Inventar) Nr. 1909 «Piz Arina» und des Aueninventars Nr. 174 «Strada». Die Umfahrung von Strada beansprucht davon 3.1 ha Bodenfläche, was gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz ohne eine Ausnahmegenehmigung nicht möglich ist. In intensiven Diskussionen zwischen den beteiligten Stellen hat sich eine für die Umfahrung wie auch

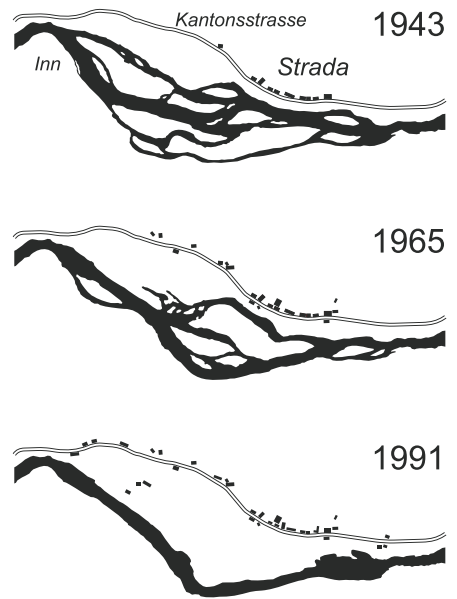
noch ein rund 2 m tiefes Einzelgerinne übrig blieb. Auen in den Bergtälern bestehen vorwiegend aus vegetationslosen oder spärlich mit Kräutern, Tamarisken und Weiden bewachsenen Kiesflächen. Erst in den dem Hochwasser weniger stark ausgesetzten Zonen kommen Sträucher, Grauerlen und teilweise Nadelhölzer auf. Ausserordentliche Hochwasser können grossflächige Umgestaltungen der Auenlandschaft bewirken.



Die Umfahrungsstrasse am Rande der Inn-Aue

für die Naturlandschaft optimale Lösung herauskristallisiert: Der Kanton als Bauherr darf die Strasse bauen, er verpflichtet sich aber dafür, die Auenlandschaft mit einer Gesamtfläche von 29.2 ha zu revitalisieren. Im Verlauf der letzten Jahrzehnte war nämlich die ursprüngliche Inn-Aue durch menschliche Eingriffe stark geschädigt worden. Die im Jahr 1957 gebauten Wuhre führten zusammen mit dem 1962 begonnenen Kiesabbau dazu, dass aus dem stark verzweigte

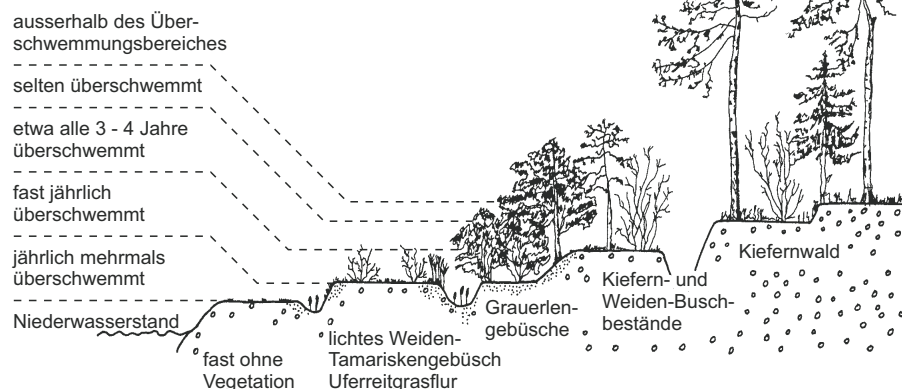
namischen Auenlandschaft führt. Wegen der ungenügenden Geschiebemengen kann es nicht zu einer für die Auenbildung ausreichenden Auflandung kommen. Zudem wurde durch den Bau der Kraftwerksstufe Pradella-Martina die Wasserführung des Inn gegenüber früher um rund zwei Drittel verkleinert. Deshalb sind neben der Aufhebung des Kieswerkes vor allem grosse Terrainverschiebungen notwendig.



Die Inn-Aue: in wenigen Jahrzehnten vom stark verzweigten Flusslauf zum Einzelgerinne

Rund 150'000 m³ Kiesmaterial fallen an bei der Absenkung des flussnahen Umlandes auf das Niveau der neuen Flusssohle. Davon werden 35'000 m³ Grobmaterial benötigt, um die Sohle des heutigen Flussgerinnes anzuheben. Damit kann das Flussbett auf maximal 230 m aufgeweitet werden. 40'000 m³ ausgesuchtes Feinmaterial werden im Umland und im neuen Flussbett abgelagert. Die übrigbleibenden 75'000 m³ Kies können als Rohstoff für die Herstellung von Strassenkoffer und Beton genutzt werden.

Im Jahr 1999 wird diese Revitalisierung abgeschlossen sein. Dank der Umfahrung Strada kann darauf in wenigen Jahren die Ischla San Niclò-Strada als natürlich funktionierende Fluss-Aue wieder ihrem Anspruch als schützenswerte Naturlandschaft der Schweiz gerecht werden.



Die verschiedenen Wasserstände in einer typischen Bergtal-Aue

Impressum:
 Text, Fotos und Gestaltung: Tiefbauamt Graubünden. Realisation: Peng & Partner. Satz und Druck: G. Staudacher, Chur. Die Weiterverwendung von Bild und Text mit Quellenangabe ist erwünscht. Weitere Exemplare können angefordert werden unter Tel. 081 257 37 15.
 Gedruckt auf chlorfreiem Papier.