

Mit 3,5 Mio. Parkplatz-Mehrkosten kann sich bei «Sinergia» niemand profilieren

Die Profilstangen für das Verwaltungsgebäude «Sinergia» stehen. Die Umsetzung der im Areal- und Quartierplanverfahren von der Stadt verlangten Tiefgaragenpflicht kostet 3,5 Mio. Franken. Die Mehrkosten waren unvorhersehbar.

► NORBERT WASER

M

Mit einer Differenz von lediglich 38 Stimmen sagte das Bündner Stimmvolk am 11. März 2012 Ja zu einem Kredit von 69 Mio. Franken für die Realisierung der ersten Etappe des kantonalen Verwaltungszentrums «Sinergia». Die Hoffnungen der in der Abstimmung knapp unterlegenen Gegner des Projekts, dass über das Bauvorhaben nochmals abgestimmt wird, dürften sich nun endgültig zerschlagen haben. Chancen auf eine neue Abstimmung – und damit eine grundsätzliche Hinterfragung der Verlagerung von rund 400 Arbeitsplätzen aus der Innenstadt an den neuen Standort an der Ecke Ringstrasse/Salvatorestrasse im aufstrebenden Stadtteil Chur West – rechneten sich die «Sinergia»-Gegner durch die aufgetauchten Probleme im Zusammenhang mit der Etappierung und Untertaglegung der Parkplätze aus. Vor der nun erfolgten Eingabe des Baugeuchs hat der Kanton die finanziellen Konsequenzen der Parkplatz-Mehrkosten in einem Gutachten abklären lassen (siehe Kasten). Dieses schliesst eine neuere Volksabstimmung aus.

Mehrkosten von 3,5 Mio. Franken

Grund der veränderten Ausgangslage war die von der Stadt erst im Rahmen des Areal- und Quartierplanverfahrens Chur West aufgenommene Tiefgaragenpflicht. Gemäss Rechtsgutachten waren diese neuen planungsrechtlichen Rahmenbedingungen nicht voraussehbar.

Entgegen der ursprünglichen Planung mit 42 unterirdischen Parkplätzen müssen nun von den 150 geplanten Autoabstellplätzen insgesamt 105 Parkplätze bereits im Rahmen der ersten Bauetappe erstellt werden. Diese hatte eine Projektanpassung zur Folge, die letztlich Mehraufwendungen von 3,5 Mio. Franken zur Folge hat. Diese sind durch den vom Stimmvolk genehmigten Verpflichtungskredit von 69 Millionen Franken nicht abgedeckt.

Wie das Rechtsgutachten aber aufzeigt, ist deswegen keine neue Volksabstimmung – weder über einen neuen Kredit von 72,5 Mio. noch über einen Nachtragskredit von 3,5 Mio. – erforderlich. Bei den Mehrausgaben für die unterirdische Autoeinstellhalle handle es sich um eine gesetzlich vorgeschriebene Mehrausgabe.

Kein Präjudiz für zweite Etappe

Die ursprünglich auf der Fläche der zweiten Bauetappe oberirdisch vorgesehenen Parkplätze müssen nun bereits zu Beginn unterirdisch erstellt werden. «Das bedeutet aber kein Präjudiz für die zweite Etappe», sagte Regierungsrat Mario Cavigelli auf Anfrage. «Es bringt zwar eine Entschlackung einer allfälligen zweiten Etappe, erstellt werden aber nur die in der ersten Etappe benötigten Parkplätze.» Die ursprünglich von der Stadt ins Spiel gebrachte zeitliche Befristung oberirdischer Parkplätze war kein gangbarer Weg, weil dafür ein vom Volk bereits

beschlossener Verpflichtungskredit für die zweite Etappe notwendig gewesen wäre. «Wir können nichts versprechen, das wir möglicherweise nicht erfüllen könnten», begründet Cavigelli das nun gewählte Vorgehen. Dieses zeige aber, dass man mit der Stadt konstruktiv nach einer Lösung gesucht habe.

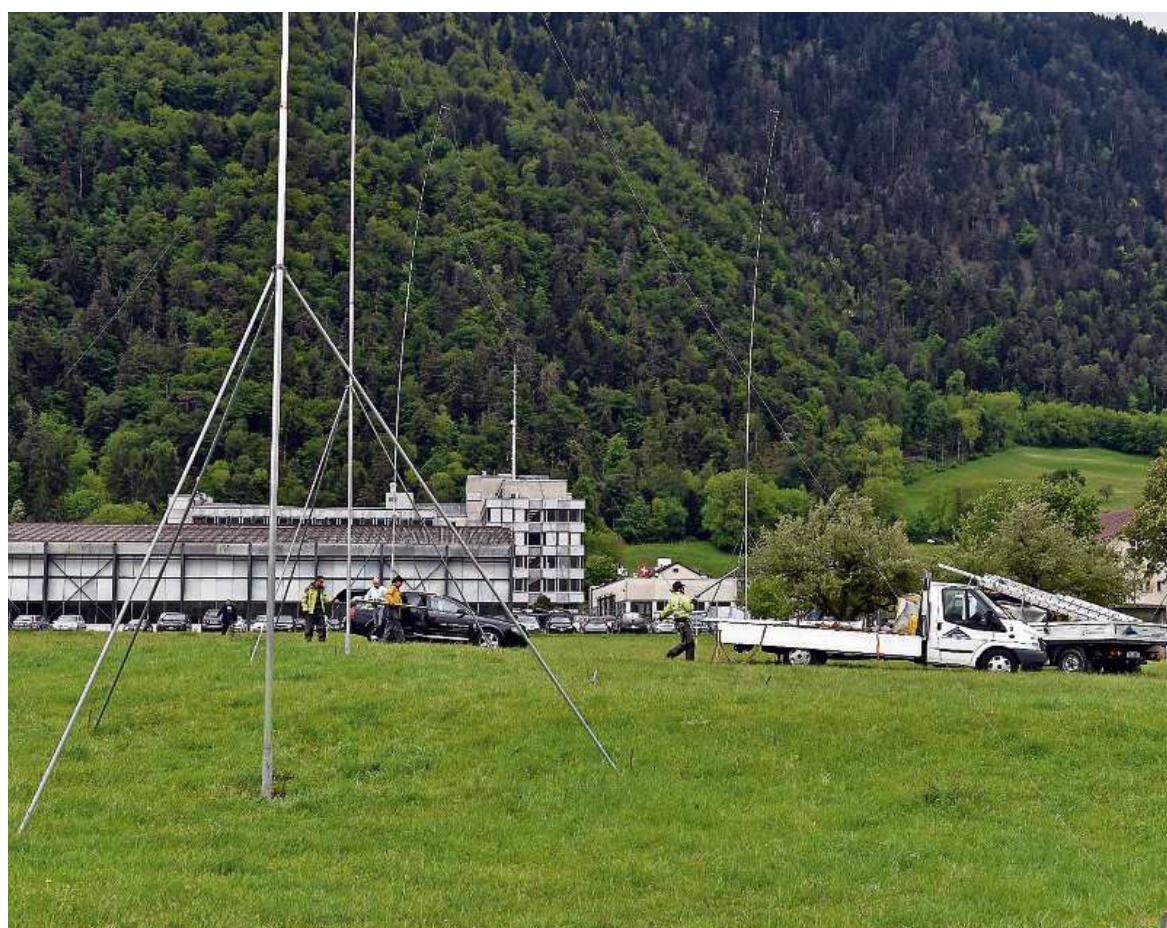
Baubeginn Frühjahr 2017

Gemäss Mitteilung hat der Churer Stadtrat den Quartierplan «Sinergia» am 17. April erlassen und zwei eingegangene Einsprüchen abgewiesen. Mit der gestern erfolgten Publikation des Baugesuchs im Stadtamtsblatt und der Profilierung im Gelände ist nun der nächste Schritt erfolgt. Nach der erfolgten Vorprüfung und der in Aussicht gestellten «beförderlichen Behandlung» durch die Stadt rechnet der Kanton als Bauherr – vorbehältlich allfälliger Rechtsmittelverfahren – mit der Erteilung der Baubewilligung noch vor den Sommerferien. «In diesem Fall wären die ersten

Arbeitsausschreibungen dieses regionalwirtschaftlich wichtigen Bauvorhabens noch in diesem Jahr möglich», heisst es in der Mitteilung. Der Baubeginn könnte somit im Frühjahr 2017 erfolgen.

17-seitiges Rechtsgutachten

Zur finanziellen Beurteilung der Mehrkosten für die Parkplätze beim Verwaltungszentrum «Sinergia» hat das Departement für Finanzen und Gemeinden ein Rechtsgutachten in Auftrag gegeben. Gutachter Gieri Caviezel von der Churer Anwaltskanzlei Vincenz & Partner führt auf 17 Seiten aus, weshalb die **Mehrausgaben im ursprünglichen Verpflichtungskredit enthalten** sind und deshalb kein Zusatzkredit nötig ist, dass der **Kreditbeschluss durch den Grossen Rat im Rahmen des Budgets** erfolgen kann und eine Unterstellung der Mehrausgaben unter das **fakultative Finanzreferendum ausgeschlossen** ist. (NW)



Die Profilstangen stehen: Nun kann sich die Bevölkerung auch im Gelände ein Bild von den Dimensionen des neuen Verwaltungszentrums «Sinergia» machen. (Foto THEO GSTÖHL)

Autorin Lilly Bardill präsentiert neues Buch

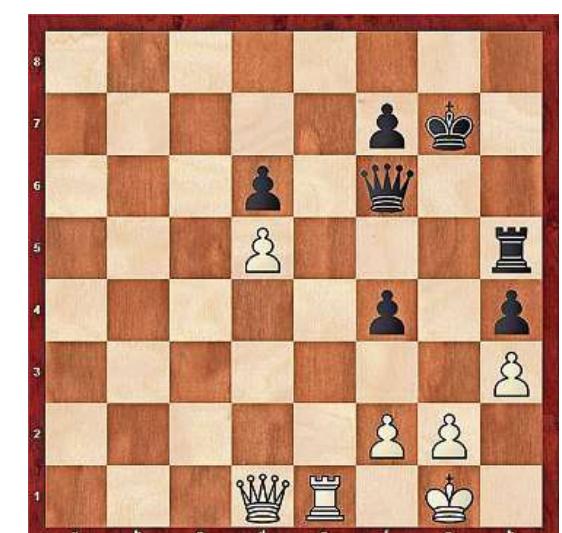
VERNISSAGE «Wenn die Wasser strudeln in Venedig» heisst das neue Werk der Churer Autorin Lilly Bardill. Die 81-Jährige erzählt die Geschichte des mutwilligen Mädchens Indubia del Pietro und seiner Familie. Themen wie Liebe, erfüllte und unerfüllte Träume und der starke Zusammenhalt innerhalb der Familie begleiten die Leserinnen und Leser durch das Buch, für dessen Recherche Bardill vor einigen Jahren nach Venedig reiste. Die Geschichte spielt in den Jahren 1949 bis 1960, hauptsächlich in Venedig, Rom und Schottland. Auch Erlebnisse anderer Reisen verarbeitet Bardill in ihrer neuen Geschichte. «Meine eigenen Reiseerfahrungen und mein breites Interesse an kulturellen und geschichtlichen Themen haben mir das Schreiben sehr erleichtert, wird sie in einer Mitteilung zitiert. Die Autorin von «Alter schützt vor Freude nicht» und «Lasse mich wieder Mensch sein» liest am nächsten Dienstag, 24. Mai, um 19.30 Uhr aus ihrem neusten Werk bei Schuler Bücher an der Grabenstrasse 9. Platzreservierung unter 0812521160. (BT)

SCHACHECKE

Ein Remis fürs Selbstvertrauen

► PETER A. WYSS über die Einzel-Europameisterschaft in Kosovo

Im Feld der 245 Teilnehmer sind drei Schweizer Spitzenspieler vertreten. GM Sebastian Bogner, IM Noël Studer und FM Gabriel Gähwiler. Letzterer tankte gleich in der ersten Runde viel Selbstvertrauen gegen die Nummer 11 des Turniers, GM Gabriel Sargissian (Arm): Weiss hat wegen der besseren Bauernstruktur einen kleinen Vorteil. **44...f3!** Zersplittert die weiße Bauernformation. **45.Te3** Auch nach **45.gxf3 Tg5+ 46.Kf1 Df5** gleicht Schwarz aus. **45...Tf5 46.Txf3 Tx f3 47.gxf3 Df4 48.Dd3 Kf6 49.Dc3+ De5 50.Dc4 Kg7 51.Kg2 Dg5+ 52.Kf1 Df6 53.Dg4+ Kf8 54.Kg2 Df5 55.Dxh4 Dxd5** und Remis durch ewiges Schach nach 71 Zügen.



Schwarz findet den Weg zum Remis.

Weitere Schach-Infos unter: www.schachclub-chur.ch

DIE SCHÄTZE DES BÜNDNER STAATSARCHIVS VII.

Richard La Niccas Projekt für eine Lukmanierbahn

Der – letztlich verlorene – Kampf um eine Bahnlinie über oder durch einen Bündner Pass prägte mehr als ein Jahrhundert lang Graubünden. Der grosse Bündner Jurist und Historiker Peter Conradin von Planta kämpfte in Denkschriften, Leitartikeln und Vortragsreihen ebenso für eine Ostalpenbahn wie der eher konservative erste Bündner im Bundesrat Simon Bavier, selber Ingenieur, der dann 1882 als Bundespräsident ausgerechnet die Gotthardbahn feierlich eröffnen musste. Der Neubegründer der Bündner Liberalen Partei und Ständerat Florian Gengel aus Churwalden legte sich sein ganzes Leben für eine Ostalpenbahn ebenso ins Zeug wie der konservative Generalstabchef der Schweizer Armee im Ersten Weltkrieg Theophil Sprecher von Bernegg. Es gab Vorschläge zur Überschienung oder Durchtunnelung fast für jeden Bündner Pass oder Berg, Splügen und Lukmanier, Scaletta und Julier, Flüela und Ber-

nardino, Maloja und Strela, Kunkels und Valserberg, dazu noch bis in die 60er-Jahre des 20. Jahrhunderts hinein Pläne für eine Tödi-Greina-Bahn.

Es war deshalb vorgegeben, dass in dieser Reihe auch Richard La Nicca (1794-1883), der berühmteste Bündner Ingenieur aller Zeiten, nicht fehlen durfte. La Nicca, ein Pfarrerssohn aus Sarn am Heinzenberg, hatte kurzzeitig als Leutnant im piemontesischen Heer gedient, dann aber technische Wissenschaften in Tübingen studiert. Mit diesem Rüstzeug ausgestattet, wurde er Assistent des berühmten Tessiner Ingenieurs Giulio Pocobelli beim Bau der Strasse über den San Bernardino. 1823 wurde La Nicca der erste Bündner Kantonsingenieur und trieb in diesem Amt den Passtrassenbau über Julier, Maloja und Bernina voran. Bald einmal erwachte bei La Nicca aber auch das Interesse am neuen Transportmittel Eisenbahn. Bereits 1839 legte er ein erstes

eigenes Projekt für eine Überschienung des Splügenpasses vor, doch dann schwenkte er ab 1845 zum niedrigsten

Bündner Alpenübergang, dem Lukmanier, und trat in vorderster Front in die Reihen der Kämpfer für eine Ostalpen-



Projektskizze für eine Eisenbahn über den Lukmanier von Richard La Nicca aus dem Bündner Staatsarchiv. (Foto OLIVIA ITEM)

bahn durch Graubünden ein. Heute noch verwahrt das Bündner Staatsarchiv eine grossformatige Projektskizze für eine Eisenbahn über den Lukmanier, die La Nicca 1866 eigenhändig gezeichnet hat. Das Projekt sah von Disentis und Olivone aus einen sanften, kurvenreichen Anstieg und dann kurz vor der Passhöhe einen Scheiteltunnel von nur 465 Meter Länge vor. La Nicca gelang es vorübergehend sogar, den damaligen Spitzenpolitiker der Schweiz und «Eisenbahnkönig», den Zürcher Alfred Escher, für eine Lukmanierbahn zu begeistern und auf die Seite Graubündens zu ziehen. Doch dann nahm der Druck der Gotthardkantone auf Escher zu, er verlängerte seine Interessen auf den Gotthard. Der Eisenbahntunnel durch den Gotthard wurde gebaut, La Niccas Lukmanierprojekt verschwand in den Archiven – wie unzählige Bündner- und Ostschweizer Ostalpenbahnen auch. HANSMARTIN SCHMID