

Heute
Grossauflage

Engadiner Post

POSTA LADINA

Amtliches Publikationsorgan des Kreises Oberengadin und der Gemeinden Sils/Segl, Silvaplana, St. Moritz, Celerina, Pontresina, Samedan, Bever, La Punt Chamues-ch, Madulain, Zuoz, S-chanf, Zernez, Susch, Ftan, Ardez, Scuol, Tarasp, Tschlin, Samnaun

Promoziun Flurina Badel da Guarda ha survgni il premi da promoziun dal Chantun dotà cun 20 000 francs chi tilla permetta da viver inavant ün sömme. **Pagina 7**

Giovanoli Er ist eine lebende Legende: Der Silser Dumeng Giovanoli. Im Hotel Laudinella erzählte der Ex-Skirennfahrer aus seinem bewegten Leben. **Seite 10**

Klassenfotos Wer freut sich nicht über alte Klassenfotos? Es werden Erinnerungen wach. Im Puschlav findet dazu bis Mitte Dezember eine besondere Ausstellung statt. **Seite 10**



Der Bahnhof St. Moritz soll erneuert werden. Die heutigen Gleis- und Sicherungsanlagen weisen grosse Sicherheitslücken auf. Foto: Reto Stifel

Der Bahnhof-Umbau wird konkreter

Auf den Ski-WM-Winter 2017 soll der «neue» Bahnhof bereit sein

Mit der öffentlichen Planaufgabe wird ein weiterer Schritt in Richtung Totalerneuerung des Bahnhofs St. Moritz genommen. Das Projekt erntet auch Kritik.

RETO STIFEL

Rund 25 Zentimeter dick und mehrere Kilo schwer sind die Dokumente der öffentlichen Planaufgabe für den Ausbau des Bahnhofs St. Moritz. Das detaillier-

te Auflageprojekt, ein umfassender Umweltverträglichkeitsbericht und Pläne in verschiedensten Ausführungen können noch bis am 10. Dezember auf der Gemeinde in St. Moritz oder beim Kanton in Chur eingesehen werden. Unbestritten ist der Sanierungsbedarf. Die heutigen Gleis- und Sicherungsanlagen sind veraltet und weisen gemäss der RhB grosse Sicherheitslücken auf. Der komplett erneuerte Bahnhof soll auch das steigende Passagiervolumen verkraften können. Bis zu 1500 Reisende mehr pro Spitztag als

heute sollen den Bahnhof in Zukunft nutzen. Geplant ist ein komplett neuer Kopfbahnhof mit fünf Perrongeleisen. Das Hotel Bellaval soll abgerissen werden, Güterverkehr wird in Zukunft keiner mehr in St. Moritz abgewickelt. Kritiker monieren, dass beim Projekt die bahnbetrieblichen Optimierungen nicht erste Priorität geniessen. Wirtschaftliche Überlegungen durch eine Drittnutzung eines Teils des Areals würden im Vordergrund stehen. Die RhB widerspricht dieser Darstellung.

Seite 3

Schützen oder nutzen?

Rambach: Kontroverse Teil-Abstimmung im Südtirol

Mals und Taufers im Südtirol stimmen über ein Kleinkraftwerk-Projekt ab. Allerdings nicht gleichzeitig. Auch sonst herrscht hoher Wellengang.

JON DUSCHLETTA

Die Stimmberechtigten der Gemeinde Mals mit seinen zehn Fraktionen stimmen dieses Wochenende über die Zukunft des Rambachs (CH: Rombach) ab. Ein Formfehler in der Abstimmungsvorbereitung zwingt die Nachbargemeinde Taufers, ihren Entscheid auf Mitte Januar zu vertagen. Das sind aber nicht die einzigen Unstimmigkeiten, welche die Volksabstimmung begleiten. Die spezielle Gesetzeslage (italienisches und EU-Recht) vergibt die Wasserkraft-Konzession im freien

Markt. Gegner wie Befürworter fürchten nun, dass die Gemeinden, welche das Konzessionsbegehren einreichen, am Schluss leer ausgehen könnten. Die Projektbefürworter, vorab die Gemeinden selbst, rechnen bei budgetierten 15 Millionen Euro Baukosten mit einem jährlichen Nettogewinn von rund 1,5 Millionen Euro. Für sie ist der Schutz wie auch die Nutzung des Rambachs gleichermassen möglich. Die Gegner ihrerseits kämpfen für den letzten, noch ungenutzten Fluss im Südtirol und möchten diesen, gemäss dem Schweizer Vorbild im Val Müstair, unter Schutz stellen. Weiter kritisieren sie die ihrer Meinung nach irreführende Bezeichnung Kleinkraftwerk in den Abstimmungsunterlagen. Mit der berechneten maximalen Nennleistung von drei Megawatt stehe das Kraftwerk indes an der Grenze zu einem Grosskraftwerk.

Seite 5



Auf Schweizer Seite ist der Rombach bereits geschützt. Gleiches soll auch jenseits der Grenze geschehen. Ein Kraftwerkprojekt spaltet die Gemüter. Archivfoto ep

Langläufer sind bereit für den WM-Winter

Ski nordisch Am Wochenende starten die Nordischen in Skandinavien zu ihrer Weltcup- und WM-Saison 2012/13. Der Höhepunkt sind die Weltmeisterschaften von Ende Februar im Val di Fiemme. Auf dieses Ziel ausgerichtet sind die Langläufer, allen voran die beiden Südbündner Dario Cologna und Curdin Perl. Der Gesamtweltcup und die Tour de Ski stehen damit nicht im zentralen Fokus von Cologna. Diesmal sollen WM-Medaillen her. In die Weltcupssaison starten auch die Skispringer, mit Simon Ammann und dem St. Moritzer Marco Grigoli. (skr)

Seite 13

Arno Lamprecht survain concorrenza

Val Müstair La suprastanza cumünala da Val Müstair es cumpletta. A quella fan part il president cumünal actual Arno Lamprecht sco rapreschantant da Lü, Aldo Pitsch per Tschier, Aldo Rodigari per Fuldera, Enrico Bott per Valchava, Gabriella Binkert Becchetti per Sta. Maria e Gian Duri Conrad e Gian Tschennet per Müstair. Our da quist ravuogl vain elet als 2 december il president cumünal pels prossims quatter ons. Il president cumünal, Arno Lamprecht (sainza parti), as metta a disposiziun per ün'ulteriura perioda d'uffizi. «Eu less cuntinuar cullas lavuors e'ls progets iniziats», declera'l sia motivaziun. Sainza cuntracandidats füss el elet in silenzi. Però intant sun cuntschaints duos candidats chi piglian sü il cumbat electoral, Aldo Pitsch (PBD) e Gabriella Binkert Becchetti (PPS). (nba)**Pagina 5**

Corporaziun evangelica sainza consistori

Scuol/Tarasp Causa cha la Corporaziun evangelica da Scuol e Tarasp nun ha chattà ingüns commembers pel consistori es ella gnüda missa ad interim suot curatella. Precis il medem es capità d'incuort eir a la Corporaziun evangelica da San Murezzan. Da chattar gliedud chi's metta a disposiziun per surtour üna carica dvainta eir pro las corporaziuns evangelicas adüna plü difficil. La Corporaziun evangelica Scuol/Tarasp es in tschercha da successuras e successuors per Berta Burger, Michel Rauch, Flurinda Raschèr, Oscar Stupan e pel president Peter Langenegger. Causa cha quai nun es gratià fin uossa elegia la Baselia evangelica chantunala ün curatur pella corporaziun da Scuol e Tarasp. Quist curatur ha lura l'incumbenza da tscherchar commembers per ün nouv consistori. (anr/fa)

Pagina 7

Aus einem Fanclub werden wieder zwei

St. Moritz Aus dem «Engadin & Opernfestival The Club» wird der «Opera St. Moritz The Club». Die beschlossene Statutenänderung ist die Konsequenz einer strategischen und personellen Neuausrichtung bei zwei prestigeträchtigen sommerlichen Kulturveranstaltungen im Engadin: Martin Grossmann wird sich fortan nur noch um die Opera St. Moritz kümmern, Jan Schultsz um das Engadin Festival. Die beiden langjährigen Partner arbeiten nicht mehr zusammen. Statt Jan Schultsz wird Jan Willem de Vried die künstlerische Leitung für die nächsten Operaufführungen übernehmen. Als Konsequenz dieser Neuorientierung wurde am Montag auch die Trennung der beiden Fangemeinschaften beschlossen: Aus einem Club werden wieder deren zwei. (mcj)

Seite 9

Massnahmen zugunsten des Pferdesports

St. Moritz Die Streitereien zwischen der St. Moritz Polo AG und White Turf scheinen der Vergangenheit anzugehören. Nach dem Ausnahmewinter 2012, der zum erstmaligen Ausfall der Polo-Veranstaltung führte, wurden im Verlauf der letzten Monate verschiedene Massnahmen im Sinne der Sache beschlossen. Neben strukturellen und personellen Änderungen in den involvierten Organisationen betreffen die Massnahmen auch das Veranstaltungskonzept selber. So sollen die beiden grossen Pferdesportanlässe auf dem St. Moritzersee zeitlich verschmelzen, also in einem noch kleineren Zeitraum als bisher durchgeführt werden. Mit dieser Änderung wollen die Veranstalter das Ausfallrisiko für beide Anlässe minimieren. (mcj)

Seite 13



40047

Kopfbahnhof-Idee stösst bei «Bählern» auf Kritik

Eine Weiterführung der Bahnlinie ins obere Oberengadin rückt in weite Ferne

Dass der Bahnhof St. Moritz saniert werden muss, ist unbestritten. Über das «Wie» scheiden sich die Geister. Die RhB und die Gemeinde wollen eine Lösung am heutigen Standort. Kritiker möchten eine Verlängerung der Linie nicht verunmöglichen.

RETO STIFEL

«Der Bahnhof St. Moritz als Endbahnhof steht bereits seit über 100 Jahren am falschen Ort.» Das sagt Paul Stopper, pensionierter Bau-Ingenieur und Verkehrsplaner, bis im letzten Sommer beim kantonalen Amt für Energie und Verkehr tätig und Verfasser einer 2001 von diesem Amt veröffentlichten Studie «Zukunft Graubünden».

Bereits in dieser Studie kam Stopper zum Schluss, dass das RhB-Schiennetz im Oberengadin zu einer leistungsfähigen und attraktiven «S-Bahn Oberengadin» ausgebaut werden sollte. Als einer der damals präsentierten Vorschläge wurde die Verlängerung der RhB-Linie in einer ersten Etappe bis nach St. Moritz-Bad zur Talstation der Signalbahn mit einer möglichen Weiterführung bis nach Maloja propagiert.

Vorläufige Endstation Signal

Die Linie würde direkt aus dem als Durchgangsbahnhof konzipierten Bahnhof über die Via Serlas führen, dann auf halber Höhe auf der Stützmauer vor dem Parkhaus entlang der Via Grevas fahren und nach rund 130 Metern in einen Tunnel münden, der bei der Signalbahn endet. Bei der Seilbahn-Talstation entstünde eine neue (vorläufige) Endstation. Für Stopper wäre das auch heute noch eine gute Lösung. «Die Verkehrssituation im Oberengadin könnte wesentlich verbessert werden, es gäbe viele Synergien zu nutzen», sagt er.

Aktuell ist das Thema, weil das Projekt «Arealentwicklung St. Moritz» bei der RhB hohe Priorität genießt. Bis zum Ski-WM-Winter 2017 sollen die Bahnanlagen für 53 Millionen Franken saniert sein. Parallel, aber nicht mit gleich hoher Intensität weiterverfolgt,



Der heutige Bahnhof St. Moritz soll auch in Zukunft Endstation sein. Eine Weiterführung der Linie ist gemäss der RhB auch mit diesem Konzept möglich, aus heutiger Sicht aber wenig wahrscheinlich. Archivfoto: Reto Stifel

wird gemäss Christian Florin, Leiter Infrastruktur bei der RhB, die Überbauung des Bereichs West mit Hotel- und Dienstleistungsnutzungen (Büros, Läden).

«Die Bahnanlagen geniessen ganz klar erste Priorität», sagt Florin. Im Herbst ist das öffentliche Verfahren eingeleitet worden. Federführend ist dort das Bundesamt für Verkehr (BAV). Voraussichtlich Mitte 2013 werden die St. Moritzer Stimmberechtigten über die Anpassung des Zonenplans abstimmen können.

Ambitiöser Zeitplan

Florin rechnet bei einem optimalen Verlauf der verschiedenen Verfahren mit einer Verfügung des BAV bis in rund einem Jahr. So könnte 2014 mit dem Bau begonnen werden, Ende 2016 wären die Hauptarbeiten an den Bahnanlagen abgeschlossen. «Das ist ein

sehr ambitionierter Zeitplan», sagt Gesamtprojektleiter Christoph Richter. Je nachdem wie viele Auflagen aus der Vernehmlassung zu bereinigen seien, könne sich das Projekt verzögern.

Ein Projekt, das zum heutigen Zeitpunkt ganz klar von einem Endbahnhof St. Moritz ausgeht, wie Christian Florin im Gespräch bestätigt. Mit dem Bau des Parkhauses Serletta und der geplanten Überbauung im Bahnhofbereich West ist eine direkte, oberirdische Weiterführung der RhB-Linie entlang des St. Moritzersees nicht mehr möglich, sagt er. Komme hinzu, dass eine solche Linienführung wohl auch bei den Umweltverbänden auf grösste Skepsis gestossen wäre. Gemäss Florin gibt es auf dem Papier drei bis vier Tunnelösungen für die Weiterführung. Diese müssen im Plangenehmigungsverfahren aufgezeigt sein, um nicht gegen die Vorschriften des kantonalen

Richtplans zu verstossen. Für Florin wäre eine Verlängerung eine grosse Herausforderung. «Und zwar sowohl baulich wie auch finanziell.»

Teurerer Unterhalt und Betrieb

Klartext steht in einem internen Papier der RhB, das der EP/PL vorliegt. In einem Protokoll zwischen der RhB und verschiedenen Amtsstellen wird die Verlängerung wegen der bestehenden baulichen Situation rechtlich und verkehrswirtschaftlich als längerfristig unwahrscheinlich bezeichnet. «Innerhalb der nächsten 50 Jahre kann nicht ernsthaft mit einer Realisierung gerechnet werden», heisst es dort.

Das stört den Bahnjournalisten Jürg D. Lüthard. In einem noch nicht veröffentlichten Bericht in einer Fachzeitschrift kommt er zum Schluss, dass der bahnbetrieblichen Optimierung nicht erste Priorität eingeräumt wird und das

Hauptmotiv der Gesamterneuerung bei den erhofften Baurechtzins-Einnahmen von den bahnfremden Neubauten liege. Diese würden deutlich über eine Million Franken pro Jahr betragen. Die massive Reduktion der Gleisanlagen und die Verkürzung der Perrongeise würden erhebliche betriebliche Erschwernisse mit sich bringen. Das sieht auch Paul Stopper so: «Der Unterhalt und der Betrieb würden sehr viel teurer werden.» Beide kommen zum Schluss: «Mit dem geplanten Projekt verbaut sich die RhB die Zukunft!»

Dem widerspricht Florin. «Was wir bahntechnisch benötigen, können wir am heutigen Standort realisieren», sagt er. Das Projekt sei auf das Minimum reduziert worden, aber betrieblich sinnvoll. Bereits habe man auf der Albula-Linie erfolgreiche Versuche mit verpendelten Zügen gemacht. Das sogenannte «Verpendeln» hat den Vorteil, dass im Bahnhof keine grösseren Manöver notwendig sind, weil sich sowohl vorne wie auch hinten je ein Steuerwagen respektive eine Lokomotive befindet.

Auch wirtschaftliche Überlegungen

Dass auch wirtschaftliche Überlegungen beim Gesamtprojekt eine Rolle spielen, will Florin nicht abstreiten. Das Unternehmen müsse die Kosten im Griff haben und gleichzeitig versuchen, die Erträge zu steigern. «Wenn wir die Gelegenheit haben, Parzellen wirtschaftlich interessanter zu nutzen, müssen wir das zumindest genau prüfen», sagt er. Entschieden sei allerdings noch nichts, ein konkreter Investor für die Überbauung der westlichen Parzelle noch nicht gefunden. Eines ist für Florin klar: «Die Erneuerung der Bahnanlage muss so oder so gemacht werden. Ob die Überbauung West kommt oder nicht.»

Der St. Moritzer Gemeinderat ist an seiner Sitzung von Ende Juli über das RhB-Projekt orientiert worden. Dort wurde auch informiert, dass die Planung der Gemeinde und der RhB parallel verläuft. Dafür wurde ein Kooperationsvertrag abgeschlossen.

Eine öffentliche Informationsveranstaltung soll voraussichtlich im Frühjahr 2013 erfolgen.

Bei Rona wird am Freitag gesprengt

Julierstrasse Im Felssturzgebiet zwischen Rona und Mulegns an der Julierstrasse laufen die Vorbereitungen für die Entfernung von lockeren Felsmassen. Morgen Freitag um 13.30 Uhr werden rund 300 Kubikmeter Fels weggesprengt, wie an einer Medienorientierung vom Dienstag zu erfahren war. Weitere 100 Kubikmeter, die sich darunter befinden, sollen sich ebenfalls mit der Sprengung lösen. Dazu wird rund 60 kg Sprengstoff verwendet.

Während der Sprengung wird die Julierstrasse (und die vor Ort gebaute klei-

ne Umfahrung) für rund eine Stunde gesperrt. Auch die Hochspannungseitung muss vorübergehend ausgeschaltet werden. Sobald nach der Sprengung vor Ort keine Gefahr mehr besteht, wird die Strasse wieder freigegeben. Anschliessend werden der Felsbereich und der Wald von Iosem Gestein gesäubert, bevor der auf der Strasse liegende grosse Felsblock weggespitzt wird. Bis Ende nächster Woche hoffen die Verantwortlichen, dass die Julierstrasse wieder durchgehend normal befahrbar sein wird. (ep)

Michelin-Sterne für Champfèrer Lokale

Gastronomie Heute Donnerstag erscheint der Restaurantführer Guide Michelin 2013. Erstmals sind 100 Restaurants aufgeführt, die mit einem oder mehreren Sternen ausgezeichnet worden sind. Darunter sind elf neue Adressen.

Der Führer enthält insgesamt zwei 3-Sterne- und 18 2-Sterne-Restaurants sowie 80 Lokale mit einem Stern. Mit drei Sternen versehen sind schweizweit einzig das Restaurant «Schauenstein» von Spitzenkoch Andreas Caminada in Fürstenaud und das «Hôtel de Ville» in Crissier VD. (skr)

Speziell zu erwähnen ist, dass das «Ecco on Snow» mit Chef Rolf Flieg auf im letztes Jahr eröffneten Fünfsternehaus Giardino Mountain in Champfè/Silvaplana auf Anhieb zwei Michelin-Sterne erhalten hat. Neu einen Stern bekommen hat das «Talvo by Dalsass» von Martin Dalsass in Champfè auf St. Moritzer Seite.

Weiter werden im Guide Michelin 93 Adressen in der ganzen Schweiz mit einem so genannten Bib Gourmand ausgezeichnet. Dieser steht für ein hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis. (skr)

Leitartikel

Einheitlich und solidarisch

Das TAG bringt mehrheitlich Vorteile

Am 25. November soll in Graubünden mit der Abstimmung über das Tourismusabgabengesetz TAG der Schlussstrich unter die 2006 lancierte Tourismusreform gezogen werden.

STEPHAN KIENER

Der Tourismus ist mit 55 Prozent Anteil der Hauptmotor der Bündner Volkswirtschaft. Um den Wohlstand zu sichern, braucht es den Tourismus. Aber zur Finanzierung der Branche sind nicht 120 Kurtaxengesetze nötig. 2006 ist daher eine Tourismusreform gestartet worden, die jetzt mit der Realisierung des Tourismusabgabengesetzes TAG abgeschlossen wird.

Schwächen eliminiert

Das Finanzierungsmodell TAG (vom Grossen Rat mit 70 zu 37 Stimmen angenommen) ist den neuen Tourismusstrukturen im Kanton mit nur noch

15 Destinations- oder Regional-Tourismus-Organisationen (DMO oder ReTO) angepasst. Die Schwächen des heutigen Systems mit Kurtaxen, Tourismusförderungsabgaben und anderem werden eliminiert, die Bemessungsgrundlagen einheitlich geregelt. Wobei die Gemeinden weitreichende Kompetenzen erhalten. Dass die Gemeindeautonomie in Gefahr sei, wie es Gegner des TAG behaupten, stimmt darum nicht. Die Abgaben bleiben bei den Gemeinden und in der Region. Die Gemeinden legen innerhalb der DMO selber fest, wie viel Geld für den Tourismus bereitgestellt wird.

Ungerechte Belastung?

Die Opposition gegen das neue Gesetz wird vor allem auf dem Umstand aufgebaut, dass einzelne Destinationen- und dort vor allem die Hotellerie und gewerbliche Unternehmen – mehr als bisher für den Tourismus zu bezahlen haben. So in den grossen Tourismusregionen Engadin St. Moritz und Davos Klosters. Diese sind auch wesentlich tourismusabhängiger als andere Ge-

biete des Kantons. Andererseits haben die Gemeinden die Möglichkeit, mit den im TAG vorgesehenen Abschlägen und weiteren Massnahmen die höhere Belastung z.B. für die Hotellerie zu mindern respektive sogar zu eliminieren.

Diskutieren kann man darüber, ob die AHV-Lohnsumme als Bemessungsgrundlage für die Tourismusabgabe richtig ist. Hier gäbe es sicher bessere Lösungen, beispielsweise der touristische Umsatz. Handlungsbedarf besteht ebenfalls bei den in Graubünden tätigen ausländischen Firmen, welche (noch?) keine Tourismusabgaben leisten müssen.

Darum das gesamte, flächendeckende Gesetz in Frage zu stellen, wäre jedoch falsch. Das TAG ist notwendig, um die bisherigen Schritte der Tourismusreform nicht zu gefährden. Mit einem Ja zu diesem Gesetzeswerk zeigt sich der Stimmbürger zudem solidarisch mit den kleinen Tourismusregionen. Es wird sichergestellt, dass alle im Kanton, die vom Tourismus profitieren, auch ihren Beitrag leisten.