

12. März 1976

Wintersichere Verbindung Prättigau - Unterengadin, Bemerkungen
zum Antragsentwurf.

Ziffer I: Verzinsung und Abschreibung gehören grundsätzlich in den Betriebskostenvergleich. Das ASF ist der Auffassung, das Bündner Tiefbauamt habe bei seiner Flüela-Strassentunnelstudie viel zu hohe Unterhaltskosten eingesetzt. Dieser Einwand deckt sich mit der in unserer Studie gemachten Feststellung, die Bündner hätten bei Flüela und Vereina offenbar mit ungleichen Ellen gemessen.

Zwei Lösungsmöglichkeiten:

- 1) wir streichen die Betriebskosten-Angaben aus dem Antrag heraus (Vorschlag ASF), oder
- 2) wir erwähnen, dass es sich um Angaben der Bündner handelt.

Der 2. Satz des 2. Abschn. hiesse dann neu:

- 1) "Generelle Studien ergaben folgende Baukostenvergleiche: ~~_____~~
~~_____~~

- wintersichere Flüelastrasse	333 Mio Fr.
- Vereinatunnel	217 Mio Fr.

i.O. Ein Vereinatunnel mit Autoverlad (rollende Strasse) brächte gegenüber einem wintersicheren Ausbau der Flüelastrasse nicht nur bei den Baukosten, sondern auch bei den Betriebs- und"

oder

- 2) "Generelle Studien der Bündner Regierung ergaben folgende Kostenvergleiche:" Rest wie bisher.

Ziffer V: "Die durchschnittlichen Jahreskosten ... sind ... fast sieben mal höher..." wäre entsprechend den obigen Ausführungen zu ändern in "wesentlich höher", oder "gemäss Angaben der Bündner Regierung fast ~~sieben mal höher~~".
i.O. <

Ziffer VII: Von Studien über die volkswirtschaftlichen Auswirkungen eines Vereinatunnels versprechen wir uns nichts. Zumindest müsste das (scheinbar von Lokalpolitikern hintertriebene) Erscheinen des regionalwirtschaftlichen Entwicklungskonzeptes "Unterengadin - Münstertal" abgewartet werden, bevor an die Ausarbeitung eines derartigen Gutachtens gegangen wird.

Zu den nicht berücksichtigten Anregungen des ASF möchten wir folgendes bemerken (Schreiben ASF vom 20. 1. 1976):

2. Die Lösungen für weniger als 300 Mio Fr. sind gemäss Bündner Tiefbauamt nicht voll wintersicher und deshalb nicht mit dem Vereinatunnel vergleichbar.
4. Es gibt in der Tat noch andere Gebiete, deren Verkehrsgunst durch Tunnelbauten wesentlich verbessert werden könnte, so insbesondere:
 - Val de Travers: Tunnel Fleurier - Fontaines zur Verbesserung der Verbindungen mit Yverdon, Lausanne, Genf.
 - Valle Maggia: Sassello-Tunnel von Fusio nach Airole-Nante zur Verkürzung der Distanz Cevio - Deutschschweiz um rund 75 km.
 - Ajoie: direkte Verbindung via Montfavergier - Le Bémont - La Chaux-de-Fonds nach Neuchâtel - Lausanne.
 - Appenzell: direkte Verbindung nach [REDACTED] - Buchs SG (Verkürzung der Distanz Gossau SG - Buchs SG um rund 40 km)

Die Beispiele könnten beliebig vermehrt werden ohne etwas an der Tatsache zu ändern, dass das Münstertal im Winter das abgelegenste Gebiet des Landes ist.

5. Das ASF schlägt eine redaktionelle Verfeinerung ohne irgendwelche Bedeutung vor.

Schreiben an den Bündner Regierungsrat

Im Unterengadin wird die staatspolitische Bedeutung des Vereinatunnels offensichtlich hochgespielt. Es zirkuliert z.Zt. das Gerücht, der Vereinatunnel sei für die Landesverteidigung derart wichtig, dass er vom EMD gebaut werde, sofern das BAV dazu nicht Hand biete.

Sollte unser Schreiben an den Bündner Regierungsrat Eingang in die Lokalpresse finden, so kann man sich fragen, ob wir darin die staatspolitische Bedeutung der Vereinabahn besonders hervorheben wollen.

Sonst keine Bemerkungen; bezüglich Gutachten vgl. oben Ziffer VII.