



EIDGENÖSSISCHES AMT FÜR STRASSEN- UND FLUSSBAU
 SERVICE FÉDÉRAL DES ROUTES ET DES DIGUES
 UFFICIO FEDERALE DELLE STRADE E DELLE ARGINATURE

~~XXXXXXXXXXXX~~
 Tel. (031) 61 91 11

Eidg. Amt für Verkehr
 Bundeshaus Nord
 3003 B e r n

Wintersichere Verbindung
Unterengadin/Prätigau

Ihre Zeichen
 V. réf. - V. rif.

019.0

Ihre Nachricht vom
 V. comm. du - V. comunic. del

12.1.1976

Unser Zeichen
 N. réf. - N. rif.

125/0.1/0.2

3003 BERN,
 Monbijoustrasse 40

20.1.1976

Herr Direktor,

Wir danken Ihnen, dass Sie uns die Möglichkeit geben, zu Ihrem Antrag an den Bundesrat Stellung zu nehmen.

Vorab möchten wir festhalten, dass wir mit Ihrem Antrag einig gehen und der Antwort des Bundesrates an die Regierung des Kantons Graubünden ohne Aenderung zustimmen können. Hingegen sind die Erwägungen, die zum Antrag führen, unseres Erachtens in einigen Punkten zu modifizieren:

1. In Ziffer I werden für die Baukosten und die jährlichen Betriebskosten die in der Presse genannten Zahlen angenommen. Die Angaben über die Betriebskosten (11,5 Mio. Franken für die wintersichere Flüelastrasse und 1,7 Mio. Franken für die Bahnverbindung) sind offensichtlich falsch und dürfen deshalb nicht in den Antrag an den Bundesrat aufgenommen werden. Die grosse Differenz erklärt sich wie folgt: Das Tiefbauamt des Kantons Graubünden hat für die Unterhaltskosten von Strassentunnel, Kunstbauten und offener Strecke pauschal 3 % der Baukosten angenommen. Dies ergibt für die auf 288 bis 333 Mio. Franken geschätzten Baukosten jährliche bauliche Unterhaltsbeträge von 8,650 bis 10,000 Mio. Franken. Die Rhätische Bahn hat für den Unterhalt der baulichen und elektromechanischen Anlagen sowie des Rollmaterials einen Betrag von 0,607 Mio. Franken angenommen. Dies entspricht knapp 0,3 % der Anlagekosten von 217 Mio. Franken. Entweder haben sich das Kantonale Tiefbauamt Graubünden oder die Rhätische Bahn um den Faktor 10 geirrt oder es stimmen beide Angaben nicht. Gemäss Staatsrechnung 1974 hat der Kanton Graubünden für den Unterhalt der Hauptstrassen 14,224 Mio. Franken ausgegeben. Darin sind alle Aufwendungen für den baulichen

20. Jan. 1976

U

S 019.0

Vorte

T	
B	
O	
I	
pv	
rn	
ba	
zf	
sf	
sb	
af	
in	
b	
2	
sv	
it	
fa	
bc	
1	

✓

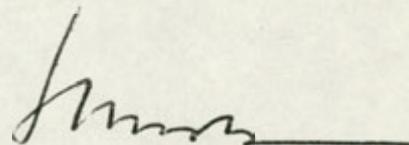
Unterhalt, die Strassensicherung, die Strassenreinigung und die Schneeräumung inbegriffen. Der Kanton hat ein Hauptstrassennetz von 501 km Länge. Demzufolge ergibt sich für die Unterhaltskosten ein Aufwand von etwa 28'000 Franken/km und Jahr. Für die 25 km zwischen Davos und Susch ergeben sich demzufolge 700'000 Franken im Jahr, was etwa den 600'000 Franken entspricht, die die Rhätische Bahn für den Unterhalt der Strecke Klosters - Lavin angenommen hat. Der Aufwand für den Unterhalt gleich langer Eisenbahn- und Strassenstrecken kann in der Tat nicht um den Faktor 10 verschieden sein. Wir schlagen Ihnen vor, die Angaben über die Betriebskosten wegzulassen. Im weitern wäre der erste Satz nach den Kostenangaben wie folgt zu formulieren: "Ein Vereinatunnel mit Autoverlad (rollende Strasse) brächte nach den Angaben der Regierung des Kantons Graubünden gegenüber einem wintersicheren Ausbau der Flüelastrasse nicht nur bei den Baukosten, sondern auch bei den Betriebs- und Unterhaltskosten finanzielle Einsparungen. Die Initiative ..."

2. In Ziffer III, letzter Satz, wird ausgeführt, dass ein wintersicherer Ausbau der Flüelastrasse über 300 Mio. Franken kosten würde. Das Bündner Tiefbauamt hat vier Varianten studiert, mit Kosten von 288 bis 333 Mio. Franken. Wir schlagen vor, "über" durch "etwa" zu ersetzen.
3. In Ziffer V wird bezüglich der Wirtschaftlichkeit festgestellt, dass die durchschnittlichen Jahreskosten für die wintersicher ausgebaute Flüelastrasse siebenmal höher seien als für den Vereinatunnel. Wie unter Punkt 1 ausgeführt, kann dies offensichtlich nicht stimmen. Wir schlagen vor, den 1. Satz von Ziffer V wie folgt zu formulieren: "Nach den Angaben der Bündner Regierung sind die durchschnittlichen Jahreskosten für den Vereinatunnel kleiner als für die wintersicher ausgebaute Flüelastrasse."
4. In Ziffer VI, 1. Satz, wird erklärt, dass es um ein Postulat der Gerechtigkeit gehe. Wir glauben, dass damit nicht nur etwas hoch gegriffen wird, sondern dass unter diesem Aspekt noch zahlreiche andere Begehren bezüglich Verkehrerschließung vorgebracht werden könnten, die nie zu erfüllen wären. Wir schlagen vor, den ersten Satz von Ziffer VI wie folgt zu formulieren: "Das Begehren der Bündner Regierung hat einen strukturpolitischen Anspunkt."
5. In Ziffer VII, 1. Satz, wird festgestellt, dass vor allem staatspolitische Ueberlegungen eine wintersichere Verbindung Unterengadin/Prätigau rechtfertigen. Wir schlagen folgende, vorsichtigere Formulierung vor: "Es sind vor allem staatspolitische Ueberlegungen, die für eine wintersichere Verbindung Unterengadin/Prätigau sprechen."

Wir erachten es für nützlich, so vorzugehen, wie Sie es in Ihrem Entwurf zu einem Schreiben an den Regierungsrat des Kantons Graubünden vorsehen. Die durchzuführenden Studien hätten sich auf einen auf Erfahrungszahlen abgestützten, vollständigen Kostenvergleich zwischen der Bahn- und der Strassenlösung zu beziehen. Wenn auch weder die eine noch die andere Lösung eine Chance hat, bald verwirklicht zu werden, könnten die Studien doch dringend benötigte Erkenntnisse allgemeiner Art liefern.

Mit freundlichen Grüßen

EIDGENÖSSISCHES AMT
FÜR STRASSEN- UND FLUSSBAU
Der Direktor

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'Jakob', followed by a horizontal line.

(Jakob)