

28. November 1974

EIDG. AMT FUER VERKEHR

Trachsel

Problem Infrastruktur verkehr

Konzeptionen für  
Sonntag/Werktag

- Davos - BLS
- Flüela - Rhod. - Tunnel

Arbeitspapier

Erschliessung des Unterengadins und des Münstertals  
Anstoss für eine gemeinsame Lösung Bahn/Strasse

Die Konjunkturlage

- 1 Um der Bauwirtschaft den Weg zurück, das heisst den Abbau ihrer Kapazität auf den wirklichen Bedarf zu erleichtern, muss die öffentliche Hand möglicherweise gezielte Investitionen tätigen, damit die Uebergangszeit verlängert wird.
- 2 Wir müssen deshalb heute Projekte dafür vorbereiten. Sie sollen aber nicht die "Zufälligkeit" der Krisenmassnahmen der Dreissiger Jahre haben, sondern die Ziele unserer Raumplanungs- und Entwicklungspolitik fördern. Also keine Feuerwehrrübungen, sondern Entwicklungsplanung. *Nach heutiger Finanzierungs-lage wird für den Fall einer "Krisenübung" nur für Strassen Geld da sein. Statt gezielt zu investieren, macht man einfach das Nächstliegende.*
- 3 Unter einem Konjunkturrückgang leiden die abgelegeneren Gegenden des Landes besonders, weil sie ausser der Land- und Forstwirtschaft praktisch nur vom Fremdenverkehr leben, der konjunkturrempfindlich ist.
- 4 Wenn wir konjunkturelle Massnahmen vorsehen, dann sollten sie möglichst viel erreichen. Es liegt deshalb nahe, Ziele zu wählen, die in verschie-dener Weise positiv wirken. Eines davon ist die Erschliessung Südost-Bündens.

Die Erreichbarkeit Südost-Bündens

5 Einige Fahrzeiten:

Auto:

Landquart-Schuls	via Flüela	1h40
	via Julier	3h

Kopie an RR Jakob Schütz 10.1.75

Bahn:

Zürich-Schuls	4h30
Zürich-Münster	5h30
St.Gallen-Genf	4h30
Lausanne-Paris	4h30
Schuls-Chur	3h10
Münster-Chur	4h

*alle Fahrzeiten  
falsch*

Die langen Fahrzeiten sind nicht nur für den Tourismus hinderlich, sondern erschweren auch die Reise der Bergbewohner nach Chur für Einkäufe, Besuche und Dienstleistungen.

- 6 Die kürzeste Strassenverbindung über den Flüelapass ist im Winter nicht dauernd offen, weshalb der wintersichere Ausbau zur Diskussion steht.

Die Problemstellung

- 7 Wir sind im allgemeinen noch nicht so weit, dass wir Verkehrsbauten nach dem Entweder-Oder-Prinzip beurteilen, sondern es gilt immer noch das Sowohl-als auch-Prinzip. Vielleicht hilft uns die angespannte Finanzlage dazu, das Verkehrswesen wirtschaftlicher zu betrachten.

- 8 Deshalb müssen für die bessere Erreichbarkeit dieser Gegenden
- die Verkehrsträger gemeinsam beurteilt und
  - die Finanzfragen gemeinsam gelöst werden.

Es stellt sich die Frage: Ist der Flüela-Ausbau die beste Möglichkeit?  
Zweifellos nicht:

- 9 Gemäss dem geltenden Dogma~~x~~, dass im Verkehr zulasten des Steuerzahlers ein Wettbewerb der Infrastrukturen stattfinden soll, beeinträchtigte eine bessere Strassenverbindung die Einnahmen der RhB, besonders auf der Strecke Bever-Schuls, die auf dem Teil Zernez-Schuls aus geologischen Gründen sehr teuer ist und heute schon wenig Verkehr hat.

- 10 Also liegt es nahe, eine Lösung zu untersuchen, die den Infrastrukturwettbewerb ausschaltet, indem Bahn und Strasse zusammenarbeiten. Das geschieht am besten auf folgende Weise:

Lösungsvorschlag Bahn/Strasse *Trachsel*

- 11
- Die Flüelastrasse wird nicht ausgebaut.
  - Auf die Schneeräumung im Winter wird verzichtet.
  - Die freiwerdenden Mittel werden verwendet, um den Bau einer Bahnverbindung aus dem Prätigau ins Unterengadin mitzufinanzieren.
  - Auf dieser Bahnverbindung werden Strassenfahrzeuge im kombinierten Verkehr befördert, mit attraktiven Tarifen und Fahrplänen.
  - Die verkehrsschwache Bahnverbindung Bever-Schuls wird auf Bus umgestellt und ein besserer Fahrplan angeboten.

Beurteilung der neuen Bahnverbindung

- 12 Die Kostenbeurteilung ist positiv. Man spart an Strassenaufwand, Bahnbetriebs- und Unterhaltsaufwand und Fahrzeit (bis 2h). Dagegen werden Investitionen nötig von rund 200 Mio Fr., dazu kommt die Engadiner Buslinie. Wenn man an den Erfolg des BLS-Autotransports denkt, könnte man sich vorstellen, dass diese neue Linie für die RhB ein gutes Geschäft wäre.
- 13 Die Finanzierung dürfte aus formellen Gründen schwierig sein. Die Strassenmittel des Bundes sind zweckgebunden. Man müsste dazu kommen, Strassenmittel auch für kombinierte Transporte einzusetzen. Für seine Hauptstrasse erhält der Kanton Graubünden Werkbeiträge des Bundes von 70- 80 %, für ihren Unterhalt muss der Kanton aufkommen. (Dazu stehen ihm auch die allgemeinen Subventionen und die Finanzausgleichsbeiträge aus dem Treibstoffzoll zur Verfügung.) An die RhB-Bauten leistet der Bund Investitionsbeiträge von 85 %.

14 Finanzierungsbeispiel mit Annahmen (in Mio Franken)

- Investitionsaufwand Neue Linie		<u>200</u>
- Beitrag Graubünden:		
. Minderinvestition Flüela ( 25 % von 100 Mio)	25	
. Kap. Minderunterhalt Flüela ( 0,25 Mio x 5%)	<u>5</u>	30
- Beitrag RhB		
. Eigenfinanzierungsanteil		<u>20</u>
		50

Die restlichen 150 Mio werden wie folgt verteilt:

- Bund 85 % (davon 75 Mio aus Strassenmitteln) <i>53 Mio aus EG-Mitteln</i>	128
- Graubünden	<u>22</u>
	<u>150</u>

Aufteilung der Beiträge in Aktienkapital (ohne Mehrheit des Bundes),  
festverzinsliche Darlehen (nach Wirtschaftlichkeitsrechnung, Zinslösung  
wie BLS) und Beitrag à fonds perdu.

Peter Trachsel

Es findet eine Sitzung der  
GR-Delegation Kampplang  
statt. Du wirst mich  
dabei begleiten.

Hier könnte man dieses  
Problem zur Sprache bringen  
und nachher auf Euro-  
Ebene mit Kottal weiter-  
bearbeiten.

Wenn wäre der Austausch von  
GR. hi!