

BUNDESRAT
DELEGATION FUER VERKEHRSPOLITIK

Vereina-Tunnel RhB

P R O T O K O L L

der Sitzung vom 20. September 1976
in Bern

T e i l n e h m e r :

Bundesrat:

Bundesrat Willi RITSCHARD
Vorsteher Eidg. Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartement
(Vorsitz)

Bundesrat Hans HURLIMANN
Vorsteher Eidg. Departement
des Innern

Bundesrat Kurt FURGLER
Vorsteher Eidg. Justiz- und
Polizeidepartement

Eidg. Verkehrs- und Energie-
wirtschaftsdepartement:

Amt für Verkehr:

Fürsprecher Peter TRACHSEL
Direktor

Dr. Hans NIEDERBERGER
Sektionschef Planung

Generalsekretariat:

Terese SCHENK
Protokoll-Sekretärin

12.76/cs

*Anhang - Bundesrat Beschlüsse
- Antwort Nr. 58*

Regierung des Kantons
Graubünden:

Regierungspräsident
Tobias KUONI
Vorsteher des Departements des
Innern und der Volkswirtschaft

Regierungsrat
Dr. Giachen Giusep CASALTA
Vorsteher des Bau- und Forst-
departements

Regierungsrat Jakob SCHUTZ
Vorsteher des Justiz- und
Polizeidepartements

Rhätische Bahn:

Dr. Otto WIELAND
Direktor

Bis
ort

Die
Anf
und

Die
sind
soll
Länder
ein

Ein
Er

Am 30. Juni 1975 unterbreitete die
dem BUNDESRAT ein

BÜNDNER REGIERUNG

Gesuch

um einen Beitrag an die
Rhätische Bahn für die
Projektierung einer Bahn-
verbindung Klosters -
Lavin (Vereina-Tunnel).

Die Verbindung ist als wintersichere direkte Erschliessung
des Unterengadins im Sinne einer rollenden Strasse gedacht.

Die BÜNDNER REGIERUNGSDELEGATION begründet ihr
Anliegen mit folgenden *verkehrspolitischen, wirtschaftlichen*
und *staatspolitischen* Hinweisen:

- Der Kanton Graubünden hat allgemein Probleme mit
seinen *Verkehrswegen*. Durch die Gotthard-Bahn verlor
er seine Durchgangsstellung. Strassen, die vorher
sowohl dem internationalen wie dem internen Verkehr
dienten, haben diese Doppelfunktion nicht mehr. Der
Kanton ist unterschiedlich erschlossen.

Verkehrsmässig besonders ins Hintertreffen geraten
sind das Unterengadin und das Münstertal, dies ins-
besondere nachdem seinerzeit der ursprüngliche Plan
fallengelassen worden war, die Rhätische Bahn bis
Landeck zu führen. Heute ist das Unterengadin durch
die Albulabahn (RhB) und den Julier ganzjährig er-
schlossen.

Eine raschere wintersichere Zufahrt ist aus folgenden
Gründen nötig:

Aus dem untersten Engadin und dem Münstertal ist es winters praktisch unmöglich, mit öffentlichen Verkehrsmittel in einem Tag nach Chur und zurück zu fahren. Wenn die Flüela-Strasse geschlossen ist, kann man auch Davos nicht leichter erreichen. Diese Verkehrsungunst fällt umso stärker ins Gewicht, als zwischen dem Unterengadin sowie dem Münstertal und Chur kaum ein Klein- und Mittelzentrum mit zentralen Funktionen besteht.

Andererseits werden die Verkehrsverbindungen Richtung Deutschland und Oesterreich durch Ausbau der Strassen verbessert (Stelvio-Autobahn, Arlberg-Autobahn). Durch einen Ausbau der Talstrasse könnte man die erwähnten Talschaften wohl besser erschliessen. Hingegen wäre es unklug, diese Regionen auf München, Innsbruck und andere Zentren auszurichten.

- Im Vergleich zu anderen Talschaften sind das *Unterengadin* und das *Münstertal* heute wirtschaftlich schlechter dran. Sie haben die Bevölkerungsentwicklung nicht mitgemacht. Zwischen 1960 und 1970 betrug hier (1200 km²) die Zunahme nur 1,7, im übrigen Kantonsraum jedoch 10 Prozent. Auffallend ist der Rückstand im Dienstleistungssektor. Der Anteil beträgt 40 Prozent, während er sich allgemein im Kanton auf 48 Prozent beläuft. Die Betten sind zu 28 Prozent ausgelastet im Vergleich zu 54 Prozent im ganzen Kanton.

1970-80

UE/MT = 0%

GR = +1,6%

Die Region ist unter verschiedenen Gesichtspunkten entwicklungs- und aufnahmefähig. Man muss die Standortbedingungen verbessern und die Wohnattraktivität fördern.

- Die *Flüela-Strasse* ist nicht ganzjährig befahrbar. Der Kanton kann die Verantwortung für die Offenhaltung nicht übernehmen. Im Rahmen einer Arbeitsgemeinschaft halten einige Unterengadiner und Münstertaler Gemeinden in gemeinsamer Selbsthilfe den Pass soweit wie möglich offen. Der Kanton stellt Personal und Material zur Verfügung, wenn sie die Verantwortung tragen und für die Folgen einstehen. In den letzten Jahren hatte man mit der Offenhaltung Glück. Es kann aber ungünstigere Jahre geben. Zudem ist das Unternehmen gefährlich.

Mit Nachdruck wird gefordert, den Flüela wintersicher auszubauen. Diesem Begehren kann aus folgenden Gründen nicht stattgegeben werden: Ein Scheiteltunnel oder ein Basistunnel wären zu kostspielig. Abgesehen von den hohen Baukosten für eine wintersichere Flüela-Strasse (333 Mio) wären die Unterhaltskosten unverhältnismässig hoch. Aufgrund der Erfahrungen am Bernhardin müsste man mit jährlich 8,6 bis 11,5 Mio/ rechnen.

- Damit drängt sich für die Erschliessung des Unterengadins und des Münstertals eine andere Lösung auf. In diesem Sinne unterstützt die Bündner Regierung den Plan der *Rhätischen Bahn für eine Vereina-Verbindung als rollende Strasse*. Die betroffenen Talschaften stellen sich hinter das Konzept. Die Bevölkerung hat es positiv aufgenommen.

Der Vereina-Tunnel würde grössenordnungsmässig etwa 217 Mio kosten, also bedeutend weniger als der wintersichere Ausbau der Flüela-Strasse. Die Betriebskosten würden bei der Lösung Vereina-Tunnel/rollende Strasse nur etwa 2 Mio betragen, während man für die Strassenlösung mit über 10 Mio rechnen müsste.

Die Vereina-Verbindung erlaubt eine sinnvolle Teilung zwischen öffentlichem und privatem Verkehr.

Die RHÄTISCHE BAHN begründet ihr Vorhaben mit folgenden Hinweisen:

- Die RhB hat in ihrem weit verzweigten Schmalspurnetz
- Strecken mit sehr hohen und andere mit weniger hohen Unterhaltskosten,
 - Strecken mit einem verhältnismässig grossen und andere mit einem bescheidenen Verkehrsanfall und -ertrag.

Das ist ein
ehrlich merkwürdiges
Argumentation!

Da sie alle Regionen verkehrlich gleichermassen erschliessen muss, verzichtet sie bewusst, diese Erscheinung in Streckenrechnungen zu erfassen. Es ist jedoch offensichtlich, dass sich bei einzelnen Strecken die Nachteile kumulieren.

So ist nicht zu verkennen, dass die Strecke Bever - Scuol einen verhältnismässig schwachen Verkehr aufweist, dies wegen der geringen Bevölkerungsdichte, des Fehlens einer stärkeren Touristik- oder Industrieregion und der Konkurrenzierung durch kürzere Anmarschwege auf der Strasse (Flüela). Zudem verursacht die Geländegestaltung des Unterengadins hohe Unterhalts- und Betriebskosten. Aufgrund einer Untersuchung von 1972/73 wird die Sicherung der Bahn im Unterengadin in den nächsten zwanzig Jahren ausserordentliche Kosten von rund 12 Mio Franken erfordern.

entstehen
auch bei
Vereina-Tunnel

Andererseits wird mit Nachdruck gefordert, den Flüela wintersicher auszubauen. Wenn das Begehren Erfolg hätte, würde der Bahnlinie im Unterengadin vermehrt Verkehr entzogen. Dies gab der Rhätischen Bahn Anlass, den Ausbauplänen für den Flüela die Alternative einer direkten Bahnverbindung, die als rollende Strasse einzurichten wäre, vom Prätigau nach dem Unterengadin gegenüberzustellen. Die Linie Klosters - Lavin (Vereinatal) wäre hinsichtlich Länge und Fahrzeitverkürzungen die günstigste Variante.

-- Nachdem der Kanton Interesse gezeigt hatte, entstand in Zusammenarbeit mit Vertretern verschiedener Fachgruppen die "Studie Vereinatal, 30. April 1975". Dieses Vorprojekt sieht im wesentlichen wie folgt aus:

- Die Strecke Klosters - Lavin, die fast vollständig in einen Tunnel verlegt werden soll, misst 20 km. Eine teilweise offene Linienführung durch das Vereinatal ist möglich, wahrscheinlich aber wegen der Eingriffe in den Kurort Klosters und der notwendigen Lawinenschutzbauten nicht günstiger. Da Klosters auf 1208,5 und Lavin auf 1431 m ü.M. liegen, steigt der Tunnel im nördlichen Teil stärker (- 21 % -) als im südlichen (- 1 % -).

Das Querprofil trägt den Anforderungen der rollenden Strasse Rechnung, soll aber auch auf Rollschemel verladene Normalspurgüterwagen aufnehmen können; es beträgt 36 m². Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit sind im Tunnel zwei Kreuzungsstationen vorgesehen, deren Profil 50 m² aufweist.

In Klosters und Lavin sind Stationsanlagen geplant, die den reibungslosen Autoverlad auch in Spitzenverkehrszeiten erlauben. Die Station Klosters kann zu diesem Zweck umgebaut werden, während in Lavin eine neue Station entstehen muss.

Die ganze Linie soll mit neuzeitlichen Einrichtungen ausgerüstet werden: so der Oberbau auf einer Betonplatte montiert, ein bewährtes Fahrleitungssystem mit ferngesteuerter Ein- und Ausschaltung der einzelnen Abschnitte, Streckenblock.

Für den Autoverlad sollen zwei Kompositionen bereit stehen, wovon eine aus vorhandenen Wagen gebildet werden kann, während die Spezialwagen für die zweite angeschafft werden müssen. Auch der Bedarf an zusätzlichen Triebfahrzeugen wurde ermittelt.

- Die Bau- und Anschaffungskosten wurden wie folgt errechnet:

	Millionen
Tunnel und Zufahrtsstrecken	182.4
Station Klosters	11.2
Station Lavin	11.8
Rollmaterial	11.6

Zusammen	217.-

- Die - zwar mit Unsicherheitsfaktoren behaftete - Frequenzprognose stützt sich auf folgendes:

- Die Bahnverbindung Landquart - Scuol - Tarasp wird von 146 Kilometer um 77 Kilometer auf 69 Kilometer verkürzt, die Fahrzeit von 190 auf 75 Minuten (60 %).

- Auf der "rollenden Strasse" ist ein erheblicher Teil der Zufahrten auf der Strasse nach dem Unterengadin und dem Münstertal zu erwarten, insbesondere wenn der Flüela gesperrt ist.

Dabei wurden die heutigen Bahnfrequenzen im Personen- und Güterverkehr und Resultate von Strassenverkehrszählungen zu Rate gezogen. Dies führte zum Schluss, dass

- die Attraktivitätserhöhung der besser erschlossenen Region eine Steigerung des Bahnverkehrs (+ 200 000 Personen) bringt
(sie würde den teilweisen Wegfall des Verkehrs auf der längeren Albula-Strecke ungefähr kompensieren),
 - jährlich mit 100 000 Autotransporten zu rechnen ist.
- Die *Betriebskosten* der neuen Linie können somit aus den Erträgen der Autotransporte (zwischen 30 und 50 Franken) gedeckt werden. Für den Betrieb betragen die Kosten jährlich 1,7 Mio, zusammen mit den Abschreibungen 4,6 Mio.
- Die *Vereina-Verbindung*
- erlaubt als zweite Bahnverbindung nach dem Unterengadin Umleitungen in Stossverkehrszeiten und bei Betriebsunterbrüchen,
 - tritt einer weiteren Abwertung der Unterengadinerlinie - die mit reduziertem Betrieb bestehen bleiben muss - entgegen,
 - steht in Einklang mit den Aufgaben der Rhätischen Bahn, allen Regionen gleichmässig zur Verfügung zu stehen, also auch den abgelegenen.

-- Die für die Entscheidungsgrundlagen nötigen *Projektierungsarbeiten* sollten einer Unternehmung übergeben werden. Sie umfassen

- geologische Sondierungen,
- Projektierung einzelner Objektteile,
- Wirtschaftlichkeitsstudien

Die *Kosten* dafür werden wie folgt veranschlagt:

- allgemeine Projektierung und Ausarbeitung eines Kostenvoranschlags	1,8 Mio	
- geologische Gutachten und Sondierungen	0,6 Mio	
- andere Studien	0,6 Mio	<u>3 Mio</u>

Die BUNDESRATSDELEGATION nimmt wie folgt Stellung:

-- Der Bundesrat hat sich aufgrund der Unterlagen des Eidgenössischen Amtes für Verkehr bereits einmal mit der Idee Vereina-Tunnel befasst. Er folgt den Gedanken der Rhätischen Bahn und des Kantons Graubünden.

-- Die betroffenen Talschaften würden verkehrlich besser erschlossen.

Abgesehen vom volkswirtschaftlichen Aspekt ist dies staatspolitisch wünschbar. Eine Vernachlässigung der Randgebiete wirkt sich für das ganze Land nachteilig aus.

Die Vereina-Verbindung steht auch im Zeichen einer vernünftigen Zusammenarbeit zwischen öffentlichem und privatem Verkehr.

- Hingegen ist der Moment ungünstig für Bundesbeiträge. Der Bund hat bekanntlich mit enormen finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen. 1977 fallen in finanzpolitischer Hinsicht Entscheide, die vielleicht eine positivere Beurteilung erlauben.

Dazu kommt, dass Parlament und Oeffentlichkeit auf Tunnelfragen sensibilisiert sind. Schuld daran ist die Kreditüberschreitung beim Furka-Basistunnel.

Ein Projektierungskredit für einen Vereina-Tunnel schafft ein Präjudiz. Andere Regionen werden mit ähnlichen Forderungen kommen. Die Tatsache, dass es sich um einen Eisenbahntunnel handelt, dürfte zwar diese Gefahr etwas mindern.

- Eingehender abzuklären sind noch die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen für Graubünden, d.h.
 - . ob das Unterengadin und das Münstertal wirklich dermassen entwicklungsfähig sind,
 - . ob sie mithilfe einer wintersicheren Verbindung zusätzliche Gäste gewinnen können, ohne dass diese aus anderen Tälern abgesogen werden, und
 - . ob sie durch die neue Verbindung nicht Einbussen anderer Art erleiden.

- Eine Vereina-Verbindung als rollende Strasse könnte nur als Alternative zum wintersicheren Ausbau der Flüela-Strasse in Frage kommen. Jeder finanziellen Unterstützung der Vorstudie und der späteren Ausführung müsste diesbezüglich ein klarer Verzicht zugrunde liegen.

- Als Projektierungskredit sind nun 3 Mio erwähnt worden (S. 9). In den Akten, die dem Bundesrat zugrundelagen, war jedoch von 2 Mio die Rede.

Die
folgt:

BÜNDNER REGIERUNGSDELEGATION

repliziert wie

- Das Unterengadin ist touristisch unterentwickelt und wie kein anderes Gebiet im Kanton Graubünden ausbaufähig und belastbar, dies in bezug auf Energie, Oekologie und ungenutzte Baukubatur.

Schuls verfügt über die bekannten Quellen. Früher war es besser frequentiert als Ragaz, hat dann aber den Ausbau nicht mitgemacht und ist heute veraltet. Das Klima erlaubt einen Dreisaison-Tourismus (Engadiner Herbst.). Von Zürich aus würde man das Unterengadin in zweieinhalb Stunden erreichen. Das touristische Einzugsgebiet dehnt sich ferner nach Oesterreich aus.

Auch Davos ist an der neuen Verbindung interessiert.

Profitieren würde schliesslich auch Samnaun, das man heute von Innsbruck aus schneller erreicht als von Chur her.

- Die wintersichere direkte Erschliessung des Unterengadins und des Münstertals muss auf ein Verkehrsmittel beschränkt werden. Man muss klar festlegen, dass ein Ausbau der Flüela-Strasse dann nicht mehr in Frage kommt. So wird man später einem politischen Druck standhalten können.

Hingegen ist die Flüela-Strasse Bestandteil des Hauptstrassennetzes. Es ist ausgeschlossen, dass man sie dort herausstreicht. Der Verzicht könnte sich nur auf den wintersicheren Ausbau beziehen.

- Die Bündner Regierung verkennt die schwierige Bundesfinanzsituation nicht. Es geht ihr in erster Linie darum, Bundeshilfe und damit grünes Licht für die Projektierung zu bekommen. Sie stünde im Zeichen der Konjunkturförderung und könnte vielleicht unter diesem Titel gewährt werden. Indem man die Projektierung vorantreibt, nutzt man einmal brachliegende Arbeitskapazität aus (Ingenieurbüros sind unterbeschäftigt). Weiter stellt man zuhanden der Bundesbehörden die Unterlagen bereit, damit sie im finanz- und konjunkturpolitisch angezeigten Moment entscheiden können.

- Die Albula-Linie der Rhätischen Bahn wird durch die neue Verbindung nicht abgewertet (vgl. S. 8).

- Man darf den Vereina-Tunnel nicht unter dem Einfluss der unerfreulichen Situation um den Furka-Basistunnel beurteilen.

Die RHÄTISCHE BAHN nimmt Stellung zur Höhe des Projektierungskredits:

- Der Betrag von 3 Mio setzt sich aus verschiedenen Positionen zusammen (vgl. S. 9).

Man könnte die Abklärungen aber auch reduzieren (in technischer und geologischer Hinsicht) und ein sich auf 2 Mio beschränkendes Projekt erarbeiten.

Seitens des: AMTES FUER VERKEHR wird auf folgendes hingewiesen:

- Bei den Abklärungen der Rhätischen Bahn würde es sich nicht um eine reine Projektstudie, sondern um eine Art kleines Entwicklungskonzept handeln.

- Die Rhätische Bahn möchte die Projektierung über ihre Betriebsrechnung abbuchen. Damit erübrigt sich eine Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung. Wenn der Bundesrat zustimmt, könnte die Rhätische Bahn die Projektierung im kommenden Jahr beginnen. Der Bund deckt den Betriebsfehlbetrag für 1977 erst 1978. Der Betrag müsste somit nicht im Voranschlag für 1977 figurieren.

- Betriebswirtschaftlich gesehen, wird der Vereina-Tunnel nicht rentieren. Der Schwerpunkt liegt auf gesamtwirtschaftlicher Ebene. Zudem ist die Entwicklung der peripheren Regionen staatspolitisch geboten.

- Die Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption hat sich mit dem Vereina-Tunnel nicht befasst. Sie beschränkt sich auf eine konzeptionelle Tätigkeit.

Die BUNDESRATSDELEGATION ist einer Vereina-Verbindung der Rhätischen Bahn als rollende Strasse gut gesinnt.

Sie wird das Geschäft dem Bundesrat zu gegebener Zeit erneut unterbreiten. Hierfür bedarf das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement

- einen Bericht über die Gegend von Schuls betreffend
 - Entwicklung
 - Frequenzen
 - Nachfrage
- Einzelheiten über den "Flüela-Verzicht"
(hier stellt sich die Frage, in welcher Hauptstrassenkategorie die Flüela-Strasse eingestuft werden sollte),
- Angaben über die Höhe der Projektierungskosten.

Die BÜNDNER REGIERUNGSDELEGATION hat die innere Bereitschaft der Bundesratdelegation zugunsten der Vereina-Verbindung der Rhätischen Bahn als rollende Strasse zur Kenntnis genommen.

Sie wird dem Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement die verlangten Angaben zugehen lassen.
