

DIE BEDEUTUNG DES VEREINATUNNELS FUER DIE REGION
UNTERENGADIN/MUENSTERTAL

(Beilage 1 zum Schreiben vom 8.6.77 der Regierung
an Herrn Bundesrat W. Ritschard)

I. Allgemeine Entwicklungsmöglichkeiten der Region

Die Beurteilung der Entwicklungsmöglichkeiten basiert auf den entsprechenden Untersuchungen für das regionale Entwicklungskonzept Unterengadin/Münstertal. Für das Entwicklungskonzept steht der Zeitraum bis etwa 1990 im Vordergrund. Bis zu diesem Zeitpunkt wird weder der Vereina-Eisenbahntunnel noch eine andere wintersichere Verbindung fertig erstellt werden können. Die Entwicklungsmöglichkeiten müssen deshalb längerfristig als im Entwicklungskonzept beurteilt werden. Zu diesem Zweck werden die Ueberlegungen über die Kapazitätsgrenzen der Region angestellt. Die Entwicklungsmöglichkeiten der einzelnen Wirtschaftszweige müssen zwangsläufig aufgrund der vorhandenen Ausgangsbasis beurteilt werden und beschränken sich deshalb auf die nähere Zukunft. Extrapolationen über Jahrzehnte hinweg sind zu unsicher und deshalb wenig sinnvoll.

Sehr wichtig ist die Tatsache, dass der Vereinatunnel die regionale Entwicklung nicht erst während der Bauzeit und nach der Fertigstellung beeinflussen wird. Bereits der Entscheid für die Realisierung wird das allgemeine Entwicklungsklima in hohem Masse günstig beeinflussen. Die Ziele und Massnahmen im Entwicklungskonzept basieren auf der Annahme, dass in nächster Zeit ein positiver Entscheid gefällt wird.

A. Grenzen für die Entwicklung der Region

1. Siedlungsgebiet

Die Region ist sehr dünn besiedelt. Auf einer Fläche von 1'200 km² wohnen nur rund 8'100 Personen. Dies

entspricht einer Siedlungsdichte von 7 Einwohnern pro km² (zum Vergleich: Kanton GR 23, Schweiz 152). Dazu sind noch etwa 12'000 Fremdenbetten vorhanden. Rein quantitativ sind die Baulandreserven fast unendlich gross.

Die Grenzen sind indessen qualitativer Natur. Landschaft und Siedlungen sind heute weitgehend intakt. Sie bilden in ihrer Eigenart eine wichtige Grundlage für den Fremdenverkehr und tragen auch wesentlich zur Wohnqualität für die Regionsbevölkerung bei. Diese Grundlage darf nicht zerstört werden.

Aus diesen Ueberlegungen ergibt sich, dass es in erster Linie darauf ankommt, wie gebaut wird und wo gebaut wird. Wieviel gebaut wird, ist nicht entscheidend. Allein in der heute nicht genutzten Bausubstanz (Wohnhäuser und ausbaubare Oekonomiegebäude) können etwa 5'000 Personen untergebracht werden. Dazu kommt, dass sehr viele Häuser stark unterbelegt sind. Wenn wir annehmen, es würde pro Jahr durchschnittlich in jeder Gemeinde nur ein neues Haus mit vier Wohnungen gebaut, erhöht sich - zusammen mit der ungenutzten bestehenden Bausubstanz - die Beherbergungskapazität bis 1990 auf ungefähr 30'000 Personen (z.B. 10'000 Einwohner und 20'000 Fremdenbetten).

Diese Zahlen zeigen, dass die Beherbergungskapazität als Grenze für die regionale Entwicklung ausser Betracht gelassen werden kann.

2. Landschaft

Hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten der Region kommt die Landschaft als begrenzender Faktor für den Ausbau des Fremdenverkehrs in Frage. Im Vordergrund steht dabei die Errichtung von touristischen Transportanlagen und Unterkunftsmöglichkeiten. Für die extensive Erholung

(Wandern, Alpinismus etc.) sind Kapazitätsgrenzen nur lokal (z.B. einzelne Teile des Nationalparks), nicht aber regional zu berücksichtigen. Die Grenzen für die Erstellung von Unterkunftsmöglichkeiten können vernachlässigt werden (vgl. Abschnitt Siedlungsgebiet).

Bei den Transportanlagen geht es um zwei Aspekte. Einmal stellt sich die Frage, ob genügend für den alpinen Wintersport geeignete Gebiete vorhanden sind. Mit den momentanen Frequenzen sind die bestehenden Anlagen Motta-Naluns, Ftan und Minschuns noch nicht ausgelastet. Zudem bestehen - vor allem im Gebiet Motta-Naluns - noch beträchtliche Ausbaumöglichkeiten. Eine Angebots-erweiterung werden die geplanten Anlagen im Samnaun bringen. Sofern man allein auf die Geländeeignung abstellt, sind zahlreiche weitere potentielle Skigebiete in der Region vorhanden. Ihre Erschliessung scheint indessen in absehbarer Zeit nicht notwendig zu sein. Neben wirtschaftlichen Gründen sprechen auch Ueberlegungen des Landschaftsschutzes gegen eine Verzettlung der Transportanlagen. Damit ist auch der zweite Aspekt angeschnitten.

Es zeigt sich, dass eine sehr starke Ausweitung des Fremdenverkehrs möglich ist, ohne die Landschaft in unzumutbarem Masse zu beeinträchtigen.

B. Entwicklungsmöglichkeiten der einzelnen Wirtschaftszweige

1. Landwirtschaft

Die Zahl der landwirtschaftlichen Arbeitsplätze wird weiterhin zurückgehen. Die Möglichkeiten für Produktion und Absatz von regionalen Spezialitäten sind günstig. Bei verstärkter Zusammenarbeit mit den Abnehmern bestehen gute Aussichten für die Erzielung angemessener Einkommen.

2. Forstwirtschaft

In diesem Bereich sind hinsichtlich der Arbeitsmarktverhältnisse keine grossen Veränderungen zu erwarten. Die Zahl der ständigen Arbeitskräfte dürfte sich leicht erhöhen. Die Produktivität kann insbesondere durch eine bessere Erschliessung des Waldes verbessert werden.

3. Industrie

Heute arbeiten rund 80 Personen in den beiden Industriebetrieben in der Region. Gemäss den vorhandenen Ausbauplänen wird etwa eine Verdoppelung dieser Zahl angestrebt. Die Voraussetzungen für die Industrieansiedlung sind - gerade auch als Folge der jetzt noch unbefriedigenden Verkehrserschliessung - nicht besonders günstig. Die bestehenden Betriebe zeigen indessen, dass in beschränktem Umfang durchaus Möglichkeiten vorhanden sind.

4. Handwerk

- Baugewerbe

Auf die Bauwirtschaft entfallen rund zwei Drittel aller in Handwerksbetrieben beschäftigten Arbeitskräfte (ca. 800 von 1'200). Eine leichte Reduktion der Arbeitsplätze wird hier nicht zu umgehen sein. Für eine etwas verkleinerte Bauwirtschaft sind die langfristigen Aussichten günstig. Allein die im Massnahmenkatalog des Entwicklungskonzepts enthaltenen Projekte für die nächsten 15 Jahre belaufen sich auf rund 200 Mio. Fr. Der grösste Teil dieses Betrags entfällt auf Bauinvestitionen. Zudem sind u.a. Um- und Neubauten von Wohn- und Ferienhäusern in dieser Summe nicht inbegriffen.

- Lokalgewerbe

In diesem Bereich sind keine bedeutenden Veränderungen

gen zu erwarten. Die infolge der Bevölkerungszunahme zu erwartende Nachfragesteigerung dürfte durch die Produktivitätsfortschritte kompensiert werden können.

- Exportgewerbe (Absatz ausserhalb der Region und Verkäufe an Touristen)

Hier sind beträchtliche Entwicklungsmöglichkeiten vorhanden. Insbesondere die Produktion regionaler Spezialitäten (Nahrungsmittel, Möbel etc.) kann noch stark ausgeweitet werden. Dasselbe gilt für die kunstgewerbliche Verarbeitung verschiedener in der Region vorhandener Rohstoffe (z.B. Holz, Steine, Wolle, Bergkristall). Entscheidend für den Erfolg sind die Gestaltung und die Qualität der Produkte und die Organisation des Absatzes (z.B. Zusammenarbeit mit Fremdenverkehrsbetrieben, gemeinsame Werbung).

5. Fremdenverkehr

Die besten Entwicklungsmöglichkeiten der Region liegen im Fremdenverkehr. Im Vordergrund stehen dabei die Verbesserung der Kuranlagen in Scuol-Tarasp-Vulpera um die frühere grosse Bedeutung als Kurort wieder zu erlangen und die Aufwertung der Wintersaison.

Die Vorarbeiten für die Modernisierung und Vergrößerung der Kuranlagen sind bereits an die Hand genommen worden. Da der Kurtourismus allgemein stark zunimmt und die gute Qualität der Quellen in Scuol-Tarasp-Vulpera anerkannt ist, kann - bei entsprechender Gestaltung des Angebots - mit stark steigenden Frequenzen gerechnet werden.

Die Bedeutung der Wintersaison ist vorläufig noch relativ gering (nur etwa 30 % der Logiernächte gegenüber 55 % im Kanton Graubünden). Wenn wir annehmen, die Sommerfrequenzen würden auf dem heutigen Niveau bleiben und die Wintersaison entspre-

chend dem Kantonsmittel aufgewertet, ergäbe sich eine Zunahme der Logiernächte um rund 500'000. Die Voraussetzungen für eine derartige Entwicklung sind günstig (gute Skigebiete, Schneesicherheit, attraktive Langlaufloipe dem Inn entlang usw.). Zusätzlich ist auch für die Sommersaison mit einer weiteren Steigerung der Frequenzen zu rechnen. Die weitgehend bereits vorhandenen Anlagen und Einrichtungen bieten insbesondere ausgezeichnete Möglichkeiten für einen kombinierten Gesundheits- und Erholungstourismus.

6. Uebrige Dienstleistungen

Die Entwicklung des Fremdenverkehrs wirkt sich positiv auf den gesamten Dienstleistungsbereich aus. Zudem wird sich die allgemeine Tendenz zu einem steigenden Dienstleistungskonsum auch in der Region Unterengadin/Münsterthal auswirken. Dies umso mehr als in verschiedenen Bereichen ein Nachholbedarf vorhanden ist. Es sind also auch in diesem Wirtschaftsbereich bedeutende Entwicklungsmöglichkeiten vorhanden.

C. Zusammenfassung

Die Kapazitätsgrenzen für die wirtschaftliche und bevölkerungsmässige Entwicklung der Region Unterengadin/Münsterthal sind sehr weit gesteckt und werden in absehbarer Zeit nicht erreicht. Die Entwicklungsmöglichkeiten sind für die meisten Wirtschaftszweige günstig. Im Vordergrund steht der weitere Ausbau des Fremdenverkehrs. Hier verfügt die Region über ein grosses, noch nicht ausgenütztes Entwicklungspotential.

II. Auswirkungen der Erschliessung durch einen Vereinatunnel

A. Auswirkungen während der Bauzeit

1. Arbeitsmarkt

Der Bau des Vereinatunnels wird von seinen beiden Portalen aus erfolgen. Für das Unterengadin bedeutet das eine Grossbaustelle in Lavin während einer Bauzeit von voraussichtlich 10 Jahren.

Ohne weitergehende Studien lässt sich der notwendige Arbeitskräftebedarf dieser Baustelle nicht bestimmen, er wird neben der Zeitvorgabe vor allem von der gewählten Baumethode und den geologischen Verhältnissen abhängig sein.

Die Erfahrungen mit den bisherigen grossen Tunnelbauten zeigen, dass mit Ausnahme der Führungskräfte die Mehrzahl der Arbeitsplätze mit Ausländern besetzt werden müssen. Das wird voraussichtlich auch für den Vereinatunnel gelten; vorbehalten bleibt immerhin ein massiver Konjunkturunbruch mit der Folge, dass genügend schweizerische Arbeitskräfte vorhanden wären.

2. Infrastruktur

Die lange Bauzeit des Tunnels erfordert neben den Unterküften auch infrastrukturelle Folgeeinrichtungen. Die Anzahl der notwendigen Wohnungen ist abhängig von der Arbeitskräftezahl, die ohne weitergehende Studien nicht zuverlässig ermittelt werden kann. Grundsätzlich muss aber bei der Planung des Unterkunftsbedarfs eine mögliche Weiterverwendung des Wohnraumes über die Bauzeit hinaus abgeklärt werden.

Je nach zukünftigem Wohnraumbedarf der Regionsbevölkerung kommt die Weiterverwendung als Wohnung in Frage oder sonst die Nutzung für touristische Zwecke.

Aehnliche Ueberlegungen gelten auch für die infrastrukturellen Folgeeinrichtungen zur Versorgung und Entsorgung, wo vorerst die bestehenden Einrichtungen in den verschiedenen Versorgungsbereichen optimal auszulasten sind.

Durch dieses Vorgehen kann es gelingen, die während der Bauzeit notwendigen Infrastrukturanlagen zum grossen Teil auch langfristig im regionalen Interesse zu nutzen.

3. Einkommen

Durch den Tunnelbau wird in der Region ein beträchtliches Bauvolumen ausgelöst, und zwar sowohl für den Tunnel selbst als auch für die erforderlichen Infrastrukturen. Wird das regionale Baugewerbe im Rahmen seiner technischen Möglichkeiten und seiner Kapazität bei den Arbeitsvergebungen berücksichtigt, so führt das zu einer spürbaren Erhöhung des regionalen Volkseinkommens. Es kann hier ohne weiteres auf die entsprechenden Erfahrungen hingewiesen werden, die zur Zeit des Kraftwerkbaues in Graubünden gemacht werden konnten. Neben den Bauinvestitionen ergeben sich für das regionale Gewerbe noch zusätzliche Verdienstmöglichkeiten durch die Versorgung der Belegschaft mit Nahrungsmitteln und weiteren Konsumgütern.

Auch die öffentliche Hand (Kanton und vor allem die Standort-Gemeinden) wird dank der zu erwartenden Steuereinnahmen über erhöhte Einnahmen verfügen, die allerdings mindestens teilweise für zusätzliche Infrastrukturinvestitionen eingesetzt werden müssen. Eine Quantifizierung dieser Einkommenseffekte ist ohne Kenntnis der Investitionssumme und der Anzahl Arbeitsplätze auf der Baustelle nicht möglich.

Erhöht werden diese Einkommenseffekte durch die Multiplikatorwirkung, die je nach Art der Einkommen unterschiedlich stark ausfällt.

B. Langfristige Wirkungen

1. Verkehrslage

Ein Vergleich der Reisezeiten aus verschiedenen Landes-
teilen in die Siedlungszentren zeigt, dass die Region
Unterengadin/Münstertal mit ihrer äusserst peripheren
Lage das verkehrsmässig am schlechtesten erschlossene
Gebiet (zusammen mit dem Puschlav und dem Bergell)
nicht nur Graubündens, sondern der ganzen Schweiz ist.

Tabelle 1

Bevölkerung in Reisezeitbereichen zum nächsten Haupt-
zentrum gemäss CK 73¹

Reisezeiten	Schweiz		Region U/M	
	in 1000 Einw.	in %	in 1000 Einw.	in %
0 - 60 Min.	5202.3	83.0	-	-
61 - 90 Min.	873.4	13.9	-	-
91 - 120 Min.	150.7	2.4	-	-
0 - 120 Min.	6266.4	99.3	-	-
121 - 180 Min.	34.2	0.55	5.1	63.0
181 - 240 Min.	9.4	0.15	3.0	37.0
0 - 240 Min.	6270.0	100	8.1	100

Während gesamtschweizerisch gesehen mehr als 99 % der Be-
völkerung innerhalb von 2 Stunden das nächste Hauptzen-
trum erreichen, gelingt dies keinem einzigen Bewohner
der Region Unterengadin/Münstertal.

Die bestehenden Verkehrsverbindungen (Bahn durch den
Albula, Strassen über Flüela, Albula, Julier) gewährlei-
sten die angemessene Erreichbarkeit des Hauptzentrums

1) vgl. E. Heer: Auswirkungen der Hauptzentrenverteilung
im Leitbild CK-73, ORL-DISP Nr. 43, Zürich, Oktober
1976, sowie ORL-Institut ETHZ: Reisezeiten zu Siedlungs-
zentren des Leitbildes CK-73, ORL-Studienunterlage Nr. 26,
Zürich, März 1976.

Chur nicht. Erschwerend fällt ins Gewicht, dass die kürzeste Strassenverbindung nach Norden, der Flüelapass, nicht wintersicher ausgebaut ist. Während ungefähr 6 Monaten kann er nur dank privater Initiative und gegen Bezahlung von Gebühren befahren werden, wobei die Strasse aber aus Sicherheitsgründen z.B. im Winter 1975/76 an 26 Tagen gesperrt werden musste.

Diese schlechte Verkehrslage zum übergeordneten Zentrum Chur und dem bekannten Touristenzentrum Davos macht sich mit steigender Bedeutung der Agglomerations- und Fühlungseffekte immer stärker bemerkbar und vermindert die Standortgunst der Region.

Eine wesentliche Verbesserung der Verkehrslage lässt sich nur durch eine direkte wintersichere Zufahrt nach Norden erreichen, wobei sich schon aus geografischen Gründen eine Verbindung Klosters-Lavin aufdrängt. Ein Vereinatunnel, mit dem ein Raum in der Grössenordnung der Kantone Uri oder Thurgau wesentlich besser erschlossen wird, bringt für die Region folgende Verbesserung der Versorgungslage, ausgedrückt in Reisezeitbereichen¹⁾:

Tabelle 2

Bevölkerung der Region Unterengadin/Münstertal in den Reisezeitbereichen des Zentrums Chur, ohne und mit Vereinatunnel

Reisezeiten	Chur mit bestehenden Verbindungen		Chur mit Vereinatunnel	
	in 1000 Einw.	in %	in 1000 Einw.	in %
0 - 60 Min.	-	-	-	-
61 - 90 Min.	-	-	2.3	28.4
91 - 120 Min.	-	-	3.2	39.5
0 - 120 Min	-	-	5.5	67.9
121 - 180 Min.	5.1	63.0	2.6	32.1
181 - 240 Min	3.0	37.0	-	-
0 - 240 Min.	8.1	100	8.1	100

1) vgl. Fussnote S. 9 hievor.

Für mehr als 2/3 der Bevölkerung kann die Reisezeit ins Zentrum Chur durch den Vereinatunnel auf unter 2 Stunden gesenkt werden, die restliche Bevölkerung liegt im Einzugsgebiet von 2 - 3 Stunden.

Ein Vergleich der Fahrzeiten und -kosten vom Regionszentrum Scuol nach Chur, Landquart und Zürich mit oder ohne Vereinatunnel zeigt, welche Vorteile die Verbesserung der Verkehrsverbindung für den Regionseinwohner pro Fahrt mit sich bringt (siehe Tabelle 3, Seite 12).

Der Vergleich zeigt, dass der Tunnel neben den Kosteneinsparungen für den Bahnbenützer vor allem wesentliche Zeiteinsparungen ermöglicht. Als wichtiger Faktor muss auch der Gewinn an Verkehrssicherheit erwähnt werden. Eine zweite Bahnlinie ins Engadin erlaubt in Stossverkehrszeiten und vor allem bei Betriebsunterbrüchen Umleitungen, was die Sicherstellung von dauernden Verbindungen ermöglicht. Dazu führt die Konzeption der rollenden Strasse zu einer sinnvollen Arbeitsteilung zwischen Schiene und Strasse mit der Möglichkeit, auch dem Automobilisten eine direkte wintersichere Verbindung von und nach dem Unterengadin zu gewährleisten.

2. Attraktivität

Welche Vorteile können sich das Unterengadin und das Münsterthal von den durch einen Vereinatunnel verbesserten Verkehrsbedingungen erhoffen? Um diese Vorteile abzuschätzen, wäre es sinnvoll, die haushaltsorientierten Wirkungen einer Verbesserung im Verkehrswesen von den unternehmensorientierten zu trennen. Diese Trennung ist jedoch kaum durchführbar, denn die haushaltsorientierten Wirkungen auf die ausserregionale Bevölkerung entsprechen teilweise den unternehmensorientierten Wirkungen in der Region (vor allem im Bereich des Fremdenverkehrs).

Der Vereinatunnel verbessert hauptsächlich die überregionalen Verbindungen mit dem Zentrum Chur, so dass natürlich

Tabelle 3

Verkehrsmittel und Strecke	Ist-Zustand		Mit Vereinatunnel		Zeiteinsparung in Min.	Kosteneinsparung in Fr.
	Fahrzeit	Billetkosten ³⁾ bzw. km 40 Rp.	Fahrzeit ⁴⁾ in Min.	Billetkosten ⁵⁾ bzw. km à 40 Rp.		
<u>A. Bahn</u> ¹⁾						
Zürich - Scuol	301	31.50	153	23.50	148	8.--
Landquart - Scuol	223	21.--	75	9.20	148	11.80
Chur - Scuol	210	19.50	84	11.--	126	8.50
<u>B. Auto (Sommer, Flüela offen</u> ²⁾						
Zürich - Scuol	175	74.80	168	93.--	7	- 18.20
Landquart - Scuol	105	36.40	98	39.60	7	- 3.20
Chur - Scuol	115	42.40	108	45.60	7	3.20
<u>C. Auto (Winter, Gebühr am Flüela</u> ⁶⁾						
Zürich - Scuol	175	79.80	153	93.--	22	- 13.20
Landquart - Scuol	105	41.40	83	39.60	22	1.80
Chur - Scuol	115	47.40	93	45.60	22	1.80
<u>D. Auto (Winter, Flüela geschl.)</u>						
Zürich - Scuol	235	99.20	153	93.--	82	6.20
Landquart - Scuol	165	60.80	83	39.60	82	21.20
Chur - Scuol	155	54.80	93	45.60	62	9.20

1) Anschlusszeiten in Landquart und ev. Klosters nicht berücksichtigt

2) Bei Variante Vereinatunnel mit Autoverlad Klosters-Lavin

3) Für 1/2 Retourbillet (ab Zürich normale Taxe mit Tarifannäherung, ab Landquart und Chur Einheimischentaxe)

4) Inkl. Wartezeiten für Autoverlad von 30 Min. im Sommer und 15 Min. im Winter

5) Annahme: Autoverladkosten für Auswärtige Fr. 35.-, für Einheimische Fr. 20.-

6) Benützungsgebühr am Flüela Fr. 5.-

auch die Attraktivitätssteigerungen vor allem in diesem Bereich auftreten.

Die wichtigste Wirkung des Vereinatunnels besteht in der bedeutenden Verbesserung der regionalen Versorgungslage, die direkte wintersichere Verbindung nach Norden erhöht die Standortgunst und die Wohnattraktivität des Tals.

Spürbare Verbesserungen ergeben sich im Bildungsangebot mit der besseren Erreichbarkeit der Mittel- und Spezialschulen in Chur sowie der Techniken und Hochschulen ausserhalb des Kantons.

Das gleiche gilt im Gesundheitswesen für das Kantonsspital und die Spezialkliniken und im weiteren für verschiedene Bereiche der Verwaltung. Die gute Verkehrserschliessung erhöht auch die Konsummöglichkeiten in Warenhäusern und Supermärkten sowie Fach- und Spezialgeschäften.

Die Bevölkerungsentwicklung zeigt, dass diese Täler auf eine Verbesserung ihrer Standortbedingungen und ihrer Wohnattraktivität dringend angewiesen sind. Seit über 100 Jahren ist die Bevölkerungszahl der Region mehr oder weniger konstant, einzig der Bahnbau und die Hochkonjunktur vor dem ersten Weltkrieg brachten ein vorübergehendes Bevölkerungswachstum mit sich.

Tabelle 4

Bevölkerungsentwicklung in den Regionen Unterengadin/
Münstertal und Oberengadin seit 1850

	<u>1850</u>	<u>1900</u>	<u>1910</u>	<u>1950</u>	<u>1960</u>	<u>1970</u>
Unterengadin/ Münstertal	7941	7788	9445	8369	7947	8085
Oberengadin	2917	5429	8439	8091	10449	14426
Indices (1850 = 100)						
Unterengadin/ Münstertal	100	98	119	105	100	102
Oberengadin	100	186	289	277	358	495
Graubünden	100	116	130	153	164	180
Schweiz	100	139	156	197	227	262

Die Entwicklung der Bevölkerung zeigt aber auch, dass das für eine dauernde Besiedlung notwendige Bevölkerungspotential noch vorhanden ist. Ob das auch für die Zukunft so sein wird, ist vor allem abhängig von den Arbeitsmarktverhältnissen. Wie man am Beispiel des Oberengadins, das 1950 ein gleiches Bevölkerungspotential aufwies wie heute das Unterengadin und das Münstertal, sehen kann, ist es unter günstigen Voraussetzungen auch für eine Gebirgsregion möglich, Wanderungsgewinne zu erzielen. Das rechtfertigt es, die heutige Sektoralstruktur und eine mögliche Veränderung des Arbeitsplatzangebotes als Ausgangspunkt zu wählen, um die unternehmensorientierten Wirkungen des Vereinatunnels in groben Zügen abzuschätzen.

3. Sektoralstruktur

Diese geht aus Tabelle 5 hervor:

Tabelle 5

Sektoralstruktur der Region 1970 im Vergleich zum Kanton und der Schweiz

Raum	Wirtschaftssektor ... in %		
	I	II	III
Unterengadin	24	35	41
Münstertal	36	28	37
Beide Talschaften	26	34	40
Kanton GR	14	38	48
Schweiz	8	48	44

Quelle: Eidg. Volkszählung 1970

a. Land- und Forstwirtschaft

Wie eine Untersuchung über die Nachfolgeverhältnisse in der Landwirtschaft zeigt, werden die Verlagerungen aus dem

primären in den sekundären und vor allem in den tertiären Sektor sich auch in Zukunft fortsetzen, sofern diese freigesetzten Arbeitskräfte vom Arbeitsmarkt aufgenommen werden können. Sonst bleibt als Alternative nur die Abwanderung.

Direkte Auswirkungen des Vereinatunnels auf die landwirtschaftliche Produktion sind kaum zu erwarten. Vorteile können sich durch den erleichterten Zugang zu Beschaffungs- und Absatzmärkten ergeben.

Bedeutendere Vorteile wie vermehrten produktionsnahen Absatz, Nebenerwerbsmöglichkeiten und verbesserte Auslastung der landwirtschaftlich nicht mehr genutzten Gebäude darf sich die Landwirtschaft aus den Wirkungen des Vereinatunnels auf die übrigen Sektoren erhoffen.

Langfristige Vorteile für die Landwirtschaft der Region darf man auch von der verbesserten Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Bildungsstätten (Plantahof in Landquart, Bäuerinnenschule in Schiers) erwarten, dürfte doch diese Verbesserung der Verkehrslage zu einem stärkeren Besuch dieser Schulen führen.

b. Industrie, Gewerbe

Welche Vorteile eine bessere äussere Verkehrserschliessung den Betrieben des zweiten Sektors bringt, hängt vor allem von der Branchenstruktur ab. Die sehr beschränkten Beschaffungs- und Absatzmöglichkeiten in der Region lassen den generellen Schluss zu, dass die Transportkosten für die Betriebe der Region von überdurchschnittlicher Höhe sind. Man darf von einer Transportkostensenkung zwar keine bedeutenden Wettbewerbsverschiebung erwarten, aber z.B. im Baugewerbe, das für die Region von grosser Bedeutung ist, fallen die tieferen Kosten doch ins Gewicht.

Die im Winter 1975/76 am Flüela erzielten Frequenzen von Fahrzeugen der Kategorien C und D geben einen Hinweis auf mögliche volkswirtschaftliche Kosteneinsparungen. Unter Berücksichtigung der TAG-Tarife (mittelschwere Lastwagen im

Distanzbereich 100 km) und der Benützungsgebühr für den Flüela ergibt sich für eine Fahrt von Lavin nach Klosters folgender Kostenvorteil für den Vereinatunnel:

Benützungsgebühr am Flüela (Winter)	Fr. 20.--
TAG-Tarif: 42 km zu Fr. 2.50	<u>Fr. 105.--</u>
Total	Fr. 125.--
Verladegebühr Bahntransport (Annahme)	<u>Fr. 70.--</u>
Differenz zugunsten Vereina	<u>Fr. 55.--</u>

Bei einer Frequenz von ungefähr 3000 Fahrten ergibt das bereits Kosteneinsparungen von 165'000.- Franken. Die effektiven Einsparungen sind aber bedeutend höher, da weder die heute noch oft nötigen Umwege über den Julier noch die mit dem Bahntransport verbundene Zeitersparnis einkalkuliert wurde. Auch wurden nur die Frequenzen am Flüelapass während des Winters erfasst. Die andern Jahreszeiten und Zufahrtswege sowie Transportmittel fehlen, da für eine umfassendere Berechnung umfangreiche Erhebungen erforderlich sind. Neben den Transportkosteneinsparungen dürfen die Vorteile eines zeitlichen Näherrückens zu den Absatz- und Beschaffungsmärkten nicht unterschätzt werden, wenn sie auch kaum zu quantifizieren sind.

Noch mehr als die Landwirtschaft dürfen sich auch die Betriebe des zweiten Sektors indirekte Vorteile aus den Wirkungen des Vereinatunnel auf den tertiären Sektor erhoffen.

c. Dienstleistungen

Dieser Sektor erwartet vom Vereinatunnel am meisten Vorteile. Im Bereich der Konsumgüterversorgung werden die Transportdistanzen und -zeiten zu den grossen Lagerhäusern des Kantons (VOLG, USEGO, CC in Landquart) bedeutend verkürzt, was sich auf die Transportkosten und indirekt auch auf die Gewährleistung einer genügenden Versorgung vorteilhaft auswirken wird. Das ist ein wesentliches Element zur Erhaltung und Steigerung der Wohnattraktivität der Region.

Bedeutende Vorteile bringt aber eine verbesserte Verkehrserschliessung vor allem für den Fremdenverkehr mit sich. Die zu erwartende Abnahme von Arbeitsplätzen im primären Sektor und die nur sehr geringe Standortgunst für Industrie sowie die beschränkte innerregionale Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen sind ein deutlicher Hinweis auf den Stellenwert, der einer Konsolidierung und einem weiteren Wachstum im Fremdenverkehr zukommt. Der Tourismus ist bereits heute der wichtigste Wirtschaftszweig der Region, gemäss Betriebszählung 1975 arbeiteten mehr als 55 % der Beschäftigten im 3. Sektor, wobei eine Trennung der im Fremdenverkehr einerseits und in den übrigen Dienstleistungsbereichen andererseits Beschäftigten nur schwer möglich und auch nicht sinnvoll wäre, da kaum eine Sparte dieses Sektors vom Tourismus unbeeinflusst bleibt. In der Region wurden 1975 ungefähr 880'000 Logiernächte erzielt, davon nur ein Drittel im Winter, was zumindest teilweise durch die schlechte Erreichbarkeit der Region erklärt werden kann.

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch die Herkunft der Gäste. Der Anteil der Inländer am Total der Logiernächte beträgt im Sommer 80 %, im Winter jedoch nur noch 53 %. Diese schlechten Winterfrequenzen der Schweizergäste führen zwangsläufig zu der mit etwa 28 % ausserordentlich tiefen Bettenauslastung in der Hotellerie.

Bei einer besseren Verkehrsverbindung nach Norden mit kürzeren Fahrzeiten bei geringeren Kosten und erhöhter Verkehrssicherheit können die Uebernachtungen von Schweizern sicher wesentlich gesteigert werden, rückt doch das Unterengadin durch den Vereinatunnel in einen für den Wochenendtourismus der Ballungsräume akzeptablen Reisezeitbereich vor.

Wenn man sich die in Betten/100 ha ausgedrückte Flächenintensität des Tourismus im Vergleich zu andern Fremdenverkehrsregionen unter Berücksichtigung der tiefen Auslastung vor Augen hält, sieht man, welch grosses unausgeschöpftes Entwicklungspotential in der Region noch vorhanden ist. So

beträgt die erwähnte Flächenintensität in der Region Sierre z.B. 1139, im Schanfigg 610, in Mittelbünden 362, im Oberengadin 440, in der Region Unterengadin/Münstertal aber nur 83.

Eine erhöhte Bettenauslastung dank besseren Winterfrequenzen kann auch zu der für einen qualitativen Ausbau des Angebots notwendigen Verbesserung der betrieblichen Ertragslage führen. Das ist aus Gründen der Konkurrenzfähigkeit nötig und wird auch erfreuliche Beschäftigungseffekte für das in der Region ansässige Gewerbe auslösen.

III. Folgerungen

"Die Verkehrserschliessung ist auch heute noch Bedingung für das regionale Wachstum". Diese dem Schlussbericht der Kommission "Eisenbahntunnel durch die Alpen" entstammende Aussage hat gerade auch für die Region Unterengadin/Münstertal uneingeschränkte Bedeutung.

Die Region Unterengadin/Münstertal ist von Bund und Kanton als Entwicklungsregion im Sinne der Bundesgesetzgebung über Investitionshilfe für Berggebiete anerkannt worden. Die vorstehenden Erwägungen haben gezeigt, dass diese Region über ein bedeutendes Entwicklungspotential verfügt. Erste und entscheidende Voraussetzung zur Ausschöpfung dieses Potentials ist eine verbesserte, d.h. insbesondere wintersichere Verkehrserschliessung der Region. Die mit der ausgesprochen peripheren Lage der Region verbundenen wirtschaftlichen und psychologischen Nachteile können mit dem Bau des Vereintunnels in hohem Masse gemindert werden. Die Realisierung dieses Projektes ist deshalb für die zukünftige Entwicklung der Region von höchster Bedeutung.