



12. April 1978

BR & Anhang

Wintersichere Verbindung Unterengadin - Prättigau, Bahnverbindung Klosters - Lavin, Gesuch der Regierung des Kantons Graubünden vom 30. Juni 1975 um einen Beitrag an die Projektierungskosten

Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Antrag vom 20. Januar 1978 (Beilage)
Militärdepartement. Mitbericht vom 25. Januar 1978 (Zustimmung)
Departement des Innern. Mitbericht vom 31. Januar 1978 (Beilage)
Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Stellungnahme vom 9. Februar 1978 (Beilage)
Departement des Innern. Vernehmlassung vom 13. Februar 1978 (Kenntnisnahme)
Justiz- und Polizeidepartement. Mitbericht vom 9. Februar 1978 (Beilage)
Finanz- und Zolldepartement. Mitbericht vom 10. Februar 1978 (Beilage)
Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Stellungnahme vom 3. April 1978 (Beilage)
Justiz- und Polizeidepartement. Vernehmlassung vom 11. April 1978 (Zustimmung)
Finanz- und Zolldepartement. Vernehmlassung vom 11. April 1978 (Zustimmung)

Gestützt auf den Antrag des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und auf das Mitberichtsverfahren hat der Bundesrat

b e s c h l o s s e n :

1. Es wird festgehalten dass die Finanzlage des Bundes sowie die fehlende Entscheidungsreife des Projekts "Wintersichere Verbindung Unterengadin-Prättigau" vorderhand keine Beitragsleistungen des Bundes gestatte⁶. Zur Finanzierung eines generellen Projekts vor einem allfälligen Baubeschluss fehlt die Rechtsgrundlage.
2. Die von der Bündner Regierung zugestellten Unterlagen, ergänzt vor allem mit einem generellen Projekt für den Vereinatunnel, sind bundesintern durch die sachlich zuständigen Instanzen des EDI, des JPD, des EMD, des FZD und des EVD zu prüfen. Dabei sind insbesondere folgende Fragen abzuklären:
 - 2.1 Förderungswürdigkeit der Region Unterengadin/Münstertal.
 - 2.2 Kosten des wintersicheren Ausbaus der Flüelastrasse.
 - 2.3 Lawinengefährdung der Vereinatunnelzufahrt gemäss Variante 1 der RhB-Studie vom 30. April 1975.
 - 2.4 Von der Vereinatunnelzufahrt, gemäss Variante 1 der RhB-Studie vom 30. April 1975 ausgehende Immissionen.
 - 2.5 Aspekte der Landesverteidigung.
 - 2.6 Rechtmässigkeit einer allfälligen Aufnahme des Vereinatunnels ins Hauptstrassennetz unter gleichzeitiger Streichung der Flüelaroute Klosters-Davos-Susch.

Die bundesinterne Ueberwachung und Koordination dieser Arbeiten obliegt dem EVED.

3. Nach Vorliegen der Ergebnisse der Untersuchungen gemäss Punkt 2 stellt das EVED dem Bundesrat Antrag über das weitere Vorgehen. Ein allfälliger Bau des Vereinatunnels ist vom ausdrücklichen Einverständnis der Bündner Regierung zur Umklassierung der Flüelastrasse Klosters-Davos-Susch in eine Kantonsstrasse abhängig zu machen.

Protokollauszug an:

- | | | |
|----------|----|--------------|
| - VED | 10 | zum Vollzug |
| - EDI | 3 | zur Kenntnis |
| - JPD | 3 | " " |
| - EMD | 4 | " " |
| - FZD | 7 | " " |
| - EFK | 2 | " " |
| - FinDel | 2 | " " |

Für getreuen Auszug,
der Protokollführer:

Schwart



3003 Bern, den 20. Januar 1978

Ausgeteilt

012.4

An den B u n d e s r a t

WINTERSICHERE VERBINDUNG UNTERENGADIN - PRAETTIGAU

I. Das Gesuch der Bündner Regierung

Am 30. Juni 1975 unterbreitete die Bündner Regierung dem Bundesrat ein Gesuch um einen Beitrag an die RhB für die Projektierung einer Bahnverbindung Klosters - Lavin (Vereinatunnel). Die Verbindung ist als wintersichere direkte Erschliessung des Unterengadins im Sinne einer rollenden Strasse und als Alternative zum wintersicheren Ausbau der Flüelastrasse gedacht.

Anlässlich einer Besprechung mit der Delegation für Verkehrspolitik des Bundesrates begründete eine Bündner Regierungsdelegation ihr Anliegen mit verkehrspolitischen, wirtschaftlichen und staatspolitischen Hinweisen:

- Aus dem untersten Engadin und aus dem Münstertal ist es winters praktisch unmöglich, mit öffentlichen Verkehrsmitteln in einem Tag in die nächstgelegenen Zentren (Chur, Davos) und zurück zu fahren.
- Die Bevölkerung im Unterengadin/Münstertal stagniert, während im Bündner Kantonsdurchschnitt zwischen 1960 und 1970 eine 10 %ige Zunahme ausgewiesen wurde. Die Region ist unter verschiedenen Gesichtspunkten entwicklungs- und aufnahmefähig. Man muss die Standortbedingungen verbessern und die Wohnattraktivität fördern.
- Der Kanton Graubünden kann die Verantwortung für die ganzjährige Offenhaltung der Flüelastrasse nicht übernehmen. Im Rahmen einer

Arbeitsgemeinschaft tun das nun einige Unterengadiner und Münstertaler Gemeinden auf eigenes Risiko. Ein wintersicherer Ausbau des Flüela mit einem Scheitel- oder einem Basistunnel wäre zu kostspielig. Je nach Variante wird er vom Bündner Tiefbauamt auf 288 - 333 Mio Fr. geschätzt. Zudem würde der jährliche Unterhalt um die 10 Mio Fr. kosten.

- Deshalb wurde eine andere Lösung gesucht in der Form einer rollenden Strasse durch den Vereina. Dadurch würde eine sinnvolle Zusammenarbeit zwischen öffentlichem und privatem Verkehr ermöglicht. Die RhB rechnet für die von ihr vorgeschlagene Variante 2 (20 km langer Tunnel Klosters - Lavin) mit Baukosten von 217 Mio Fr.

II. Die vorläufige Stellungnahme der Verkehrsdelegation des Bundesrates vom 20. September 1976

Die Bundesratsdelegation begrüßte grundsätzlich eine bessere Verkehrserschliessung der betroffenen Talschaften. Abgesehen vom volkswirtschaftlichen Aspekt ist eine Förderung der Randgebiete staatspolitisch wünschbar. Sie machte jedoch auf die ungünstige Bundesfinanzlage aufmerksam und verlangte eine Vervollständigung der Entscheidungsgrundlagen durch

- eingehendere Abklärungen der gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der neuen Linie für Graubünden, insbesondere bezüglich
 - Entwicklungsfähigkeit des Unterengadins und des Müntertals
 - Auswirkungen der neuen Linie auf die Uebernachtungen im Unterengadin und in den andern Bündner Tälern
 - allfällige durch die neue Linie bewirkte Einbussen,
- einen klaren Verzicht der Bündner Regierung auf einen allfälligen wintersicheren Ausbau der Flüelastrasse, denn eine Vereina-Verbindung könnte nur als Alternative zu jenem Vorhaben in Frage kommen,
- Angaben über die Höhe der Projektierungskosten.

III. Die uns von der Bündner Regierung am 8. Juni 1977 zugestellte Dokumentation.

Am 8. Juni 1977 sandte uns die Bündner Regierung die vom Bundesrat verlangten Unterlagen:

- a) Bericht über die Bedeutung des Vereinatunnels für die Region Unterengadin - Münstertal
- b) Bericht "Wintersicherer Ausbau des Flüelapasses/Rollende Strasse Klosters - Lavin
- c) Zusammenstellung der Projektierungskosten eines Vereinatunnels.

Der Bericht über die Bedeutung des Vereinatunnels weist - gleich wie die entsprechende Projektstudie der RhB - zum Teil erhebliche Mängel auf, die die hier zur Diskussion stehende Frage allerdings kaum tangieren. Wesentlich scheint uns, dass der Nachweis der touristischen Eignung und Entwicklungsfähigkeit der Region Scuol als erbracht gelten kann. Es erscheint durchaus möglich, den Fremdenverkehr dort sehr stark auszuweiten, ohne die Landschaft in unzumutbarem Masse zu beeinträchtigen. Unbestritten ist des weitern, dass die Verkehrsgunst der Region durch den vorgeschlagenen Vereinatunnel verbessert werden kann. Der Bau dieses Tunnels wäre mit dem regionalen Entwicklungskonzept "Unterengadin - Münstertal" kompatibel.

Der Bericht "Wintersicherer Ausbau des Flüelapasses/Rollende Strasse Klosters - Lavin" setzt sich zusammen aus

- Studie des Instituts für Schnee- und Lawinenforschung Weissfluhjoch-Davos über die Lawinengefahr am Flüela
- Studie des Bündner Tiefbauamtes über den wintersicheren Ausbau des Flüela
- Stellungnahme der Bündner Regierung zum wintersicheren Flüela-Ausbau.

Der Bericht des Bündner Tiefbauamtes gibt Anlass zu einigen Fragen strassenbautechnischer und finanzieller Art, die wir kaum kompetent beurteilen können. Offen bleibt insbesondere die Frage, ob nicht mit geringerem Aufwand eine genügende Wintersicherheit der Flüelastrasse erreicht werden könnte.

Zur Frage des Verzichts auf einen allfälligen wintersicheren Flüela-Ausbau zugunsten des Vereins äussert sich die Bündner Regierung wie folgt:

- Graubünden kann auf den wintersicheren Ausbau des Flüelapasses ... nur dann verzichten, wenn eine gleichwertige Alternative angeboten werden kann. ... Die "rollende Strasse" Klosters - Lavin wäre eine durchaus annehmbare Lösung. ... Allerdings müsste die Flüelapassstrasse bezüglich ihres Ausbaus für den Sommerverkehr weiterhin Bestandteil des Alpenstrassenzuges Prättigau - Flüela - Ofenpass bleiben.

Die Projektierungskosten des Vereinatunnels setzen sich gemäss Bündner Regierung wie folgt zusammen:

- Projektierung und Kostenvoranschlag	1'765'000 Fr.
- Geologisches Gutachten	20'000 "
- Sondierungen	600'000 "
- Allfällige weitere Studien	60'000 "
	<hr/>
Gesamte Projektierungskosten	2'445'000 Fr.
	=====

IV. Stellungnahme des Departementes

Die heutige Verkehrsgunst des untersten Engadins und des Münstertals ist unbefriedigend. Reisen in die Kantonshauptstadt Chur und zurück sind im Winter auf sinnvolle Weise an einem Tag oft nicht möglich. Nähere Abklärungen haben ergeben, dass es in der Schweiz kein Gebiet von der Grösse der Region Unterengadin-Münstertal gibt (entspricht flächenmässig etwa der Grösse des Kantons Thurgau), das eine auch nur annähernd so schlechte Verkehrsgunst aufweist. Damit ist auch gleich

gesagt, dass die Mithilfe des Bundes bei der bessern Erschliessung jener Region kaum zu einem Präzedenzfall führen kann.

Die Wirtschaftlichkeit einer verbesserten Verkehrsverbindung zwischen dem Unterengadin und der übrigen Schweiz ist genau so wenig gegeben wie diejenige aller andern nicht dem Fernverkehr dienenden Gebirgsstrassen. Selbst wenn die RhB nicht für die Abschreibung und Verzinsung des Tunnels aufkommen müsste, würde ihre Ertragslage durch den Betrieb der Vereinalinie kaum verbessert.

Hingegen kommt einer besseren Verbindung des Unterengadins mit der Kantonshauptstadt Chur und mit dem Nationalstrassennetz erhebliche staatspolitische Bedeutung zu. Diese wird noch dadurch unterstrichen, dass der Vereinatunnel die Verkehrsgunst und die Lebensbedingungen eines rein rätoromanischen Gebietes verbessern hilft. Das Anliegen der Bündner Regierung ist deshalb verständlich.

Der Bundesrat begrüsst die von der Bündner Regierung angestrebte vernünftige Zusammenarbeit zwischen Schiene und Strasse. Gemäss den vorliegenden Berechnungen liessen sich durch dieses koordinierte Vorgehen gegenüber einem reinen Strassenausbau wesentliche Kosten einsparen. Die von der Bündner Regierung und der RhB vorgelegten Studien lassen allerdings noch einige Fragen offen. So besteht Anlass zur Vermutung, eine Ueberprüfung der Kosten des wintersicheren Flüöla-Ausbaus und das Aufstellen eines zeitlichen Programms könnten jenes Projekt in einem wesentlich günstigeren Licht erscheinen lassen. Dies insbesondere in Anbetracht der Etappierungsmöglichkeit des Galerionbaus. Rund ein Drittel aller lawinengefährdeten Strecken werden gemäss Schnee- und Lawinenforschungsinstitut Weissfluhjoch-Davos in 50 Jahren höchstens dreimal betroffen. Da anzunehmen ist, dass zuerst die gefährlichsten Streckenabschnitte verbaut würden, dürfte bereits nach etwa der Hälfte der Bauzeit (und der Investitionen) eine weitgehend wintersichere Strasse vorliegen.

Auch beim Vereinaprojekt sollte u.E. nach Einsparungen gesucht werden. So wäre insbesondere die im Entwicklungskonzept "Unterengadin-Münstertal" positiv bewertete Variante 1, mit einem wesentlich kürzeren Tunnel, zu untersuchen. Diese wurde von der RhB seinerzeit bei der ersten Evaluation verworfen, weil auf der nördlichen Zufahrt ein Erholungsgebiet (Klosters - Monbiel) und einige Lawinenzüge durchfahren würden. Des weitern wäre in allen Bahnvarianten das Betriebskonzept zu überprüfen.

Zur Verbesserung der Entscheidungsgrundlagen sind somit zweierlei Arten von Abklärungen angezeigt:

- 1) Überprüfung der von der Bündner Regierung und der RhB eingereichten Unterlagen durch die zuständigen Bundesinstanzen,
- 2) Ausarbeitung von generellen Projekten für die aussichtsreichsten Varianten.

Während die Abklärungen gemäss Punkt 1 innerhalb der Bundesverwaltung vorgenommen werden können, ist die Ausarbeitung eines generellen Projektes grundsätzlich Sache des Kantons Graubünden. Im allgemeinen gehen derartige Arbeiten zu Lasten der Kantone. Gelangt das Werk zur Ausführung, so wird das generelle Projekt vom Bund rückwirkend zum gleichen Satz subventioniert wie das Bauwerk. Demgegenüber verlangt nun der Kanton Graubünden eine Bundesbeteiligung an den Projektierungskosten unabhängig vom Ausgang des Bauentscheides.

Der Bund, der sowohl Investitionen in die Bündner Hauptstrassen als auch ins RhB-Netz in der Regel mit 85 % subventioniert, hat allerdings ein grosses Interesse an möglichst präzisen Entscheidungsgrundlagen. Aus diesem Grunde sind wir der Auffassung, dem Gesuch des Kantons Graubünden um einen Projektierungsbeitrag sei stattzugeben. Allerdings sollte der Bundesbeitrag u.E. wesentlich tiefer angesetzt werden als bei der Ausführung bewilligter Projekte. Wir schlagen deshalb einen Ansatz von 50 % vor. Dieser wäre nachträglich auf 85 % zu erhöhen, sofern der Tunnel gebaut wird.

Die Bundesbeiträge an die Projektierung könnten im Rahmen der RhB-Defizitdeckung erfolgen. Dem Kanton Graubünden gegenüber wäre unmissverständlich zu erklären, dass eine Bundesbeteiligung an der Projektierung in keiner Weise als Präjudiz für eine allfällige spätere Zustimmung zum Tunnelbau angesehen werden darf.

Sollte sich ein Vereinatunnel indessen als günstigste Lösung darbieten, so wäre das Problem der Baufinanzierung an die Hand zu nehmen. Da die Vereinalinie als Alternative zum wintersicheren Flüela-Ausbau gedacht ist und primär für den Strassenverkehr gebaut würde (rollende Strasse), sollte sie grundsätzlich gleich finanziert werden wie eine Hauptstrasse. Das könnte durch eine Aufnahme der Vereinal-Verbindung ins Hauptstrassennetz erfolgen, unter gleichzeitiger Streichung der Flüelaroute Klosters - Davos - Susch.

Der Reisezugverkehr würde auf der Vereinalinie nur ein "Nebenprodukt" darstellen.

V. Antrag

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen beantragen wir folgendes Vorgehen:

1. Die dem Bundesrat von der Bündner Regierung zugestellten Unterlagen werden bundesintern durch die sachlich zuständigen Instanzen des EDI, des EJPD und des EMD überprüft. Dabei wird insbesondere folgenden Fragen grosse Aufmerksamkeit geschenkt:
 - 1.1 Förderungswürdigkeit der Region Unterengadin/Münstertal.
 - 1.2 Kosten des wintersicheren Aushaus der Flüelastrasse.
 - 1.3 Lawinengefährdung der Vereinatunnelzufahrt gemäss Variante 1 der RhB-Studie vom 30. April 1975.
 - 1.4 Von der Vereinatunnelzufahrt gemäss Variante 1 der RhB-Studie vom 30. April 1975 ausgehende Immissionen.
 - 1.5 Aspekte der Landesverteidigung.

- 1.6 Möglichkeit einer allfälligen Aufnahme des Vereinatunnels ins Hauptstrassennetz.
2. Parallel dazu lässt der Kanton Graubünden für den Vereinatunnel ein generelles Projekt ausarbeiten. Der Bund leistet einen Beitrag von 50 % an die Projektierungskosten. Dieser kann im Rahmen der RhB-Defizitdeckung erfolgen.
3. Durch den Projektierungskostenbeitrag des Bundes wird der Entscheid für oder wider den Vereinatunnel in keiner Weise präjudiziert.
4. Sollte der Vereinatunnel zur Ausführung gelangen, so erhöht der Bund seinen Projektierungskostenbeitrag rückwirkend auf den selben Satz wie die Werksubvention.

EIDG. VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

(Ritschard)

Protokollauszug an:

- EDI (3 Ex.)
- EJPD (3 Ex.)
- EMD (4 Ex.)
- EFZD (7 Ex.)
- EVED (10 Ex.)



EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT DES INNERN
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'INTÉRIEUR
DIPARTIMENTO FEDERALE DELL'INTERNO

Ausgeteilt

3003 Bern, den 31. Januar 1978 St

A n d e n B u n d e s r a t

Wintersichere Verbindung
Unterengadin/Prättigau

M i t b e r i c h t

zum Antrag des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vom
20. Januar 1978

Das unterzeichnete Departement stimmt dem Antrag des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vom 20. Januar 1978 betreffend Abklärung der Notwendigkeit und des zweckmässigsten Projektes einer wintersicheren Verkehrsverbindung Unterengadin/Prättigau im Prinzip zu. Dieses Verkehrsproblem ist als konkreter Anwendungsfall der GVK-CH sorgfältig zu prüfen. Eine Reserve bringen wir lediglich zu Ziffer 1.6 des Antrages an, wonach die Möglichkeit der allfälligen Aufnahme eines Vereinabahn tunnels ins Hauptstrassennetz zu prüfen sei. Es dürfte wohl auch künftighin ausgeschlossen sein, reine Eisenbahnbauten aus Strassenbaumitteln zu finanzieren. Immerhin soll diese Frage in die Überprüfung miteinbezogen werden.

EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT DES INNERN

H. Müller



3003 Bern, 9. Februar 1978

Ausgeteilt

An den B u n d e s r a t

Wintersichere Verbindung
Unterengadin-Prättigau

S t e l l u n g n a h m e

zum Mitbericht des
Departements des Innern
vom 31. Januar 1978

Wir teilen die Auffassung des Departements des Innern, dass reine Eisenbahnbauten aufgrund des geltenden Rechts nicht aus Strassenmitteln finanziert werden können.

Wir möchten allerdings hervorheben, dass der Vereinatunnel in erster Linie als rollende Strasse gebaut würde. Der herkömmliche Eisenbahnverkehr würde eine derartige Investition niemals rechtfertigen. Es handelt sich um eine Alternative zum wintersicheren Ausbau der Flüelastrasse.

So betrachtet würde der Vereinatunnel fast ausschliesslich die Funktion eines Strassentunnels erfüllen. Aus übergeordneter funktionaler Sicht schiene uns eine Integration des Vereinatunnels ins Strassennetz deshalb sinnvoll.

Wir begrüßen es darum, dass das Departement des Innern der Ueberprüfung dieser Frage zustimmt.

EIDG. VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



EIDGENÖSSISCHES JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE JUSTICE ET POLICE
DIPARTIMENTO FEDERALE DI GIUSTIZIA E POLIZIA

3003 Bern, 9. Februar 1978

An den Bundesrat

Wintersichere Verbindung Unterengadin-Prättigau
Antrag EVED vom 20. Januar 1978

Mitbericht

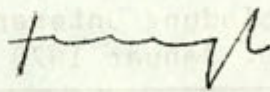
Gesamthaft gesehen erscheint uns das beantragte Vorgehen zweckmässig.

Zu den Einzelheiten sind folgende Vorbehalte und Bemerkungen anzubringen:

- ad 1.6 Wir gehen davon aus, dass auch die einschlägigen rechtlichen Fragen Gegenstand der geplanten bundes-internen Ueberprüfung sein sollen.
- ad. 2 Das **generelle Projekt** hat als wichtige Prüfungs- und Entscheidungsgrundlage über Bau und Betrieb der gesamten Bahnverbindung Unterengadin-Prättigau Aufschluss zu geben. Es **soll** daher, ausser dem Vereinatunnel, insbesondere **auch die beidseitigen Zufahrtslinien mit den zugehörigen Bauten, Anlagen und Anpassungen bestehender Verkehrsanlagen** umfassen.

ad. 2 Eine derartige Subvention kann u.E. nicht im Rahmen
(Forts.) der RhB-Defizitdeckung (Art. 58 des Eisenbahnge-
setzes) gewährt werden. Das EVED wird eingeladen,
die Möglichkeiten des Vorgehens in rechtlicher Hin-
sicht zusammen mit dem EFZD und dem EJPD noch einmal
zu prüfen.

EIDGENÖSSISCHES
JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT





EIDGENÖSSISCHES FINANZ- UND ZOLLDEPARTEMENT
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES ET DES DOUANES
DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE E DELLE DOGANE

3003 Bern, den 10. Februar 1978

Ausgeteilt

An den Bundesrat

Wintersichere Verbindung
Unterengadin - Prättigau

561.21 RhB

Mitbericht

zum Antrag des Eidg. Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartements

vom 20.1.1978

Das EFZD sieht sich zu seinem Bedauern ausserstande, dem vorliegenden Antrag zu folgen und gestattet sich - nachdem leider kein Vorverfahren durchgeführt wurde - seine Haltung etwas ausführlicher zu begründen.

1. Grundsätzliches

Es ist dem Bundesrat bekannt, dass die Finanzlage des Bundes in den nächsten Jahren keine Aussichten bietet, neue Projekte in dieser Grössenordnung zu finanzieren, zumal die Entscheidungsreife des Geschäftes fehlt und auch schwerlich von Dringlichkeit gesprochen werden kann. Nach ersten, vom Eidg. Amt für Verkehr noch nicht verifizierten Schätzungen würden sich allein die Baukosten des Vereinatunnels auf 217 Mio Franken belaufen, jene des wintersicheren Ausbaus der Flüelastrasse auf 288 - 333 Mio Franken. Erfahrungen mit ähnlichen Tunnelbauten legen die Vermutung nahe, dass die effektiven Kosten die Schätzungen noch übertreffen dürften. Derartige Projekte kosten in der Regel doppelt so viel, wie anfänglich angenommen wird.

2. Zum vorgeschlagenen Vorgehen

- Wir sind nach wie vor der Auffassung, dass die Erarbeitung von Entscheidungsgrundlagen (inkl. generelles Projekt) im vorwiegenden Interesse des Kantons

Graubünden liegt und somit auch von diesem zu finanzieren ist. Entgegen den Ausführungen des EVED kann u. E. eine - der Subventionspraxis des Bundes widersprechende - Finanzierung von Projektierungskosten vor einer allfälligen Bewilligung des Verpflichtungskredites zum Bau des Projektes durch die Eidg. Räte durchaus eine spätere Entscheidung präjudizieren.

- Des weiteren ist offenbar die zentrale Frage, ob der wintersichere Ausbau des Flüelas oder der Vereinatunnel langfristig ein akzeptables Kosten/Nutzen-Verhältnis zu erzielen vermöchte, noch ungenügend geklärt. Wie das EVED im Antragsschreiben ausführt, "besteht Anlass zur Vermutung, eine Ueberprüfung der Kosten des wintersicheren Flüela-Ausbaus und das Aufstellen eines zeitlichen Programms könnten jenes Projekt in einem wesentlich günstigeren Licht erscheinen lassen"; auch wäre eine weitere Bahnvariante, "mit einem wesentlich kürzeren Tunnel, zu untersuchen... Des weiteren wäre in allen Bahnvarianten das Betriebskonzept zu überprüfen".
- Unseres Wissens ist zudem die Zusicherung des Kantons Graubünden noch ausstehend, bei einer allfälligen Aufnahme des Vereinatunnels ins Hauptstrassennetz (hier ist im übrigen die Frage der Rechtmässigkeit näher zu überprüfen) mit der Umklassierung der Furkastrasse von der Hauptstrasse in eine Kantonsstrasse einverstanden zu sein.
- Aufgrund dieser offenen Fragen halten wir einen Grundsatzentscheid (wintersicherer Ausbau Flüela oder Vereinatunnel) für verfrüht. Ein finanzielles Engagement des Bundes, und wäre es auch nur im Rahmen der Projektierungskosten, rechtfertigt sich nicht.

3. Antrag

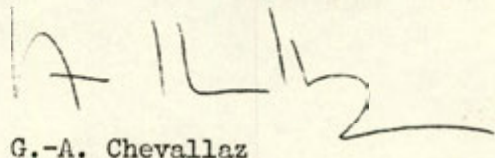
Wir schlagen vor, der Bundesrat möge wie folgt beschliessen (Ziff. 2 entspricht - mit Ergänzungen - der Ziff. 1 des Antrages EVED):

1. Die Finanzlage des Bundes sowie die fehlende Entscheidungsreife des Projektes "Wintersichere Verbindung Unterengadin-Prättigau" gestatten vorderhand keine Beitragsleistungen des Bundes.
2. Der Bundesrat ist jedoch bereit, die von der Bündner Regierung bereits zugestellten Unterlagen, ergänzt vor allem mit einem generellen Projekt für

den Vereinatunnel, bundesintern durch die sachlich zuständigen Instanzen des EDI, des EJPD und des EMD zu prüfen. Dabei sind insbesondere folgende Fragen abzuklären:

- 2.1 Förderungswürdigkeit der Region Unterengadin/Münstertal
 - 2.2 Kosten des wintersicheren Ausbaus der Flüelastrasse
 - 2.3 Lawinengefährdung der Vereinatunnelzufahrt gemäss Variante 1 der RhB-Studie vom 30. April 1975
 - 2.4 Von der Vereinatunnelzufahrt gemäss Variante 1 der RhB-Studie vom 30. April 1975 ausgehende Immissionen
 - 2.5 Aspekte der Landesverteidigung
 - 2.6 Rechtmässigkeit einer allfälligen Aufnahme des Vereinatunnels ins Hauptstrassennetz unter gleichzeitiger Streichung der Flüelaroute Klosters - Davos - Susch.
3. Ein allfälliger späterer Bau des Vereinatunnels unter gleichzeitiger Aufnahme ins Hauptstrassennetz ist vom ausdrücklichen Einverständnis der Bündner Regierung zur Umklassierung der Flüelaroute Klosters - Davos - Susch in eine Kantonsstrasse abhängig zu machen.

EIDG. FINANZ- UND ZOLLDEPARTEMENT



G.-A. Chevallaz



3003 Bern, den 3. April 1978

Ausgeteilt

An den Bundesrat

Wintersichere Verbindung
Unterengadin - Prättigau

Stellungnahme zu den Mitberichten des EJPD vom 9.2.1978
und des EFZD vom 10.2.1978

Wir sind mit dem EJPD der Auffassung, dass ausser dem Vereinatunnel auch die beidseitigen Zufahrten zu projektieren seien. In den Kostenschätzungen der RhB ist die Anpassung der Verladebahnhöfe eingeschlossen.

Des weitern stimmen wir dem Antrag des EJPD zu, dass auch die einschlägigen rechtlichen Fragen Gegenstand der bundesinternen Ueberprüfung sein sollen. In diesem Zusammenhang haben nähere Abklärungen zusammen mit dem EJPD ergeben, dass eine Subventionierung des generellen Vereina-Projekts auf keine einwandfreie Rechtsgrundlage abgestützt werden kann. Das hat zur Folge, dass Punkt 2 unseres Antrages hinfällig wird.

Unser so bereinigter Antrag steht kaum mehr im Widerspruch zum Mitbericht des EFZD. Wir können uns deshalb weitgehend den Vorschlägen des EFZD anschliessen. Dies bedeutet faktisch eine Ablehnung des Gesuchs des Kantons Graubünden um Mitfinanzierung des generellen Projekts.

Aufgrund des Mitberichtsverfahrens möchten wir deshalb unsern Antrag vom 20.1.1978 wie folgt bereinigen:

V. Antrag

Wir beantragen, der Bundesrat möge wie folgt beschliessen:

1. Die Finanzlage des Bundes sowie die fehlende Entscheidungsreife des Projekts "Wintersichere Verbindung Unterengadin-Prättigau" gestatten vorderhand keine Beitragsleistungen des Bundes. Zur Finanzierung eines generellen Projekts vor einem allfälligen Baubeschluss fehlt die Rechtsgrundlage.

2. Der Bundesrat ist jedoch bereit, die von der Bündner Regierung bereits zugestellten Unterlagen, ergänzt vor allem mit einem generellen Projekt für den Vereinatunnel, bundesintern durch die sachlich zuständigen Instanzen des EDI, des EJPD, des EMD und des EVD zu prüfen. Dabei sind insbesondere folgende Fragen abzuklären:

2.1 Förderungswürdigkeit der Region Unterengadin/Münstertal

2.2 Kosten des wintersicheren Ausbaus der Flüelastrasse

2.3 Lawinengefährdung der Vereinatunnelzufahrt gemäss Variante 1 der RhB-Studie vom 30. April 1975

2.4 Von der Vereinatunnelzufahrt gemäss Variante 1 der RhB-Studie vom 30. April ausgehende Immissionen

2.5 Aspekte der Landesverteidigung

2.6 Rechtmässigkeit einer allfälligen Aufnahme des Vereinatunnels ins Hauptstrassennetz unter gleichzeitiger Streichung der Flüelaroute Klosters-Davos-Susch.

Die bundesinterne Ueberwachung und Koordination dieser Arbeiten obliegt dem EVED.

3. Nach Vorliegen der Ergebnisse der Untersuchungen gemäss Punkt 2 stellt das EVED dem Bundesrat einen Antrag über das weitere Vorgehen. Ein allfälliger Bau des Vereinatunnels ist vom ausdrücklichen Einverständnis der Bündner Regierung zur Umklassierung der Flüelaroute Klosters-Davos-Susch in eine Kantonsstrasse abhängig zu machen.

EIDG. VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

(Ritschard)