



Wintersichere Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos

Aufgrund des Antrages des EVED vom 30. März 1984
Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtverfahrens wird

beschlossen:

Das Schreiben an die Regierung des Kantons Graubünden wird mit
Aenderungen gutgeheissen.

Für getreuen Auszug,
der Protokollführer

Protokollauszug an:				
<input type="checkbox"/> ohne / <input checked="" type="checkbox"/> mit Beilage				
z. V.	z. K.	Dep.	Anz.	Akten
	X	EDA	6	-
	X	EDI	3	-
	X	EJPD	3	-
	X	EMD	4	-
	X	EFD	7	-
	X	EVD	5	-
X		EVED	10	-
	X	BK	3	-
	X	EFK	2	-
	X	Fin Del	1	-

des du	EDA	EDI	EJPD	EMD	EFD	EVD	EVED X	BK
Datum Date							30.3.	

Gegenstand:
Objet: Wintersichere Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos

zur Behandlung:
à traiter:

- ohne festen Termin
sans délai ferme
- innert Monatsfrist
dans le délai d'un mois
- dringliches Geschäft
affaire urgente

Inhaltsangabe:
Résumé: Sachbearbeiter, Amt / Abteilung: S. Fasciati, GS EVED
 Spécialiste, Office / Division:

☎ 55 04

R

Mit Schreiben vom 13.2.1984 bittet die Regierung des Kantons Graubünden den Bundesrat, ihr nähere Angaben zur Frage der Finanzierungsmöglichkeiten der obgenannten Verbindung zu machen. Gleichzeitig wird der Bundesrat ersucht, von der Forderung nach Umklassierung der Flüelapassstrasse in eine kantonale Strasse bei einer allfälligen Verwirklichung der Variante Bahntunnel "Vereina" abzusehen.

Der Antwortentwurf EVED beinhaltet eine grundsätzliche Absichtserklärung des Bundesrates, das eine oder andere Projekt ("Vereina"-Bahntunnel oder "Flüela"-Strassenausbau) mit 85 % zu unterstützen, wobei die Zustimmung der Eidg. Räte vorbehalten bleibt. Auf die Forderung nach Umklassierung der Flüelapassstrasse bei einer all-

(Forts. b. wenden / suite t. s. v. pl.)

Ergebnis der Rücksprachen mit interessierten Dienststellen (Vorverfahren):
 Résultat de la consultation préalable des services intéressés (Procédure préliminaire):

EFV hält an der Forderung nach Umklassierung (mit Ausnahme des Abschnittes zwischen Klosters und Davos) fest. Die Bundesunterstützung ist gemäss EFV auf höchstens 80 % zu begrenzen.

Die übrigen 9 konsultierten Stellen sind einverstanden.

19.4

3.4

Zum Mitbericht an: Pour co-rapport au:	EDA	EDI	EJPD	EMD	EFD	EVD	EVED	BK
	X	X	X	X	X	X		X
Zustimmung: Adhésion:	19.4	19.4	13.4	18.4		19.4		19.4
Änderungen: Modifications: 26.4					17.4			
Stellungnahme: Rapport complémentaire;					27.4			
Vernehmlassung: Deuxième co-rapport:					4.5			
					2.5. K.P.			

Bundesrats-Sitzung vom:
Séance du Conseil fédéral du: 9.5.84

Beschluss des Bundesrates vom:
Décision du Conseil fédéral du:

Präsidentialverfügung vom:
Décision présidentielle du:

Zustimmung
Approbation

- Antragsgemäss
conformément à la proposition
- Mit Änderung gemäss Mitberichtsverfahren
avec modification par procédure de co-rapport

Mit Änderung gemäss Mitberichtsverfahren
und Beratung
avec modification par procédure de co-rapport
et délibération

Mit Änderung gemäss Beratung
avec modification par délibération

Zurückstellung
Renvoi

BBI
FF

AS
RO

Deutsche Fassung
 Französische Fassung Originalsprache d f i

fälligen Verwirklichung der Variante "Vereina" soll verzichtet werden, allerdings nur unter der Auflage, dass weitere Investitionen am Flüelapass zwischen Davos und Susch nur noch soweit mit Bundesmitteln unterstützt werden können, als sie zur Erhaltung des Flüelapasses für einen sicheren Sommerverkehr notwendig sind, unter Ausschluss von Ausbauten zum Zwecke einer Kapazitätssteigerung oder einer erhöhten Wintersicherheit.



DER SCHWEIZERISCHE BUNDESRAT

An die
Regierung des
Kantons Graubünden
Graues Haus

7000 Chur

Wintersichere Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos

Getreue, liebe Eidgenossen!

Mit Schreiben vom 13. Februar 1984 habt Ihr Euch mit der Bitte an uns gewendet, von der im Falle der Verwirklichung der Variante "Vereina" beabsichtigten Umklassierung der Flüelapassstrasse abzusehen und Euch gleichzeitig über die Finanzierungsmöglichkeiten der beiden Varianten zu orientieren. Wir können Euch hiezu folgendes mitteilen:

A) Zur Frage der Klassierung der Flüelapassstrasse

Wir sind im Sinne Eures Begehrens bereit, auf unsere ursprüngliche Forderung nach einer Umklassierung der Flüelapassstrasse bei einer allfälligen Verwirklichung der Variante "Vereina" zurückzukommen. Mit diesem nach eingehender Prüfung gefassten Entschluss wollten wir insbesondere vermeiden, dass die Variantenwahl allzu stark Richtung "Flüela" präjudiziert würde. Der Verzicht auf die Forderung nach Umklassierung ist allerdings nicht ohne einschränkende Bedingungen denkbar. Sollte, wie Ihr dies bevorzugt, und was auch unserer Auffassung entspricht, der einst die Variante "Vereina" verwirklicht werden, werden wir

Investitionen auf der Flüelapassstrasse zwischen Davos und Susch nur noch soweit mit Bundesmitteln unterstützen können, als sie zur Erhaltung des Flüelapasses für einen sicheren Sommerverkehr notwendig sind. Ausbauten zum Zwecke einer Kapazitätssteigerung oder einer erhöhten Wintersicherheit wären von einer Bundeshilfe ausgeschlossen.

B) Zur Frage der Finanzierungsmöglichkeiten

Gemäss Artikel 23 der Bundesverfassung steht dem Bund das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teiles derselben auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen. Diese Bestimmung wäre der Bundesunterstützung des Projektes "Vereina" zugrunde zu legen. Rechtsgrundlage für die Unterstützung des Projektes "Flüela" ist demgegenüber die Ausführungsgesetzgebung zu Art. 36ter Bundesverfassung.

Art und Ausmass der Unterstützung im Sinne von Artikel 23 Bundesverfassung bedarf eines Bundesbeschlusses. Angesichts der hohen Belastung mit Verkehrsaufgaben, denen sich Euer Kanton gegenübergestellt sieht, sind wir grundsätzlich und auf der Basis der Kosten des uns eingereichten Projektes bereit, den Eidg. Räten zu beantragen, an das Projekt "Vereina" einen Bundesbeitrag von 85 % zu gewähren. Das gilt für dieses Vorhaben angesichts seiner besonderen Bedeutung und berührt unsere Stellungnahme zu den künftigen Beitragssätzen für Aufwendungen der Rhätischen Bahn nicht, an der wir festhalten müssen.

Was die Variante "Flüela" anbelangt, so sind wir bereit, diese in gleicher Höhe zu unterstützen, sofern wir dazu durch den Bundesbeschluss über die Verwendung der für Aufgaben im Strassenwesen bestimmten Treibstoffzölle

ermächtigt werden. Dieser Bundesbeschluss ist von uns am 13. März 1984 zuhanden der Eidg. Räte verabschiedet worden. Wird er mit Bezug auf den hier interessierenden Abschnitt über Beiträge an die Baukosten von Hauptstrassen unverändert übernommen, so wäre der Bundesrat - vorbehältlich eines allfällig gegen den Beschluss ergriffenen und in der Volksabstimmung erfolgreichen Referendums - befugt, an das Projekt "Flüela" einen Beitrag bis 85 % auszurichten.

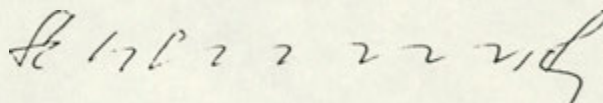
Wir bitten Euch, unsere Ausführungen als Grundsatz- und Absichtserklärungen verstehen zu wollen. Die detaillierten Anforderungen an das schliesslich bevorzugte Projekt, insbesondere auch bezüglich einer durch vertiefte Abklärungen zu erzielenden besseren Absicherung gegenüber geologisch-finanziellen Risiken, sind in einer späteren Phase noch festzulegen.

Wir benützen diesen Anlass, Euch, getreue, liebe Eidgenossen, samt uns in Gottes Machtschutz zu empfehlen.

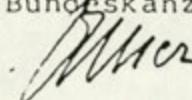
IN NAMEN DES SCHWEIZERISCHEN BUNDESRATES

Bern, 9. Mai 1984

Der Bundespräsident



Der Bundeskanzler





BAV 2 K

3003 Bern, 27. April 1984

Ausgeteilt

An den Bundesrat

Wintersichere Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos

Stellungnahme

zum Mitbericht des EFD vom 17. April 1984

fehlt

Den vom EFD gestellten Anträgen können wir nicht zustimmen.

BAV	
27. April 1984	
U	154.1
S	201.01
Verteiler	
	B
1	J
	M
	I
	pv
2	pl
	wf
	re
	fv
	re
	ks
	ta
	at
	it
	ba
	zf
	sf
	sb
	be
	Fk

ad 1) Wir halten fest an unserem Antrag, den dem Kanton von Seiten des Bundesrates in Aussicht zu stellenden Beitragssatz auf 85% (statt auf 80%, wie vom EFD vorgeschlagen) festzulegen. Mit dem EFD sind wir der Meinung, dass der Problembereich einer wintersicheren Verbindung vom Unterengadin in den Raum Prättigau/Davos eine Frage ist, die vor allem nach staatspolitischen Kriterien zu beantworten ist. Ohne erhebliche Bundesunterstützung kann der Kanton Graubünden eine solche Verbindung nicht realisieren. Dessen war man sich von allem Anfang an bei allen Beteiligten bewusst.

Ihre Vorstellung über das konkrete Ausmass einer solchen erheblichen Bundesunterstützung hat die Regie-

rung des Kantons Graubünden erstmals im Schreiben vom 13. Februar 1984 an den Bundesrat mit "mindestens 85%" bekanntgegeben. Diesem Vorschlag sollte bundesseitig zugestimmt werden.

Auch dem EVED ist bewusst, dass ein Vergleich mit dem Furka-Tunnel nur bedingt möglich ist. Der Meinung des EFD, dass der in Frage stehenden Verbindung lediglich regionale Bedeutung zukomme, können wir demgegenüber nicht beipflichten. Dem widerspricht schon die Empfehlung der GVK-Kommission für die Verwirklichung einer solchen, letztlich auch als Teil einer Ost-West-Verbindung zu qualifizierenden, Verbindung. Es geht um die wintersichere Verkehrserschliessung des "abgelegensten Landesteiles der Schweiz" (Zitat GVK-Kommission). Unterengadin und Münstertal sind zwar relativ bevölkerungsarm, umfassen aber ein Gebiet, das z.B. einiges grösser ist als der ganze Kanton Thurgau.

Bei der Festlegung des Beitragssatzes des Bundes ist schliesslich auch die hohe Belastung mit Verkehrsausgaben zu beachten, welche der Kanton Graubünden seit vielen Jahren aufweist. Selbst nach Inkrafttreten der Neuregelung bei den Treibstoffzöllen wird der Kanton Graubünden eine Pro-Kopf-Belastung für Verkehrsausgaben haben, die deutlich über dem gesamtschweizerischen Mittel aller Kantone liegt (vgl. dazu Tabelle 5, S. 72, der Botschaft "Treibstoffzölle" vom 13. März 1984).

Der Antrag des EFD hätte zur Folge, dass die dem Kanton verbleibende prozentuale Restbelastung fast viermal so hoch wäre wie beim Furka-Tunnel, dessen Kosten die Kantone VS, UR und GR insgesamt nur zu 5,4% zu tragen hatten. Das wäre kaum zu rechtfertigen.

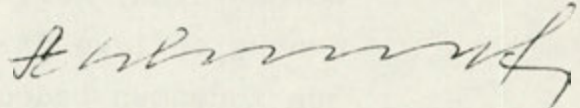
In Berücksichtigung aller dieser Faktoren scheint dem EVED eine Bundesunterstützung von 85% angemessen.

ad 2) Abzulehnen ist auch der zweite Antrag des EFD, wonach an der Umklassierung der Flüelastrasse (mit Ausnahme der Strecke Klosters - Davos) bei Verwirklichung des Vereina-Tunnels festzuhalten wäre. Ein Festhalten an der Umklassierungs-Forderung hätte faktisch eine starke Präjudizierung des Variantenentscheides zugunsten des Projektes "Flüela" zur Folge. Die Variante "Flüela" weist zwar in der Tat finanzielle Vorzüge auf. Diese sind im Antrag des EVED dargestellt. (Kostenvergleiche aufgrund privater Projekte, die weder von der Regierung veranlasst oder genehmigt noch dem Bund bekanntgegeben worden sind, sollten dem Bundesrat nicht als Entscheidungsgrundlage dienen.) Den finanziellen Vorzügen stehen indessen bedeutende Nachteile gegenüber, die es zu berücksichtigen und zu gewichten gilt (Energie-, Verkehrs- und Umweltpolitik, Naturschutz, Landesverteidigung). Das EVED ist nach wie vor der Meinung, dass unter Abwägung aller Aspekte eindeutig das Projekt "Vereina" zu bevorzugen ist.

Die Variantenwahl obliegt indessen primär den hiezu befugten Instanzen des Kantons Graubünden. Es wäre politisch verfehlt, wenn der Bundesrat im jetzigen Moment diese Variantenwahl beeinflussen würde. Das aber wäre bei einem Festhalten an der Umklassierungsforderung faktisch der Fall. Die damit vom Bundesrat ausgehende Signalwirkung zugunsten der Strassenverbindung würde wohl, angesichts des gegenwärtigen umweltpolitischen Umfeldes, auch in einer weiteren schweizerischen Öffentlichkeit nicht verstanden.

Eine Umklassierung der Flüelastrasse wäre im übrigen auch sachlich kaum zu begründen. In den Sommermonaten ist die Verkehrsbelastung am Flüelapass beispielsweise etwa gleich hoch wie am Julierpass. Unter den im Antrag des EVED erwähnten einschränkenden Auflagen (Mitfinanzierung nur bei Ausbauten für die "Sommersicherheit") müssen deshalb Investitionen an der Flüelapassstrasse weiterhin auch vom Bund mitgetragen werden. Das bedingt deren Belassung im Hauptstrassennetz.

EIDG. VERKEHRS- UND ENERGIE-
WIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Schlumpf



EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

BAV 3.K

563.739

3003 Bern, den 4. Mai 1984

Ausgeteilt

An den Bundesrat

Wintersichere Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos

V e r n e h m l a s s u n g

zur Stellungnahme des EVED vom 27. April 1984

Das EFD hält an seinen im Mitbericht formulierten Feststellungen und Anträgen fest:

Falls davon ausgegangen wird, dass aus politischen Ueberlegungen die Talschaften Unterengadin und Münstertal verkehrsmässig besser erschlossen werden müssen, sind bezüglich Va-
riantenwahl vor allem die folgenden finanzpolitisch relevanten Aspekte zu würdigen:

BAV	
- 7. Mai 1984	
U 154.1	
S 201.01	
Verteiler	
B	
1 J	
M	
I	
pv	
2 pl	
wf	
ra	
fv	
re	
ks	
ta	
at	
it	
ba	
zf	
sf	
20	
be	
Fk	✓

a. unterschiedliche Kosten der Strassen- bzw. Bahnlösungen (Flüela 340 Mio; Vereina 500 - 530 Mio);

b. bedeutend grösseres geologisches und damit finanzielles Risiko der Tunnelvariante;

c. Konkurrenz einer neuen Bahnverbindung zu einer heute schon relativ wintersicheren - und noch auszubauenden - Strassenverbindung;

d. nicht sichergestellte Finanzierung der Tunnelvariante, die im Gegensatz zur Strassenvariante aus allgemeinen Bundesmitteln bestritten werden müsste.

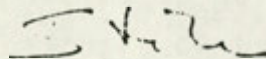
253/84

Obschon die angeführten Aspekte für die Strassenvariante sprechen und der Bund bei der ihm zugedachten finanziellen Beteiligung mit gutem Grund die Mitentscheidung verlangen könnte, haben wir Verständnis für die Auffassung des VED, in dieser Frage den Entscheid den kantonalen Instanzen zu überlassen. Wir verzichten deshalb hinsichtlich Variantenwahl auf einen Antrag.

Umso mehr müssen wir an unseren andern Anträgen festhalten, nämlich

- an einem Beitragssatz von maximal 80 % (wichtige Grundsatzfrage auch mit Bezug auf das Anschlussprogramm)
- an der Umklassierung der Flüelastrasse bei Verwirklichung des Vereina-Tunnels (keine Mitfinanzierung von parallelen Verkehrsverbindungen, die sich konkurrenzieren).

EIDG. FINANZDEPARTEMENT



Stich



Generalsekretariat
Secrétariat général
Segretariato generale

3003 Bern, 9. März 1984

An

- Bundeskanzlei
- Bundesamt für Forstwesen
- Bundesamt für Raumplanung
- Stab der Gruppe für Generalstabsdienste
- Eidg. Finanzverwaltung
- Generalsekretariat EVD
- Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit / ZRW
- Stab für Gesamtverkehrsfragen
- Bundesamt für Verkehr
- Bundesamt für Strassenbau

Wintersichere Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos

BAV	
12. März 1984	
U	154.1
S	201.01
Verteiler	
	B
A	J
	M
	I
	pv
2	pl
	wf
	ra
	fv
	re
	ks
	ta
	at
	it
	ba
	zf
	sf
	sb
	be
	Fk

Herr Bundeskanzler, sehr geehrte Herren Direktoren,

Mit Schreiben vom 13. Februar 1984 hat sich die Regierung des Kantons Graubünden in obiger Angelegenheit an den Bundesrat gewendet. Der Vorsteher des EVED hat unser Generalsekretariat mit der Vorbereitung einer Antwort beauftragt.

Wir gestatten uns, zum diesbezüglichen Antragsentwurf an den Bundesrat bei Ihren Aemtern ein kleines Mitberichtsverfahren durchzuführen. Für Ihre Stellungnahme bis zum

22. März 1984

danken wir Ihnen zum voraus bestens.

Mit freundlichen Grüßen

EIDG. VERKEHRS- UND ENERGIE-
WIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Generalsekretariat

S. Fasciati

S. Fasciati

Beilage:

Entwurf 9.3.84 des Antrages an den Bundesrat (samt Entwurf des Schreibens an die Regierung GR)



3003 Bern,

Ausgeteilt

An den Bundesrat

Wintersichere Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos

A. Ausgangslage

1. Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 3. Februar 1982 eine interdepartemental zusammengesetzte Arbeitsgruppe unter Federführung des unterzeichneten Departementes mit dem Auftrag eingesetzt, die von der Regierung des Kantons Graubünden im Sommer 1981 mit Bezug auf die Frage einer wintersicheren Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos eingereichten Projektunterlagen einer Prüfung zu unterziehen, unter Berichterstattung an den Vorsteher EVED.
2. Am 4. Mai 1983 hat der Bundesrat Kenntnis genommen vom Bericht der Arbeitsgruppe. Gleichzeitig hat er das EVED beauftragt, mit der Regierung des Kantons Graubünden Gespräche über das weitere Vorgehen zu führen, unter Berichterstattung an den Bundesrat.
3. Anfangs Juli 1983 hat die Regierung des Kantons Graubünden kantonsintern ein Vernehmlassungsverfahren eröffnet, insbesondere zur Frage, welcher der beiden hauptsächlich diskutierten Varianten (Ausbau Flüelapass-Strasse oder Vereinalinie der RhB) der Vorzug zu geben sei. In die kantonale Vernehmlassung einbezogen wurden dabei nicht nur die beiden

im Sommer 1981 dem Bund eingereichten Projekte, sondern auch zwei modifizierte "Projekte 1983" (je eines für die Variante "Flüela" und die Variante "Vereina").

Das kantonsinterne Vernehmlassungsverfahren ist mittlerweile abgeschlossen. Eine detaillierte Auswertung liegt noch nicht vor, die Regierung Graubündens teilt jedoch mit, dass die Vernehmlassung erkennen lasse, dass mehrheitlich der Variante "Vereina" der Vorzug gegeben werde.

4. Den Bundesbehörden sind die modifizierten Projekte nicht zur Prüfung unterbreitet worden. Gegenüber den Projekten 1981 wurden bei der Variante "Vereina" gewisse Aenderungen an der Linienführung und an den Standorten der Verladeanlagen ^{vorge-} ^{kommen} und bei der Variante "Flüela" wurde im wesentlichen die Ausbaubreite reduziert. Die Projektmodifikation führte bei der Variante "Vereina" praktisch zu keiner Aenderung der geschätzten Investitionskosten, bei der Variante "Flüela" ergaben sich Einsparungen in der Grössenordnung von etwa 60 Millionen Franken.
5. Das Vorhaben "Wintersichere Verbindung Unterengadin - Prättigau" ist im Bericht vom 18. Januar 1984 über die Richtlinien der Regierungspolitik 1983-1987 (Ziffer 622) enthalten.
6. Mit Schreiben vom 13. Februar 1984 hat die Regierung dem Bundesrat mitgeteilt, dass sie beabsichtigt, die Angelegenheit in der Septembersession 1984 des Grossen Rates zur Sprache zu bringen. Zuhanden einer diesbezüglichen Botschaft an das kantonale Parlament werden vom Bundesrat nähere An-

gaben zur Frage der Finanzierungsmöglichkeiten gewünscht, wobei die Regierung davon ausgeht, "... dass der Bund sowohl beim Vereinaprojekt als auch bei der Flüelavariante - wie beim Furka oder bisher bei der Rhätischen Bahn - einen Bundesbeitrag von mindestens 85 % in Aussicht stellen kann."

Die Regierung Graubündens neigt aus verschiedenen Gründen zur Auffassung, es sei dem Projekt "Vereina" der Vorzug zu geben. Für einen allfälligen Entscheid des Grossen Rates zugunsten dieser Variante sei die Frage der Beibehaltung der heutigen Klassierung der Flüelapassstrasse sehr wichtig. Das Projekt "Vereina" biete zwar im Winter zweifellos einen guten Ersatz für die Flüelapassstrasse, im Sommer sei dem jedoch nicht so. Die Regierung erachtet "... deshalb eine Zusicherung seitens des Bundesrates, dass im Falle des Entscheides zugunsten der Vereinabahnlinie die Flüelastrasse bei der heutigen Klassierung belassen wird, als eine unabdingbare Voraussetzung für eine klare Meinungsbildung zugunsten des Vereinaprojektes."

B. Beurteilung

1. Klassierung Flüelastrasse

a) Im Schreiben vom 27. April 1978 des Vorstehers EVED an die Regierung Graubündens steht unter Ziffer 4:

"4. 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."

b) Im Schreiben vom 2. April 1979 der Regierung des Kantons Graubünden an den Bundesrat widersetzt sich die Regierung einer Umklassierung. Diese Bedingung sei in Graubünden allgemein und insbesondere im Grossen Rat auf grössten Widerstand gestossen und stelle die Bahnvariante zum vornherein in Frage. Zur Begründung ihres im gleichen Schreiben gestellten Gesuches, von der in Aussicht gestellten Umklassierung Abstand zu nehmen, fährt die Regierung wörtlich weiter:

"Die Flüelastrasse bildet schon heute eine bedeutende Verbindung des Raumes Zürich, Nordostschweiz und Nordbünden mit dem Unterengadin, dem Nordtirol, dem Münstertal, dem Südtirol und der Region Trentino. Die Flüelastrasse findet Anschluss an die Engadinerstrasse, die Inntalautobahn, die Reschenpassstrasse und die Ofenbergstrasse. Sie dient damit zweifelsohne auch dem internationalen Verkehr. Ueberdies verbindet sie aber den bedeutenden Fremdenort Davos mit seinem Gesamttotal an Logiernächten von rund 2,3 Millionen im Jahre 1977 mit der Region Engadin-Münstertal, welche 1977 ein Gesamttotal von rund 4,3 Millionen Logiernächte aufwies. Sowohl die hervorragende innerbündnerische als auch die internationale Bedeutung der Flüelastrasse kennzeichnet sie ohne Zweifel als bedeutende touristische Verbindung. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, dass diese touristische Bedeutung der Strasse auch nach einem allfälligen Bau einer Eisenbahnverbindung durch den Vereina während der grössten Zeit des Jahres bestehen bleibt. Wir müssen Sie daher dringen ersuchen, auf die Forderung nach der Umklassierung dieser Strasse im Falle des Baues des Vereinatunnels zu verzichten. Es ist uns klar, dass die Wintersicherheit am Flüela nicht gefordert werden kann, wenn der Vereina realisiert wird. An eine Umklassierung dieser Strasse ist jedoch, wie die Beratungen im Grossen Rat gezeigt haben, nicht zu denken.

Diese Umklassierung drängt sich unseres Erachtens auch nicht aus finanziellen Ueberlegungen des Bundes auf. Unsere Erhebungen haben ergeben, dass für den Ausbau der Flüelastrasse auf der Strecke Klosters - Davos - Susch bis zum Jahre 2000 in etwa mit folgenden Aufwendungen zu rechnen ist:

Klosters - Davos	ca. 40 Millionen Franken
Davos - Susch	ca. 20 bis 30 Millionen Franken.

Dieser verhältnismässig bescheidene Aufwand sollte unseres Erachtens ermöglichen, auf die Umklassierung zu verzichten."

- c) Der Bundesrat antwortete am 11. Juni 1979 auf das vorerwähnte Gesuch u.a. wie folgt:

"Der Bundesrat zeigt grundsätzlich Verständnis für Euer Anliegen, insbesondere was den Abschnitt Klosters - Davos betrifft. Bezüglich der Flüela-Passstrecke muss er allerdings darauf hinweisen, dass es das geringe potentielle Verkehrsaufkommen nicht rechtfertigen würde, dass der Bund zwei parallele Verkehrsinfrastrukturen mitfinanziert (Vereinabahn und Flüelastrasse). Dies widerspräche auch der von der GVK geforderten gesamtheitlichen Betrachtungsweise. Er glaubt indessen kaum, dass es sinnvoll sein könnte, zum heutigen Zeitpunkt eine weitergehende Stellungnahme abzugeben. Dies deshalb, weil im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption vorgesehen ist, die Hierarchie (Bundes- oder Kantonszuständigkeit) des gesamten Verkehrsnetztes grundlegend neu zu gestalten. Ihr werdet noch im Laufe dieses Jahres Gelegenheit haben, im Rahmen Eurer Vernehmlassung zur GVK-Hierarchisierung an jener Neugestaltung mitzuwirken."

- d) Die in Ziffer A 1 erwähnte Arbeitsgruppe hat anlässlich einer Sitzung vom 6. März 1984 das Begehren des Kantons Graubünden besprochen. Die Arbeitsgruppe ist - für die Strecke Klosters - Davos einmütig, für die Strecke Davos - Susch mehrheitlich - der Auffassung, dass die Flüelastrasse weiterhin als Abschnitt der Verbindung zwischen dem Bündner Rheintal und der Landesgrenze gegen Italien im Münsterthal Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes (A 28) bilden sollte. Damit würden Ausbauten auf dieser Strecke weiterhin vom Bund aus Mitteln des Treibstoffzollertrages unterstützt. Der Grundsatz der GVK - keine Finanzierung von parallelen Verkehrsinfrastrukturen in dünnbesiedelten Räumen - schien der Arbeitsgruppe insofern nicht verletzt zu werden, als ja nach einer allfälligen Inbetriebnahme des Eisenbahntunnels (mit "rollender Strasse") durch den Vereina die Flüelapassstrasse im Winter nicht mehr zur Verfügung stünde. Die Belassung der Flüelapassstrasse im Hauptstrassennetz kann jedoch nach Meinung

der Arbeitsgruppe nur dann verantwortet werden, wenn der Bund seine Mitfinanzierung des Flüelastrassenausbaus auf der Strecke Davos - Susch ausdrücklich auf Investitionen zur Gewährleistung der "Sommersicherheit" (insbesondere Verbauungen gegen Rufen und Steinschlag, unter Weglassung kapazitätssteigernder Ausbauten) begrenzt.

- e) Das EVED schliesst sich der Auffassung der Arbeitsgruppe an, wobei wir namentlich auch deren Auflage (Mitfinanzierung des Bundes nur bei Ausbauten für die "Sommersicherheit") als unabdingbar erachten.

2. Art und Höhe des Bundesbeitrages

- a) Ueber die Finanzierungsmöglichkeiten hat die interdepartementale Arbeitsgruppe in ihrem Bericht vom Februar 1983 eingehende Ausführungen gemacht (S. 67-75). Auf diesen vom Bundesrat zur Kenntnis genommenen Bericht darf hier ausdrücklich verwiesen werden.
- b) An ihrer Sitzung vom 6.3.84 gelangte die Arbeitsgruppe zur Auffassung, dass die Variantenwahl nicht durch Inaussichtstellung unterschiedlich hoher Beitragssätze des Bundes beeinflusst werden sollte. Ausser der Zustimmung zu diesem "Prinzip der Gleichbehandlung" hat sich die Arbeitsgruppe zur Höhe des Bundesbeitrages nicht geäußert, da dies eine eminent politische Frage sei.
- c) Einigermassen objektive Kriterien für die Bestimmung der Beitragshöhe lassen sich leider nicht finden. Das EVED ist der Ansicht, dass angesichts der hohen dem Kanton Graubünden verbleibenden Restkosten eine Bundesunterstützung von 85 % gerechtfertigt ist. Für den Bund er-

gäbe sich dadurch eine Gesamtleistung zwischen ca. 340 (Variante "Flüela") bzw. 400 Millionen Franken (Variante "Vereina"), mit Jahrestrenchen während der Hauptphase der Bauzeit (7-9 Jahre) von 35-45 Millionen Franken (vgl. Tab. 15 und 16 des Arbeitsgruppenberichtes, jeweils letzte Kolonne). Bei Realisierung der überarbeiteten Projekte 1983 wäre die Bundesleistung im Falle der Variante "Flüela" um insgesamt 50 Millionen Franken tiefer, während sich für die Variante "Vereina" keine Aenderung in vorerwähnten Höhe der Bundesleistung ergäbe.

C. Antrag

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, das im Entwurf beigelegte Antwortschreiben des Bundesrates an die Regierung des Kantons Graubünden zu genehmigen.

EIDG. VERKEHRS- UND ENERGIE-
WIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Schlumpf

Beilage: Antwortschreiben (Entwurf) an die Regierung GR

Zum Mitbericht an:

Alle Departemente

DER SCHWEIZERISCHE BUNDESRAT

An die
Regierung des
Kantons Graubünden
Graues Haus

7000 Chur

Wintersichere Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos

Getreue, liebe Eidgenossen!

Mit Schreiben vom 13. Februar 1984 habt Ihr Euch mit der Bitte an uns gewendet, von der im Falle der Verwirklichung der Variante "Vereina" beabsichtigten Umklassierung der Flüelapassstrasse abzusehen und Euch gleichzeitig über die Finanzierungsmöglichkeiten der beiden Varianten zu orientieren. Wir können Euch hiezu folgendes mitteilen:

A) Zur Frage der Klassierung der Flüelapassstrasse

Wir sind im Sinne Eures Begehrens bereit, auf unsere ursprüngliche Forderung nach einer Umklassierung der Flüelapassstrasse bei einer allfälligen Verwirklichung der Variante "Vereina" zurückzukommen. Dieser Entschluss ist uns nicht leichtgefallen. Indessen wollten wir vermeiden, dass durch ein Festhalten an unserer Forderung die Variantenwahl allzu stark Richtung "Flüela" präjudiziert würde. Der Verzicht auf die Forderung nach Umklassierung ist allerdings nicht ohne einschränkende Erläuterung denkbar. Sollte, wie Ihr dies bevorzugt, dereinst die Variante "Vereina" verwirklicht werden, werden wir Investitionen

auf der Flüelapassstrecke zwischen Davos und Susch nur noch dann aus Bundesmitteln unterstützen, wenn diese der Gewährleistung der "Sommersicherheit" dienen (wie z.B. Verbauungen gegen Rufen und Steinschlag, unter Ausklammerung von Ausbauten zum Zwecke der Kapazitätssteigerung).

B) Zur Frage der Finanzierungsmöglichkeiten

Gemäss Artikel 23 der Bundesverfassung steht dem Bund das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teiles derselben auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen. Diese Bestimmung wäre der Bundesunterstützung des Projektes "Vereina" zugrunde zu legen. Für die Unterstützung des Projektes "Flüela" kommt diese Verfassungsnorm aus politischen Gründen kaum in Frage.

Art und Ausmass der Unterstützung im Sinne der zitierten Verfassungsbestimmung bedarf eines referendumspflichtigen Bundesbeschlusses. Angesichts der hohen Belastung mit Verkehrsaufgaben, denen sich Euer Kanton gegenübergestellt sieht, sind wir grundsätzlich und auf der Basis des uns eingereichten Projektes bereit, den Eidg. Räten zu beantragen, an das Projekt "Vereina" einen Bundesbeitrag von 85 % zu gewähren.

Was die Variante "Flüela" anbelangt, so sind wir bereit, diese in gleicher Höhe zu unterstützen, sofern wir dazu durch den Bundesbeschluss über die Verwendung der für Aufgaben im Strassenwesen bestimmten Treibstoffzölle ermächtigt werden. Dieser Bundesbeschluss ist von uns am

12. März 1984 zuhanden der Eidg. Räte verabschiedet worden. Wird er mit Bezug auf den hier interessierenden Abschnitt über Beiträge an die Baukosten von Hauptstrassen unverändert übernommen, so wäre der Bundesrat - vorbehältlich eines allfällig gegen den Beschluss ergriffenen und in der Volksabstimmung erfolgreichen Referendums - befugt, an das Projekt "Flüela" einen Beitrag von 85 % auszurichten.

Wir bitten Euch, unsere Ausführungen als Grundsatz- und Absichtserklärungen verstehen zu wollen. Die detaillierten Anforderungen an das schliesslich bevorzugte Projekt, insbesondere auch bezüglich einer durch vertiefte Abklärungen zu erzielende bessere Absicherung gegenüber geologisch-finanziellen Risiken, sind in einer späteren Phase noch festzulegen.

(Schlussformel)

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Der Bundeskanzler:

Bern,

jektes. Die andere Frage bezieht sich auf die Beibehaltung der heutigen Klassierung der Flüelapassstrasse im Falle eines Entscheides zugunsten der Vereinavariante. Die Regierung neigt zur Auffassung, dass unter bestimmten Voraussetzungen aus umweltschützerischen, energiepolitischen, verkehrstechnischen, landschaftlichen und wirtschaftlichen Gründen dem Projekt des Vereinabahn tunnels der Vorzug zu geben ist. Wir erlauben uns, der Hoffnung Ausdruck zu geben, dass unsere diesbezügliche Auffassung vom hohen Bundesrat geteilt wird.

Sehr wichtig für einen allfälligen Entscheid des Grossen Rates zugunsten der Vereinatunnelvariante ist die Frage der Beibehaltung der heutigen Klassierung der Flüelapassstrasse. Die Verwirklichung des Vereinaprojektes bietet im Winter zweifellos guten Ersatz für die Flüelapassstrasse, aber keinesfalls einen genügenden Ersatz für den Sommer. Dies gilt insbesondere auch für die Landschaft Davos, die in der weiteren Region eine Zentrumsfunktion als Touristik-, Geschäfts- und Bildungszentrum erfüllt. Es ist auch davon auszugehen, dass der Gast im Sommer nicht 10 Kilometer zurücklegt, um seinen Wagen auf die Bahn zu verladen und im Süden vielleicht für wenige Kilometer wieder auf die Strasse zu bringen. Es steht ferner fest, dass im Sommer die Flüelapassstrasse im West-Ostverkehr und im Nord-Süd-Verkehr weiterhin die Funktion einer Hauptstrasse erfüllen wird.

Aus unserer Sicht erachten wir deshalb eine Zusicherung seitens des Bundesrates, dass im Falle des Entscheides zugunsten der Vereinabahnlinie die Flüelastrasse bei der heutigen Klassierung belassen wird, als eine unabdingbare Voraussetzung für eine klare Meinungsbildung zugunsten des Vereinaprojektes. In der bisher in dieser Sache ergangenen Korrespondenz ist denn auch nicht abschliessend dazu Stellung genommen worden.

Für die Ausarbeitung der besagten Botschaft an den Grossen Rat ist Ihre geschätzte Antwort für uns von grösster Bedeutung. Wir sehen ihr mit sehr grossem Interesse entgegen, möchten aber gleichzeitig unsere Bereitschaft erklären, Ihnen unsere Ueberlegungen und Beweggründe mündlich näher zu erörtern, falls Sie

dies als wünschbar erachten würden. Eine Delegation unserer Regierung wäre jedenfalls gerne bereit, die verschiedenen Fragen in Bern mit einer Delegation des Bundesrates zu besprechen.

Für Ihre Bemühungen danken wir Ihnen, sehr geehrter Herr Bundespräsident, sehr geehrte Herren Bundesräte, im voraus bestens und verbleiben mit vorzüglicher Hochachtung.



Namens der Regierung

Der Präsident:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "O. Larglader".

O. Larglader

Der Kanzleidirektor:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Dr. Caviezel".

Dr. Caviezel



Generalsekretariat
Secrétariat général
Segretariato generale

3003 Bern,

An die Mitglieder der
Arbeitsgruppe "Vereina/Flüela"

- Dr. A. Antonietti, BFF/EDI
- Dr. D. Keller, BRP/EJPD
- lic.phil.nat.Dober, Stab GGST/EMD
- lic.rer.pol. H. Mathys, EFV/efd
- lic.rer.publ. E. Zehnder, GS/EVD
- P. Suter, GS/EVED
- Dr. Hp. Vogel, BAV/EVED
- Dr. F. Endtner, ASB/EVED

Frau Mathys, sehr geehrte Herren,

Vor Jahresfrist haben wir den Bericht unserer Arbeitsgruppe fertig erstellt. In der Zwischenzeit sind innerhalb des Kantons Graubünden Abklärungen mit Bezug auf die Variantenwahl "Vereina" oder "Flüela" in Gang gesetzt worden.

Vor kurzem nun hat die Regierung des Kantons Graubünden dem Bundesrat ein Schreiben in dieser Angelegenheit gesandt, welches von der Bundeskanzlei dem EVED zur Antragstellung an den Bundesrat überwiesen wurde. Das Schreiben liegt hier in Kopie bei.

Der Unterzeichnete ist vom Vorsteher des EVED mit der Vorbereitung eines Antrages an den Bundesrat beauftragt worden. Zu diesem Zweck erlaube ich mir, Sie zu einer Besprechung einzuladen auf

Dienstag, 6. März 1984, 14.00,
beim Stab GVF, Effingerstrasse 14, III. Stock.

BAV
21. Feb. 1984
U
S 0124
Verteiler
B
J
M
i
pv
pl
wf
ra
fv
re
ks
ta
at
it
ba
zf
sf
sb
be
Fk

Neben der im Brief aufgeworfenen Hauptfrage (Umklassierung der Flüelastrasse bei allfälligem Entscheid für die Variante "Vereina") würde ich bei dieser Gelegenheit gerne auch die in der ersten Briefhälfte angeschnittenen Probleme (Finanzierungsmöglichkeiten und -ablauf) diskutieren.

Mit freundlichen Grüßen

S. Fasciati

S. Fasciati

Beilage: erwähnt