



Generalsekretariat  
Secrétariat général  
Segretariato generale

3003 Bern, 9. März 1984

An

- Bundeskanzlei
- Bundesamt für Forstwesen
- Bundesamt für Raumplanung
- Stab der Gruppe für Generalstabsdienst
- 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
	lt
	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 B u n d e s r a t

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 <sup>vorge-</sup> <sub>nomme</sub> 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 Reschenpassestrasse 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 Verkehrsnetzes 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 Verein die Flüelapassstrasse im Winter nicht mehr zur Verfügung stünde. Die Belassung der Flüelapassstrasse im Hauptstrassennetz kann jedoch nach Meinung

\* dafür:

- Suter (Stab GVF)
- Endtner (ASRS)
- Döber (EMD)
- Weber (BRP)
- Antonietti (BFF)

dagegen:

- Mathys (EPV)
- Vogel (BRV)

der Arbeitsgruppe nur dann verantwortet werden, wenn der Bund seine Mitfinanzierung des Flüelastrassenausbau 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 Inaus-sichtstellung 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 ge-äussert, 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 Änderung 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



BUNDESAMT FÜR VERKEHR  
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS  
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI

Versandt  
21. MRZ. 1984

☎ 031 / 61 58 24

Ihr Zeichen  
Votre signe  
Vostro segno

Ihre Nachricht vom  
V. communication du  
V. comunicazione del

9.3.1984

GS / EVED

Unser Zeichen  
Notre signe  
Nostro segno

012.4 pl

3003 Bern,

22. März 1984  
Vo / We

Wintersichere Verbindung  
Unterengadin-Prättigau  
Antrag an den Bundesrat

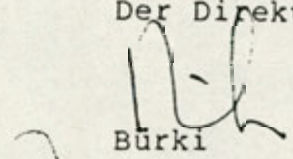
---

Herr Generalsekretär

Wir danken für die Zustellung des Antrags-Entwurfs. Aus der Sicht unseres Amtes haben wir zu den angeschnittenen Fragen, die in erster Linie die Finanzverwaltung, den Stab GVF und das Bundesamt für Strassenbau betreffen, keine Bemerkungen.

Mit freundlichen Grüßen

BUNDESAMT FÜR VERKEHR  
Der Direktor:

  
Bürki

- pl/aa