

BUNDESRAT  
AUSSCHUSS FÜR VERKEHRSPOLITIK

---

Wintersichere Verbindung Prättigau - Unterengadin

P r o t o k o l l - Notiz

der Aussprache vom 4. Dezember 1981, 1500 Uhr, im Sitzungszimmer  
des EVED, Bern

Teilnehmer:

Bundesrat:

Bundespräsident Kurt FURGLER  
Vorsteher Eidg. Justiz- und Polizei-  
departement (Vorsitz)

Bundesrat Leon SCHLUMPF  
Vorsteher Eidg. Verkehrs- und  
Energiewirtschaftsdepartement

Bundesrat Hans HÜRLIMANN  
Vorsteher Eidg. Departement  
des Innern

Regierung des Kantons  
Graubünden:

Regierungspräsident Donat CADRUVI  
Vorsteher Bau- und Forstdepartement

Regierungsrat Tobias KUONI  
Vorsteher Departement des Innern  
und der Volkswirtschaft

Regierungsrat Bernardo LARDI  
Vorsteher Justiz- und Polizei-  
departement

Regierungsrat Reto MENGIARDI  
Vorsteher Finanz- und Militär-  
departement

Protokoll:

Silvio FASCIATI  
Persönlicher Mitarbeiter des  
Vorstehers EVED

---

Die BÜNDNER REGIERUNGSDELEGATION dankt einleitend für das Zustandekommen dieser Aussprache, die sich an diejenige vom 20. September 1976 in gleicher Angelegenheit anschliesst. In der Zwischenzeit sind verschiedene arbeits- und kostenintensive Studien zum Problem einer wintersicheren Verbindung zwischen den Regionen Prättigau/Davos einerseits und Unterengadin/Münstertal anderseits durchgeführt worden. Die hierfür notwendigen Projektierungskredite sind vom Grossen Rat des Kantons Graubünden auf Antrag der Regierung zur Verfügung gestellt worden. Der Grosse Rat beauftragte die Regierung, gleichzeitig mit der Projektierung der anfänglich im Vordergrund gestandenen Bahnverbindung (Vereinattunnel) vergleichbare Unterlagen für eine wintersichere Strassenverbindung am Flüela zu erarbeiten.

Die Studien sind im Sommer 1981 fertigerstellt worden. Ueber deren Ergebnis will die Regierung in den nächsten Monaten (Februar- oder Maisession 1982) den Grossen Rat orientieren. Diese Orientierung soll insofern "neutral" erfolgen, als damit keine Präferenzen der Regierung bezüglich einer bestimmten Verbindungsvariante verbunden sein sollen. Es ist voraussehbar, dass der Bericht der Regierung an den Grossen Rat bei diesem und in der Öffentlichkeit auch eine "inhaltliche" Diskussion auslösen wird.

Aus den üblichen, dem Kanton Graubünden zur Verfügung stehenden Einnahmen wäre allerdings das Projekt einer wintersicheren Verbindung ins Unterengadin nicht zu finanzieren; dies gilt insbesondere für die Variante Vereinattunnel. Welche Rechtsgrundlagen auf Bundesebene könnten für die Finanzierung dieser Variante herangezogen werden? Je unsicherer die Finanzierungsgrundlagen für die Bahnverbindung sind, umso stärker wird der Variantenentscheid rein aus Finanzierungsgründen auf die Strassenverbindung tendieren.

Die Meinung der Regierung ist gegenwärtig noch völlig offen. Sobald man bezüglich möglicher Finanzierungsquellen klarer sieht, wird in dieser Angelegenheit kantonsintern ein Vernehmlassungs-

verfahren durchgeführt. Falls bis dann auch bundesseitig Vorstellungen über die eher zu bevorzugende Variante vorliegen würden, könnte dies der Variantendiskussion nur nützlich sein.

Die Regierung Graubündens hat die jetzige Aussprache vor allem deshalb gewünscht, um das weitere Vorgehen in der Angelegenheit wintersichere Verbindung Prättigau - Unterengadin zwischen Bundesrat und Kantonsregierung abzusprechen und optimal aufeinander abzustimmen.

Auch wenn sich die Regierung bezüglich der Variantenwahl noch nicht festgelegt hat, so steht für sie doch ausser Diskussion, dass bezüglich wintersicherer Verbindung ins Unterengadin in nächster Zeit Entscheide getroffen werden müssen. Denn der jetzige Zustand ist nicht mehr haltbar. Die Notwendigkeit einer wintersicheren Verbindung ist insbesondere aus touristisch-wirtschaftlichen, verkehrspolitischen und psychologischen Gründen klar erwiesen. Zu diesem Ergebnis ist auch die Kommission GVK gelangt.

Die DELEGATION DES BUNDESRATES hat mit Interesse Kenntnis genommen von den gründlichen Abklärungen, welche in der Zwischenzeit erfolgt sind. Eine eingehende Prüfung der umfangreichen Unterlagen durch die hauptsächlich betroffenen Departemente und Aemter des Bundes steht allerdings noch bevor. Zu vermerken ist die Tatsache, dass aufgrund der heute verfügbaren Studien die Investitionskosten für die Bahnverbindung rund 50 Mio. Franken höher veranschlagt werden als diejenigen für die Strassenverbindung, während man früher davon ausging, dass die Strassenverbindung investitionsmässig teurer zu stehen kommt als die Variante Bahn.

Der Bundesrat wird nun, nach Vorliegen der entsprechenden Projektunterlagen, wie bereits früher vorgesehen eine Arbeitsgruppe mit der Prüfung und Berichterstattung zu seinen Händen beauftragen. Ange-

sichts der umfangreichen Unterlagen wird diese Prüfung einige Zeit beanspruchen.

Die Beantwortung der von der Bündner Regierungsdelegation aufgeworfenen Frage nach möglichen Finanzierungsquellen ist gegenwärtig nicht möglich. Zunächst sind Entscheide hinsichtlich der Weiterverwendung der Treibstoffzölle und -zollzuschläge einerseits sowie, damit eng zusammenhängend, der GVK andererseits abzuwarten. Wenn die GVK einigermassen so verwirklicht werden kann, wie das gegenwärtig vom EVED vorgesehen ist, wäre die Bahnlinie durch den Vereinatunnel Bestandteil des sog. nationalen Netzes und deshalb massgeblich vom Bund zu finanzieren. Diese Fragen sind aber noch völlig offen, was aber nicht heissen will, dass man darauf im Bericht an den Grossen Rat nicht hinweisen dürfte, im Gegenteil. Fest steht, dass nach den heute gültigen Rechtsgrundlagen eine Umlagerung von Strassengeldern zur Finanzierung einer Bahn-Infrastruktur nicht in Frage kommt.

Aus politischen Gründen sind sodann immer auch die durch die Angelegenheit Furkatunnel in Parlament und Oeffentlichkeit hervorgerufenen Reaktionen im Auge zu behalten.

Was die Regierung in ihrem Bericht an den Grossen Rat bezüglich der Kontakte mit dem Bund sagt, muss gut überlegt sein. Zu vermeiden sind auf jeden Fall Formulierungen, die vom Bundesrat, soweit er darauf angesprochen wird, nicht vollständig akzeptiert werden könnten. Das würde die Verwirklichungschance des Projektes stark nachteilig beeinflussen.

---

Um 1600 Uhr schliesst der VORSITZENDE die Aussprache, wobei vereinbart wird, hierüber ein kurzes Pressecommuniqué zu publizieren.