



BAV

21. Oktober 1981

Wintersichere Verbindung Prättigau/Unterengadin, Gesuch der Regierung des Kantons Graubünden vom 24. Juli 1981 um eine Aussprache mit dem Bundesrat

Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Antrag vom 11. September 1981 (Beilage)  
 Departement des Innern. Mitbericht vom 1. Oktober 1981 (Zustimmung)  
 Finanzdepartement. Mitbericht vom 28. September 1981 (Zustimmung)

Antragsgemäss hat der Bundesrat

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

1. Eine Delegation der Regierung des Kantons Graubünden wird vom Ausschuss des Bundesrates für Verkehrspolitik zu einer Aussprache zum Projekt einer wintersicheren Verbindung zwischen Prättigau/Davos und Unterengadin/Münstertal empfangen. An der Aussprache werden auch je ein Vertreter des Stabes für Gesamtverkehrsfragen, des Bundesamtes für Verkehr, des Bundesamtes für Strassenbau sowie der Eidg. Finanzverwaltung teilnehmen.
2. Die Bundesvertreter lassen sich von der Delegation der Regierung des Kantons Graubünden die beiden Projekte erläutern.
3. Sie orientieren die Bündner Regierungsdelegation über die Realisierungsmöglichkeiten aufgrund der heutigen Rechts- und Finanzlage sowie aufgrund der vom EVED beantragten koordinierten Verkehrspolitik (GVK).
4. Der Entwurf zu einem Schreiben an die Regierung des Kantons Graubünden wird genehmigt (siehe Beilage).

Mitteilung:

An die Regierung des Kantons Graubünden, durch die Bundeskanzlei

Protokollauszug (Antrag ohne Beilage) an:

- EVED 8 (GS 5, BAV 2, Vorsteher 1) zum Vollzug
- EDI 5 (GS 3, ASB 2) zur Kenntnis
- EFD 7 zur Kenntnis

Für getreuen Auszug,  
 der Protokollführer:

*[Handwritten signature]*

pl: Mit GS erläutern, wer die  
 Einladung (Datum erlässt)

Herr Fascioli wird sich  
 damit befassen  
 Tel. 29.10.81 NB.

29 10 81

28. Okt. 1981  
 U 154.13  
 S 201.01  
 V  
 B  
 J  
 A  
 I  
 P  
 PI  
 W  
 R  
 IV  
 IE  
 KS  
 TA  
 AT  
 IT  
 BA  
 ZF  
 SF  
 SB  
 BE



3003 Bern, 11. September 1981

Ausgeteilt

An den B u n d e s r a t

Wintersichere Verbindung Prättigau/Unterengadin;  
Gesuch der Regierung des Kantons Graubünden um  
eine Aussprache mit dem Bundesrat

1. Einleitung

Am 30. Juni 1975 unterbreitete die Regierung des Kantons Graubünden dem Bundesrat die Projektstudie einer als rollende Strasse zu betreibenden Bahnverbindung Klosters - Lavin (Vereinatunnel).

Am 20. September 1976 empfing die Verkehrsdelegation des Bundesrates Vertreter der Bündner Regierung zu einer Aussprache. Die Bundesvertreter begrüßten grundsätzlich eine bessere und wintersichere Verbindung der betroffenen Talschaften: Unterengadin, Münstertal, Samnaun.

Aufgrund eines Gesuches der Regierung des Kantons Graubünden um einen Bundesbeitrag an die Ausarbeitung eines generellen Projektes befasste sich der Bundesrat am 12. April 1978 erneut mit dem Geschäft und beschloss:

1. Es wird festgehalten, dass die Finanzlage des Bundes sowie die fehlende Entscheidungsreife des Projekts "Wintersichere Verbindung Unterengadin-Prättigau" vorderhand keine Beitragsleistungen des Bundes gestatten. Zur Finanzierung eines generellen Projektes vor einem allfälligen Bauabschluss 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. 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.

## 2. Eingabe der Regierung des Kantons Graubünden

Am 24. Juli 1981 stellte die Regierung des Kantons Graubünden dem Bundesrat zwei generelle Projekte sowie einen Bericht über regionalwirtschaftliche und raumplanerische Auswirkungen zu, nämlich:

- wintersichere Flüelastrasse,
- rollende Strasse Klosters - Lavin (Vereinatunnel).

Zugleich bat sie um eine Aussprache mit dem Bundesrat, um die beiden Projekte näher zu erläutern und das weitere Vorgehen zu besprechen.

Die beiden Projekte können wie folgt charakterisiert werden:

### Wintersichere Flüelastrasse (mit 5,4 km langem Tunnel):

#### Ausbaunormalien:

Fahrbahnbreite	7,00 m
Bankette	je 1,00 m
Mindestradien	80,00 m
Maximale Längsneigung	8,00 %

#### Baukosten:

1. Etappe ( 95%ige Wintersicherheit, Bauzeit 7 Jahre)	285 Mio Fr.
2. Etappe ( 98%ige Wintersicherheit, Bauzeit 5 Jahre)	60 Mio Fr.
3. Etappe (100%ige Wintersicherheit, Bauzeit 5 Jahre)	58 Mio Fr.
Total ohne Bauzinsen	403 Mio Fr.

Betriebs- und Unterhaltskosten:

Ohne Abschreibungen und ohne Kapitalzinsen, pro Jahr 2,8 Mio Fr.  
(Mehrkosten gegenüber status quo 1,8 Mio)

Vereinabahn (21,5 km Tunnelstrecke):

Ausbaunormalien:

Tunnelhöhe	5,20 m
Tunnelbreite	3,80 m
Maximale Längsneigung	16,00 ‰
Spurweite	1,00 m
Anzahl Geleise	1
Anzahl Ausweichstellen	2
Länge der Ausweichstellen	2,25 km

Baukosten:

Portalstationen	71 Mio Fr.
Tunnel	308
Bahntechnische Anlagen	35
Rollmaterial	36
Total ohne Bauzinsen	450 Mio Fr.

Betriebs- und Unterhaltskosten:

Ohne Abschreibung des Tunnels und  
ohne Kapitalzinsen, pro Jahr 7,7 Mio Fr.

Das Projekt geht davon aus, dass diese Betriebs- und Unterhaltskosten durch die erwarteten Verkehrserträge gedeckt werden können.

3. Stellungnahme des EVED

Sowohl das eine als auch das andere Projekt ist geeignet, die Erreichbarkeit der Region Engiadina Bassa/Val Müstair wesentlich zu verbessern. Sie entsprechen beide dem vom Bund genehmigten Entwicklungskonzept jener Region sowie den Zielen der Raumplanung (Art. 1 RPG). Gemäss GVK-Schlussbericht wird die Notwendigkeit einer wintersicheren Verbindung in jenem Raum durch Modellberechnungen belegt.

Aus folgenden Gründen wäre eine definitive Stellungnahme des Bundesrates allerdings verfrüht:

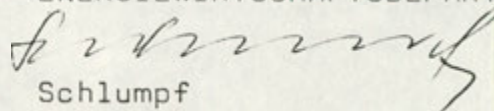
- Die Finanzlage des Bundes schliesst eine baldige Realisierung einer wintersicheren Verbindung Prättigau - Unterengadin aus;
- in der beim Bundesrat liegenden GVK-Botschaft (Botschaft über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik) werden Änderungen der Finanzierungsarten und -träger postuliert, deren endgültige Ausgestaltung auf die Finanzierungsmöglichkeiten beider Varianten Einfluss haben wird.

#### 4. Antrag

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen beantragen wir:

1. Eine Delegation der Regierung des Kantons Graubünden wird vom Ausschuss des Bundesrates für Verkehrspolitik zu einer Aussprache zum Projekt einer wintersicheren Verbindung zwischen Prättigau/Davos und Unterengadin/Münstertal empfangen. An der Aussprache werden auch je ein Vertreter des Stabes für Gesamtverkehrsfragen, des Bundesamtes für Verkehr, des Bundesamtes für Strassenbau sowie der Eidg. Finanzverwaltung teilnehmen.
2. Die Bundesvertreter lassen sich von der Delegation der Regierung des Kantons Graubünden die beiden Projekte erläutern.
3. Sie orientieren die Bündner Regierungsdelegation über die Realisierungsmöglichkeiten aufgrund der heutigen Rechts- und Finanzlage sowie aufgrund der vom EVED beantragten koordinierten Verkehrspolitik (GVK).
4. Der beigelegte Entwurf zu einem Schreiben an die Regierung des Kantons Graubünden wird genehmigt.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND  
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

  
Schlumpf

Beilage erwähnt



# DER SCHWEIZERISCHE BUNDESRAT

An die Regierung des  
Kantons Graubünden

7001 C h u r

Herr Präsident,  
Hochgeehrte Herren,

Am 24. Juli 1981 habt Ihr uns die generellen Projekte über je eine wintersichere Bahn- bzw. Strassenverbindung aus dem Raum Prättigau/Davos ins Unterengadin/Münstertal übermittelt. Gleichzeitig habt Ihr uns ersucht, eine Delegation Eurer Regierung zu einer Aussprache über das weitere Vorgehen zu empfangen.

Der Bundesrat hat sich an seiner Sitzung vom 21. Oktober 1981 mit Eurem Schreiben befasst. Er ist gerne bereit, Eurem Aussprachebegehren stattzugeben. Seitens des Bundesrates wird an dieser Aussprache der Ausschuss für Verkehrspolitik vertreten sein. Dessen Präsident, Herr Bundesrat L. Schlumpf, wird Euch in den nächsten Tagen eine entsprechende Einladung zukommen lassen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, 21. Oktober 1981

IM AUFTRAG DES BUNDESRATES

Der Bundeskanzler

Dr. W. Buser



Sitzung vom  
20. Juli 1981  
be

Mitgeteilt den  
24. JULI 1981

Protokoll Nr.  
1955

An den Bundesrat der  
Schweizerischen Eidgenossenschaft  
Bundeshaus  
3003 B e r n

BUNDESKANZLEI	
27.07.81	PC
	EDA
X	EDI Kape
	EJPD
	EMD
	EFD
	EVD
X	EVED
	BK
Empfang bestätigt: X BRH	

Wintersichere Verbindung Prättigau/Unterengadin

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!  
Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Langjährige Erfahrung hat gezeigt, dass eine wintersichere direkte Verbindung zwischen dem Raum Prättigau/Davos und dem Engadin und Münstertal nur durch einen Strassen- oder Bahntunnel hergestellt werden kann.

Gestützt auf die vorhandenen Untersuchungen und auf Besprechungen mit den interessierten Regionen unterbreiten wir Ihnen mit Eingabe vom 30. Juni 1975 eine Projektstudie der Rhätischen Bahn über einen Eisenbahntunnel als wintersichere Verbindung zwischen dem Prättigau und dem Unterengadin und baten Sie um Gewährung eines Bundesbeitrages an die Rhätische Bahn für die Projektierung einer Bahnverbindung Klosters - Lavin (Vereinatunnel).

Am 20. September 1976 hatte eine Delegation der Regierung Gelegenheit, sich mit der Bundesratsdelegation für Verkehrspolitik über dieses Beitragsgesuch auszusprechen. In einem Schreiben vom 27. April 1978 hielt der damalige Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, Herr Bundesrat Willi Ritschard, fest, dass sein Departement zusammen mit den

übrigen interessierten Bundesstellen unsere Anliegen geprüft und dem Bundesrat zum Entscheid vorgelegt habe. Der Bundesrat habe dabei entschieden, dass für die Finanzierung eines generellen Projektes vor einem allfälligen Baubeschluss die bundesrechtliche Grundlage fehle. Die Ausarbeitung von Entscheidungsgrundlagen und insbesondere genereller Projekte sei grundsätzlich Sache des Antragstellers. Gelange das Werk zur Ausführung, so werde das generelle Projekt rückwirkend zum selben Satz subventioniert wie das Bauwerk. Der Bundesrat sei grundsätzlich bereit, die Idee einer Vereina-Linie aufgrund eines von der Bündner Regierung gelieferten generellen Projektes zu überprüfen. Dabei müssten auch Variante 1 der RhB-Studie und die verschiedenen Möglichkeiten des wintersicheren Flüela-Ausbaus in die Prüfung miteinbezogen werden.

Mit Beschluss vom 22. Februar 1979 sicherte der Grosse Rat des Kantons Graubünden der Rhätischen Bahn für die Projektierung einer neuen Bahnverbindung Prättigau-Unterengadin mit Vereina-tunnel und anschliessenden Autoverladestationen sowie für die nötigen geologischen Abklärungen einen Beitrag von höchstens 2 Mio. Franken zu. Die Regierung wurde zudem beauftragt, gleichzeitig vergleichbare Unterlagen für eine wintersichere Strassenverbindung am Flüela zu erarbeiten, wobei der Kanton auch diese Kosten übernommen hat.

Nach Ablauf der Referendumsfrist beauftragte die Rhätische Bahn im Herbst 1979 eine Projektierungsgruppe mit der Realisierung der Planung für eine Vereina-Linie. Gleichzeitig wurde ein Auftrag zur Bearbeitung der geologischen Fragen erteilt. Der entsprechende Bericht wurde am 8. Juli 1981 der Regierung abgegeben. Am 28. Juli 1980 beauftragte das Bau- und Forstdepartement des Kantons Graubünden, vertreten durch das kantonale Tiefbauamt, die Ingenieurgemeinschaft Flüelastrasse mit der Durchführung der Studien- und Projektierungsarbeiten für einen wintersicheren Ausbau der Flüelastrasse Davos - Susch. Der entsprechende Bericht wurde



der Regierung am 27. Mai 1981 abgeliefert. Im November 1980 erteilten das kantonale Tiefbauamt und die Rhätische Bahn zudem dem Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich den Auftrag, einen Bericht über die regionalwirtschaftlichen und raumplanerischen Auswirkungen einer wintersicheren Verbindung zwischen dem Unterengadin und dem Raume Davos (Variante Flüelastrasse) oder dem Raum Klosters (Variante Vereina) zu erstellen. Die Ablieferung des entsprechenden Berichtes sollte noch in diesem Monat erfolgen.

Mit diesen drei Berichten liegen nun die von Ihnen gemäss dem Schreiben des Vorstehers des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes vom 27. April 1978 gewünschten Unterlagen für die Prüfung der Idee einer Vereina-Linie vor. Um nun das weitere Vorgehen für die Realisierung einer wintersicheren Verbindung zwischen dem Prättigau und dem Unterengadin mit Ihnen abstimmen zu können, bitten wir Sie höflich, **eine Delegation unserer Regierung zu einer Aussprache zu empfangen**. Bei dieser Gelegenheit würden wir Ihnen auch gerne die beiden Projekte näher erläutern.

In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass im Schlussbericht der eidgenössischen Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption festgehalten wird, dass eine wintersichere Strassenverbindung zwischen dem Prättigau und dem Unterengadin einem Bedürfnis entspreche. Diese Verbindung müsse vor allem auch im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrsgunst des abgelegenen Landesteiles der Schweiz positiv bewertet werden. Anstelle eines Strassentunnels könne auch eine neue Bahnverbindung mit Autoverlad erwogen werden (Seiten 272/273).

Die Wahl der Verkehrserschliessung von Talschaften mittels Bahn oder Strasse stellt sich in dieser Form zum ersten Mal und sollte unseres Erachtens nicht punktuell, sondern aufgrund umfassender Kriterien getroffen werden. Ein solches Vorgehen dürfte im übrigen auch am besten den Vorstellungen der Gesamtverkehrskonzeption entsprechen.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Bundespräsident, sehr geehrte Herren Bundesräte, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.



Namens der Regierung

Der Präsident:

*Adami*

Dr. Cadruvi

Der Kanzleidirektor:

*Caviozel*

Dr. Caviozel

Beilagen: (in 2 Exemplaren)

- Bahnverbindung Prättigau-Unterengadin, generelles Projekt 1981
- Wintersicherer Ausbau Flüelastrasse, generelles Projekt

Der Bericht über die regionalwirtschaftlichen und raumplanerischen Aspekte der Projekte Vereina und Flüela wird bei Eintreffen umgehend nachgeliefert

Kopie z.K. an:

Direktion der Rhätischen Bahn  
7002 Chur



BUNDESAMT FÜR VERKEHR  
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS  
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI

☎ 031 / 61 58 24

Ihr Zeichen  
Votre signe  
Vostro segno



Ihre Nachricht vom  
V. communication du  
V. comunicazione del

Unser Zeichen  
Notre signe  
Nostro segno

012.4 pl

Bundesamt für Strassenbau  
Eidg. Finanzverwaltung  
Stab GVF

3003 B e r n

3003 Bern, 24. August 1981  
Vo/Lo

Wintersichere Verbindung  
Prättigau/Unterengadin;  
Gesuch der Bündner Regierung um  
eine Aussprache mit dem Bundesrat

Herr Direktor

Als Beilage erhalten Sie den Entwurf zu einem Antrag an den Bundesrat. Ohne Ihre Nachricht bis Ende dieses Monats (Tel. 58 24) nehmen wir an, Sie seien mit dem beantragten Vorgehen einverstanden.

Wir danken Ihnen im voraus für Ihre Mitarbeit.

Genehmigen Sie, Herr Direktor, die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung.

*ASB einverstanden  
Tel Künzli 27.8.81. 1440*

BUNDESAMT FÜR VERKEHR  
Der Direktor:

(Bürki)

Beilage erwähnt

- pl/aa



EIDGENÖSSISCHE FINANZVERWALTUNG  
 ADMINISTRATION FÉDÉRALE DES FINANCES  
 AMMINISTRAZIONE FEDERALE DELLE FINANZE

3003 Bern, den  
 Berne, le

1. September 1981

Bundesamt für Verkehr  
 Bundeshaus Nord

Ihr Zeichen / V. réf. / V. rif. 012.4 pl  
 U. Zeichen / N. réf. / N. rif. RhB 563.60.9.1

3003 B e r n

Wintersichere Verbindung Prättigau/Unterengadin;  
 Gesuch der Regierung des Kantons Graubünden um  
 eine Aussprache mit dem Bundesrat

Sehr geehrter Herr Direktor

Wir danken Ihnen für den uns im Rahmen des kleinen Mit-  
 berichtsverfahrens unterbreiteten Antragsentwurf an den  
 Bundesrat.

Am 24. Juli 1981 hat die Bündner Regierung dem Bundes-  
 rat zwei generelle Projekte für eine wintersichere Ver-  
 bindung Prättigau/Unterengadin zugestellt. Die Bau-  
 kosten für das Projekt "wintersichere Flüelastrasse"  
 werden auf 403 Mio Franken geschätzt, während beim Pro-  
 jekt "Vereinabahn" die Bausumme mit 450 Mio veranschlagt  
 wird. Eine Delegation der Bündner Regierung möchte diese  
 beiden Projekte dem Ausschuss des Bundesrates für Ver-  
 kehrspolitik erläutern, begleitet von Vertretern der mit-  
 interessierten Aemter, und mit ihm das weitere Vorgehen  
 besprechen.

BAV	
-2. Sep. 1981	
S 012.4	
Verteiler	
1	B
	J
	M
	I
	pv
2	pl
	wf
	ra
	tv
	re
	ks
	ta
	at
	lt
	ba
	zf
	sf
	sb
	be
	Fk

Wir gehen mit Ihnen einig, dass eine definitive  
Stellungnahme des Bundesrates im gegenwärtigen Zeit-  
punkt sowohl aus finanz- wie auch aus verkehrspoli-  
tischen Gründen verfrüht wäre (angespannte Finanzlage  
des Bundes / GVK Botschaft).

Angesichts der finanziellen Bedeutung dieses Geschäfts  
würden wir es begrüßen, wenn wir an der Aussprache mit  
der Delegation der Bündner Regierung ebenfalls teil-  
nehmen könnten. Wir schlagen deshalb vor, den Antrags-  
text, Ziffer 1, zweiter Satz wie folgt zu ergänzen:

T  
"An der Aussprache werden auch je ein Vertreter des  
Stabes für Gesamtverkehrsfragen, des Bundesamtes für  
Verkehr, des Bundesamtes für Strassenbau sowie der Eidg.  
Finanzverwaltung teilnehmen." Dies ist umsomehr gerech-  
fertigt, als gemäss BRB vom 12.4.1978 das EFD zur sach-  
lichen Ueberprüfung des Geschäftes mitzuständig ist.

nicht  
unterscheiden!

Mit freundlichen Grüßen

EIDG. FINANZVERWALTUNG  
Der Direktor



R. Bieri

BAV  
012.4 pl  
Tel. 58 24

17. August 1981

VEREINA / FLÜELA - Grundlagen für Antrag an Bundesrat

---

1. Allgemeines

Die Grundlage zur weiteren Behandlung des Geschäftes bildet der BRB vom 12. April 1978:

1. Es wird festgehalten dass die Finanzlage des Bundes sowie die fehlende Entscheidungsreife des Projekts "Wintersichere Verbindung Unterengadin-Prättigau" vorderhand keine Beitragsleistungen des Bundes gestattet. 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.

Demnach wäre nun eine Arbeitsgruppe im Sinne von Ziff. 2 des zitierten BRB zu bilden.

B, re, pl a/a

## 2. Rechtsgrundlagen

Die A 28 Landquart - Flüela - Pass dal Fuorn - Müstair ist Teilstück des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Dieses wird wie folgt finanziert:

Art 36<sup>ter</sup> BV schreibt vor, 60 % des Treibstoffzollertrages seien für Bau und Unterhalt des Strassennetzes zu verwenden. Davon sind gemäss Verordnung über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag vom 22. 2. 1978 (SR 725.116.21) 19 % für den Hauptstrassenausbau reserviert.

Massgebend für die Höhe eines allfälligen Bundesbeitrages an den Ausbau der Flüelaroute ist Art. 9 des BB über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag vom 23. 12. 1959 (SR 725.116.2). Die auf dieser Grundlage ins Hauptstrassenprogramm 1979/81 aufgenommenen Bündner Strassenausbauten ziehen Bundesbeiträge in der Höhe von 68 - 75 % nach sich.

Die Frage, ob eine rollende Strasse ins Hauptstrassennetz aufgenommen werden kann, bedarf gründlicher Abklärungen im Sinne von Ziffer 2.6 des eingangs erwähnten BRB vom 12. April 1978. Aufgrund der bisherigen Praxis muss die Frage verneint werden.

Eine allfällige Finanzierung der Flüelastrasse oder des Vereinatunnels aufgrund des Bundesgesetzes über Investitionshilfe für Berggebiete ist nicht möglich.

Die einzige unbestrittene Rechtsgrundlage ist somit Art. 23 BV.

## 3. Zeitliche Realisierungsmöglichkeiten

Die Ausarbeitung einer Botschaft aufgrund von Art. 23 BV dürfte für die nächsten Jahre kaum zur Diskussion stehen.

Eine Finanzierung mit Treibstoffzoll-Mitteln wäre ohne Aenderung der Verordnung über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag kaum möglich, sind doch aufgrund dieses Erlasses weniger als 50 Mio Franken pro Jahr für die Alpenstrassen der Kantone Bern, Luzern, Uri, Glarus, Freiburg, Appenzell, St. Gallen, Graubünden, Tessin, Waadt und Wallis reserviert. Der Bau eines Flüela- oder Vereinatunnels würde während rund einem Jahrzehnt jährliche Bundesbeiträge von über 30 Mio Franken erfordern.

#### 4. Realisierungsmöglichkeiten aufgrund der GVK

Die GVK sieht die Aufnahme der Strassenverbindung Landquart - Engadin und der Engadinerstrasse Vinadi - Castasegna ins nationale Netz vor. Des weitern sollen die Prätigauerlinie und die Albulalinie der RhB Teil des nationalen Netzes werden. Der Grundidee der GVK-Hierarchisierung würde es keineswegs widersprechen, wenn an Stelle der Albulabahn die Vereinalinie vom Bund gebaut und betrieben würde.

Der vom Stab GVF vorgeschlagene neue Art. 36<sup>ter</sup> BV, Abs. 2, lautet:

- Der Bund stellt unter Mitwirkung der Kantone die Planung, den Bau und den Unterhalt der Verkehrsnetze von nationaler Bedeutung sicher. Diese verbinden die Regionen und dienen dem Fernverkehr. Für die Finanzierung kommt zur Hauptsache der Bund auf.

Bezüglich der Realisierungschancen und des Realisierungszeitpunktes gelten allerdings die Einschränkungen der GVK-Thesen 10 und 11.

#### 5. Schlussfolgerungen

Aufgrund des geltenden Rechts und in Anbetracht der Bundesfinanzlage kann weder der Flüela-Ausbau noch der Vereinatunnel innert nützlicher Frist finanziert werden.



Der Bundesrat hätte allerdings die Kompetenz, den Verteilschlüssel der Treibstoffzollerträge zugunsten der Hauptstrassen zu ändern. Nachdem auch in der GVK-Botschaft (S. 63) entsprechende Vorschläge gemacht werden, wäre ein derartiger Schritt allerdings erst im Zuge der Realisierung der GVK, oder allenfalls nach deren endgültigen Ablehnung durch die eidg. Räte vollziehbar.

Bis zu jenem Zeitpunkt können über allfällige Finanzierungsmöglichkeiten keine verbindlichen Aussagen gemacht werden.

#### 6. Haltung des Bundesamtes für Strassenbau

Gemäss Herrn Dr. Felix Endtner wäre eine Finanzierung des Flüela-Ausbaus mit Treibstoffzollmitteln aufgrund der unter Ziffer 3 dargelegten Problematik auf Jahre hinaus nicht möglich. Die von den Kantonen angeforderten Subventionen sind etwa doppelt so hoch wie die zur Verfügung stehenden Mittel des Bundes. Die Rechtsfrage, ob eine rollende Strasse mit Strassenbaumitteln finanziert werden könne, müsste heute eher mit "nein" beantwortet werden. Nichtsdestoweniger ist das EDI/BSB bereit, zur Ueberprüfung dieser Frage im Sinne von Ziff. 2.6 des BRB vom 12. April 1978 über eine wintersichere Verbindung Unterengadin - Prättigau Hand zu bieten.

Das BSB ist damit einverstanden, dass wir dem Bundesrat beantragen eine Delegation der Bündner Regierung zu einer Aussprache zu empfangen. Bezüglich des weitem Vorgehens kann es sich allerdings nur im Sinne des obigen Abschnittes äussern.