



11. Juni 1979

Wintersichere Verbindung
Prättigau - Unterengadin. Schreiben an die Regierung des Kantons
Graubünden

Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Antrag vom
21. Mai 1979 (Beilage)
Departement des Innern. Mitbericht vom 1. Juni 1979 (Zustimmung)
Finanzdepartement. Mitbericht vom 31. Mai 1979 (Zustimmung)

Antragsgemäss hat der Bundesrat

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

Das Schreiben an die Regierung des Kantons Graubünden wird
genehmigt (siehe Beilage).

Mitteilung:

An die Regierung des Kantons Graubünden, durch die Bundeskanzlei

Protokollauszug an:

- EVED	25	zum	Vollzug
- EDI	3	zur	Kenntnis
- EJPD	3	"	"
- EFD	7	"	"
- EVD	5	"	"
- EFK	2	"	"
- FinDel	2	"	"

Für getreuen Auszug,
der Protokollführer:

Schmitt



3003 Bern, den 21 Mai 1979

154.1-012.4 pl

Ausgeteilt

An den B u n d e s r a t

Wintersichere Verbindung
Prättigau - Unterengadin

Vorgeschichte

Am 30. Juni 1975 unterbreitete der Regierungsrat des Kantons Graubünden ein Gesuch um einen Bundesbeitrag an die RhB für die Projektierung einer Bahnverbindung Klosters - Lavin (Vereinatunnel) als Alternative zum wintersicheren Ausbau der Flüelastrasse.

Lizung o. Verh. d. B. R. 1976

Mit ihrer Stellungnahme vom 20. September 1976 begrüßte die Verkehrsdelegation des Bundesrates grundsätzlich eine bessere und wintersichere Verbindung der betroffenen Talschaften: Unterengadin, Münstertal, Samnaun. Zur nähern Prüfung des Gesuchs der Bündner Regierung verlangte sie eine Vervollständigung der Entscheidungsgrundlagen.

Am 8. Juni 1977 sandte die Bündner Regierung die verlangten Unterlagen.

Am 12. April 1978 beschloss der Bundesrat, auf das erwähnte Gesuch sei infolge fehlender Rechtsgrundlage nicht einzutreten.

Er erklärte sich jedoch bereit, die Möglichkeiten zur Gewährung von Bundesbeiträgen an den Bau und Betrieb eines Vereinatunnels nach Vorliegen eines generellen Projektes bundesintern überprüfen zu lassen, sofern die Bündner Regierung zur Umklassierung der parallel zum Vereina verlaufenden Flüelastrasse Klosters - Susch in eine Kantonsstrasse Hand biete.

Am 22. Februar 1979 beschloss der Bündner Grosse Rat einen Kredit von 2 Mio Fr. zur Projektierung eines als rollende Strasse konzipierten Vereina-Eisenbahntunnels und beauftragte die Regierung, gleichzeitig vergleichbare Unterlagen für eine wintersichere Flüela-Strasse zu erarbeiten. Der Kreditbeschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

Das Wiedererwägungsgesuch des Regierungsrates des Kantons Graubünden vom 2. April 1979

Die Bündner Regierung bittet nun den Bundesrat, auf seinen Beschluss vom 12. April 1978 zurückzukommen und die Flüelastrasse auch dann im Hauptstrassennetz zu belassen, wenn die Vereinabahn gebaut werde. Dieses Gesuch wird wie folgt begründet:

1. Die Flüelastrasse ist eine wichtige Verbindung zwischen der Nordostschweiz einerseits und dem Unterengadin, dem Münstertal, dem österreichischen Bundesland Tirol und den italienischen Provinzen Bozen und Trient andererseits.
2. Die Flüelastrasse verbindet die wichtigen Fremdenverkehrsgebiete Davos (2,3 Mio Logiernächte) und Engadin (4,3 Mio Logiernächte).

3. Die Flüelastrasse wäre auch nach dem Bau des Vereina-tunnels den grössten Teil des Jahres geöffnet und somit von grosser touristischer Bedeutung.
4. Die Ausbaurkosten der Flüelastrasse (ohne wintersichere Passtrecke) sind gering und werden bis im Jahre 2000 voraussichtlich betragen:

- Klosters-Davos	40 Mio Fr.
Davos-Susch	20-30 Mio Fr.

Stellungnahme des EVED

Das Wiedererwägungsgesuch des Regierungsrates des Kantons Graubünden stützt sich auf keine neuen Tatsachen. Zu den einzelnen vorgebrachten Punkten wäre folgendes zu bemerken:

1. Obwohl es in Anbetracht der schnelleren Routen via Arlberg - Reschen/Brenner eher gewagt ist, von der internationalen Bedeutung des Flüela zu sprechen, steht der Bundesrat dem Ausbau einer wintersicheren Verbindung in jenem Raum grundsätzlich nicht ablehnend gegenüber. Gerade deshalb ist er ja bereit, das Vereina-Projekt näher zu überprüfen.

Das geringe potentielle Verkehrsaufkommen würde es allerdings nie rechtfertigen, dass der Bund zwei parallele Verkehrsinfrastrukturen (Vereinaabahn und Flüelastrasse) mitfinanziert. Dies widerspräche auch der von der GVK geforderten gesamtheitlichen Betrachtungsweise.

2. Es ist unbestritten, dass der Flüela die Fremdenverkehrsregionen Davos und Engadin miteinander verbindet. Dasselbe kann jedoch auch vom Vereina und vom Julier gesagt werden.

Distanzen:

Davos Platz	- Flüela - Scuol	51 km
"	- Vereina - Scuol (inkl. Tunnel)	47 km
"	- Flüela - Silvaplana	75 km
"	- Julier - Silvaplana	75 km

3. Die lokale touristische Bedeutung allein kann als Kriterium zur Einstufung einer Verbindung als Hauptstrasse kaum massgebend sein.
4. Es geht um die Grundsatzfrage, ob der Bund zur Finanzierung einer doppelten Verkehrsinfrastruktur Hand bieten solle. Die finanziellen Gesichtspunkte können deshalb nicht allein entscheidend sein. Im Übrigen sind die rund 70 Mio Fr. Ausbaukosten der Flüelastrasse durchaus nicht vernachlässigbar.

Bezüglich des Abschnittes Klosters-Davos ist das Begehren der Bündner Regierung verständlich, da es sich bei jener Strecke um eine vom Vereina unabhängige Verbindung zwischen A 28 und A 417 handeln würde.

Grundsätzlich scheint uns allerdings ein endgültiger Entscheid des Bundesrates zum heutigen Zeitpunkt kaum sinnvoll. Weder für den Bahntunnel noch für den wintersicheren Strassenausbau liegen brauchbare Unterlagen vor. Eine Ueberprüfung der Projekte im Sinne der GVK-Grundsätze 10 und 11 ist deshalb noch nicht möglich.

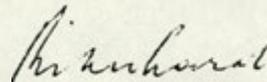
Des weitern wäre die von der GVK postulierte Neuordnung der Verkehrsnetze von nationaler Bedeutung (Hierarchisierung) zu berücksichtigen. Diese Arbeiten sind noch im Gange; erst nach Abschluss der Vernehmlassung über die GVK wird wohl über die Gestaltungsmöglichkeiten einer künftigen Verkehrshierarchie einigermaßen Klarheit herrschen.

Antrag

Aufgrund der vorstehend entwickelten Ueberlegungen möchten wir empfehlen, der Bundesrat möge erst nach Vorliegen eines konkreten Subventionsbegehrens der Bündner Regierung - was erst nach Abschluss der zweijährigen Projektierungsphase, also im Jahre 1981 der Fall sein kann - materiell auf die Frage einer allfälligen Umklassierung der Flüelastrasse eintreten.

Das EVED beantragt deshalb, der Regierung des Kantons Graubünden sei in diesem Sinne zu antworten (vgl. beigelegten Entwurf).

EIDG. VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



(Ritschard)

Beilage :

Antwortentwurf an die
Regierung des Kantons
Graubünden

Protokollauszug an:

- EVED (25 Ex.)
- EFZO (10 Ex.)



DER SCHWEIZERISCHE BUNDES RAT

An die Regierung des
Kantons Graubünden

7000 C h u r

11. Juni 1979

Getreue, liebe Eidgenossen

Wir danken Euch für Euer Schreiben vom 2. April 1979. Wir haben zur Kenntnis genommen, dass der Bündner Grosse Rat einen Kredit von 2 Mio Franken zur Projektierung eines Vereina-Basis-Tunnels gesprochen hat und dass diese Studie - zusammen mit dem Projekt einer wintersicheren Flüelastrasse - in ca. 2 Jahren vorliegen wird.

Ihr stellt das Gesuch, der Bundesrat möge auf seinen Beschluss' vom 19. April 1978 zurückkommen und die Zusicherung abgeben, dass die Flüelastrasse auch im Falle eines Baues des Vereina-tunnels im schweizerischen Hauptstrassennetz verbleibe.

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 widerspricht 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 Verkehrswegenetzes grundlegend neu zu gestalten. Ihr werdet noch im Laufe dieses Jahres Gelegenheit

haben, im Rahmen Eurer Vernehmlassung zur GVK-Hierarchisierung an jener Neugestaltung mitzuwirken.

Wir ergreifen die Gelegenheit, Euch, getreue, liebe Eidgenossen, samt uns dem Machtschutze Gottes zu empfehlen.

Bern, den 11. Juni 1979

IM NAMEN DES SCHWEIZERISCHEN BUNDESRATES

Der Bundespräsident:

Hürlimann

Der Bundeskanzler:

Huber



Bundesamt für Strassenbau
Office fédéral des routes
Ufficio federale delle strade

3003 Bern
Monbijoustrasse 40
Telefon 031 619111

10.4.1979

Eidg. Amt für Verkehr

Ihr Zeichen
Votre signe
Vostro segno

--

3003 B e r n

Ihre Nachricht vom
Votre communication du
Vostra comunicazione del

--

Unser Zeichen
Notre signe
Nostro segno

125/0.3/St

Gegenstand
Objet
Oggetto

Wintersichere Verbindung
Prättigau - Unterengadin

Sehr geehrter Herr Direktor,

Mit einer Eingabe vom 2. April 1979 hat die Regierung des Kantons Graubünden den Bundesrat über den Stand der Projektierung einer wintersicheren Verbindung Prättigau - Unterengadin orientiert. Gleichzeitig unterbreitet sie dem Bundesrat das Gesuch, das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement möchte auf seinen früheren Entscheid zurückkommen und schon heute von der in Aussicht gestellten Umklassierung der Flüelastrasse Klosters - Davos - Susch in eine Kantonsstrasse Abstand nehmen für den Fall, dass die Eisenbahnvariante realisiert werden sollte.

Die Eingabe des Kantons Graubünden ist dem Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement und damit wohl Ihrem Amte zur Behandlung überwiesen worden. Wenn wir zum Gesuch der Bündner Regierung vorweg unsere Meinung äussern dürften, dann in dem Sinne, dass gegenwärtig auf dieses nicht einzutreten sei. Es besteht auch keine Dringlichkeit, die aufgeworfene Vorfrage heute schon zu entscheiden. Vielmehr wird über das Gesuch der Bündner Regierung dann zu befinden sein, wenn - gestützt auf die nunmehr in Auftrag gegebenen Studien - konkrete Anträge über die Erstellung einer wintersicheren Verbindung vorliegen. Das Problem: Wintersichere Verbindung Prättigau - Unterengadin ist dannzumal in seiner Gesamtheit zu betrachten und es ist ein alle Interessen würdigender Gesamtentscheid zu fällen. Bis dahin kann die Frage der Klassierung der Flüelastrasse noch offen bleiben, insbesondere auch deshalb, weil sie sich im Zusammenhang mit der GVK-CH allenfalls noch unter anderen Gesichtspunkten stellen wird.

EAV

12. April 1979

U 1541

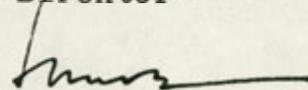
S 0024

Ver.

T	
B	
S	
I	
Py	
W	
Gr	
St	
SG	
WI	
ra	
La	
2	pl
	lv
	lt
	ta
	ks
	At

Wir versichern Sie, Herr Direktor, unserer vorzüglichen Hochachtung.

BUNDESAMT FÜR STRASSENBAU
Der Direktor

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jakob', written over the printed name 'Der Direktor'.

(Jakob)



EIDGENÖSSISCHE FINANZVERWALTUNG
 ADMINISTRATION FÉDÉRALE DES FINANCES
 AMMINISTRAZIONE FEDERALE DELLE FINANZE

3003 Bern, den 2. Mai 1979
 Berne, le

Bundesamt für Verkehr
 Bundeshaus Nord

Ihr Zeichen / V. réf. / V. rif. 012.4 pl

3003 B e r n

U. Zeichen / N. réf. / N. rif. 561.21

Witersichere Verbindung Prättigau - Unterengadin;
 Antwort des Bundesrates (Entwurf) auf das Schreiben der Bündner Regierung

Sehr geehrte Herren

Mit Schreiben vom 24. April 1979 bitten Sie uns um eine Stellungnahme in obgenannter Angelegenheit.

Gemäss BRB vom 12. April 1978 ist ein allfälliger Bau der Bahnverbindung Klosters - Lavin mit Autoverlademöglichkeit (Vereinatunnel) vom ausdrücklichen Einverständnis der Bündner Regierung zur Umklassierung der Flüelastrasse von der derzeitigen Hauptstrasse in eine Kantonsstrasse abhängig zu machen. Der Bündner Regierungsrat stellte dem Bundesrat mit Schreiben vom 2. April 1979 das Gesuch, von der in Aussicht gestellten Umklassierung der Flüelastrasse in eine Kantonsstrasse ausdrücklich Abstand zu nehmen, und zwar insbesondere auch für den Fall, dass die Eisenbahnvariante realisiert werden sollte.

In Ihrem Entwurf des Antragsschreibens weisen Sie darauf hin, dass es das geringe potentielle Verkehrsaufkommen nie rechtfertigen würde, zwei parallele Verkehrsinfrastrukturen (Vereinabahn und Flüelastrasse) durch den Bund mitzufinanzieren. Hingegen fehlt zu unserem Bedauern diese Feststellung im eigentlichen Antwortentwurf des Bundesrates an die Bündner Regierung.

EAV
- 012 4
U
S 012 4
Verwalter
T
B
G
I
ZV
V
Dr.
zi
si
so
wf
fa
so
pl
N
It
Is
Is
st
fk

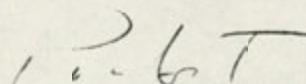
Zu Ihrem Entwurf des Antwortschreibens des Bundesrates an die Bündner Regierung nehmen wir wie folgt Stellung:

- Dem Antwortschreiben muss unmissverständlich zu entnehmen sein, dass die Bündner Regierung nicht mit der Bereitschaft des Bundes rechnen kann, zwei parallele Verkehrsinfrastrukturen mitzufinanzieren und dass deshalb am BRB vom 12. April 1978 vollumfänglich festgehalten wird (davon nicht betroffen ist der Strassenabschnitt Klosters - Davos).
- Im weiteren beantragen wir die Streichung des Absatzes, wonach der Bundesrat bereit ist, ein allfälliges Gesuch um Mitwirkung bei der Herstellung einer wintersicheren Verbindung Prättigau - Unterengadin nach Vorliegen der generellen Projekte wohlwollend zu prüfen. Die Bündner Regierung wünscht diesbezüglich keine Stellungnahme des Bundesrates.

Wir hoffen, dass unsere Anregungen im Antwortschreiben Berücksichtigung finden.

Mit freundlichen Grüßen

EIDG. FINANZVERWALTUNG
Vizedirektor



Probst



Sitzung vom
2. April 1979
be

Mitgeteilt den
- 2. APR. 1979

Protokoll Nr.
774

Kopie an die Herren Bundesräte;
an BK Hb, VK Er und VK Sa

An den
Bundesrat der
Schweizerischen
Eidgenossenschaft
Bundeshaus

3003 B e r n

*im Anhang
Antwort des PR
vom 11.6.79*

BUNDESKANZLEI	
- 3. 04. 79	<i>PR</i>
	<i>11.11. PR</i>
	EPD
X	EDI <i>Kopie</i>
	JPD
	EMD
	FZD
	EVD
X	VED
X	BK <i>11.6.79</i>
Empfang bestätigt: <i>x BPA</i>	

Wintersichere Verbindung Prättigau/Unterengadin

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

In der erwähnten Angelegenheit beehren wir uns, Sie über den Stand der Dinge zu orientieren und Ihnen im Anschluss daran ein Gesuch zu unterbreiten.

1. Auf unseren Antrag hat der Grosse Rat des Kantons Graubünden mit Beschluss vom 22. Februar 1979 der Rhätischen Bahn einen Beitrag von zwei Millionen Franken zugesichert. Dieser dient der Projektierung einer neuen Bahnverbindung Prättigau-Unterengadin mit Vereinatunnel und anschliessenden Autoverladestationen mitsamt den nötigen geologischen Abklärungen. Die Regierung wurde zudem beauftragt, gleichzeitig vergleichbare Unterlagen für eine wintersichere Strassenverbindung am Flüela zu erarbeiten. Der Beschluss ist allerdings noch nicht in Rechtskraft erwachsen, da er dem fakultativen Referendum untersteht.
2. Der Grosse Rat liess sich von Ueberlegungen leiten, die zum Teil im Schlussbericht zur Gesamtverkehrskonzeption Schweiz enthalten sind. Er ging davon aus, dass die Region Unterengadin-

Münstertal-Samnaun zu den abgelegendsten Landesteilen der Schweiz gehört und anerkannte den Anspruch dieser Regionen auf eine wintersichere Verbindung nach dem Norden. Die Abklärungen sollen darüber Aufschluss geben, ob eine neue Eisenbahnlinie oder der Strassenausbau am Flüela besser geeignet ist, diesen Anspruch zu befriedigen. Gestützt darauf werden wir in der Lage sein, Ihnen die erforderlichen Unterlagen zu unterbreiten, die der Bund für seine eigene Prüfung der Angelegenheit benötigt. Eine derartige Prüfung wurde uns vom Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes mit Schreiben vom 27. April 1978 zugesichert.

3. Bei seiner Entscheidung ging der Grosse Rat davon aus, dass es im heutigen Zeitpunkt lediglich darum gehen könne, den Grundsatzentscheid zwischen Eisenbahn und Strasse zu fällen. Deshalb hat es der Grosse Rat abgelehnt, sowohl für die Bahn als auch für die Strasse noch Untervarianten erarbeiten zu lassen. Die getroffene Wahl der Hauptvarianten wird jedoch ohne Zweifel den Grundsatzentscheid ermöglichen.

Wassers-Lamin?
19.9 km

Für die Bahnverbindung soll die Variante B mit einem Selbsttunnel und einem Pardenntunnel geprüft werden. Die Variante A mit offener Linienführung bis Alp Novai soll hingegen im heutigen Zeitpunkt noch nicht in die Planung miteinbezogen werden. Dies umsomehr, als gewichtige Gründe der Raumplanung und des Landschafts- und Umweltschutzes gegen diese Variante sprechen.

Durch die Konzentration der Planung auf diese eine Bahnvariante konnte der Beitrag von ursprünglich drei Millionen Franken auf zwei Millionen Franken reduziert werden, ohne dass dadurch die Gründlichkeit der Planung beeinträchtigt worden wäre.

Für die Strassenverbindung soll vorläufig nur die offene Variante mit oder ohne Scheiteltunnel geprüft werden. Die Projektierungskosten für diese Strassenvariante wurden mit 1,2 Millionen Franken veranschlagt. Die notwendigen Kredite sind im Voranschlag vorzusehen bzw. für das Jahr 1979 als Nachtrags-

kredite einzuholen. Dieser Kredit für die Planung der Strassenvariante hat jedoch, wie erwähnt, mit der Kürzung des Beitrages an die Rhätische Bahn nichts gemein.

4. Wir rechnen damit, dass die Abklärungen für die Bahn- und die Strassenvariante in rund zwei Jahren vorliegen und Ihnen unterbreitet werden können.
5. In seinem Schreiben vom 27. April 1978 hat der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes ausgeführt, dass ein allfälliger Bau des Vereinatunnels vom ausdrücklichen Einverständnis der Bündner Regierung zur Umklassierung der Flüelastrasse Klosters-Davos-Susch in eine Kantonsstrasse abhängig zu machen sei. Diese Bedingung ist in Graubünden allgemein und insbesondere im Grossen Rat auf grössten Widerstand gestossen und stellt die Bahnvariante zum vor herein in Frage. Die nachfolgenden Ausführungen leiten über zur Begründung des von uns zu stellenden Antrages.

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 dringend ersuchen, auf die Forderung nach der

Umklassierung dieser Strasse im Falle des Baues des Vereina-tunnel 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.

6. Wie erwähnt, wird schon die Planung der Bahnvariante politisch durch die in Aussicht gestellte Umklassierung der Flüelastrasse in ausserordentlicher Weise belastet. Die Regierung ist aus Ueberzeugung und mit vollem Einsatz für die Gewährung des Beitrages an die Rhätische Bahn eingestanden und hat damit ihren Willen bekundet, die auch vom Bundesrat begrüßte Aufgabenteilung zwischen Strasse und Schiene an einem Projekt zu konkretisieren. Sie würde es ausserordentlich bedauern, wenn die in Aussicht gestellte Umklassierung von politischen Gegnern der Bahnvariante schon in diesem Planungsstadium zum Anlass genommen würde, das Projekt in den Anfängen zu erstickern. Diese Gefahr ist aber akut.

Wir dürfen annehmen, dass Sie diesen Bedenken Verständnis entgegenbringen. Wenn die kantonalen und auch die Bundesbehörden mit der Planung und mindestens mit der Möglichkeit der Realisierung einer Eisenbahnverbindung nach dem Unterengadin ernst meinen, so darf diese Planung nicht durch unnötige Hypothesen belastet werden. Aus diesem Grunde unterbreiten wir Ihnen das

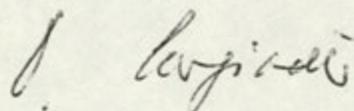
G e s u c h ,

auf Ihren früheren Entscheid zurückzukommen und schon heute von der in Aussicht gestellten Umklassierung der Flüelastrasse Klosters-Davos-Susch in eine Kantonsstrasse ausdrücklich Abstand zu nehmen, und zwar insbesondere auch für den Fall, dass die Eisenbahnvariante realisiert werden sollte.

Wir danken Ihnen für Ihr Verständnis für unsere verkehrspolitischen Anliegen und für die wohlwollende Prüfung unseres Gesuches.

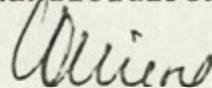
Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Bundespräsident, sehr geehrte Herren Bundesräte, die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung.

Namens der Regierung
Der Präsident:



O. Largiadèr

Der Kanzleidirektor:



Dr. Caviezel

