



GROSSER RAT
GRAN CONSIGLIO
CUSSEGL GROND

VOTUM ILLA DEBATTÀ DALS 27 DA MAI 1982 DAVART ILS PROGETS
FLÜELA E VEREINA

"Bericht über das bisherige Vorgehen und die Ergebnisse der bisherigen Abklärungen bezüglich einer wintersicheren Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos (Botschaften, Heft 1/1982-83, 1)"

*Stimà sar president,
stimats signuors cusgliers guvernativs
undraivlas damas e stimats signuors*

Nus vain hoz da trattar una fatschenda da grandischma portada per la generalità da nos Chantun. Ch'Els am permettàn tuottüna da cumanzar mias externaziuns cun üna remarcha preliminarà davart üna dumanda chi ais forsa be d'importanza persunala: Pro meis votums ch'eu n'ha salvà fin qua in quist parlamaint n'haja adüna discurrü rumantsch. Per la debatta dad hoz n'haja davo lunga e madüra consideraziun decis da far ün'excepsiun da quista regla e da discuorrer dimena eir eu tudais-ch. Eu fetsch quai perð tant pac our da consideraziuns opportunisticas ed utilitaristicas co our da libra voluntà!

Sehr verehrte Kolleginnen und Kollegen

Ich habe soeben erklärt, dass auch ich in dieser Flüela/Vereina-Debatte Deutsch sprechen werde. Sogar in der heute zu beratenden Botschaft der Regierung heisst es auf Seite 40, dass "zweifelloso vermehrte Anstrengungen für die Erhaltung und Förderung der romanischen Sprache notwendig sein" werden. Solange aber Romanisch in diesem Parlament nicht gesprochen werden kann, ohne dass dies von allzu vielen gleich als kulturelle oder gar politische Manifestation oder

Provokation gewertet wird, werden diese Bemühungen um die gebotene Ausgestaltung einer wahrhaft mehrsprachigen kantonalen Gemeinschaft wohl kaum Aussichten auf einen wirklichen und dauernden Erfolg haben. Solange wird es auf die Dauer aber auch die Kräfte eines einzelnen überfordern, der es versucht, in der Absicht der Verwirklichung der Idee des Rechts und der Freiheit der Sprache zu dienen, möglichst konsequent dem direkten und indirekten Druck zu widerstehen. Auf diese Erkenntnis und deren Hintergründe dürfen wir gewiss nicht stolz sein!

Angesichts der vorgelegten Projektvarianten Flüela und Vereina möchte man als Unterengadiner zusammen mit Goethes Zauberlehrling ausrufen: "Herr, die Not ist gross! Die ich rief, die Geister, werd ich nun nicht los."

Wie kann man zu einer solchen Beurteilung der Lage kommen, stehen doch aufgrund der zu behandelnden Botschaft zwei Projektstudien zur Diskussion, welche die Randregionen Engiadina bassa und Val Müstair besser erschliessen und damit zum allgemeinen Wohle der betroffenen Bevölkerung wirtschaftsfördernd wirken sollen?

Es sind meines Erachtens hauptsächlich zwei Gründe, die dieses Gefühl der Ohnmacht bewirken:

- zum einen sind es die für die ausschlaggebenden Verhältnisse *enormen Dimensionen* der beiden alternativen Bauvorhaben. Die Folgen, welche die Realisierung einer dieser Projekte nach sich ziehen könnten, drohen dem Ziel der menschlichen Bemühungen zu widerstreben, das - nach der vom Regierungspräsidenten in seiner Eröffnungsansprache dargelegten Evolutionstheorie - in der Verbesserung und nicht in der Zerstörung der Welt liegt.
- zum anderen wird dieses Ohnmachtsgefühl durch *die Art und Weise des Verfahrens* bei der laufenden politischen Willensbildung geweckt. Dieses trägt wie bei allen grösseren Vorhaben den demokratischen Prinzipien offensichtlich zu wenig Rechnung. Scheinbar systembedingt wird nämlich die Öffentlichkeit immer zu spät in den Meinungsbildungsprozess miteinbezogen, so dass erfahrungsgemäss jede konstruktive Kritik, die zwischen einem simplen

JA- oder NEIN-Entscheid steht, letztens doch ungehört verhallt. Und liegt nicht auch im vorliegenden Fall die effektive Entscheidungskompetenz ausserhalb der eigentlich autonomen engeren Gemeinschaft der direkt Betroffenen?

Mit der zu beratenden Borschafft legt die Regierung dem Grossen Rat ihren "Bericht über das *bisherige* Vorgehen und die Ergebnisse der *bisherigen* Abklärungen bezüglich einer wintersicheren Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos" vor. Hervorzuheben ist, dass es sich also um einen eigentlichen *Zwischenbericht* handelt. Deshalb führt denn auch die Regierung auf Seite 23 wörtlich folgendes aus: "Vor einem Entscheid sind weitere Abklärungen in Zusammenarbeit mit den interessierten Regionen und Gemeinden einerseits und mit dem Bund andererseits unbedingt notwendig." Die Regierung selbst bezeichnet den vorliegenden Bericht als "*Diskussionsgrundlage*". Logischerweise kann dies nun nichts anderes bedeuten, als dass auch die beiden Projektvarianten, die integrierender Bestandteil des Zwischenberichtes sind, ebenfalls diskutiert werden sollen. Dies ist die einzig richtige sowie begründete Perspektive und politisch vertretbare Auffassung, auch wenn sie im Gegensatz steht zur Meinung der verkehrsplanerischen und transporttechnischen Experten Rotach und Hoppler, wonach "die geistigen und politischen Bemühungen (...) mit Vorteil auf die Realisierung einer der beiden Varianten Vereina oder Flüela zu konzentrieren und nicht in Variantendiskussionen zu verpuffen" wären.

Aus dem Gesagten kann somit gefolgert werden, dass beide Projekte nicht als definitiv erachtet werden dürfen. Auf beide soll noch derart eingewirkt werden können, dass, wenn das eine oder andere einmal tatsächlich zur Ausführung gelangt, dies dann auch verantwortet werden kann.

Diese Feststellung setzt voraus, dass eine direkte wintersichere Verbindung zwischen dem Unterengadin und dem Raum Prättigau/Davos grundsätzlich befürwortet wird, und sie weist hin auf die Bedingungen, unter denen dies nach der Auffassung, die ich hier vertrete, geschieht.

Worauf haben sich denn die künftigen Abklärungen und die Weiterentwicklung der Projektvarianten v.a. abzustützen?

- Da sind sicherlich in erster Linie die Ergebnisse des von der Regierung in der Botschaft auf Seite 42 in Aussicht gestellten und von der Vorberatungskommission beantragten Vernehmlassungsverfahrens zu nennen. Wie sollte es politisch aber auch rechtlich möglich sein, gemäss Art. 23 Abs. 1 BV, im Interesse eines grossen Teiles der Eidgenossenschaft auf deren Kosten ein öffentliches Werk zu errichten, wenn es sich erweisen sollte, dass die Errichtung dieses Werkes den massgebenden Interessen widerspricht?

 - Da sind im weiteren die Vorstellungen und Forderungen der betroffenen Regionalverbände. Ferner die auf dem rechtlich dafür vorgesehenen Weg zustande gekommenen öffentlichen Stellungnahmen der interessierten Gemeinden und ^{von Gruppierungen} in diesen Gemeinden. Und schliesslich wird wohl auch das, was aus dieser heutigen Debatte herauschaut bzw. was jeder einzelne Votant dazu beiträgt, irgendwie auf die bevorstehende Projektierungsphase einwirken.
1. Was die Regionalverbände Pro Engiadina bassa/Val Müstair betrifft, möchte ich auf das Zitat aus dem Entwicklungskonzept (1977) hinweisen, das auf S. 141 der Botschaft wiedergegeben ist und wo es heisst: "Im Zentrum steht die Schaffung einer wintersicheren Verbindung in Richtung Prättigau". Dazu ist präzisierend zu sagen, dass diese Forderung nicht im Zentrum des Entwicklungskonzeptes, sondern nur im Zentrum der verkehrspolitischen Zielsetzung steht. Ausserdem ist festzustellen - und dies kann der amtierende Präsident der Pro Engiadina bassa, Kollege von Hoven, jederzeit bestätigen - dass die genannten Regionalverbände nie eine 100%ig wintersichere Verbindung gefordert haben. Sie haben vielmehr immer nur von einer *bedingten Wintersicherheit* gesprochen. - Schliesslich ist zur notwendigen Konkretisierung des regionalen Entwicklungskonzeptes die bedeutende Tatsache gebührend zu berücksichtigen, wonach die meisten Gemeinden des Unterengadins sich freiwillig dem Verkaufsverbot von Grundstücken an Ausländer unterstellt haben. Sie haben damit deutlich kundgetan, in welchem Rahmen sie ihre Zukunft gestalten wollen, und dass sie nicht gewillt sind, sich einem Entwicklungsdruck auszusetzen.

 2. Im laufenden Meinungsbildungsverfahren hat die Gemeinde Lavin am 20. April 1982 erstmals öffentlich Stellung genommen, und zwar wie folgt:

"Die Gemeinde Lavin hat die Projektierung einer wintersicheren Verbindung zwischen dem Unterengadin und dem Raum Prättigau/Davos von Anfang an und bis zum heutigen Tag mit wachem Interesse verfolgt. Sie war in der Kommission, welche die Projektierungsarbeiten einer neuen Bahnverbindung zwischen Klosters und Lavin mit Vereina-Tunnel und Autoverladestationen zu begleiten hatte, durch den amtierenden Gemeindepräsidenten vertreten. Allein während der letzten zwei Jahre hatte der Gemeindevorstand in 17 Sitzungen das Traktandum "Vereina" zu behandeln. Dank der offenen Informationspolitik des Gemeindevorstandes konnte die Bevölkerung den Entwicklungsprozess des Vereinaprojekts mitverfolgen. Bereits im Herbst 1980 wurden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger ausserdem an einer Gemeindeversammlung über das Vorhaben orientiert. Bei diesem Anlass bekundete die versammelte Laviner Bevölkerung, dass sie mit den damals vorgelegten Plänen für den Vereina-Bahnhof nicht einverstanden sei, da der Verlust landwirtschaftlich genutzten Bodens im vorgesehenen Masse nicht verantwortet werden könne. Auch daraufhin unterbreitete der Gemeindevorstand der projektbegleitenden Kommission verschiedene Alternativvorschläge, die jedoch von dieser schliesslich nicht berücksichtigt bzw. abgelehnt wurden.

Der Gemeindevorstand hat die Botschaft der Regierung an den Grossen Rat betreffend den "Bericht über das bisherige Vorgehen und die Ergebnisse der bisherigen Abklärungen bezüglich einer wintersicheren Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos" und die ihm zur Verfügung stehende Dokumentation eingehend geprüft. Auch den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern der Gemeinde wurde die Gelegenheit geboten, diese Unterlagen zu studieren, und diese ist rege genützt worden. Nach reiflicher Erwägung ist der Vorstand in seiner Sitzung vom 6. April 1982 zum Schluss gekommen, die Notwendigkeit einer wintersicheren Verbindung gegen nordwesten sei grundsätzlich zu bejahen; die beiden vorgelegten Projekte erachtet er jedoch als überdimensioniert. Was das Projekt des Vereinabahnhofs und die geplanten Materialdeponien im Raume Lavin betrifft, ist er der Ueberzeugung, dass diese für die Gemeinde unannehmbar seien.

Unter grosser Beteiligung der stimmberechtigten Bevölkerung wurde am 19. April 1982 eine Gemeindeversammlung durchgeführt. In der

der Orientierung und lebhaften Diskussion folgenden konsultativen Abstimmung sprachen sich bei drei Enthaltungen 59 der 62 anwesenden Stimmberechtigten gegen das vorgelegte Bahnhofprojekt und die Pläne für die Materialdeponien aus.

Mit diesem eindeutig ausgefallenen Entscheid will die Gemeinde Lavin in keiner Weise die Variantenwahl präjudizieren. Davon ausgehend, dass die Botschaft der Regierung und damit die vorgelegten Projekte "Flüela" und "Vereina" erklärtermassen als Diskussionsgrundlage zu gelten haben, will die Gemeinde Lavin durch ihre Stellungnahme rechtzeitig ihren Beitrag für die noch zu erfolgende Meinungsbildung im weiteren Kreise leisten. Die Gemeinde Lavin erwartet, dass ihre Interessen bei den in Aussicht gestellten weiteren Abklärungen und in den Verhandlungen der zuständigen Behörden berücksichtigt und anerkannt werden."

Die Gemeinde Lavin hat sich also völlig loyal und absolut regierungstreu verhalten! Zu dieser Stellungnahme, die von grundsätzlichen Gegnern und Befürwortern des Vereina getragen wird, sind einige ergänzende Bemerkungen notwendig:

- Die Berücksichtigung des geplanten Bahnhofareals in der Ortsplanung der Gemeinde Lavin darf nicht als Vorentscheid zugunsten der Vereina-Variante ausgelegt werden.
- Wie erwähnt hat der Vorstand der Gemeinde Lavin der projektbegleitenden Kommission verschiedene Alternativvorschläge für den zu planenden Bahnhof unterbreitet und die Ausarbeitung entsprechender Projektstudien gewünscht. Aber leider ohne Erfolg! Während man für Klosters 3 mögliche Varianten projektiert hat, ist den Lavinern ganz einfach die billigste und schäbigste Lösung vor die Nase gestellt worden und dagegen wehrt sich Lavin mit vollem Recht.
- Zur Frage der Deponien: Im besten kooperativen, aber vielleicht auch zu gutgläubigen Geist hat der Laviner Gemeindevorstand die Anregung der projektbegleitenden Kommission aufgenommen, und dieser eine Liste jener Parzellen eingereicht, die durch Meliorationen aufzuwerten wären, um den durch den Bahnhofbau bedingten Verlust landwirtschaftlich benutzter Flächen zu mildern. Die Idee

war die, dass im Moment, in dem der für den Bau benötigte Boden beansprucht würde, an einer anderen Stelle ein Realersatz zur Verfügung stünde. Was hat man nun aber aus dieser Idee gemacht? Man hat die Meliorationsvorschläge kurzum zu Deponiestandorten umfunktioniert! Wer in diesem Saale wäre bereit, sich so etwas bieten zu lassen?

Lavin ist eine kleine Bauerngemeinde. Sie stand bereits vor einigen Jahrzehnten vor der Frage, was zu unternehmen sei, um dem dauernden Rückgang der Wohnbevölkerung und deren Folgen entgegenzuwirken. Lavin hat damals auf die Karte der Landwirtschaft gesetzt, eine mustergültige Melioration durchgeführt und ergänzend einem Tourismus den Weg geebnet, der sich in einer gesunden, die Strukturen des Dorfes nicht untergrabenden Entwicklung befindet. Von 1970 bis 1980 ist denn auch die Anzahl der Wohnbevölkerung von 155 auf 182 gestiegen, und dies entspricht einer Zunahme von ca. 17 %. Lavin will diese Errungenschaften natürlich durch nichts und niemanden gefährden lassen!

Die Dimensionen der Projekte Flüela und Vereina richten sich nach der bekannten Verkehrsprognose. Die Richtigkeit der Ergebnisse dieser Prognose braucht nicht bezweifelt zu werden. Hingegen muss man sich doch ernsthaft fragen, ob eine Zunahme des Verkehrsvolumens im prognostizierten Ausmass und der vorgesehenen Kategorie überhaupt erwünscht und tragbar ist, oder ob der zu erwartende übermässige Zuwachs nicht etwa durch geeignete Massnahmen abzuwenden wäre. In der festen Ueberzeugung, dass wir letzteres zu tun geradezu verpflichtet sind, habe ich in der Vorberatungskommission den Antrag eingebracht, wonach zu prüfen ist, ob und mit welchen Folgen die "rollende Strasse" als Bestandteil des Vereina-Projektes redimensioniert werden kann. Damit soll das Ziel erreicht werden, dass der Strassenvariante Flüela ein echtes alternatives Schienenprojekt gegenübergestellt werden könnte. Eine Vereina-Eisenbahnverbindung mit rollender Strasse ist eine *Autobahn auf Schienen*. Und das Paradoxe am vorliegenden Vereina-Projekt liegt darin, dass es scheinbar nur dann wirtschaftlich interessant ist, wenn das grösste prog-

nostizierte Verkehrsvolumen auf der rollenden Strasse auch tatsächlich erreicht wird, und dass es somit in letzter Konsequenz auf einer massiven Förderung des Individualverkehrs aufbaut.

Eine Bahnverbindung zwischen dem Unterengadin und dem Prättigau mit Autoverlademöglichkeiten, ähnlich denjenigen auf der Albulastrecke und die nicht auf die Portalgemeinden konzentriert zu sein bräuchten, ist eine echtere Alternative zum Flüela-Strassenprojekt und sollte als Entscheidungsgrundlage ausgearbeitet werden.

Abschliessend möchte ich nur noch darlegen, mit welchen Entscheidungsgrundlagen die Flüeladokumentation m.E. vervollständigt werden soll. Das Flüelaprojekt ist ein Monstrum, das weit über das Ziel einer bedingt wintersicheren Strassenverbindung hinausragt. Für das weitere Vorgehen wäre es angezeigt, dass sich die Regierung an ihre absolut richtige verkehrspolitische Zielsetzung aus dem Jahre 1979 erinnern würde; ich zitiere aus dem Protokoll der Februarsession 1979, wonach Regierungspräsident Dr. Mengiardi folgendes ausgeführt haben soll: "Der Flüela müsste in einem Masse ausgebaut werden, dass er unter normalen Verhältnissen offen gehalten werden könne" (892). Es wäre eminent wichtig zu wissen, wie ein Flüelaprojekt aussehen würde, das sich nicht puncto Sicherheit, Fahrkonfort aber auch nicht puncto Kosten danach richten müsste, was uns die Vereinavariante zu bieten vermag bzw. beschert.

In den Jahren 1975/76 trat der Leiter des Bezirkstiefbauamtes IV mit einem Flüelaprojekt an die Öffentlichkeit, das eine massvolle Wintersicherheit erstrebte und damals rund 100 Millionen Franken gekostet hätte. Der betreffende Beamte wurde sofort zurückgepfiffen und erhielt für seine Vorstellung einen schriftlichen regierungsrätlichen Verweis. Auch heute noch möchte man gerne wissen, was an diesen Plänen derart verwerflich falsch war?

Ich verzichte darauf, diese beiden Anliegen zum Gegenstand eines eigentlichen Antrags zu erheben, denn ich rechne fest damit, dass auch die Regierung es als ein Gebot der politischen Vernunft erachtet, die entsprechenden Abklärungen zu treffen und deren Ergeb-

nisse in geeigneter Form bekanntzugeben.

Auch ich unterstütze den Antrag, auf die Vorlage einzutreten. Dies in der Erwartung, dass der Rat in der Detailberatung den Anträgen der Kommission zustimmen wird.

Dr. iur. Rudolf Viletta