



Grossratsprotokoll Mai 1982

Bericht der Regierung über das bisherige Vorgehen und die Ergebnisse der bisherigen Abklärungen bezüglich einer wintersicheren Verbindung Unterengadin-Prättigau/Davos

Beschluss des Grossen Rates vom 27. Mai 1982

Der Grosse Rat nimmt Kenntnis vom Bericht der Regierung über das bisherige Vorgehen und über die Ergebnisse der bisherigen Abklärungen bezüglich einer wintersicheren Verbindung zwischen dem Unterengadin und dem Raum Prättigau/Davos.

Er befürwortet eine solche Verbindung und beauftragt die Regierung:

1. das Verfahren zur Verwirklichung einer wintersicheren Verbindung zwischen dem Unterengadin und dem Raum Prättigau/Davos fortzusetzen und dabei u. a. auch
 - a) die Auswirkungen der Realisierung einer Variantenwahl auf andere Verkehrsverbindungen zu untersuchen,
 - b) zu prüfen, ob und mit welchen Folgen die «rollende Strasse» als Bestandteil des Vereina-Projektes reduziert werden kann sowie
 - c) zu prüfen, ob und mit welchen Folgen das Projekt Flüelastrasse reduziert werden kann;
2. die Verhandlungen mit den Bundesbehörden im Hinblick auf eine baldige Verwirklichung des Vorhabens weiterzuführen und dabei auch die Finanzierungsmöglichkeiten für beide Varianten abzuklären;
3. anschliessend bei den interessierten Kreisen ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen und
4. dem Grossen Rat darüber Bericht und allenfalls Antrag zu unterbreiten.

27. Mai

119

Der Rat geht über zur Behandlung des Berichtes der Regierung über das bisherige Vorgehen und die Ergebnisse der bisherigen Abklärungen bezüglich einer wintersicheren Verbindung Unterengadin-Prättigau/Davos (Botschaft Heft Nr. 1/1982 83, Seite 1).

Kommissionspräsident Schad/Arosa stellt vorerst in seinem Eintretensreferat eingehend die Entwicklung von Verkehr und Verkehrspolitik im Kanton Graubünden dar. Die Zukunft könne nur folgerichtig gestalten, wer die Vergangenheit kenne und richtig analysiere. Es seien frühere Generationen gewesen, die durch ihren Weitblick und Wagemut, ihre Initiative und durch grosse persönliche Opfer den heutigen Wohlstand erarbeitet hätten. Die Aufgabe unserer Generationen könne es nun nicht sein, vor vollen Töpfen auf die Technik und die böse Leistungsgesellschaft zu schimpfen. Vielmehr müsse der Blick verantwortungsbewusst in die Zukunft gerichtet werden. Es gehe darum, für die nachfolgenden Generationen richtige Entscheidungen zu treffen.

Es gebe heute in der Schweiz und im besonderen im Kanton Graubünden immer noch grössere Regionen, die wegen ihrer peripheren Lage und schlechten Verkehrsverbindungen zu den Zentren gegenüber anderen Landesteilen stark benachteiligt seien. Diese Nachteile äusserten sich nicht nur in schwacher Wirtschaftskraft, sondern auch darin, dass die Ausbildungsmöglichkeiten der jungen Leute stark eingeschränkt oder mindestens erschwert seien. Diese Tatsachen führten dann in der Folge zu Abwanderungen, Stagnation, Überalterung oder gar zum Rückgang der Bevölkerung. Als eine in dieser Beziehung volkswirtschaftlich schwache Region müsse zweifelsohne das Unterengadin und das Münstertal bezeichnet werden. Während in anderen Gebieten ein starkes Bevölkerungswachstum stattgefunden habe, sei die Einwohnerzahl der Region Unterengadin/Münstertal seit 1850 gleich geblieben. In den Gebieten mit starker Bevölkerungsentwicklung falle auf, dass das Bevölkerungswachstum zeitlich mit der Erschliessung durch die Bahn am Ende des letzten und zu Beginn dieses Jahrhunderts zusammengefallen sei.

Der Einfluss guter Verkehrserschliessung auf die Förderung des Fremdenverkehrs werde noch eindrücklicher deutlich, wenn zum Beispiel die Bevölkerungsentwicklung des Kurortes Arosa betrachtet werde.

Heute schon spiele der Fremdenverkehr in der Region Unterengadin/Münstertal eine relativ dominierende Rolle. Gemessen an den vielseitigen Möglichkeiten sei der Fremdenverkehr aber doch noch eher wenig entwickelt. Insbesondere könnte der wirtschaftlich interessante Wintertourismus noch wesentlich ausgebaut werden. Die bestehenden Hotels in dieser Region seien heute unbefriedigend ausgelastet und wiesen, wenn sie überhaupt geöffnet werden könnten, vor allem in der Wintersaison eine absolut ungenügende Belegung auf. Damit seien aber gerade die wirtschaftlich interessantesten Wintergäste zu wenig oder gar nicht vertreten. Dies müsse

Wintersichere
Verbindung
Unterengadin-
Prättigau/
Davos.
Eintretens-
debatte

vor allem auf die ungenügende wintersichere Verbindung zurückgeführt werden. Die Richtigkeit einer solchen These bewiesen die Übernachtungszahlen in Scuol. Seit der Flüelapass ab dem Winter 1975/76 soweit als möglich offengehalten werde, hätten die Winterübernachtungszahlen in diesem Kurort um 36 Prozent zugenommen. Die positive Entwicklung dürfe sicher nicht allein auf die Offenhaltung des Flüelapasses zurückgeführt werden; diese habe aber zweifellos erheblich dazu beigetragen.

Der heutige Zustand am Flüelapass stelle lediglich eine Notlösung dar, die oft mit grossen Risiken verbunden sei. Aber auch die häufige Ungewissheit über die Passierbarkeit der Passstrasse beeinträchtige die Qualität dieser Verbindung ganz wesentlich. Mit einer kürzeren, schnelleren und wintersicheren Verbindung zu den Zentren könnte die Volkswirtschaft in der Region Unterengadin/Münstertal befruchtet sowie auch eine Verbesserung der Schul-, Ausbildungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten erreicht werden. Durch die Verbesserung der Wohnattraktivität in der Region lasse sich der Abwanderung vor allem der jungen Generation aus den Dörfern wirksam begegnen.

Eine Bahnreise von Zürich nach Scuol daure heute $4\frac{1}{4}$ Stunden. Durch den Bau des Vereinatunnels würde die Reisezeit um $1\frac{1}{4}$ Stunden auf 3 Stunden verkürzt. Die Reisezeit von Scuol nach Chur betrage heute 3 Stunden 10 Minuten. Durch den Vereinatunnel würde die Reisezeit auf $1\frac{1}{2}$ Stunden reduziert. Verbunden mit dieser Reisezeitverkürzung wäre auch eine entsprechende Reduktion der Reisekosten. Die wesentlich bessere Erreichbarkeit des Unterengadins würde zudem ermöglichen, in vermehrter Masse auch Tages- und Wochenendgäste anzusprechen. Die Variante Vereina biete zudem die Möglichkeit attraktiver neuer Bahnrundfahrten. Damit könnte die wintersichere Verbindung auch zu einer Belebung des Fremdenverkehrs im Sommer und im Herbst beitragen. Mit der Verwirklichung des Vereinaprojektes würde eine wesentliche Verbesserung sowohl für den öffentlichen wie auch für den individuellen Verkehr eintreten, da der Vereina-Eisenbahntunnel als sogenannte «rollende Strasse» geplant sei. Eine rollende Strasse biete ausser einer gewissen Fahrplangebundenheit alle Vorteile einer Strasse. Wenn die angenommenen Verkehrsprognosen zutreffen würden, so wäre der Betrieb der neuen Vereinalinie überdies ohne Kosten zulasten der Allgemeinheit möglich.

Mit der Vereinalinie würden zwei bestehende Linien der Rhätischen Bahn miteinander verbunden. Aus einer solchen Netzverknüpfung ergäben sich verschiedenartige Vorteile. Im Falle einer Betriebsstörung auf der Albulalinie bestehe die Möglichkeit, den Zugverkehr teilweise über die Vereinalinie umzuleiten. Eine Beeinflussung des Verkehrs sei vor allem auf der Albula-, der Unterengadinerlinie sowie der Strecke Landquart-Klosters zu erwarten. Auf den übrigen RhB-Linien seien kaum Auswirkungen zu gewärtigen. Wichtig sei es, dass der mindestens gleich-

wertige Weiterbestand und Betrieb der Linie Davos Filisur garantiert werde. Am nachhaltigsten würde durch den Bau des Vereinatunnels die Unterengadinerlinie beeinflusst. Die Gefahr, dass die sehr unterhaltsintensive Strecke auf einen Ersatzbetrieb umgestellt werden müsste, wäre gebannt. Weiter sei durch den Bau des Vereinatunnels auch eine Entlastung der Albulalinie zu erwarten. Dies ermögliche einerseits eine Verbesserung des Angebotes auf der Albulastrecke; denn heute müsse das Grundangebot, besonders was die Reisezeit anbelange, unter Berücksichtigung der Spitzenverkehrstage festgelegt werden. Andererseits könnte eine Erhöhung der Nachfrage im Verkehr mit dem Oberengadin, Puschlav und Bergell besser verkraftet werden, ohne dass die Albulastrecke mit grossem finanziellen Aufwand auszubauen wäre.

Die gesamten Baukosten der Vereinalinie würden 450 Millionen Franken betragen, und die Bauzeit sei mit neun Jahren veranschlagt. Eine Etappierung des Bauwerkes erscheine nicht möglich. Rein energiepolitisch sei eine Eisenbahnstrecke der Strasse vorzuziehen. Erstens sei der Energieverbrauch wesentlich geringer und zweitens die Energieversorgung der Bahn wesentlich weniger gefährdet.

Die kürzeste und schnellste Strassenverbindung aus den schweizerischen Zentren des Mittellandes und der Alpennordseite ins Unterengadin/Münstertal führe über den Flüelapass. Im Schlussbericht Gesamtverkehrskonzeption Schweiz werde festgehalten, dass eine wintersichere Strassenverbindung zwischen dem Prättigau und dem Unterengadin nach den Modellberechnungen einem Bedürfnis entspreche. Diese Verbindung müsse auch im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrsgunst des abgelegenen Landsteils der Schweiz positiv bewertet werden. Anstelle eines Strassentunnels könnte auch eine neue Bahnverbindung mit Autoverlad erwogen werden.

Klimatisch gelte das Flüelatal als sehr rau. Als Übergang über eine Nord-Süd-Wetterscheide liege der Flüelapass in einer Klimaregion, die oft sehr unterschiedliche Niederschläge und auch extreme Lawinverhältnisse aufweise. Bis 1971 sei denn auch der Pass im Winter geschlossen gewesen. 1972 bis 1975 sei die Offenhaltung durch das kantonale Tiefbauamt vorgenommen worden. Von 1976 bis heute räume die Interessengemeinschaft Engiadina Bassa/Val Müstair die Passstrasse. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen müsse jährlich am Flüelapass mit ungefähr 40 Verkehrsausfalltagen gerechnet werden.

Um den Flüelapass 100prozentig wintersicher auszubauen, müsse die Strasse im Bereich äusserst kritischer Schnee- und Lawinverhältnisse in einen Tunnel verlegt werden. Auf den übrigen Abschnitten genüßten Galerien, zum Teil Hangverbauungen. Um eine möglichst optimale Lösung für den Ausbau des Flüelastrasse erreichen zu können, habe man die in der Botschaft dargelegten Variantenstudien angestellt. Als optimale Lösung

sei daraus die Variante «Mittlerer Tunnel» hervorgegangen. Sie gewährleiste einen für Passstrassen angemessenen Fahrkomfort mit entsprechender Verkehrssicherheit sowohl im Sommer als auch im Winter. Der Schutz der Strasse gegen Lawinen und Schneeverwehungen bringe bei dieser Variante am wenigsten Probleme, da rund 27 Prozent der Gesamtstrecke in Tunnels und die Tunnelzufahrten weitgehend unterhalb der Baumgrenze verlaufen würden.

Die Bauzeit des «Mittleren Tunnels» würde sieben Jahre betragen. Gleichzeitig mit dem Tunnelbau könnten auch die Zufahrtsrampen erstellt werden. Im Gegensatz zum Vereinatunnel sei hier eine Etappierung möglich. Die gesamten Erstellungskosten beliefen sich auf gut 402 Millionen Franken. Für Betrieb und Unterhalt der wintersicher ausgebauten Flüelastrasse müssten jährliche Kosten von 2,24 Millionen Franken erwartet werden. Nach Abzug der heutigen Aufwendungen für die bestehende Passstrasse von 1,06 Millionen Franken und bei Berücksichtigung von Mehrkosten für die polizeiliche Überwachung von 0,6 Millionen Franken ergäben sich Mehraufwendungen gegenüber heute von 1,78 Millionen Franken pro Jahr für den Betrieb und Unterhalt der Flüelastrasse.

Selbstverständlich könne eine wintersichere Verbindung zwischen dem Unterengadin/Münstertal und dem Raum Prättigau/Davos nur mit ganz massiver Finanzhilfe des Bundes verwirklicht werden. Der Bund habe die Möglichkeit, auf Grund von Art. 23 Abs. 1 der Bundesverfassung die Finanzierung sicherzustellen, wie er dies übrigens auch beim Bau des Gotthard, Monte Ceneri, Simplon, Lötschberg und zuletzt beim Furkadurchstich getan habe. Die Realisierung sei aber auch denkbar über eine neue Finanzierung des Strassenwesens im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption des Bundes. Dass der Bund die Notwendigkeit einer wintersicheren Verbindung eindeutig bejahe, gehe aus dem Schlussbericht «Gesamtverkehrskonzeption Schweiz» hervor.

Im heutigen Zeitpunkt sei es verfrüht, sich für eine der beiden Varianten zu entscheiden. Sobald vom Bund konkrete Zusicherungen für die zu erwartenden Leistungen vorlägen, solle die Regierung ein Vernehmlassungsverfahren durchführen und anschliessend dem Grossen Rat einen Antrag für die Variantenwahl unterbreiten.

Die einstimmige Kommission beantrage dem Rat, auf die Vorlage einzutreten.

Nach Auffassung von Dr. Schmid wäre es ein schlechtes Zeugnis für den Grossen Rat, wenn er einfach abwarten würde, bis in Bern etwas zur Realisierung einer wintersicheren Verbindung unternommen werde. Das Verfahren müsse bereits im jetzigen Stadium der Willensbildung aus eigener Initiative zügig vorangetrieben werden. Es bestehe die grosse Gefahr, dass die vorgelegten Mammutprojekte eine wintersichere Verbindung ins Unterengadin und Münstertal auf Jahre hinaus verhindern würden. Er

begrüsse deshalb die von der Kommission formulierten Zusatzaufträge an die Regierung. Diese beinhalteten im wesentlichen drei Schritte, die unverzüglich einzuleiten seien:

Zunächst müssten die Auswirkungen der vorgeschlagenen Varianten auf den Stellenwert anderer Strassen- oder Schienenverbindungen geprüft werden. So sei beispielsweise die Region Davos im Falle einer Verwirklichung der Vereinalinie daran interessiert, dass die Eisenbahnstrecke Davos-Filisur erhalten bleibe, dass der Zugsverkehr Landquart-Klosters-Davos unbehindert ablaufe, das heisse: vor allem kein Umsteigen in Klosters erforderlich sei, dass weiter die Flüelastrasse mindestens im jetzigen Ausbaustandard erhalten bleibe. Auch seien die Auswirkungen einer wintersicheren Verbindung auf weitere Verkehrslinien zu prüfen. In der Botschaft der Regierung seien allgemein zu wenig Ausführungen zu diesen Fragen enthalten. Seiner Auffassung nach müsse ein umfassendes Konzept ausgearbeitet werden, das sämtliche relevanten Auswirkungen zeige.

Des weiteren wäre auch die Finanzierungsfrage ausführlicher zu behandeln. Die Botschaft enthalte nur vage Hinweise auf die bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten. Sehr wichtig sei beispielsweise die Ausbaumöglichkeit der Flüelastrasse in Etappen. Je länger nämlich die Bauzeit erstreckt werden könne, desto einfacher sei die Finanzierung. Seiner Auffassung nach müsse die Regierung die allzu perfektionistischen Projekte nochmals überprüfen.

Schliesslich werde der Regierung der wichtige Auftrag erteilt, unter den Regionen und Gemeinden ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen. In dieses dürften nicht nur die Portalgemeinden eines Vereinatunnels einbezogen werden. Weitere interessierte Kreise müssten Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten. Im Sinne dieser Ausführungen beantrage er Eintreten auf die Vorlage.

Jenny möchte einige Ausführungen aus der Sicht seiner Wahlheimat Klosters machen. Dabei wolle er vorweg nehmen, dass die Behörden und die Bevölkerung von Klosters nach wie vor mehrheitlich eine wintersichere Verbindung zwischen dem Prättigau und dem Unterengadin unterstützen.

Es sei ihm bewusst und erscheine ihm auch richtig, dass sich der Rat heute nicht entscheiden müsse, ob die rollende Strasse Vereina oder der Ausbau Flüela realisiert werden solle. Der Rat habe lediglich vom Bericht der Regierung Kenntnis zu nehmen. Dennoch sei er verpflichtet, aus der Sicht von Klosters ganz grundsätzlich zu beiden Varianten Stellung zu nehmen. Er gehe davon aus, dass die Ratsmitglieder Klosters als baulich intakten, vorbildlichen Kurort kennen würden. Mit einer Wahl der Vereina Variante würde das Dorfbild in erheblicher Weise beeinträchtigt. Auch wenn das ursprüngliche Projekt für einen Verladebahnhof überarbeitet worden sei, müsse dieses abgelehnt werden. Es sei geradezu unverant-

wortbar, solche Eingriffe in die Landschaft mit Auswirkungen auf Landwirtschaft und Tourismus realisieren zu wollen.

Weiter spreche gegen das Tunnelprojekt, dass in der Alp Novai eine Baustelle errichtet werden wolle, von welcher aus der Ausbruch des Tunnels in Angriff genommen werden solle. Eines der schönsten Touren-, Wander- und Langlaufgebiete würde dadurch zerstört. Hinzu komme, dass der ganze Lastwagenverkehr vom Bahnhof Klosters durch einen Grossteil des Dorfes mit unzähligen Fahrten nach der Baustelle Novai geführt würde. Auch dieser Umstand würde zu einer Beeinträchtigung des Tourismus führen. Zusammenfassend müsse die Vereinavariante als für Klosters in hohem Masse schädlich bezeichnet werden. Angesichts dieser Situation sei der Unmut der Bevölkerung verständlich.

Wie aus dem vorliegenden Bericht der Regierung hervorgehe, würde auch der Ausbau des Flüela für die Region Unterengadin eine wintersichere Verbindung gewährleisten. Mit diesem Projekt könnten die bereits erwähnten Nachteile der Vereinavariante für Klosters eliminiert werden. Selbstverständlich bedinge aber der Flüelausbau eine zweckmässige und immissionslose Umfahrung von Klosters.

Abschliessend wolle er noch festhalten, dass von Seiten der Rhätischen Bahn eine geradezu unverantwortliche Propaganda für die rollende Strasse Vereina aufgezo-gen worden sei. Dieses Verhalten sei mit dem Auftrag des Grossen Rates für die Projektierung nicht vereinbar. Es dürfe auch von der Rhätischen Bahn erwartet werden, dass sie sich mit realistischen Projekten befasse.

Auf Grund dieser Ausführungen beantrage er dem Rat Eintreten auf die Vorlage.

Dr. Viletta hält vorerst fest, dass er in der vorliegenden Debatte deutsch sprechen werde, obwohl sogar in der Botschaft der Regierung festgestellt werde, zweifellos seien vermehrte Anstrengungen für die Erhaltung und Förderung der romanischen Sprache notwendig. Solange aber Romanisch in diesem Parlament nicht gesprochen werden könne, ohne dass dies von allzuvielen gleich als kulturelle oder gar politische Manifestation oder Provokation gewertet werde, könnten diese Bemühungen um die gebotene Ausgestaltung einer wahrhaft mehrsprachigen kantonalen Gemeinschaft wohl kaum Aussicht auf einen wirklichen und dauernden Erfolg haben. Solange werde es auf die Dauer auch die Kräfte eines Einzelnen überfordern, der in der Absicht der Verwirklichung der Idee des Rechts und der Freiheit der Sprache zu dienen versuche, möglichst konsequent dem direkten und indirekten Druck zu widerstehen. Auf diese Erkenntnis und deren Hintergründe dürfe man gewiss nicht stolz sein.

Bei den zur Diskussion stehenden Varianten bestehe die Qual der Wahl. Ein Gefühl der Ohnmacht entstehe deshalb, weil einerseits die beiden vorgeschlagenen Varianten enorme Dimensionen aufwiesen. Andererseits

trage das Verfahren zur politischen Willensbildung den demokratischen Prinzipien zu wenig Rechnung. Die Bevölkerung werde nämlich zu spät in diese Willensbildung einbezogen.

Der vorliegende Bericht werde von der Regierung als Zwischenbericht und Diskussionsgrundlage bezeichnet. Daraus ergebe sich der Schluss, dass auch die vorgeschlagenen Projektvarianten diskutiert werden könnten und müssten. Entgegen der Ansicht der Planer habe sich dabei die Debatte nicht auf die beiden Projekte zu beschränken. Auch andere denkbare Varianten seien in Betracht zu ziehen. Es gehe in erster Linie darum, ein Projekt zu finden, das verantwortet werden könne.

Es stelle sich nun zunächst die Frage, auf welche Grundlagen sich die weitere Projektierung abstützen solle. In erster Linie müsse hierfür das Ergebnis eines von der Regierung durchzuführenden Vernehmlassungsverfahrens massgebend sein. Neben den Stellungnahmen der Regionalverbände und der Gemeinden könne aber auch die Debatte im Grossen Rat Anhaltspunkte für die Projektierung vermitteln.

Er lege Wert auf die Feststellung, dass die beteiligten Regionalverbände nie eine zu 100 Prozent wintersichere Verbindung gefordert hätten. Angestrebt werde vielmehr ein höherer Grad an Wintersicherheit als dies heute der Fall sei. Weiter hätten viele Gemeinden im Unterengadin eine Ausländersperre für den Grundstückverkauf erlassen. Aus diesen Standpunkten ergebe sich doch deutlich, dass die betroffenen Regionen nicht gewillt seien, einem von aussen herangetragenem Entwicklungsdruck nachzugeben.

In seiner Wohngemeinde Lavin habe eine offene Politik des Gemeindevorstandes eine frühzeitige und eingehende Orientierung der Bevölkerung ermöglicht. Die Gemeinde habe dabei die Projektierung einer wintersicheren Verbindung von Anfang an bis zum heutigen Tag mit wachem Interesse verfolgt. Bereits anlässlich einer Gemeindeversammlung im Herbst 1980 hätten die Laviner bekundet, dass sie mit den damals vorgelegten Plänen für den Vereinabahn-hof nicht einverstanden seien, da der Verlust landwirtschaftlich genutzten Bodens im vorgesehenen Masse nicht verantwortet werden könne. Die der projektbegleitenden Kommission daraufhin unterbreiteten Alternativvorschläge hätten keine Berücksichtigung gefunden. Weiter sei auch den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern der Gemeinde Gelegenheit geboten worden, die Dokumentation der Regierung zu einer wintersicheren Verbindung eingehend zu studieren. Der Laviner Gemeindevorstand sei in einer Sitzung vom 6. April 1982 zum Schluss gekommen, die Notwendigkeit einer wintersicheren Verbindung zwar grundsätzlich zu bejahen, die vorgelegten Projekte jedoch als überdimensioniert abzulehnen. Das Bahnhofprojekt und die geplanten Materialdeponien im Raume Lavin seien zudem für die Gemeinde unannehmbar. Am 19. April 1982 hätten sich in einer Gemeindeversammlung 59 der

62 anwesenden Stimmberechtigten gegen das Bahnhofprojekt und die Pläne für die Materialdeponien ausgesprochen. Damit wolle die Gemeinde Lavin lediglich rechtzeitig ihren Beitrag für die noch zu erfolgende Meinungsbildung leisten. Sie erwarte auch, dass ihre Interessen bei den in Aussicht gestellten weiteren Abklärungen berücksichtigt und anerkannt würden.

Eines sei von besonderer Bedeutung. Die Gemeinde Lavin habe als kleine Bauerngemeinde auf die Karte Landwirtschaft gesetzt und ergänzend den Tourismus in gesundem Masse gefördert. Lavin wolle diese Errungenschaften durch nichts gefährden lassen. Weiter sei auch fraglich, ob ein Verkehrszuwachs wie der im Bericht der Regierung prognostizierte überhaupt wünschbar sei. Seiner Auffassung nach sollten diese Zahlen nicht einfach hingenommen, sondern geeignete Massnahmen gegen eine Zunahme des Verkehrsflusses getroffen werden. Ganz in diesem Sinne habe er denn auch eine Redimensionierung der rollenden Strasse gefordert. Überdies wäre auch eine eventuelle Verlegung der Ladestationen zu prüfen.

Das Ausbauprojekt für die Flüelastrasse sei ein Monstrum, das weit über die Notwendigkeit einer wintersicheren Verbindung hinausgehe. Es gebe andere Projekte, die weit weniger kosteten und bereits zu einem früheren Zeitpunkt von Fachleuten dargelegt worden seien.

Er unterstütze den Antrag auf Eintreten in der Hoffnung, dass der Rat in der Detailberatung den Kommissionsanträgen zustimmen werde.

Deplazes/Chur hält fest, die ganze Angelegenheit sei in der Kommission seriös behandelt worden. Dabei habe man allerdings die konkreten Projekte diskutiert und weniger zu Grundsatzfragen Stellung nehmen können. Er wolle dies nun nachholen.

Wichtiger Bestandteil der Projektdarstellung bildeten die Verkehrsprognosen. Diese erwiesen sich bei näherem Hinsehen als sehr problematisch. Beispielsweise werde bei diesen Prognosen auf einen Zusammenhang zwischen dem Zuwachs des Bruttosozialproduktes und dem Zuwachs des Verkehrs abgestellt. Dabei herrsche jedoch bei der Festlegung der massgebenden Werte keine Einigkeit, wie sich beispielsweise bei der Ausarbeitung der Gesamtverkehrskonzeption gezeigt habe. Die prognostizierten Werte seien deshalb fragwürdig.

Die Darstellung der Auswirkungen der Projekte auf die Regionalwirtschaft sei in der Botschaft zu ausführlich ausgefallen. Aus der Prüfung der verschiedenen Szenarien ergebe sich, unter welchen wirtschaftlichen Voraussetzungen eine Bahnvariante günstiger sei als eine Strassenvariante und umgekehrt. Heute gehe es nun allerdings nicht um die konkrete Variantenwahl. Vielmehr müssten auch die grundsätzlichen Aspekte der Verkehrspolitik überdacht werden. Bei der Bahn stehe eine Linienverteilung, bei der Strasse eine Flächenverteilung im Vordergrund. Im Gegensatz zur Strasse liessen sich Vor- und Nachteile einer Linienwahl ziemlich genau abschätzen.

Eine gute Auslastung der Bahn erscheine wegen der dünnen Besiedlung des Landes kaum möglich. Die Anlagen müssten in nachteiliger Weise auf Spitzenwerte ausgerichtet werden. Wichtig erscheine, dass die Linienverteilung optimal angelegt werde. Einen Schritt in diese Richtung könne der Vereinatunnel bilden. Das Streckennetz der RhB würde dadurch aufgewertet und ein Verkehrsträger ausgebaut, den man mit fast gesicherter Energie betreiben könne.

Zu gross konzipiert seien die Bahnhöfe an den Tunnelportalen. Auch diese seien auf Spitzenfrequenzen ausgerichtet. Hier müsse man sich die berechnete Frage stellen, ob dies notwendig sei.

Die Realisierung einer wintersicheren Verbindung ins Unterengadin/Münstertal sei dem Grundsatz nach sicher unbestritten. Er ersuche daher den Rat, auf die Vorlage einzutreten.

Carl stattet als Vertreter der Region Unterengadin der Regierung seinen Dank für das gezeigte Wohlwollen ab. Vor allem bezüglich der Offenhaltung des Flüelapasses im Winter habe sich die Regierung eingesetzt. Die Öffnung des Passes beinhalte zu dieser Jahreszeit jeweils ein nicht unerhebliches Risiko. Was das bedeute, könnten lediglich jene Personen sagen, die den konkreten Entscheid fällen müssten. Für die betroffene Bevölkerung unerfreulich sei jeweils die Unsicherheit, ob der Pass nun befahren werden könne oder nicht. Die Region Unterengadin wünsche keine perfektionistische Lösung für eine wintersichere Verbindung. Sie wolle nur, dass ein Befahren des Passes im Winter mit einer gewissen Sicherheit möglich sei.

Der Zweck der heutigen Debatte bestehe darin, Richtlinien für das weitere Projektierungsverfahren zu geben. Es gehe jedoch nicht um eine konkrete Variantenwahl. Die Regierung sei in erster Linie verpflichtet, den Regionen und Gemeinden genügend geeignetes Informationsmaterial zur Verfügung zu stellen. In diese Richtung zielten auch die Zusatzanträge der Kommission. Angesichts dieser Sachlage enthalte er sich heute einer Stellungnahme zur einen oder anderen Variante.

Immerhin wolle er sich zu einigen der gefallenen Voten äussern.

Zunächst wolle er festhalten, dass Lavin sich nicht gegen eine Bahnvariante ausgesprochen habe. Die Opposition richte sich lediglich gegen den Standort des Bahnhofes. Persönlich teile er diese Bedenken. Indessen habe die Gemeinde Lavin die Möglichkeit gehabt, durch ihren Vertreter in den vorbereitenden Gremien auf andere Standorte des Bahnhofes hinzuwirken.

Dr. Schmid habe bereits dargelegt, was unter den weiteren Auswirkungen auf andere Verkehrsverbindungen zu verstehen sei. Seiner Auffassung nach müssten vor allem die Auswirkungen auf das RhB-Netz geprüft werden. Auch gehe es darum, die Möglichkeiten einer Erweiterung dieses RhB-Netzes zu untersuchen, und zwar nicht nur die naheliegendsten Varianten.

Wenn die Wahl nicht auf die Bahnvariante fallen sollte, müssten möglichst bald beim Bund die Kredite für eine Sonderfinanzierung der Flüelastrasse beantragt werden. Wie bereits gesagt, sei dabei von einer perfektionistischen Lösung abzusehen. Zu bekämpfen sei der für die Detailberatung in Aussicht gestellte Minderheitsantrag Jenny. Dieser Antrag würde nämlich im Falle des Ausbaus der Flüelastrasse zu einer unhaltbaren Situation führen. Wichtig erscheine nämlich, dass es beim Flüelausbau anders als bei den Umfahrungsstrassen im Prättigau ganz konkret um die Sicherung des menschlichen Lebens gehe.

Das von der Kommission vorgeschlagene Verfahren erachte er als richtig. Er ersuche deshalb den Rat, vom Bericht Kenntnis zu nehmen und den Zusatzanträgen der Kommission zuzustimmen.

Bardill möchte die zur Diskussion stehenden Fragen aus der Sicht des Mittel- und Vorderprättigaus beleuchten. Das Verkehrsaufkommen im Prättigau habe in den letzten Jahren gewaltig zugenommen. Trotz Umfahrungen müsse die Bevölkerung immer noch teilweise intensive Immissionen gewärtigen. Wenn einmal die Walenseeautobahn auf vier Spuren ausgebaut und die Schiferbahn eröffnet sei, werde nochmals eine erhebliche Verkehrszunahme resultieren.

Auch eine wintersichere Verkehrsverbindung ins Engadin führe zu zusätzlichem Verkehr durch das Prättigau. Wenn nun die Mittel- und Vorderprättigauer einen solchen wintersicheren Ausbau nicht von vornherein ablehnten, so geschehe das nur aus Gründen der Solidarität mit dem Unterengadin und dem Münstertal. Im Prättigau sei man sich bewusst, dass eine solche Verbindung für beide Talschaften von grösster Bedeutung wäre. Indessen müsse die Prättigauer Bevölkerung auf einem vernünftigen Ausbau der bestehenden Verkehrsverbindungen beharren.

Er persönlich vertrete die Auffassung, dass die Verkehrszunahme im Prättigau grösser sei bei einem Ausbau der Flüelastrasse. Mancher Autofahrer werde dannzumal nicht mehr über den Julier, sondern über den Flüela ins Engadin fahren. Julier und Albula wiesen im Falle eines Ausbaus im Sommer und im Winter weniger Verkehr auf.

Bei der Beurteilung der ganzen Angelegenheit sei auch der Kostenpunkt von Bedeutung. Zudem müsse man sich die Frage stellen, ob die betroffene Bevölkerung überhaupt eine zu 100 Prozent wintersichere Verbindung wolle. Sicher gebe es Möglichkeiten, den Flüela in vernünftigem Rahmen auszubauen. Ebenso erschiene eine Redimensionierung des Vereinprojektes möglich. Anhaltspunkte zu den Wünschen der Gemeinden würden sich sicher aus einem breitangelegten Vernehmlassungsverfahren ergeben. Er halte nocheinmal fest, dass den Einwohnern des Prättigaus mit einem bescheideneren Ausbau einer wintersicheren Verbindung gedient wäre. Dafür könnte dann der dringend notwendige Ausbau von Verbindungsstrassen vermehrt gefördert werden.

In diesem Sinne beantrage er, auf die Vorlage einzutreten.

Nach Auffassung von Feuerstein hat der Kommissionspräsident klar dargelegt, dass es heute nicht um eine Variantenwahl gehe. In der letzten Zeit seien verschiedentlich Stimmen laut geworden für die eine oder andere Variante. Seines Erachtens müssten vorerst Voraussetzungen und Folgen der beiden Verbindungsmöglichkeiten genau bekannt sein, bevor man sich für die eine oder andere Variante entscheiden könne. Insbesondere dürften nicht private Interessen die Stellungnahme beeinflussen.

Die Realisierung einer wintersicheren Verbindung Unterengadin-Prättigau/Davos sei für das Münstertal und Unterengadin nach wie vor von grösster Bedeutung. Beide Regionen hätten auf eine Stellungnahme zugunsten einer bestimmten Variante verzichtet in der Meinung, dass eine sachbezogene Äusserung erst bei Vorliegen sämtlicher Unterlagen möglich sei. Für das weitere Vorgehen würden die Erstellung eines Zeitplanes und ein baldiger Variantenentscheid sehr begrüsst.

Eine Frage wolle er der Regierung noch stellen. Gemeinden und Regionen hätten bis November 1981 ihre Wünsche zur kantonalen Richtplanung einreichen müssen. Obwohl das Justiz- und Polizeidepartement in der Botschaft ausdrücklich festhalte, dass es im heutigen Zeitpunkt verfrüht sei, sich für eine der beiden Varianten zu entscheiden, könnten in den Stellungnahmen zur kantonalen Richtplanung bereits deutliche Äusserungen zugunsten vor allem eines Ausbaus der Flüelapassstrasse festgestellt werden. Konkret frage er deshalb an, ob die Gemeinden zu den einzelnen Varianten im Rahmen der Richtplanung hätten Stellung nehmen sollen, und ob es richtig sei, dass solche Stellungnahmen vor der offiziellen Vernehmlassung in die Richtplanung aufgenommen worden seien.

Abschliessend ersuche er den Rat, auf die Vorlage einzutreten und den zusätzlichen Anträgen der Kommission zuzustimmen.

Engi vertritt die Ansicht, dass eine wintersichere Verbindung die Entvölkerung der Region Unterengadin/Münstertal hemmen könne. Deshalb erachte er eine solche Verbindung als sinnvoll. Natürlich hätten beide Varianten Vor- und Nachteile. Bei der Variante Flüelapassstrasse seien gewisse Immissionen vor allem durch Werkverkehr, aber auch durch die spätere, starke Benützung der Strasse zu befürchten. Die Variante Vereina bringe dagegen Immissionen namentlich für die Tunnelportalgemeinden, die im wesentlichen auf die Bauzeit beschränkt seien. Für die Verladebahnhöfe müssten sicher Projekte geprüft werden, die die Umwelt möglichst schonen würden.

Wichtig scheine ihm, bei der Variantenwahl auch die speziellen Eigenschaften der Eisenbahn zu würdigen. Diese sei für jedermann benützbar, belaste die Umwelt kaum und bringe zudem zusätzliche Arbeitsplätze.

Er sei für Eintreten auf die Vorlage.

Von Hoven weist als Vertreter des Kreises Surtasna und als Präsident der Pro Engiadina Bassa auf das Entwicklungskonzept der Region Engiadina Bassa/Val Müstair hin. Hier stehe wörtlich, dass im Zentrum die Schaffung einer wintersicheren Verbindung in Richtung Prättigau stehe. Von der Verwirklichung dieses Zieles werde die künftige Entwicklung der Region in hohem Masse abhängig sein. Er halte ausdrücklich fest, dass die gesamte Region auch heute noch und in Zukunft an dieser Zielsetzung festhalte. Der Bericht der Regierung bilde nun eine geeignete Grundlage für die Meinungsbildung. Kurz nachdem er erschienen sei, hätten sich bereits tendenziöse Reaktionen gezeigt, obwohl die generellen Projekte wie auch weitere zusätzliche Unterlagen, die erst erarbeitet werden müssten, dem breiten Publikum zur Meinungsbildung noch fehlten. Es sei nicht möglich, ohne gründliches Aktenstudium und ohne Abwägen der vielen Vor- und Nachteile die schwierige Materie der Öffentlichkeit näher zu bringen und sie zur Mithilfe einzuladen. Unter diesem Gesichtspunkt sei das Vorprellen der Bündner Zeltung oder etwa der Vereinigung «Klosters bleibt Klosters» zu verurteilen.

Einen wichtigen Aspekt bilde, dass die wintersichere Verbindung nicht heute gebaut werde, sondern erst in zirka 15 Jahren benützbar sei. Wer könne schon sagen, welche verkehrsmässigen Voraussetzungen dazumal bestehen würden.

Er wolle nun so kurz wie möglich die drei Varianten einer Verbindung zwischen Engadin und dem Norden Graubündens beleuchten:

Als Nullvariante bezeichne er den Zustand, bei dem weder Vereinatunnel noch Flüelastrasse gebaut bzw. ausgebaut würden. Bei dieser Variante müssten die Engadinerstrasse wintersicher ausgebaut und vor allem die noch nicht realisierten Umfahrungen erstellt werden. Ebenso erscheine ein Ausbau der Prättigauerstrasse und zudem der Julierstrasse von Tiefencastel bis Castasegna als notwendig. Weiter gelte es auch zu klären, was mit der Belastungsgrenze angelangten Albulalinie zu geschehen habe. Bei dieser Nullvariante müsse auch berücksichtigt werden, dass der heutige aktuelle Zustand mit Offenhaltung des Flüelapasses in keiner Weise zu befriedigen vermöge. Die Belastung der Verantwortlichen sei auf die Dauer nicht tragbar. Heute schon erscheine eine Offenhaltung der Flüelapassstrasse nur unter grössten Schwierigkeiten möglich.

Die Variante Vereinatunnel bedinge beim Strassennetz die gleichen Vorkehrungen wie bei der Nullvariante. Insbesondere müsse eine Umfahrungsstrasse für Klosters mit oder ohne Realisierung des Vereinatunnels gebaut werden. Deshalb sei es nicht richtig, dieses Bauvorhaben mit der Vereinavariante im gleichen Zug zu nennen. Verschiedene Fragen seien noch offen. Insbesondere müsse die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutztem Boden geklärt werden. Weiter gelte es auch die Frage des Gütertransportes in das Münstertal genau zu klären.

Beim Ausbauprojekt Flüela müsse geprüft werden, ob überhaupt eine 100prozentig wintersichere Verbindung nötig und gewünscht sei. Auch bei dieser Variante müsse ein Ausbau der Engadiner-, der Prättigauer- und der Julierstrasse vorgenommen werden. Insbesondere die Klosterser hätten sich zu vergegenwärtigen, dass der Ausbau des Flüela eine starke Zunahme der Verkehrsfrequenzen auf der Prättigauerstrasse und damit zusätzliche Immissionen brächte. Weiter sei auch auf die hohen Unterhaltskosten eines Tunnels hinzuweisen. Ungeklärt sei sodann die Frage, ob bei einem Ausbau des Flüelapasses die kaum rentierende RhB-Strecke vom Obernach dem Unterengadin aufrecht erhalten werden könne.

Einige Ausführungen erwiesen sich noch zu der vom Kanton durchgeführten Richtplanung als notwendig. Die Regionen seien dahingehend orientiert worden, die im Bericht erwähnten Projekte stünden noch nicht zur Wahl an. Die Regionen sollten diesbezüglich die Verhandlungen des Grossen Rates abwarten. Es erscheine nun nicht ganz richtig, wenn in der Zusammenfassung zum Richtplan unter dem Kapitel Flüelapass und Vereinatunnel die Stellungnahmen der Gemeinden Klosters und Davos übernommen würden, die beide einen Ausbau des Flüelapasses bevorzugen würden. Man erhalte hier das Gefühl, dass die Regierung bereits gewählt habe. Bei den Stellungnahmen der Region Unterengadin und Münstertal habe sie nämlich weitere Orientierungen und Zwischenergebnisse verlangt.

Für die grosse und ausführliche Arbeit bei der Grundlagenbeschaffung zu beiden Projekten danke er der Regierung und den beteiligten Fachkräften. Für ein Vernehmlassungsverfahren müssten allerdings noch weitere Arbeiten durchgeführt werden. Ein Teil davon werde in den Anträgen der Vorberatungskommission angeregt. Diese Liste gelte es aber noch zu erweitern, etwa um Abklärungen über die Umweltbelastung im Vergleich beider Varianten, um die Prüfung der Probleme Albulastrecke der Rhätischen Bahn, Bau der Station Lavin und Erhaltung der RhB-Linie Zuoz-Zernez Scuol. Überdies sei für die Vernehmlassung ein genauer Zeitplan aufzustellen und den Regionen die Unterstützung von Fachkräften zuzusichern.

Er ersuche den Rat, auf den Bericht einzutreten und diesen zur Kenntnis zu nehmen sowie die von der Kommission formulierten Zusatzaufträge zu erteilen.

Gruber hält als Vertreter des Oberengadins fest, trotz der vorliegend zur Diskussion stehenden Ausbauvarianten für eine wintersichere Nord-Süd-Verbindung müsse auch dem Julier weiterhin die nötige Beachtung geschenkt werden. Das Ziel müsse dabei darin bestehen, diesen als zusätzliche wintersichere Verbindung ins Engadin auszubauen. Aus Solidarität zum Unterengadin und zum Münstertal würden die im Bericht der Regierung vorgeschlagenen Abklärungen unterstützt. Indessen bleibe, wie

bereits gesagt, der Wunsch für einen Ausbau des Juliers im Oberengadin bestehen. Er sei für Eintreten auf die Vorlage.

Nach Dr. Jost müsste die heutige Debatte nicht stattfinden, wenn Ende der achtziger Jahre des letzten Jahrhunderts einem Projekt zugestimmt worden wäre, das die Weiterführung der RhB-Linie Landquart-Davos durch einen Scalettatunnel nach Samedan und Chiavenna vorgesehen habe. Damals seien für die ganze Linie Landquart-Chiavenna 43 Millionen Franken veranschlagt worden. Weiter habe man durch den Bau einer Linie durchs Unterengadin den Anschluss des RhB-Netzes an jenes der Österreichischen Staatsbahnen vorgesehen. Dieses Projekt sei dann leider an verschiedenen Widerständen gescheitert. Man könne heute wohl sagen, dass die Verkehrssituation im Falle einer Verwirklichung einiges günstiger wäre.

Bereits 1966 habe er auf privater Basis für einen wintersicheren Ausbau der Flüelastrasse Projekte und Kostenberechnungen ausarbeiten lassen. Damals sei von einem Vereinatunnel noch nicht die Rede gewesen. Man habe in diesem Rahmen verschiedene Ausbaumöglichkeiten mit Basis- und Scheiteltunnel geprüft. Wenn diese Kostenberechnungen betrachtet würden, sei unter Berücksichtigung der Bauteuerung im wesentlichen Übereinstimmung mit den heute angestellten Berechnungen festzustellen.

Das Bedürfnis für eine wintersichere Verbindung sei eindeutig zu bejahen. Die Realisierung hänge allerdings massgeblich von den Finanzierungsmöglichkeiten ab. Dabei gehe es vor allem darum, beim Bund die vorhandenen Möglichkeiten auszuschöpfen und die Bereitschaft für eine finanzielle Unterstützung zu fördern. Bedauerlich sei, dass der Vereinatunnel keinen Anschluss an das internationale Eisenbahnnetz bringe.

Seiner Auffassung nach erscheine das Projekt für den Ausbau der Flüelastrasse zu perfektionistisch. Dieses müsste überarbeitet werden. Eine 100prozentige Sicherheit der Passstrasse im Winter könne ohne totale Verpackung der Route kaum erreicht werden. Eine solche sei aber auch nicht nötig.

Der Bericht der Regierung stelle eine gute Grundlage für die Kontaktnahme mit dem Bund dar. Er beantrage deshalb Eintreten auf die Vorlage.

Auch nach Auffassung von Frau Däscher orientiert der Bericht der Regierung eingehend über die möglichen Varianten einer wintersicheren Verbindung. Obwohl noch kein Entscheid gefällt werden müsse, habe vor allem die RhB eine breite Werbekampagne für den Vereinatunnel in der Öffentlichkeit gestartet. Grundsätzlich dürfe ihr das wohl nicht verübelt werden.

Im folgenden wolle sie sich lediglich zur Variante Vereina aussprechen, zumal in Klosters diesbezüglich ernst zu nehmende Befürchtungen herrschten. Klosters sei heute stolz, seinen Gästen eine intakte Landschaft

bieten zu können. Dieser Umstand stelle eine wichtige Waffe im immer härter werdenden Kampf in der Tourismusbranche dar. Das unglückselige Vereinaprojekt drohe nun, die hervorragenden Qualitäten von Klosters als Kurort erheblich zu beeinträchtigen. Neben dem Kulturlandverlust seien Immissionen zu befürchten. Die Alp Novai als beliebtes und sehr schönes Erholungsgebiet würde durch einen Aushub verunstaltet. Sie spreche also zum Rat in echter Besorgnis um die Zukunft der engeren Heimat. Einem Vereinaprojekt, wie es im Bericht dargestellt sei, könnte die Klosterser Bevölkerung niemals ihre Zustimmung geben. Sie sei froh, wenn der Rat diese Bedenken zur Kenntnis nehme, zumal Regierungsrat Dr. Lardi versichert habe, dass gegen den Willen der Bevölkerung nichts unternommen werde.

Das Unterengadin und das Münstertal seien als Randregionen sicher benachteiligt. Eine wintersichere Verbindung könnte diese Benachteiligung mildern. Gerade aus Solidaritätsgründen mit diesen beiden Regionen sei zu untersuchen, ob dem Unterengadin und dem Münstertal mit einem raschen, etwas bescheideneren Ausbau der Flüelastrasse nicht eher geholfen werden könne als mit dem verfehlten Vereinaprojekt.

In der Hoffnung, mit ihren Ausführungen auf das Verständnis der Kollegen zu stossen, beantrage sie Eintreten auf die Vorlage.

Broggi ist der Ansicht, dass nach diesen Ausführungen die heutige Stimmung in Klosters hinreichend bekannt sei. In Klosters vertrete man nicht die Auffassung, dass das Vereinaprojekt umweltfreundlich sei. Für diesen Kurort bringe es sogar erhebliche Umweltbelastungen. Es habe sich dort denn auch ein Komitee gegen den Bau des Vereinatunnels gebildet. Die Absichten dieses Komitees müssten respektiert werden. Persönlich betrachte er den Vereinatunnel als Fehlplanung. Für die Feinerschliessung des Unterengadins und des Münstertals sei immer noch das Auto nötig. Die Benützung der Bahn wäre überdies auf die Wintersaison beschränkt. Weiter stelle sich die Frage, ob der Ausbau einer Schmalspurbahn in eine Sackgasse hinein sinnvoll erscheine.

Sodann gelte es zu berücksichtigen, dass der Flüelapass für den Sommertourismus eine wichtige Funktion erfülle. Es sei geradezu unverantwortlich, im Falle eines Baues des Vereinatunnels über zwei teure Verkehrsverbindungen zu verfügen. Er halte dafür, dass ein massvoller Ausbau der Flüelastrasse mehr als die vorgeschlagenen Projekte bringe. Auch wenn es vorliegend nur um einen Zwischenbericht gehe, müssten die Weichen hier und heute gestellt werden. Die in diesem Bericht vorgeschlagenen Projekte erschienen jedenfalls als überdimensioniert.

Er sei für Eintreten auf die Vorlage.

Nach Auffassung von Koch legt die Regierung dem Rat zwei gigantische Projekte zur Stellungnahme vor. Er gehe davon aus, dass der An-

spruch des Unterengadins und des Münstertals auf eine wintersichere Verbindung unbestritten sei. Da auch Regierungsrat Dr. Cadruvi als oberster Strassenchef anwesend sei, könne er gerade noch festhalten, dass seit 1969 trotz verschiedener Versprechen der Regierung die am Flüela dringend benötigten Steinschlaggalerien nicht erstellt worden seien.

Das Vereinaprojekt zeichne eine gewisse Umweltfreundlichkeit insbesondere im Hinblick auf die aus dem Betrieb zu erwartenden Immissionen aus. Nachteilig erschienen die erheblichen Immissionen für Klosters während der Bauzeit. Weiter lasse sich auch heute nicht feststellen, ob die betreffende Linie kostendeckend betrieben werden könnte. Sodann seien auf der Prättigauerstrasse zwischen Klosters und Saas grosse Stauungen zu erwarten, wenn eine wintersichere Verbindung bestehe, dieser Teil der Prättigauerstrasse aber noch nicht ausgebaut sei.

Er trete grundsätzlich für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ein. Gegen ein Mammutprojekt wie den Vereinatunnel müsse er sich aber entschieden wenden. Ein solches Bauvorhaben erhöhe mit Sicherheit das Defizit der RhB. Diese wäre besser beraten, wenn sie betriebsschädliche Rationalisierungen abbauen würde.

Der Ausbau der Flüelapassstrasse trage dem Umstand Rechnung, dass diese Verbindung regional, national und international wichtig sei. Er werde das Gefühl nicht los, dass die Strassenvariante im Hinblick auf das Bahnprojekt annähernd gleich teuer projektiert worden sei. Der Flüela könnte auch ohne Tunnelvariante und Strassenverlegung ausgebaut werden. Einige Schliessungstage wären zwar im Winter in Kauf zu nehmen, aber es würden immer noch längere Öffnungszeiten resultieren als heute. Die Erstellung zusätzlicher Schneeverwehungs- und Steinschlaggalerien könnte erhebliche Verbesserungen bewirken.

Die zur Verfügung stehenden beschränkten finanziellen Mittel liessen einen Ausbau des Flüelapasses in dem im Bericht in Aussicht genommenen Masse als illusorisch erscheinen. Ein massvoller Ausbau dieser Strasse bringe dem Unterengadin und dem Münstertal raschere und wirksamere Hilfe. In Davos stehe denn auch die Bevölkerung grösstenteils hinter einem Ausbau der Flüelapassstrasse. Der Landrat sei in dieser Frage schon zu einem früheren Zeitpunkt beim Bund vorstellig geworden. Seiner Auffassung nach müsse deshalb der Ausbau der Prättigauer- und der Flüelapassstrasse vordringlich an die Hand genommen werden.

Vital/Zuoz hält fest, eine wintersichere Verbindung im Bereich Verena oder Flüela werde im Verhältnis zu den gesamthaft anstehenden Verkehrsproblemen überbewertet. Sämtliche Zugänge zum Engadin, die heute bestünden, seien nicht wintersicher. Eine wintersichere Verbindung müsste deshalb für das Engadin als Gesamtregion geprüft werden. In diesem Sinne sei er für eine Ausweitung der Vorabklärungen.

Regierungsrat Dr. Lardi hat mit Genugtuung festgestellt, dass kein Antrag auf Nichteintreten vorliegt. Er könne sich deshalb kurz fassen und auf eine Stellungnahme zu allen Voten verzichten.

Die Anregungen aus der Mitte des Rates betrachte er als sehr wertvoll. Auch für die geäusserte Kritik habe er ein offenes Ohr, da diese zum Teil aus echter Sorge um die engere Heimat geäussert worden sei. Danken wolle er vor allem der Kommission für die geleistete gute Arbeit. Auch die Koordination mit dem Bau- und Forstdepartement habe sehr gut gespielt.

Die Abgeordneten hätten der Regierung grösstenteils Objektivität bei der Vorstellung der beiden Varianten attestiert. Weiter sei auch in begrüssenswerter Weise darauf verzichtet worden, eine bestimmte Variante aus der Mitte des Rates heraus zu forcieren.

Zur beanstandeten Haltung der RhB sei folgendes zu sagen: Er habe im Ausschuss des Verwaltungsrates der RhB die grossen Werbeanstrengungen beanstandet. Dort habe man allerdings die Meinung vertreten, dass sich das Vorgehen der RhB neben jenem der SBB in der Frage Splügen- oder Gotthardbahn äusserst massvoll ausnehme.

Die Regierung widersetze sich den Zusatzanträgen der Kommission nicht. Allerdings sei festzuhalten, dass sie ohnehin die vorgeschlagene Richtung eingeschlagen hätte. Der Auftrag, zwei vergleichbare Projekte für eine wintersichere Verbindung vorzulegen, sei sicher erfüllt worden. Seiner Auffassung nach könnten die Bahn- und die Strassenverbindung nicht als monströs oder perfektionistisch bezeichnet werden. Denn der Auftrag habe eindeutig dahingehend gelautet, wintersichere Verbindungen zu projektieren.

Ein Vernehmlassungsverfahren sei in den Gemeinden noch nicht durchgeführt worden. Dass die Richtplanung bereits in die ganze Sache hineingespielt habe, bedauere er. Das sei indessen nicht zu ändern, da Richtplan und vorliegendes Projektierungsverfahren teilweise parallel gelaufen seien. Jedenfalls habe man in keiner Weise beabsichtigt, die Gemeinden irrezuführen oder zu beeinflussen. Er ersuche den Rat um Verständnis für diese Überschneidung.

Regierungsrat Dr. Cadruvi hält fest, dass das Justiz- und Polizeidepartement in der Angelegenheit federführend sei. Er stimme den Ausführungen von Kollege Dr. Lardi zu. Äussern wolle er sich hingegen zur Frage eines wintersicheren Ausbaus der Flüelapassstrasse. Das Bau- und Forstdepartement habe nicht den Auftrag erhalten, irgendeine, sondern eine wintersichere Verbindung zu projektieren. Die Kosten dafür seien sehr hoch und keinesfalls künstlich in die Höhe geschraubt worden. Auch ihm sei es um die objektive Ausarbeitung vergleichbarer Varianten gegangen. Natürlich würden sich die Geister an der Frage scheiden, was überhaupt wintersicher sei. Diesbezüglich habe man umfangreiche Abklärungen bei

Fachstellen vorgenommen. Selbstverständlich könnten die Untersuchungen im Bericht diskutiert werden. Noch sei ja kein Entscheid gefallen.

Als unzutreffend müsse er die Behauptung zurückweisen, dass in den letzten Jahren nichts für die Flüelapassstrasse getan worden sei. Immerhin habe man sich eingesetzt für die Offenhaltung des Passes. Die praktischen Schwierigkeiten dürften dabei nicht unterschätzt werden, da es sich bei der Flüelapassstrasse um eine aus Witterungsgründen sehr heimtückische Strecke handle.

Dr. Viletta habe von einem monströsen Ausbau gesprochen. Die vorgeschlagene Variante stelle nur eine Möglichkeit dar. Man könne die Flüelapassstrasse auch für 100 Millionen Franken ausbauen. Keinesfalls werde dann aber Wintersicherheit erreicht. Viele kritische Stellen würden bestehen bleiben. Der Faktor Wintersicherheit beeinflusse die Kosten massgebend.

Schliesslich werde auch entscheidend sein, was mit Hilfe des Bundes überhaupt finanziert werden könne. Eine Sonderfinanzierung erachte er als problematisch. Hiefür fehle unter Umständen das Verständnis in Bern.

Damit ist die Eintretensdebatte abgeschlossen. Eintreten ist unbestritten und daher beschlossen.

Vorerst wird der Antrag der Regierung verlesen, dem auch die Kommission zustimmt. Zusätzlich zur darin enthaltenen Kenntnisnahme schlägt die Kommission folgende Ergänzung vor (eingefügt nach dem Antragstext gemäss Botschaft):

Er befürwortet eine solche Verbindung und beauftragt die Regierung,

1. das Verfahren zur Verwirklichung einer wintersicheren Verbindung zwischen dem Unterengadin und dem Raum Prättigau/Davos fortzusetzen und dabei u. a. auch
 - die Auswirkungen der Realisierung einer Variantenwahl auf andere Verkehrsverbindungen zu untersuchen sowie
 - zu prüfen, ob und mit welchen Folgen die «rollende Strasse» als Bestandteil des Vereina-Projektes reduziert werden kann;
2. die Verhandlungen mit den Bundesbehörden im Hinblick auf eine baldige Verwirklichung des Vorhabens weiterzuführen und dabei auch die Finanzierungsmöglichkeiten für beide Varianten abzuklären;
3. anschliessend bei den interessierten Kreisen ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen und
4. dem Grossen Rat darüber Bericht und allenfalls Antrag zu unterbreiten.

Zu Ziffer 1 dieses Kommissionsantrages führt Kommissionspräsident Schad/Arosa aus, zu klären gelte es in erster Linie, was eine wintersichere Verbindung für Auswirkungen auf die verschiedenen anderen Linien

der RhB zeitigen würde. Der Vereinatunnel dürfe jedenfalls keine negative Beeinflussung einer anderen Linie zur Folge haben. Sodann müsste der Ausbau der Prättigauerstrasse bei der Inbetriebnahme des Vereinatunnels oder bei der Beendigung des Ausbaus der Flüelapassstrasse vollendet sein. Weiter gelte es auch die Bahnhofprojekte zu überprüfen, insbesondere die Frage, ob der Verladebahnhof allenfalls von Lavin nach Susch verlegt werden könnte.

Broggi stellt den Antrag, bei Ziffer 1 folgenden neuen dritten Absatz einzufügen:

- zu prüfen, ob und mit welchen Folgen das Projekt Flüelastrasse reduziert werden kann.

Seiner Meinung nach sei das Ausbauprojekt für die Flüelastrasse zu gross dimensioniert. Er beantrage deshalb eine Reduktion des Ausbaus, wie das auch im Kommissionsantrag für die Bahntunnelvariante gefordert werde. Damit wären die Spiesse wieder gleich lang.

Kommissionspräsident Schad/Arosa hat persönlich nichts gegen den Antrag Broggi einzuwenden. Seiner Auffassung nach muss man jedoch vorsichtig sein mit der Forderung nach Redimensionierung des Flüelaprojektes. Die Sicherheit müsse im Vordergrund stehen. Das Flüelaprojekt sei keineswegs überhissen. Es handle sich um eine normale Passstrasse.

Meisser führt aus, keine der im Bericht vorgeschlagenen Varianten führe innert nützlicher Frist zu einer wintersicheren Verbindung für die Region Unterengadin/Münstertal. Es sei geradezu unfair, die betreffende Region mit den vorgeschlagenen Projektvarianten hinzuhalten. Die jüngste Entwicklung zeige, dass es durchaus möglich sei, die Flüelapassstrasse längere Zeit im Jahr mit vernünftigen Mitteln offen zu halten. Auch stelle sich die Frage, ob es sinnvoll sei, eine halbe Milliarde in eine einzige Verbindung zu investieren. Eventuell wäre es besser, die Mittel noch in andern Verkehrsadern anzulegen. Er denke etwa an die Investition von 150 bis 200 Millionen für den Ausbau der Flüelapassstrasse mit einer Sicherheit von vielleicht 95 Prozent; der Restbetrag könnte für den Ausbau der Albulastrecke der RhB, für den Ausbau der Julier-Berninaroute oder den Bau der Schnellstrasse Bonaduz-Ilanz verwendet werden. Dies seien lediglich einige Beispiele. Ihm erscheine sinnvoller, zu Taten zu schreiten, als mit Illusionen weiterzufahren. Aus diesem Grund stelle er den Antrag, folgenden Text im Anschluss an den Antrag im Bericht der Regierung einzufügen:

Er befürwortet eine solche Verbindung und beauftragt die Regierung

1. mit Mitteln aus Unterhaltskrediten die Sicherung am Flüelapass voranzutreiben;
2. zusammen mit den Bündner Abgeordneten in Bern die finanzielle Unterstützung eines etappenweisen, vernünftigen Ausbaus für einen möglichst sicheren Winterverkehr zu erwirken;

3. den «kleinen Ausbau» sofort zu planen und zielbewusst zu fördern. Parallel dazu sind für die Realisierung der Dorfumfahrungen im oberen Prättigau Prioritäten zu setzen.

Deplazes/Chur hält zu Broggi fest, man müsse sich schon fragen, wie eine Redimensionierung des Flüelaprojektes erfolgen solle. Schliesslich würden im Bericht der Regierung verschiedene Varianten und Ausbaustufen vorgeschlagen.

Den Antrag Meisser empfehle er zur Ablehnung. Dieser schaffe Ungleichheiten und greife der Abklärung wichtiger Probleme vor.

Auch Kommissionspräsident Schad/Arosa empfiehlt, den Antrag Meisser abzulehnen. Es sei wenig sinnvoll, von Anfang an reduzierte Projekte anzupacken. Verfehlt erscheine auch, Unterkredite einzusetzen, bevor man wisse, wie die definitive Variantenwahl aussehe.

Huber spricht sich ebenfalls gegen den Antrag Meisser aus. Es sei verschiedentlich gesagt worden, dass heute keine Variantenwahl zur Diskussion stehe.

Die Befürworter einer Reduktion des Ausbaus der Flüelapassstrasse hätten zu bedenken, was geschehen würde, wenn zum Beispiel ein Car am Flüelapass in eine Lawine geraten sollte. Der Sicherheitsgedanke müsse jedenfalls im Vordergrund stehen. Überdies müssten die Projekte auch im Falle einer Reduktion vergleichbar bleiben.

Koch weist darauf hin, dass Regierungsrat Dr. Cadruvi gesagt habe, man habe viel für den Flüela getan. Das treffe bezüglich der Offenhaltung sicher zu. Er habe aber darauf hingewiesen, dass baulich nichts getan worden sei.

Der Antrag Meisser sehe in sinnvoller Weise vor, die dringend nötigen Verbesserungen an der Passstrasse in Angriff zu nehmen. Die dafür beanspruchten Mittel seien sicher nicht zum Fenster hinausgeworfenes Geld.

Der Standespräsident gibt bekannt, er gedenke bei der Bereinigung der verschiedenen Anträge folgendermassen vorzugehen:

Vorerst werde er den Antrag der Kommission bereinigen und dann diesen dem Antrag Meisser, den er ebenfalls als Hauptantrag qualifiziere, gegenüberstellen.

Dagegen werden aus der Mitte des Rates keine Einwendungen erhoben.

In der folgenden Abstimmung wird der Antrag Broggi auf Ergänzung von Ziffer 1 des Kommissionsantrages mit 35 zu 20 Stimmen gutgeheissen.

Zu Ziffer 2 des Kommissionsantrages hält Kommissionspräsident Schad/Arosa fest, für die angetönten Finanzierungsmöglichkeiten bestünden auf Bundesebene bereits Präjudizien. Weitere Abklärungen erschienen jedoch dringlich.

Ziffer 2 wird vom Rat in der Fassung der Kommission genehmigt.

Zu Ziffer 3 hält der Kommissionspräsident fest, das vorgesehene Vernehmlassungsverfahren sei sehr wichtig. Dabei müssten die Stellungnahmen der unmittelbar betroffenen Regionen besonders gewichtet werden.

Bezzola stösst sich daran, dass das Vernehmlassungsverfahren erst durchgeführt werden kann, wenn sämtliche Abklärungen getroffen sind. Seiner Auffassung nach sollte die Eröffnung eines Vernehmlassungsverfahrens bereits zu einem früheren Zeitpunkt ermöglicht werden. Er stelle deshalb den Antrag, das Wort «anschliessend» in Ziffer 3 zu streichen.

Kommissionspräsident Schad/Arosa ersucht den Rat, diesen Antrag abzulehnen. Es sei wenig sinnvoll, Vernehmlassungsverfahren durchzuführen, wenn noch verschiedene Unterlagen fehlten.

In der Folge lehnt der Rat den Antrag Bezzola mit 58 zu 15 Stimmen ab. Ziffer 3 passiert somit in der Fassung der Kommission.

Ziffer 4 passiert diskussionslos.

Darauf erhält Jenny das Wort, um einen ergänzenden Minderheitsantrag zu begründen. Vorerst gibt er bekannt, dass er diesen in folgendem Sinne modifizieren wolle:

Dem Vollausbau der Prättigauerstrasse, insbesondere der Umfahrungsstrasse Küblis-Klosters, ist gegenüber der Realisierung Vereina oder Flüela erste Priorität einzuräumen.

Die Prättigauerstrasse sei neben dem Nationalstrassenabschnitt Maienfeld-Reichenau die am stärksten belastete Verkehrsader des Kantons Graubünden. Die Zustände seien heute schon für die Dörfer des hinteren Prättigaus an der Grenze des Verantwortbaren. Zusätzliche Verkehrsbelastungen könnten nicht mehr verkraftet werden. Deshalb stelle er das Begehren, dass bis zum Beginn der Bautätigkeit von Vereina oder Flüela mit Sicherheit die Prättigauerstrasse, insbesondere die Umfahrung Küblis-Saas-Klosters, realisiert sein müsse. Es gehe ihm auch darum, eine ähnliche Situation, wie sie heute auf den Zufahrtsrampen zum Bernhardin bestehe, zu vermeiden. Aus gemachten Fehlern sollten die nötigen Lehren gezogen werden. Im Namen der betroffenen Prättigauer Gemeinden ersuche er den Rat um Zustimmung zu seinem Ergänzungsantrag.

Kommissionspräsident Schad/Arosa hält fest, Jenny habe den ursprünglich in ultimativer Form gehaltenen Minderheitsantrag etwas gemildert. Er sei sicher der Auffassung, dass die Prättigauerstrasse ausgebaut sein sollte, wenn die in Aussicht genommenen Ausbauprojekte realisiert seien. Mit einer etwas eindeutigeren Formulierung könnte er sich einverstanden erklären.

Rominger weist darauf hin, dass sogar der Bundesrat eine Ausbaunotwendigkeit für die Prättigauerstrasse in einem kürzlich gefällten Beschwerdeentscheid bejaht habe. Diese Notwendigkeit sei mithin unbestritten. Der Antrag Jenny wolle lediglich, dass dem Ausbau der Prät-

tigauerstrasse Priorität zugemessen werde. Da die Immissionsgrenzen in den betroffenen Dörfern längstens erreicht seien, unterstütze er den Antrag.

Hubert gibt bekannt, dass es lediglich darum gehe, einen Bericht zur Kenntnis zu nehmen. Die Diskussion im Rat solle der Regierung Hinweise geben für die weitere Arbeit. Es wäre ganz falsch, heute Präjudizien zu schaffen oder Zusicherungen abzugeben. Bei allem Verständnis für die Probleme im Zusammenhang mit der Prättigauerstrasse müsse er den Antrag Jenny ablehnen. Dabei gelte es noch zu berücksichtigen, dass Jenny in dieser Woche bereits einen in ähnlicher Richtung zielenden parlamentarischen Vorstoss eingereicht habe.

Nach Ansicht von Regierungsrat Dr. Cadruvi gehört der Antrag Jenny nicht hierher. Darüber sei im Rahmen der Budgetdebatte zu befinden. Ohne zur materiellen Frage des Ausbaus der Prättigauerstrasse Stellung zu nehmen, erachte er eine Vorwegnahme von Budgetbeschlüssen nicht als sinnvoll, dies schon deshalb, weil heute nicht bekannt sei, welches Projekt überhaupt zur Ausführung gelange.

Fromm vertritt die Auffassung, man habe den Fehler, zuerst den Tunnel und erst dann die Zufahrt zu bauen, schon zweimal gemacht: einmal am San Bernardino und ein zweites Mal am Gotthard. Was das bedeute, könne nur die betroffene Bevölkerung beurteilen. Er unterstütze deshalb den Antrag Jenny.

Jenny zeigt Verständnis für die Ausführungen von Regierungsrat Dr. Cadruvi. Man müsse sich jedoch vorstellen, dass plötzlich auf Grund einer Sonderfinanzierung Bern grünes Licht für die Verwirklichung der einen oder anderen Variante erteilen könnte. Dann bestünden im Prättigau unhaltbare Zustände hinsichtlich der zirkulierenden Verkehrsströme. Er müsse deshalb auf seinem Ergänzungsantrag beharren.

Kommissionspräsident Schad/Arosa hält fest, er habe den Antrag Jenny wohl falsch verstanden. Dieser wolle nach wie vor die Verwirklichung einer der beiden Varianten vom Ausbau der Prättigauerstrasse abhängig machen. Ein solches Anliegen könne natürlich nicht unterstützt werden, auch wenn alles Verständnis für die Prättigauer-Situation aufgebracht werde.

Darauf lehnt der Rat den Antrag Jenny mit 56 zu 15 Stimmen ab.

Der Landespräsident stellt nun den Antrag der Kommission dem Antrag Meisser gegenüber. Dabei gibt der Rat dem Antrag der Kommission mit 67 zu 6 Stimmen den Vorzug. Der Antrag Meisser ist damit abgelehnt.

Schliesslich gibt der Landespräsident noch bekannt, da der Kommissionsantrag weiter gehe als jener der Regierung im Bericht – anstelle einer Kenntnisnahme würden zusätzlich noch Aufträge an die Regierung erteilt –, müsse seiner Auffassung nach eine Schlussabstimmung erfolgen. Dieser Ansicht erwächst keine Opposition.

In einer Schlussabstimmung spricht sich der Rat mit 79 zu 0 Stimmen für die durch den Antrag Broggi ergänzte, bereinigte Fassung von Kommission und Regierung aus.

Hier werden die Verhandlungen um 12.50 Uhr abgebrochen.
Parlamentarische Vorstösse sind keine eingegangen.

Für die Genehmigung des Protokolls
durch die Absatz-
und Redaktionskommission:
Der Landespräsident: *Bernhard Falett*
Der Protokollführer: *Claudio Riesen*