



Botschaften der Regierung an den Grossen Rat

Heft Nr. 2 / 1985 - 86

Inhalt

	Seite
7. Gewährung eines Kantonsbeitrages an die Kosten eines Vereina- Eisenbahntunnels	65

Botschaften der Regierung an den Grossen Rat

7.

Gewährung eines Kantonsbeitrages an die Kosten eines Vereina-Eisenbahntunnels

Chur, den 4. März 1985

Sehr geehrter Herr Landespräsident!
Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir unterbreiten Ihnen Botschaft und Entwurf für einen Volksbeschluss betreffend die finanzielle Beteiligung des Kantons Graubünden am Bau eines Vereina-Eisenbahntunnels von Susch/Lavin nach Klosters.

I. Vorgeschichte

1. Ausgangslage

Das Unterengadin und das Münstertal sind, bezogen auf die Schweiz wie auf den Kanton selbst, geographisch äusserst peripher gelegen und verfügen mit Ausnahme der Verbindung ins Oberengadin über schlechte und zeitraubende Verkehrsverbindungen mit dem übrigen Kantonsgebiet. Insbesondere gilt dies für den Winter, wenn die Flüelapass-Strasse wegen Lawinengefahr oder Schneeverwehungen geschlossen ist und die Verbindung des privaten Motorfahrzeugverkehrs mit dem übrigen Kantonsgebiet nur über die einen Umweg bedeutenden Julier- oder Arlbergrouuten hergestellt werden kann. Zu der sich durch die Schliessung der Pass-Strasse ergebenden direkten Benachteiligung kommt die im Winter permanent bestehende Ungewissheit über die die Schliessung verursachenden Witterungsverhältnisse hinzu.

Seit mehr als einem Jahrzehnt beschäftigen sich regionale, kantonale und Bundesinstanzen mit der Frage der Herstellung einer direkten wintersicheren Verbindung zwischen dem Unterengadin und dem Münstertal mit dem Raum Prättigau/Davos. Sowohl der Bundesrat als auch der Grosse Rat haben in der Vergangenheit den Anspruch der Bevölkerung des Unterengadins und des Münstertals auf eine solche Verbindung eindrücklich bejaht.

Um dem sowohl aus staatspolitischer als auch aus verkehrspolitischer Sicht

ausgewiesenen Anliegen der Bevölkerung des Unterengadins und des Münstertals zu entsprechen, wurden von den sachzuständigen Instanzen zwei Varianten ausgearbeitet. Zur Diskussion standen einerseits eine neue Bahnverbindung Unterengadin - Prättigau mit Vereina-Tunnel und Autoverladeanlage und andererseits ein wintersicherer Ausbau der Flüelapass-Strasse.

2. Bisherige Beschlüsse des Grossen Rates

Der Grosse Rat hatte bereits mehrmals Gelegenheit, sich mit der Frage einer wintersicheren Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos zu befassen, weshalb auf eine Darstellung des generellen Projektes der Vereina-Linie wie auch auf eine Rekapitulation des bisherigen Geschehens weitgehend verzichtet wird und in der Folge nur die wegleitenden Beschlüsse des Grossen Rates wiedergegeben werden.

a) Kreditgewährung für die Projektierung der Vereina-Linie und Auftragserteilung für das Flüela-Strassenprojekt

Mit Beschluss vom 22. Februar 1979 gewährte der Grosse Rat der Rhätischen Bahn für die Projektierung einer neuen Bahnverbindung Unterengadin - Prättigau mit Vereina-Tunnel und Autoverladestationen sowie für die nötigen geologischen Abklärungen einen Beitrag von max. 2 000 000.— Franken. Im gleichen Beschluss beauftragte der Grosse Rat die Regierung, gleichzeitig vergleichbare Unterlagen für eine wintersichere Strassenverbindung am Flüela zu erarbeiten (B 1978/79, Seite 433 ff.; GRP 1978/79, Seite 886 ff.).

b) Kenntnisnahme des Berichtes der Regierung über das bisherige Vorgehen und die bisherigen Abklärungen

Am 27. Mai 1982 nahm der Grosse Rat 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 befürwortete ausdrücklich eine solche Verbindung und beauftragte die Regierung, das Verfahren zur Verwirklichung einer wintersicheren Verbindung zwischen dem Unterengadin und dem Raum Prättigau/Davos fortzusetzen. Die Regierung wurde in diesem Zusammenhang beauftragt, die Auswirkungen der Realisierung einer Variantenwahl auf andere Verkehrsverbindungen zu untersuchen und zu prüfen, ob und mit welchen Folgen die "Rollende Strasse" als Bestandteil des Vereina-Projektes und das Projekt Flüela-Strasse realisiert werden könnte. Der Regierung wurde weiter der Auftrag erteilt, die Verhandlungen mit den Bundesbehörden im Hinblick auf eine baldige Verwirklichung des Vorhabens weiterzuführen und dabei auch die Finanzierungsmöglichkeiten für beide Varianten abzuklären. Nach Vornahme dieser Arbeiten sollte bei den interessierten Kreisen ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt und anschliessend dem Grossen Rat Bericht und Antrag unterbreitet werden (B 1982/83, Seite 1 ff.; GRP 1982/83, Seite 119 ff.).

c) Variantenentscheid

aa) Antrag der Regierung

Nachdem die Überarbeitung der beiden Projekte Vereina und Flüela im Sinne des Grossratsbeschlusses vom 27. Mai 1982 durch die Projektverfasser erfolgt und gestützt auf die überarbeiteten Projekte ein breit angelegtes Vernehmlassungsverfahren durchgeführt worden war, unterbreitete die Regierung mit Beschluss vom 25. Juni 1984 dem Grossen Rat eine Vorlage zum Entscheid zwischen den beiden zur Diskussion stehenden Varianten. Die Regierung stellte dabei Antrag auf Realisierung der Vereina-Variante, unter der Voraussetzung, dass die Klassierung der Flüelapass-Strasse keine Änderung erfahre und der Subventionsentscheid der Bundesversammlung bis Ende 1987 erfolge (B 1984/85, Seite 383 ff.).

bb) Beschluss des Grossen Rates

Der Grosse Rat anerkannte anlässlich der Beratung dieses Geschäftes am 2. und 3. Oktober 1984 erneut die Dringlichkeit einer wintersicheren Verbindung zwischen den Regionen Unterengadin/Münstertal und Prättigau/Davos und beauftragte die Regierung, die Verwirklichung des Vorhabens unverzüglich an die Hand zu nehmen. Bezüglich der beiden vorliegenden Varianten fasste er am 3. Oktober 1984 mit 97 : 4 Stimmen folgenden Beschluss (GRP 1984/85, Seite 531):

- “1. Zwischen den zur Verfügung stehenden Varianten entscheidet sich der Grosse Rat für einen Eisenbahntunnel mit “Rollender Strasse” zwischen Klosters und Lavin/Susch (Vereina-Variante).
Diese Wahl erfolgt unter der Voraussetzung, dass
 - a) die Klassierung der Flüela-Strasse keine Änderung erfährt;
 - b) der Subventionsentscheid der Bundesversammlung für die Vereina-Variante bis Ende 1987 erfolgt;
 - c) mit den baulichen Sanierungsmassnahmen für die Sommersicherheit am Flüela nach Vorliegen der sofort zu erstellenden Projekte und nach Sicherstellung der Finanzierung unverzüglich begonnen wird.
2. Kann der Eisenbahntunnel nicht realisiert werden, hat die Regierung dem Grossen Rat unverzüglich einen Bericht für die Gewährleistung der Wintersicherheit am Flüela zu unterbreiten.
3. Gleichzeitig mit den baulichen Massnahmen zugunsten der Sommersicherheit am Flüela ist der Ausbau der Prättigauerstrasse auf dem Teilstück Küblis-Klosters beschleunigt voranzutreiben.
4. Die Regierung wird beauftragt, dem Bundesrat die höchstmögliche Subventionierung des Vereina-Eisenbahntunnels und des Ausbaues der Flüela-Strasse (Sommersicherheit) zu beantragen.

5. Die Regierung wird ferner beauftragt, dem Grossen Rat eine Botschaft über die Finanzierung des Vereina-Eisenbahntunnels zu unterbreiten."

cc) Erwägungen und Bedingungen zum Variantenentscheid

– *Erwägungen*

Bei der Beratung des Variantenentscheides wurde im Grossen Rat allgemein die grosse verkehrspolitische Bedeutung des zu treffenden Entscheides anerkannt. Ausschlaggebend für die Wahl der Vereina-Variante waren, wie auch zuvor für den Antrag der Regierung, verkehrs- und energiepolitische Gründe sowie Gründe des Umweltschutzes. Die in verkehrspolitischer Hinsicht zugunsten der Vereina-Variante ausschlaggebenden Überlegungen wurden damit begründet, dass diese sowohl dem öffentlichen als auch dem privaten Verkehr zu dienen vermöge, dass grundsätzlich eine Förderung des öffentlichen Verkehrs angezeigt sei, dass damit die Konkurrenzfähigkeit der Rhätischen Bahn gesteigert und damit deren Betriebsrechnung positiv beeinflusst werde, dass dadurch die heute in Spitzenzeiten bereits voll ausgelastete Albula-Linie eine massgebliche Entlastung erfahre, sowie dass dadurch die Strecke Bever - Scuol der Rhätischen Bahn eine Aufwertung erfahre. In energiepolitischer Hinsicht wurden die Vorteile der Vereina-Linie darin gesehen, dass diese mit einheimischer Energie betrieben werden und sich damit auf eine gesicherte Energieversorgung abstützen könne. Letztlich wurde auch die Umweltbelastung bei einem Variantenentscheid zugunsten des Vereina-Projektes günstiger veranschlagt. In diesem Zusammenhang wurde beim Vereina-Projekt auch die Verlegung der Verladebahnhöfe in landwirtschaftlich nicht intensiv genutztes Gelände ausserhalb der Dörfer positiv gewürdigt.

– *Bedingungen*

Anlässlich der Beratungen wurde die Bedeutung der Flüelapass-Strasse für die direkt interessierten Regionen hinsichtlich der Erschliessungsfunktion wie auch in touristischer Hinsicht voll anerkannt. Der Variantenentscheid erfolgte denn auch unter der Voraussetzung, dass die notwendigen Investitionen für die Gewährleistung der Sommersicherheit auf der Flüelapass-Strasse unverzüglich projektiert und baldmöglichst in Angriff genommen würden. Ebenso ging der Grosse Rat bei seinem Entscheid davon aus, dass bis zur Inbetriebnahme des Vereina-Tunnels die Flüelapass-Strasse im bisherigen Umfang im Winter offengehalten wird. Davon ausgehend, dass eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Unterengadins voraussichtlich einen Verkehrszuwachs auf den Zufahrtsstrassen zur Folge haben dürfte, knüpfte der Grosse Rat seine Zustimmung zum Variantenentscheid an die Voraussetzung, dass gleichzeitig mit der Inangriffnahme der Bauarbeiten zugunsten der Sommersicherheit am Flüela der Ausbau der Prättigauerstrasse auf dem Teilstück Küblis - Klosters beschleunigt vorangetrieben werde. Bei einem zeitlich vorgelagerten Ausbau

des Flüelapasses würden sich ansonsten für die Dörfer Saas und Klosters unzumutbare Verhältnisse ergeben. Der Grosse Rat ging im übrigen davon aus, dass durch die Sanierung der Flüelapass-Strasse andere Strassenbauvorhaben im Kanton nicht beeinträchtigt werden dürfen. Der regierungsrätliche Sprecher verwies in diesem Zusammenhang auf die Möglichkeit der Einflussnahme des Grossen Rates auf das Strassenbauprogramm im Rahmen der Budgetberatung.

II. Verhandlungen mit dem Bund

1. Beitragsgesuch an die Projektierungskosten für den Vereina-Eisenbahntunnel

Erste Kontakte mit dem Bund gehen bereits auf das Jahr 1975 zurück. Damals unterbreitete die Regierung dem Bundesrat die Projektidee für einen Vereina-Eisenbahntunnel und ersuchte um Gewährung eines Bundesbeitrages an die Projektierungskosten. Der Bundesrat sah sich aus grundsätzlichen Überlegungen nicht in der Lage, diesem Gesuch zu entsprechen, hingegen erklärte er sich bereit, die Idee einer Vereina-Linie aufgrund eines von der Bündner Regierung gelieferten generellen Projektes zu überprüfen. Ein allfälliger Bau des Vereina-Tunnels mit Bundesbeteiligung sei indessen vom ausdrücklichen Einverständnis der Bündner Regierung zur Umklassierung der Flüela-Strasse Klosters - Davos - Susch in eine Kantonsstrasse abhängig zu machen.

2. Aufnahme der wintersicheren Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos in die Richtlinien der Regierungspolitik 1983/87

Nachdem die vom Bundesrat gewünschten generellen Projekte für eine wintersichere Bahn- und auch Strassenverbindung Ende Juni 1981 vorlagen, fanden zwischen Bund und Kanton weitere Kontakte statt, welche eine grundsätzlich positive Haltung des Bundes zu diesem Verkehrsvorhaben erkennen liessen. Der Entscheid über eine wintersichere Verbindung Unterengadin - Prättigau (Vereina-Tunnel oder Ausbau des Flüelapasses) fand in der Folge Aufnahme in dem am 18. Januar 1984 verabschiedeten Bericht des Bundesrates über die Richtlinien der Regierungspolitik 1983 bis 1987 (BBl 1984 I 157 ff.). Damit sprach sich der Bundesrat erstmals konkret zugunsten einer wintersicheren Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos aus. Aufgrund des anlässlich der Kenntnisnahme dieses Berichtes erteilten Auftrages des Parlamentes, für die Realisierung der in den Richtlinien der Regierungspolitik enthaltenen Vorhaben eine Prioritätenordnung festzulegen und anzugeben, welche Geschäfte überhaupt in der Legislaturperiode dem Parlament vorgelegt werden könnten, wurde der Entscheid über die wintersichere Verbindung vom Bundesrat in einem Bericht vom 29. August 1984 über die Prioritäten der Legislaturperiode 1983 - 1987 (BBl 1984 II 1332 ff.) der

Kategorie der vordringlichen Vorhaben zugeordnet. Bei diesen Vorhaben ist beabsichtigt, sie den Eidgenössischen Räten in der ersten Legislaturhälfte zu unterbreiten, so dass sie bis zum Ende der Legislatur verabschiedet werden können.

3. Äusserung des Bundesrates zur Höhe der Bundesbeteiligung an die Kosten der wintersicheren Verbindung; Verzicht auf Rückklassierung der Flüelapass-Strasse beim Bau der Vereina-Linie

Im Hinblick auf die Ausarbeitung der Botschaft zum Variantenentscheid ersuchte die Regierung den Bundesrat um eine Äusserung zur Frage der Finanzierungsmöglichkeiten und des Ablaufs der Finanzierung. Gleichzeitig wurde der Bundesrat ersucht, auf seine Bedingung der Umklassierung der Flüelapass-Strasse in eine Kantonsstrasse für eine Bundesbeteiligung an der Vereina-Linie zurückzukommen.

In seiner Antwort vom 9. Mai 1984 erklärte sich der Bundesrat angesichts der besonderen Bedeutung des Vorhabens und der hohen Belastung des Kantons mit Verkehrsausgaben bereit, den Eidgenössischen Räten zu beantragen, an das Vereina-Projekt einen Bundesbeitrag von 85% zu gewähren. Weiter erklärte sich der Bundesrat bereit, auf seine ursprüngliche Forderung nach einer Umklassierung der Flüelapass-Strasse bei einer allfälligen Verwirklichung der Vereina-Variante zurückzukommen. Der Verzicht auf die Forderung nach Umklassierung erfolgte allerdings nur unter einschränkenden Bedingungen. Im Falle der Verwirklichung der Vereina-Variante werde der Bundesrat Investitionen auf der Flüelapass-Strasse zwischen Davos und Susch nur soweit mit Bundesmitteln unterstützen, als sie zur Erhaltung des Flüelapasses für einen sicheren Sommerverkehr notwendig seien. Für Ausbauvorhaben zum Zwecke einer Kapazitätssteigerung oder einer erhöhten Wintersicherheit werde hingegen eine Bundeshilfe ausgeschlossen.

4. Antrag auf Gewährung eines Bundesbeitrages an den Vereina-Tunnel analog dem Bundesbeitrag an den Furkabasis-Tunnel

Mit Schreiben vom 5. Dezember 1984 teilte die Regierung dem Bundesrat das Ergebnis des Variantenentscheides des Grossen Rates mit. In Befolgung des anlässlich dieses Entscheides vom Grossen Rat erteilten Auftrages stellte sie dem Bundesrat den Antrag, in Berücksichtigung der verkehrspolitischen, staatspolitischen und regionalwirtschaftlichen Bedeutung der Vereina-Linie, welche ihres Erachtens mindestens so hoch wie diejenige des Furkabasis-Tunnels zu veranschlagen sei, die im Schreiben vom 9. Mai 1984 in Aussicht gestellte Bundesbeteiligung von 85% zu erhöhen. Die Regierung stützte sich bei ihrem Antrag einerseits auf die im Vergleich zu den anderen Kantonen höchste Belastung des Kantons Graubünden mit Verkehrsausgaben, andererseits aber auch auf den Bundesbeitrag an die Kosten des Furkabasis-Tunnels, welcher sich auf 94,6% belief.

In seiner Antwort vom 20. Februar 1985 teilte der Bundesrat mit, dass er dem

Antrag, einen über 85% hinausgehenden Bundesbeitrag zu gewähren, nicht Folge leisten könne. Im für die Festlegung des Bundesbeitrages an den Furkabasis-Tunnel massgeblichen Zeitpunkt von 1970 sei das allgemeine Subventionsniveau des Bundes wesentlich höher als heute gelegen. Infolge der wiederholten Sparanstrengungen des Bundes seien seither die meisten Subventionsätze nach unten revidiert worden. Dieser Umstand führe unweigerlich dazu, dass heute ausgeführte Bauten zu geringeren Sätzen subventioniert würden als vergleichbare, früher erstellte Anlagen. Aus dieser Sachlage könne daher keine rechtsungleiche Behandlung abgeleitet werden. Der Gleichbehandlungssatz könne nur in gleichen Situationen voll zum Greifen kommen. Das heutige finanzpolitische Umfeld sei jedoch mit demjenigen von 1970 nicht vergleichbar. In verkehrsgeographischer und staatspolitischer Sicht müsse berücksichtigt werden, dass das Goms vor Inbetriebnahme des Furkabasis-Tunnels im Winter nahezu vollständig vom grössten Teil der übrigen Deutschschweiz abgeschnitten gewesen sei. Die Route St. Maurice - Brig - Andermatt - Disentis - Chur - Sargans sei zudem die einzige West-Ost-Achse in der südlichen Landeshälfte und deshalb im grösseren Ausmass von nationaler Bedeutung als die bereits durch zwei alternative wintersichere Verkehrswege sichergestellte Verbindung vom Unterland ins Engadin. Den grossen Verkehrslasten des Kantons Graubünden trage der Bundesrat auch bei anderer Gelegenheit Rechnung, so zum Beispiel bei der Festlegung der Bundesbeiträge an die Rhätische Bahn oder bei der Neuregelung der Treibstoffzollverteilung. In die gleiche Richtung ziele auch der Vorschlag in der Botschaft über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik, wonach der Bund mittels eines Lastenausgleichs dafür Sorge trage, dass kein Kanton unverhältnismässige Leistungen für den Verkehr erbringen müsse. Die Bereitschaft des Bundesrates, dem Parlament die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Vereinabahn in der Höhe von 85% zu beantragen, liege ganz im Sinne dieser Politik.

III. Baubeschluss der Rhätischen Bahn und Finanzierung der Vereina-Linie

1. Baubeschluss des Verwaltungsrates der Rhätischen Bahn

Ausgehend vom positiven Bescheid des Bundesrates vom 9. Mai 1984 und vom eindeutigen Variantenentscheid des Grossen Rates vom 3. Oktober 1984 in bezug auf die wintersichere Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos fasste der Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn an seiner Sitzung vom 4. Dezember 1984 folgenden Beschluss:

1. Als neue Linie der Rhätischen Bahn ist aufgrund des Projektes 1983 der Vereina-Tunnel Klosters - Susch unter der Voraussetzung der nötigen Finanzierung zu bauen.
2. Der Regierung des Kantons Graubünden wird auch zuhanden der Eid-

genossenschaft beantragt, für den Bau eines Vereina-Tunnels von Klosters nach Susch die nötigen Schritte für die Finanzierung in die Wege zu leiten."

2. Eingabe der Rhätischen Bahn an den Kanton und den Bund

Mit Schreiben vom 7. Dezember 1984 teilt die Rhätische Bahn der Regierung den unter der Voraussetzung der Sicherstellung der nötigen Finanzierung gefällten Baubeschluss des Verwaltungsrates mit. Für die Finanzierung des Vorhabens sei die Rhätische Bahn vollumfänglich auf die Beiträge von Bund und Kanton angewiesen. Die Regierung werde deshalb ersucht, die notwendigen Schritte einzuleiten, damit die für den Bau der Vereina-Linie notwendigen Voraussetzungen so rasch als möglich geschaffen werden könnten.

3. Finanzielle Situation der Rhätischen Bahn

Die finanzielle Lage der Rhätischen Bahn kann rückblickend vom Baubeginn bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges als gut bezeichnet werden. Mit Ausnahme der Jahre 1891 und 1892 konnten bis und mit 1913 auf dem Aktienkapital ersten Ranges immer Dividenden ausgeschüttet werden. Nach dem ersten Weltkrieg konnte sich die Rhätische Bahn nur langsam erholen, aber immerhin so, dass für die Jahre 1925 bis 1930 auf dem im Jahre 1921 herabgesetzten Aktienkapital ersten Ranges wiederum die Ausschüttung einer Dividende möglich wurde.

Nach 1930 verschlechterte sich die Lage der bündnerischen Schmalspurbahnen zusehends, bis diese zufolge des zunehmenden Wettbewerbes durch das Automobil und wegen der Weltwirtschaftskrise der Dreissiger Jahre in eine ausgesprochene Notlage gerieten. In den Jahren 1949 bis 1957 wies die Rhätische Bahn Fehlbeträge bis zu 1 Million Franken aus. Angesichts dieser auch für andere Bahnunternehmen zutreffenden Situation ergriff der Bund zahlreiche Sanierungs- und Hilfemassnahmen. Am 1. Juli 1958 trat das neue eidgenössische Eisenbahngesetz in Kraft, das den Privatbahnen bedeutende Erleichterungen brachte. Aufgrund der neuen Bestimmungen konnte der Bund nun unter anderem konzessionierten Bahnen für technische Verbesserungen, Umstellungen des Betriebes, Aufrechterhaltung des Betriebes und Naturschäden Hilfe gewähren. Aufgrund dieses neuen Gesetzes wurde im Jahre 1959 der Bundesbeschluss über die Annäherung von Tarifen konzessionierter Bahnunternehmungen an jene der schweizerischen Bundesbahnen gefasst, der wenigstens eine teilweise Annäherung der Tarife der Rhätischen Bahn an diejenigen der Schweizerischen Bundesbahnen ermöglichte, indem die Einheimischen-Tarife nach den Taxansätzen der Schweizerischen Bundesbahnen berechnet werden, während für den allgemeinen Verkehr die Tarife nach den Taxansätzen der Schweizerischen Bundesbahnen aufgrund der um 40% erhöhten effektiven Entfernungen festgelegt werden.

Aufgrund dieser verstärkten Bundeshilfe konnte in der Folge die Rhätische Bahn von 1960 bis 1969 jedes Jahr einen Überschuss des Betriebsertrages ausweisen. Im Jahre 1970 überstieg der Betriebsaufwand erstmals wieder den Betriebsertrag. Von dieser defizitären Situation konnte sich die Rhätische Bahn nicht mehr erholen. Wie die Schweizerischen Bundesbahnen und die anderen Privatbahnen bekam die Rhätische Bahn die Konkurrenz der Strasse immer stärker zu spüren, wodurch sich das Betriebsergebnis zusehends verschlechterte. Heute bewegt sich das jährliche Defizit der Rhätischen Bahn um etwa 20 Millionen Franken. Bei den Erneuerungsprogrammen zwischen 1961 und 1972 konnte die Rhätische Bahn die Investitionen noch durchschnittlich mit einer Eigenfinanzierung von 75% durchführen. Die sich verschlechternde Ertragslage der Eisenbahn hatte dann aber auch ihre Auswirkungen auf die Eigenfinanzierungsmöglichkeiten. Der immer stärker auftretende Erneuerungsbedarf und die damit einhergehende Anpassung der Anlagen, Einrichtungen und Betriebsmittel hatten zur Folge, dass immer grössere Investitionen anstanden. Diese konnten weitgehend nur mehr im Rahmen der vom Bund zur Verfügung gestellten Rahmenkredite für technische Verbesserungen durchgeführt werden.

Aus der aktuellen finanziellen Situation der Rhätischen Bahn ist ohne weiteres ersichtlich, dass sie weder heute noch in absehbarer Zukunft in der Lage ist, grössere Investitionen aus eigenen Mitteln vorzunehmen. Für die Realisierung der Vereina-Linie ist sie daher vollumfänglich auf die finanzielle Hilfe des Bundes und des Kantons angewiesen.

IV. Kantonalen Finanzierungsentscheid vor entsprechendem Bundesbeschluss

In zeitlicher Hinsicht stellt sich die Frage, ob vorerst die Bundesversammlung sich zur Frage der finanziellen Beteiligung des Bundes am Bau des Vereina-Tunnels aussprechen und der Kanton erst in Kenntnis des Entscheides der Bundesversammlung sich zur Frage der notwendigen Mitbeteiligung äussern soll, oder ob vorerst das Finanzierungsverfahren auf kantonaler Ebene eingeleitet werden soll. Bei der Finanzierung des Furkabasis-Tunnels wurde der erstere Modus angewendet. Die beteiligten Kantone Uri, Graubünden und Wallis hatten sich erst nach dem die finanzielle Beteiligung festlegenden Beschluss der Bundesversammlung über eine Mitbeteiligung auszusprechen.

Der Bundesrat möchte die bisherige Praxis der Bundesbehörden beibehalten, wonach die kantonalen Beschlüsse vorliegen müssen, bevor ein Vorhaben vom Bund subventioniert wird. Die Regierung ist nach reiflicher Überprüfung der mit beiden Vorgehensweisen verbundenen Vor- und Nachteile zum Schluss gelangt, dass vorerst abgestützt auf die vom Bundesrat in Aussicht gestellte Bundesbeteiligung der kantonale Anteil an der Finanzierung sichergestellt werden soll. Erheblich für die Regierung war die Überlegung, dass die Aussichten für einen positiven Entscheid der Bundesversammlung eher gegeben sind, wenn eine in

einer Volksabstimmung erfolgte eindeutige Meinungsäusserung des Kantons vorliegt. Die Bundesversammlung wird sich diesfalls aus staatspolitischen Gründen nicht ohne weiteres über ein von einem Landesteil getragenes regional- und raumordnungspolitisches Anliegen hinwegsetzen können. Wäre hingegen vorerst der Bund aufgerufen, sich zur Frage einer finanziellen Beteiligung am Vereina-Tunnel zu äussern, so könnte nicht ausgeschlossen werden, dass bei der Beratung in den Eidgenössischen Räten die Frage erhoben würde, ob der Kanton Graubünden überhaupt bereit sei, den auf ihn anfallenden Anteil zu tragen, und gestützt darauf das Geschäft bis zur Klärung dieser Frage zurückgestellt würde. Damit wäre ohne Zweifel ein erheblicher Zeitverlust verbunden, welcher insbesondere die Einhaltung der vom Grossen Rat an den Variantenentscheid zugunsten der Vereina-Linie als Bedingung gesetzte Frist von Ende 1987 für den Subventionsentscheid der Bundesversammlung gefährden könnte.

V. Frequenzen des Autoverlades durch den Furkabasis-Tunnel; Auswirkungen des Furkabasis-Tunnels auf das Betriebsergebnis der Furka-Oberalp-Bahn

Da das Vereina-Projekt sich in etwa mit dem Furkabasis-Tunnel vergleichen lässt, erscheint es im Hinblick auf den Finanzierungsentscheid des Grossen Rates als zweckmässig, wenn ein Blick auf die Frequenzen des Autoverlades durch den Furkabasis-Tunnel geworfen wird und diese Frequenzen mit den Prognosen verglichen werden. Auch scheint es angezeigt, die Auswirkungen des Furkabasis-Tunnels auf das Betriebsergebnis der Furka-Oberalp-Bahn zu untersuchen, da mit ein Grund für die Erstellung dieser wintersicheren Verbindung zwischen den Kantonen Uri und Wallis die prognostizierte Verbesserung des Betriebsergebnisses der Bahnunternehmung war.

In der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Finanzierung eines Basis-Eisenbahntunnels Oberwald - Realp (BBl 1970 I 1268 ff.) wurde das Verkehrsaufkommen für den Autotransport auf der Furka-Oberalp-Bahn auf jährlich 15 000 bis 25 000 Wagen veranschlagt. Der Anteil des Auto-transportes am Betriebsergebnis wurde auf 14% angesetzt.

Die in der Folge nach Eröffnung des Furka-Tunnels Ende September 1982 eingetretenen Frequenzen übertrafen alle Erwartungen deutlich und hatten bis zur Beschaffung zusätzlicher Autoverladewagen gar oftmals längere Wartezeiten zur Folge. Die Frequenzen des Autoverlades durch den Furka-Tunnel seit dem Beginn des Autoverlades am 26. September 1982 bis zum 31. Dezember 1984 zeigt ziffernmässig die nachfolgende Tabelle.

Diese Auflistung zeigt, dass der Autoverlad im Jahre 1984 gegenüber dem Vorjahr nochmals wesentlich gesteigert werden konnte und dass insbesondere die Kategorie der Lastwagen/Cars von dieser Möglichkeit überproportional vermehrten Gebrauch machte. Die Strassentransporteur schätzen die Route durch den Furka-Tunnel, da die kürzere Arbeitszeit des Fahrers (Fahrt durch den Tun-

Jahr	Total	davon Personenautos	davon Lastwagen/Cars
1982	21 119	19 858	1 261
1983	87 381	83 931	3 450
1984	116 131	110 560	5 571
Total	224 631	214 349	10 282

nel gilt als Ruhezeit) und die Energieeinsparung durch den Wegfall der Passfahrt die Reichweite pro Arbeitstag verbessern. Auch in den frequenzärmsten Monaten Juli und August erreichten die Zahlen des Autoverlades einen Viertel der Frequenzen der umsatzstärksten Monate März und April.

In wirtschaftlicher Hinsicht ist die interessante Feststellung zu vermerken, dass der Anteil des Autoverlades am Verkehrsertrag sich gemäss Budget 1985 mit rund 4.7 Mio. Franken auf 25,35% des Gesamtertrages beläuft.

Der Deckungsgrad des Ertrages in Prozenten des Gesamtaufwandes konnte durch den Autoverlad deutlich verbessert werden. Bis zum Jahre 1980 konnten mit den Einnahmen 55 bis 59% der Ausgaben gedeckt werden. Im Rekordjahr 1981, dem letzten vollen Betriebsjahr über die Furka-Bergstrecke, stieg das Verhältnis auf 63,5%. Seit der Eröffnung des Furka-Tunnels erfuhr der Deckungsgrad eine markante Verbesserung auf 66% im Jahre 1983 und 67,9% im Jahre 1984. Für das Jahr 1985 ist gar ein weiterer Anstieg des Deckungsgrades auf 70,8% prognostiziert.

In absoluten Zahlen konnte das Jahresergebnis 1983, dem ersten vollen Betriebsjahr seit Inbetriebnahme des Furkabasis-Tunnels, gegenüber dem Vorjahr um knapp 1 Million Franken verbessert werden. Für das Jahr 1984 liegen die definitiven Zahlen nicht vor, doch deuten alle Anzeichen darauf hin, dass das Defizit sich stabilisiert hat. Dies ist ohne Zweifel bemerkenswert, wenn man einerseits berücksichtigt, dass die Tarife teils aus politischen Gründen oder wegen der Konkurrenzsituation nicht voll der Teuerung angepasst werden können, und andererseits in Betracht zu ziehen ist, dass die Teuerungskosten auf den wesentlich höheren Ausgaben entstehen, womit selbst bei vollem Teuerungsausgleich auf den Tarifen das Defizit ohne erhöhtes Verkehrsaufkommen grundsätzlich automatisch sich vergrössert.

Zum positiven Ergebnis haben aber nicht nur die alle Erwartungen übertreffenden Frequenzen des Autoverlades beigetragen, auch die Frequenzen des Personenverkehrs und dessen Ertrag konnten durch die ganzjährige Verbindung zwischen dem Wallis und Uri deutlich gesteigert werden.

VI. Frequenzen auf der Vereina-Linie; Auswirkungen auf das Betriebsergebnis der Rhätischen Bahn (Angaben und Berechnungen der RhB)

1. Frequenzen

a) Allgemeines

Die Ausgangsdaten für die Festlegung des Betriebskonzeptes und für die eigentlichen Projektierungsarbeiten ergaben sich aus der gemeinsam für das Vereina- und das Flüela-Projekt ausgearbeiteten Verkehrsprognosen ca. für das Jahr 2000.

Die Verkehrsprognose stützt sich auf die regionalen Entwicklungskonzepte. Sie geht von einer Zunahme des gesamten Verkehrs zwischen Nordbünden und dem Engadin um 30% zwischen 1971 und dem Jahre 2000 aus, wobei die Zunahme vom und ins Unterengadin grösser angenommen wird als vom und ins Oberengadin. Diese Annahme scheint gerechtfertigt, weil die neue Verbindung ins Unterengadin der Region Impulse verleihen soll.

b) Personenverkehr

Aufgrund der Verkehrsprognose wird mit 473 000 Personenfahrten auf der Vereina-Linie gerechnet, wobei sich diese Fahrten gleichmässig auf das Winter- und das Sommerhalbjahr verteilen.

c) Autoverkehr

Die dem Vereina-Projekt zugrundegelegten Frequenzen der "Rollenden Strasse" betragen im Winter (November bis April) 280 000 Personenwagen. Dies entspricht 45% aller Fahrzeuge, die von Nordbünden ins Engadin oder umgekehrt fahren. Die anderen 55% werden die Julier- oder die Albula-Route oder den Autoverlad auf der Albula-Linie benützen. Für das Sommerhalbjahr (Mai bis Oktober) wird mit 104 000 Fahrzeugen gerechnet, welche von der Möglichkeit des Autoverlades Gebrauch machen werden. Dies entspricht 9% des erwarteten Verkehrsaufkommens von und aus dem Engadin, respektive 20% der die Flüela-Route benützenden Fahrzeuge.

2. Aufwendungen

a) Allgemeines

Sämtliche Kostenberechnungen beruhen auf der Preisbasis 1981. Teuerungsbedingte Mehrkosten sind daher nicht berücksichtigt.

Soweit von Abschreibungen die Rede ist, ist darauf hinzuweisen, dass diese gemäss den Normen des Bundesamtes für Verkehr vorgesehen sind. Nach diesen Normen werden die Abschreibungen auf den Anlagewerken (Gleisoberbau, Fahr-

leitung und Stromversorgung, Sicherungsanlagen, Hochbauten, Rollmaterial) ohne eigentliches Bahntrasse (Tunnel und Unterbau) berechnet. Kalkulatorische Zinsen auf dem gebundenen Kapital sind in der Betriebskostenrechnung daher nicht berücksichtigt.

b) Personenverkehr

Die Betriebs- und Unterhaltskosten für die Reisezüge Landquart - Unterengadin sind inkl. Abschreibungen von 1.2 Mio. Franken auf 3.3 Mio. Franken veranschlagt. Zu berücksichtigen sind in diesem Zusammenhang aber die aus dem teilweise wegfallenden Verkehr ins Unterengadin via Albula-Linie resultierenden Einsparungen von 1.4 Mio. Franken, so dass sich letztlich Mehrkosten von 1.9 Mio. Franken ergeben.

c) Autoverkehr

Der Anteil der "Rollenden Strasse" an den Betriebskosten der Vereina-Linie beträgt inkl. Abschreibungen 3.6 Mio. Franken, wobei die Abschreibungen ungefähr 1.1 Mio. Franken ausmachen.

d) Gesamtaufwand

Die Betriebs- und Unterhaltskosten auf der Vereina-Linie belaufen sich inkl. Abschreibungen von rund 2.3 Mio. Franken auf etwa 5.5 Mio. Franken.

Die relativ bescheidenen Betriebs- und Unterhaltskosten sind darauf zurückzuführen, dass es für den Betrieb der neuen Linie keine zusätzliche Verwaltung und keine zusätzlichen Werkstätten und Depots braucht. Die bestehende Infrastruktur mit ihren hohen Fixkosten wird besser genutzt. Die neue Linie wird zudem unterhaltsfreundlich erstellt.

3. Erträge

a) Personenverkehr

Die auf der Vereina-Linie direkt erwirtschafteten Erträge aus dem Reise- und Gepäckverkehr (=Personenverkehr) werden auf ca. 4.5 Mio. Franken veranschlagt. In diesem Betrag ist berücksichtigt, dass der Ertrag des heute über den Albula führenden Verkehrs nach dem Unterengadin von rund 104 000 Personenfahrten entfällt. Für die Berechnung des Ertrages wurden Fahrpreise zwischen Chur/Landquart und Scuol zugrunde gelegt, welche 30% tiefer als die heute für dieselbe Zielbestimmung via die Albula-Linie zu entrichtenden Fahrpreise liegen.

Der auf der Vereina-Linie erwartete Mehrertrag des Reiseverkehrs entspricht etwa 10% des gegenwärtigen Personenverkehrsertrages auf dem gesamten Netz der Rhätischen Bahn. Der eingesetzte Ertrag kann demgemäss als durchaus realistisch bezeichnet werden.

b) Autoverlad

Aus dem Autoverlad wird ein Ertrag von rund 5 Mio. Franken erwartet. Dabei wurde für Personenwagen der Berechnung lediglich ein Minimalpreis von Fr. 11.50 zugrundegelegt. Für Cars und Lastwagen wurden die Preise etwa analog den übrigen schweizerischen Autoverladestrecken eingesetzt. Der erwartete Ertrag aus dem Autoverlad liegt nur geringfügig höher als der bereits heute beim Furkabasis-Tunnel erzielte Ertrag. Diese etwas höhere Ertragsersparnis ist aber durchaus gerechtfertigt, da bis zur Inbetriebnahme des Vereina-Tunnels mit einer Verkehrszunahme gerechnet werden kann und eine innerkantonale Verbindung über das ganze Jahr gesehen höhere Frequenzen als eine weitgehend touristisch interkantonale Verbindung aufweist.

c) Gesamtertrag

Der geschätzte Betriebsertrag aus der neuen Linie beträgt insgesamt ca. 9.5 Mio. Franken, nämlich 4.5 Mio. Franken aus dem Personenverkehr und 5 Mio. Franken aus dem Autoverlad. Dies entspricht etwa 11% des reinen Verkehrsertrages der Rhätischen Bahn von 1981 auf dem gesamten Netz. Der Vergleich mit dem im Jahre 1981 erzielten Verkehrsertrag rührt daher, dass sämtliche Ertrags- und Aufwandsberechnungen ebenfalls auf dem Jahre 1981 (Monat Februar) beruhen.

4. Verbesserung des Betriebsergebnisses der Rhätischen Bahn durch die Vereina-Linie

Werden die Aufwendungen von 5.5 Mio. Franken den Erträgen von 9.5 Mio. Franken gegenübergestellt, kann festgestellt werden, dass aus der Ergänzung des Streckennetzes der Rhätischen Bahn durch die Vereina-Linie eine Verbesserung des Betriebsergebnisses von ca. 4 Mio. Franken resultiert, wobei nochmals festzuhalten ist, dass allen Berechnungen die Preisbasis Februar 1981 zugrundeliegt.

Eine ziffernmässig zwar nicht festlegbare Verbesserung der Ertragslage kann zudem auch durch die durch die Vereina-Linie eröffnete Möglichkeit der Propagierung und Durchführung von Bahnrundreisen im Kanton wie auch durch die Möglichkeit der besseren und bedarfsgerechteren Ausnützung der Albula-Linie für den Verkehr mit dem Oberengadin und Puschlav erwartet werden.

5. Indirekte Auswirkung auf das Betriebsergebnis der Rhätischen Bahn durch die Nichtrealisierung des wintersicheren Flüela-Ausbaues

Bei einem wintersicheren Ausbau der Flüelapass-Strasse sind Verkehrseinbusen aus dem reduzierten Verkehr ins Oberengadin zu erwarten. Gemäss der Verkehrsprognose sind angesichts der wintersicheren Strassenverbindung ins Engadin 150 000 Personenfahrten pro Jahr weniger auf der Albula-Linie ins Oberengadin

zu erwarten, was zu einer Einbusse bei der Rhätischen Bahn von ca. 2.5 Mio. Franken führt.

Weitere Einbussen wären durch die zu erwartende stärkere Inanspruchnahme der Flüelapass-Strasse durch den öffentlichen Verkehr zu veranschlagen. Unter der Annahme, dass sich ca. zwei Drittel der 140 000 der dem Unterengadin zuzurechnenden Personenfahrten über die Albula-Linie auf den Autobus verlagern und diese Personen die Bahn nur noch zwischen Landquart und Davos benützen würden, würde eine Einbusse von ca. 1 Mio. Franken entstehen.

In gleicher Weise wie der Personenverkehr würde der Güterverkehr ins Engadin durch eine wintersichere und gegenüber heute höhenmässig deutlich besser liegende Flüela-Strassenverbindung konkurrenziert. Insbesondere würde der Güterverkehr ins Unterengadin, der 1980 ca. 5 Mio. Franken einbrachte, betroffen. Der Verlust wird hier auf ca. 1.5 Mio. Franken geschätzt.

Gesamthaft dürfte die wintersicher ausgebaute Flüela-Strasse für die Rhätische Bahn Mindererträge von ca. 5 Mio. Franken pro Jahr zur Folge haben, die nur zu einem geringen Teil durch Einsparungen beim Aufwand kompensiert werden könnten. Bei einem Vergleich der wirtschaftlichen Situation der Rhätischen Bahn, je nachdem, ob die Vereina-Linie oder der wintersichere Flüela-Ausbau realisiert werden, sind diese Kosten auch miteinzubeziehen.

Der Vergleich der durch die Öffentlichkeit zu tragenden Bahnlasten zeigt, dass bei der Variante Vereina auf der Preisbasis 1980 pro Jahr ca. 9 Mio. Franken geringere Defizite der Rhätischen Bahn zu decken sind, als dies bei der Variante Flüela der Fall sein würde. Bei allen finanziellen Überlegungen ist letztlich von diesem Betrag auszugehen und nicht nur von der durch die Vereina-Linie direkt bewirkten Verbesserung des Betriebsergebnisses.

VII. Auswirkungen der Vereina-Linie auf die Albula-Linie

1. Entlastung der Albula-Linie

Die Albula-Linie ist heute an Wochenenden im Winter im Abschnitt Thusis-Samedan voll ausgelastet. An solchen Tagen können während mehreren Stunden keine zusätzlichen Züge mehr eingesetzt werden. Die langen Streckenabschnitte zwischen den Kreuzungsstationen setzen der Leistungsfähigkeit enge Grenzen. Neben den Wochenenden im Winter gibt es aber zunehmend auch im Sommer zu den Hauptreisezeiten Tage, an denen die Grenzen der Leistungsfähigkeit erreicht werden. Bereits das fahrplanmässige Zugsangebot beansprucht mehr als die Hälfte der verfügbaren Kapazität, so dass es nur einige Extrazüge in kurzen Zeitabschnitten braucht, um die Linie voll auszulasten.

Selbst bei gleichbleibendem Verhalten der Verkehrsteilnehmer bei der Wahl des Verkehrsmittels ist gemäss der auf Daten von 1979 basierenden Verkehrsprognose mit einer Zunahme des Gesamtverkehrs auf der Albula-Linie zu rechnen. Eine solche Verkehrszunahme ist in der Zeit von 1979 bis 1984 seit Erstellung

der Verkehrsprognose tatsächlich auch eingetreten. Insbesondere hat sich der Verkehr an Wochenenden und während der Sommerferien weiter vergrößert.

Demnach führt die Vereina-Linie zu einer willkommenen Entlastung der Albula-Linie. Damit kann Kapazität geschaffen werden, um die prognostizierte Verkehrszunahme von und nach dem Oberengadin und Puschlav aufnehmen zu können und die Qualität des Angebotes zu verbessern.

2. Wegfall von Investitionen auf der Albula-Linie

Bis die Vereina-Linie fertiggestellt sein wird, werden zweifelsohne auch auf der Albula-Linie verschiedene notwendige Investitionen anfallen. So müssen einige bereits den heutigen Anforderungen nicht mehr genügende Stationen ausgebaut und Ergänzungen an Sicherungsanlagen vorgenommen werden. Diese Investitionen dienen der Schliessung bestehender Lücken im Ausbaustandard und nicht einer spürbaren Erhöhung der Leistungsfähigkeit.

Würde die Vereina-Linie nicht gebaut, müsste auch für die zu erwartende Verkehrszunahme und für in Zukunft notwendige Angebotsverbesserungen die Kapazität der Albula-Linie stark erhöht werden, um auch in Zukunft die im Tourismusverkehr zu erwartenden hohen Verkehrsspitzen bewältigen zu können. Eine Verbesserung der Kapazität liesse sich beispielsweise herbeiführen, indem die fünf längsten Streckenabschnitte durch zusätzliche Kreuzungsstationen unterteilt würden. Solche Ausbauten sind sehr kostspielig, da zusätzliche Kreuzungsstellen zum grössten Teil den Bau von Tunnels und Brücken erfordern. Es könnten aber damit im besten Fall zusätzlich etwa drei Züge in zwei Stunden die Linie befahren, was einer Steigerung der Kapazität um etwa ein Drittel entspricht.

Bei den Investitionsüberlegungen im Zusammenhang mit der Vereina-Linie ist somit zu berücksichtigen, dass ins Gewicht fallende bauliche Massnahmen zur Kapazitätssteigerung auf der Albula-Linie wegfallen. Der entsprechende Betrag wäre somit eigentlich der Vereina-Rechnung zuzuschreiben. Die Rhätische Bahn hat zur Zeit eine Studie in Bearbeitung, welche die heutigen Bahnbetriebsprobleme beleuchtet und die sich aufdrängenden baulichen Massnahmen auf der Albula-Linie mit und ohne Realisierung der Vereina-Linie auflisten wird.

VIII. Geologische Abklärungen beim Vereina-Projekt

1. Einleitung

Insbesondere seit den durch die schlechten geologischen Verhältnisse verursachten Kostenüberschreitungen beim Furkabasis-Tunnel wird ein besonderes Augenmerk auf die geologischen Prognosen gelegt und werden diese als gegenüber den tatsächlichen Verhältnissen zu günstig vermutet. Aufgrund des Furka-Exempels ist in dieser Hinsicht eine gewisse Skepsis am Platz. In Kenntnis dieser

zu erwartenden Skepsis haben die Projektverfasser daher die geologischen Abklärungen besonders umfangreich vorgenommen und in die darauf beruhenden vorsichtigen Kostenschätzungen auch namhafte Beträge für unvorgesehene Schwierigkeiten einberechnet. Nachträgliche Kostensteigerungen wie beim Furkabasis-Tunnel können daher ausgeschlossen werden.

2. Geologische Vorkenntnisse; Ergebnisse der Sondierbohrungen

Das Tunnelgebirge zwischen Klosters und Lavin besteht aus einem während der Alpenfaltung gebildeten Stapel von verschiedenen Decken. Kompliziert aufgebaut ist insbesondere der geologisch tiefere Teil dieses Deckenstapels auf der Seite Klosters; er muss generell als mittleres bis schlechtes Tunnelgebirge eingestuft werden. Die geologisch höher liegende Silvretta-Decke aus kristallinen Gesteinen bildet generell ein gutes bis mittleres Tunnelgebirge. Der Verlauf der Grenze dieser beiden Gebirgstile und damit die Länge des mittleren bis schlechten und damit entsprechend kostspieligen Abschnittes auf der Seite Klosters war ohne genaue und aufwendige Untersuchungen nur sehr ungenau prognostizierbar. Zur Abklärung dieses geologischen und finanziellen Hauptrisikos wurden im Jahre 1981 Sondierbohrungen ausgeführt. Diese Sondierbohrungen mit einer Gesamtlänge von 1 220 Metern bis in eine Tiefe von bis zu 620 Metern ermöglichten es, die Länge der mittleren bis schlechten Tunnelstrecke so genau festzulegen, dass die Tunnelbaukosten zuverlässig ermittelt werden konnten.

Im übrigen kann der generelle Aufbau des Gebirges als bekannt betrachtet werden, wobei "bekannt" bedeutet, dass die vom Geologen angegebene Bandbreite der erwarteten Eigenschaften und Zusammensetzungen der Gebirgstile (Wahrscheinlichkeit der Prognose) keinen *wesentlichen* Einfluss auf die Tunnelbaukosten haben wird. Die im Zusammenhang mit den Sondierbohrungen durchgeführten felsmechanischen und petrographischen Untersuchungen an Bohrkernen, die Durchlässigkeits-, Strömungs- und Temperaturmessungen in den Bohrlöchern und die Feldaufnahmen im Gebiet zwischen Klosters und Lavin ermöglichten auch hier eine zuverlässigere Prognose als üblich. Diese geologischen Untersuchungen gingen weit über das für ein generelles Projekt übliche Mass hinaus.

3. Lehren aus den Vorkommnissen beim Furka-Tunnel

Die Kostenermittlung für das erste generelle Projekt des Furka-Tunnels erfolgte ohne geologische Untersuchungen. Die diese Kostenermittlungen vornehmenden geologischen Laien legten ihren Berechnungen voller Zuversicht durchwegs optimale Gebirgsverhältnisse zugrunde, wie sie in den Alpen kaum je in einem längeren, tief liegenden Tunnel angetroffen werden dürften und erwartungsgemäss auch nicht angetroffen wurden. Diese Lehre war mit ein Grund für die sehr aufwendigen geologischen Untersuchungen beim Vereina-Tunnel.

IX. Ausmass und Finanzierung des sommersicheren Ausbaues des Flüela

1. Ausgangslage

Der Grosse Rat hat seinen Variantenentscheid unter der Voraussetzung gefällt, dass die notwendigen Investitionen für die Gewährleistung der Sommersicherheit auf der Flüelapass-Strasse getätigt werden. Der Bundesrat hat sich seinerseits bereit erklärt, Investitionen auf der Flüelapass-Strasse zwischen Davos und Susch soweit mit Bundesmitteln zu unterstützen, als sie zur Erhaltung des Flüelapasses für einen sicheren Sommerverkehr notwendig sind.

2. Projekt

Die heutige Strasse über den Flüelapass entspricht in ihrer Anlage, im Querschnitt und in der maximalen Steigung den Verkehrsbedürfnissen einer alpinen Passstrasse. Hingegen entspricht der Ausbaustandard jenem auf anderen Passstrecken nicht. Auch liegt die Gefährdung der Verkehrsteilnehmer durch Fels- und Steinschlag, Rufen und dergleichen deutlich höher als bei anderen Passstrassen.

Die Sommersicherheit wird im wesentlichen durch eine sehr markante Steinschlagpartie unterhalb des Piz Champatsch von ca. 3 km Länge und durch einen aktiven Rutschhang kurz oberhalb Susch auf der linken Seite der Susasca beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigungen sind gravierend und müssen in jedem Fall behoben werden, wenn die angestrebte Sommersicherheit gegeben sein soll.

Damit die Flüela-Strasse einen angemessenen Ausbaustandard erhält, der etwa jenem des Julier oder Ofenbergs entspricht, und von den Verkehrsteilnehmern ohne Gefährdung durch Fels- und Steinschlag, Rufen und dergleichen befahren werden kann, sind nach den Berechnungen des kantonalen Tiefbauamtes Aufwendungen von rund 100 Millionen Franken erforderlich. Mit diesen Mitteln ist es möglich, die Sommersicherheit zu gewährleisten, das heisst alle jene Massnahmen zu realisieren, die nicht ausschliesslich der Wintersicherheit dienen. Es sind dies insbesondere der Bau der 3 070 Meter langen Galerie Champatsch und eine 2 500 Meter lange Neutrassierung als Ersatz für die gefährdete und unzureichende Teilstrecke im Rutschhang Russatsch oberhalb Susch. Mit diesen baulichen Massnahmen kann die Sommersicherheit auf der Südrampe und, da die Nordrampe keiner Sicherungsmassnahmen bedarf, damit des PASSES gewährleistet werden. Das Projekt des kantonalen Tiefbauamtes wurde mit Vertretern des Bundesamtes für Strassenbau besprochen und von diesen konzeptionell als notwendig und dem angestrebten Ausbaustandard entsprechend befunden.

3. Finanzierung

Der Bundesrat hat sich mit Schreiben vom 9. Mai 1984 bereit erklärt, den

Eidgenössischen Räten zu beantragen, das Projekt Vereina mit einem Bundesbeitrag von 85% zu subventionieren, bzw. die Variante Flüela mit einem Subventionssatz gleicher Höhe zu unterstützen. Da bei Realisierung des Vereina-Projektes der sommersichere Ausbau des Flüela mitzuberücksichtigen ist, stellt sich die Frage, zu welchem Ansatz der sommersichere Ausbau des Flüelapasses vom Bund subventioniert wird. Aufgrund des zitierten Briefes des Bundes kann davon ausgegangen werden, dass die erforderlichen Massnahmen am Flüela für die Gewährleistung der Sommersicherheit ohne Kürzung der dem Kanton zustehenden Hauptstrassengelder vom Bund ebenfalls zu 85% mitgetragen werden. Damit verbleiben dem Kanton für den sommersicheren Ausbau des Flüela insgesamt 15 Mio. Franken, bzw. während der technisch erforderlichen Bauzeit pro Jahr zwei bis drei Mio. Franken Eigenleistungen. Vorbehalten bleiben allerdings die Beschlüsse der Eidgenössischen Räte über die Verteilung der Treibstoffzölle, worauf auch der Bundesrat hingewiesen hat. Bei einem reduzierten Beitragssatz des Bundes würde sich die Bauzeit verlängern, und es müssten seitens des Kantons jährlich auch mehr Mittel eingesetzt werden.

X. Ausbau der Prättigauerstrasse

Die Realisierung der Vereina-Variante und die baulichen Massnahmen zur Gewährleistung der Sommersicherheit am Flüela lassen eine wesentliche Verkehrszunahme auf den Zubringerstrassen erwarten. Während das Strassennetz im Engadin und Münstertal diese Zunahme verkraften kann, erhält die Ergänzung der auf dem Abschnitt Küblis - Klosters nicht mehr weiter belastbaren Prättigauerstrasse mittels einer neuen Strasse eine zusätzliche Dringlichkeit. Aus dieser Sicht hat der Grosse Rat denn auch im Rahmen des Variantenentscheides beschlossen, dass gleichzeitig mit den baulichen Massnahmen zugunsten der Sommersicherheit am Flüela der Ausbau der Prättigauerstrasse auf dem Teilstück Küblis - Klosters beschleunigt voranzutreiben sei.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass der Ausbau der Prättigauerstrasse auf weiten Teilstrecken bereits vorangeschritten ist. Für die Strecke Dalvazza - Klosters hat die Regierung die Erarbeitung eines Auflageprojektes für eine neue Talstrasse veranlasst. Die Regierung ist nicht in der Lage, Zusicherungen abzugeben, in welcher Zeitspanne die noch fehlenden Teilstrecken gebaut werden, da für die Anordnung von Strassenbauvorhaben der Grosse Rat zuständig ist. Dieser genehmigt den Staatsvoranschlag und kann entsprechend seinen Vorstellungen die finanziellen Mittel einsetzen. Der Grosse Rat wird sich zu gegebener Zeit an seine im Rahmen des Variantenentscheides Flüela/Vereina gemachte Willensäusserung, den Ausbau der Prättigauerstrasse auf dem Teilstück Küblis - Klosters beschleunigt voranzutreiben, zu erinnern haben, gleichzeitig aber auch dafür besorgt sein müssen, dass dieser Ausbau ohne Benachteiligung der übrigen Regionen erfolgen kann.

XI. Höhe des Kantonsbeitrages an den Bau des Vereina-Tunnels

Der Grosse Rat hat in der Oktobersession 1984 die Regierung beauftragt, dem Bundesrat die höchstmögliche Subventionierung des Vereina-Tunnels zu beantragen (GRP Oktobersession 1984, S. 531).

Die Regierung ist mit Schreiben vom 5. Dezember 1984 an den Bundesrat gelangt und hat ihn unter Hinweis auf den Bundesbeitrag an den Furkabasis-Tunnel ersucht, dem Parlament einen höheren als den vorgesehenen Beitrag von 85% für den Bau des Vereina-Eisenbahntunnels zu beantragen. Mit Schreiben vom 20. Februar 1985 teilte der Bundesrat der Regierung mit, ein höherer Subventionsatz als 85% könne in Anbetracht des subventionspolitischen Umfeldes des Bundes und der konkreten Verhältnisse kaum verantwortet werden. Er werde deshalb dem eidgenössischen Parlament einen Bundesbeitrag von 85% beantragen. Unter diesen Umständen wird sich der Kantonsbeitrag - da ja die RhB nicht in der Lage ist, eigene Mittel für dieses Bauvorhaben bereitzustellen - auf 15% belaufen. Die totalen Baukosten des Vereina-Tunnels betragen nach der vorliegenden Kostenschätzung mit Preisbasis Februar 1981 455 Mio. Franken; der Kostenanteil des Kantons macht somit 68.25 Mio. Franken aus. Dieser Betrag unterliegt nach Kantonsverfassung obligatorisch der Volksabstimmung. Die Regierung muss deshalb dem Grossen Rat und zuhanden der Volksabstimmung die Gewährung eines Kredites in dieser Höhe beantragen. Sie ist allerdings nach wie vor der Meinung, dass im eidgenössischen Parlament versucht werden muss, den Beitragssatz zu erhöhen. Weil der Kanton jedoch seine Finanzierung vor dem diesbezüglichen Entscheid des Bundes beschliessen muss, ist von einem Bundesbeitrag von 85% und einem Kantonsanteil von 15% auszugehen. Würde die Regierung bei ihrem Kreditantrag einen höheren Bundesbeitrag annehmen, der Bund aber schliesslich doch an den 85% festhalten, müsste eine neue Vorlage ausgearbeitet und dem Volk unterbreitet werden, da der ursprünglich angeforderte Kredit nicht ausreichen würde. Die Regierung hält jedoch ausdrücklich fest, dass der Antrag auf einen Kantonsbeitrag von 15% nicht als Einverständnis mit einem Bundesbeitrag von 85% ausgelegt werden darf.

Die Kostenhöhe des Bauvorhabens von 455 Mio. Franken (Preisbasis Februar 1981) mag auf den ersten Blick hoch scheinen und Skeptiker in ihrer Auffassung bestärken, dass die Realisierung dieses Bauvorhabens kaum wahrscheinlich sei. Ein Vergleich mit den in den letzten Jahren erfolgten oder in Bau befindlichen Verkehrsvorhaben für den öffentlichen Verkehr zeigt aber, dass die Kosten des Vereinaprojektes durchaus im Rahmen anderer, ebenfalls weitgehend vom Bund getragener Investitionen liegen:

Flughafenanschluss Genf	250 Mio. Franken
Bahnhof Bern	350 Mio. Franken
Bahnhof Luzern	300 Mio. Franken
Ausbau Olten inkl. neue Linie Olten - Rothrist	250 Mio. Franken

Heitersberglinie Killwangen - Lenzburg	350 Mio. Franken
Flughafenlinie Zürich (Oerlikon - Effretikon)	400 Mio. Franken
Furkabasis-Tunnel	300 Mio. Franken

XII. Finanzierung des Kantonsbeitrages

1. Finanzierung nach den Grundsätzen des neuen Rechnungsmodells

Die Regierung hat bereits in der Botschaft über den Variantenentscheid bezüglich einer wintersicheren Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos ausgeführt, für die Finanzierung des Kantonsbeitrages an den Bau des Vereina-Tunnels eigne sich am besten das Konzept des neuen Rechnungsmodells (Botschaften Heft Nr. 7 / 1984-85, S. 430 ff.).

Die Finanzierung des Anteils des Kantons für den Vereina-Tunnel aus allgemeinen Staatsmitteln ist ein *Investitionsbeitrag* an eine gemischtwirtschaftliche Unternehmung. Derartige Investitionsbeiträge werden nach den Grundsätzen des neuen Rechnungsmodells gleich wie Eigeninvestitionen behandelt. Sie werden somit aktiviert und jährlich abgeschrieben, so dass die Rechnung über die Abschreibung grundsätzlich in dem Zeitpunkt belastet wird, in dem auch der Nutzen der Investition anfällt.

Das neue Rechnungsmodell wird - sofern der Grosse Rat einer diesbezüglichen Revision der Finanzhaushaltverordnung zustimmt - materiell auf den 1. Januar 1988 eingeführt. Mit dem Bau des Vereina-Tunnels wird wohl kaum vor diesem Zeitpunkt begonnen werden, so dass in diesem Fall die Anwendung der Grundsätze des neuen Rechnungsmodells keine Probleme für die Aktivierung des Kantonsanteils am Bau des Werkes bietet. Im gegenwärtigen Zeitpunkt ist die Finanzhaushaltverordnung jedoch noch nicht revidiert. Nach geltender Verordnung ist die Aktivierung des Investitionsbeitrages an die RhB nicht möglich. Es ist deshalb ein *Volksbeschluss* nötig, der diese Aktivierung vorsieht. Diese wird dem Volk zusammen mit dem Kreditbegehren unterbreitet. Der Volksbeschluss hat dann Gesetzeskraft, und er gilt auch dann, wenn der Grosse Rat die materielle Einführung des Rechnungsmodells und damit die allgemeine Aktivierung von Investitionsbeiträgen ablehnen sollte.

Die Vorteile dieser Finanzierung hat die Regierung bereits in der erwähnten Botschaft über den Variantenentscheid dargelegt. Sie werden hier nochmals kurz wiederholt:

- Der Kantonsbeitrag von 68.25 Mio. Franken muss nicht schon am Ende der Bauarbeiten auf Null abgeschrieben sein, da der *volkswirtschaftliche Nutzen* des Werkes eigentlich erst dann beginnt. Mit der Aktivierung und der sukzes-

siven Abschreibung über eine längere Zeitdauer fallen volkswirtschaftlicher Nutzen und Belastung der Rechnung besser überein.

- Die laufende Rechnung wird durch die Möglichkeit der Abschreibung über eine längere Zeitdauer regelmässig belastet.
- Mit einer jährlich gleichbleibenden Abschreibung wird für die künftigen Belastungen die grösstmögliche Transparenz erreicht. Unterschiedlich hohe Beiträge (je nach Baufortschritt) beeinflussen so den jährlichen Rechnungsabschluss nicht, sondern nur den Finanzbedarf, der über die üblichen Finanzierungsquellen abzudecken ist.

2. Bildung eines finanziellen Schwergewichtes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

a) Allgemeines

Der Bau des Vereina-Tunnels als Alternative zum wintersicheren Ausbau der Flüelastrasse steht ganz im Zeichen der *Förderung des öffentlichen Verkehrs*.

Es ist heute auch politisch unbestritten, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs eine der wesentlichen Massnahmen zur Entlastung der Umwelt von Schadstoffen ist.

In den vergangenen Wochen und Monaten ist die Diskussion um das Waldsterben und die damit verbundene Luftverschmutzung mit besonderer Intensität geführt worden. Ohne Übertreibung kann die Aussage gemacht werden, dass ein eigentlicher Stimmungswandel eingetreten ist. Von den politischen Behörden auf allen Stufen unseres Landes wird ein entschlossenes und wirksames umweltbewusstes Handeln erwartet. Sowohl die Bundesbehörden als auch die kantonalen Instanzen haben immer wieder betont, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs zu den umweltentlastenden Massnahmen gehört. So hat der Bundesrat bereits im November 1984 das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement beauftragt, einen Bericht zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zu erarbeiten.

Aber auch die Regierung des Kantons Graubünden hat in einer Eingabe vom 15. Januar 1985 an den Vorsteher des eidgenössischen Departementes des Innern, Bundesrat Dr. A. Egli, folgendes ausgeführt:

“Zum relevanten Kampf gegen die Luftverunreinigung gehört bekanntlich auch eine aktive Förderung des öffentlichen Verkehrs durch rechtlich zulässige und politisch wirksame Massnahmen. Die Situation erfordert von der Öffentlichkeit eine entsprechende Einsicht und die Notwendigkeit einer grundlegenden Änderung dieser Politik, von den Behörden aber auch in dieser Hinsicht ein entschlossenes Handeln, ohne welches eine spürbare Einschränkung des Individualverkehrs nie zu erreichen sein wird . . . Auch in dieser Beziehung wird eine Umkehr mit allen ihren finanziellen und psychologisch-politischen Folgen zu erwägen sein. Bund, Kantone und Ge-

meinden werden darüber zu entscheiden haben, ob und in welchen Schritten diese Umkehr stattfinden soll."

In einem ähnlichen Sinn hat sich die Regierung in ihrer Stellungnahme zum "Energiepolitischen Programm bis 1986" an den Vorsteher des eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, Bundesrat Dr. L. Schlumpf, Ende Februar dieses Jahres geäußert. Zur Frage der Förderung des überregionalen Personenverkehrs wies die Regierung darauf hin, dass Projekte wie der Vereina-Tunnel rasch behandelt werden müssten und dass gerade bei der Variantenwahl zwischen dem Ausbau der Flüelastrasse und dem Bau des Vereina-Tunnels der Aspekt der Förderung des öffentlichen Verkehrs mit allen seinen energie- und umweltpolitischen Vorteilen eine grosse Rolle gespielt habe.

In der zitierten Eingabe an Bundesrat Dr. A. Egli führte die Regierung sodann aus, sie sei gewillt, *auch finanziell neue Prioritäten zur Entlastung der Umwelt* zu setzen.

b) Verwendung von vorhandenen Reserven für den öffentlichen Verkehr

Nun besteht gerade im Zusammenhang mit der Finanzierung des Vereina-Tunnels die Möglichkeit, ein *entscheidendes finanzielles Schwergewicht zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs* zu bilden. Dabei ist es möglich, diese schwergewichtige Massnahme zu ergreifen, *ohne* andere staatliche Tätigkeiten irgendwie zu berühren oder unsere Verwaltungsrechnung zu belasten, und zwar durch die *Verwendung von vorhandenen und ausgewiesenen Reserven zu Gunsten des Baues des Eisenbahntunnels*.

Nach der Genehmigung der Rechnung 1984 durch den Grossen Rat in der Maisession 1985 wird unsere Staatsrechnung Reserven von rund 33 Mio. Franken ausweisen, und zwar unter folgenden Titeln:

– Steuerausgleichsreserve	25	Mio. Franken
– Vortrag des Einnahmenüberschusses der ordentlichen Rechnung	7.976	Mio. Franken
Total	32.976	Mio. Franken

Die Regierung schlägt nun dem Grossen Rat vor, im Sinne einer wirksamen Massnahme zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ein finanzielles Schwergewicht zu bilden, indem *von diesen Reserven der Betrag von 30 Mio. Franken direkt einem Finanzierungskonto zu Gunsten des Vereina-Tunnels gutgeschrieben wird*. Mit dieser Massnahme wird die Verwaltungsrechnung in keiner Weise belastet, da die Bildung der Reserven in den früheren Jahren bereits erfolgswirksam war. Aber die vorgeschlagene Verwendung der Reserven bedeutet, dass *die Inve-*

stition im Umfang von 30 Mio. Franken bereits finanziert ist und dass nur noch der Restbetrag von 38.25 Mio. Franken zur späteren Amortisation übrigbleibt. Dadurch können die Amortisationstranchen, die später die Verwaltungsrechnung (oder, wenn das neue Rechnungsmodell eingeführt sein wird, die laufende Rechnung) belastet werden, fast halbiert werden.

In diesem Zusammenhang darf erwähnt werden, dass diese Verwendung vorhandener Reserven nicht etwa als übermässig erscheinen darf. Dies gilt insbesondere, wenn man den Betrag ins Verhältnis setzt mit den Aufwendungen für den privaten Verkehr. Nach dem Budget 1985 wird der Kanton zu diesem Zwecke aus eigenen Mitteln rund 66 Mio. Franken einsetzen. Im Mittel der letzten zehn Jahre (1975-1984) waren es 50.23 Mio. Franken. Und schliesslich kann darauf hingewiesen werden, dass der Kanton in der gleichen Zeitspanne die Strassenschuld mit insgesamt 149 Mio. Franken getilgt hat. Dies sind im Mittel der Jahre 15 Mio. Franken. Seit dem Jahre 1981 betragen diese Tilgungen immer rund 20 Mio. Franken.

Im Vergleich dazu nahmen sich die Aufwendungen des Kantons für den öffentlichen Verkehr relativ bescheiden aus. In der gleichen Zeit (1975-1984) erreichten sie 54.5 Mio. Franken, oder 5.45 Mio. Franken pro Jahr. Angesichts dieser Umstände ist die Regierung der Auffassung, dass die Entnahme von 30 Mio. Franken aus den Reserven zur Förderung des öffentlichen Verkehrs gerechtfertigt ist.

Damit kann ein unmissverständliches politisches Zeichen gesetzt werden, mit dem der Wille unserer Behörden manifest wird, im Rahmen ihrer Möglichkeiten entscheidende Umweltschutzmassnahmen zu fördern, wobei damit gleichzeitig auch bedeutende Investitionsimpulse verbunden sind.

Schliesslich bleibt noch zu erwähnen, dass dieser Mitteleinsatz zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs in keiner Weise den Strassenbau oder den Strassenunterhalt berührt. Die vorgeschlagene Massnahme belastet weder die ordentliche Rechnung noch die Strassenrechnung. Darin ist ein entscheidender politischer Vorteil zu erblicken.

c) Kreditbedarf, Abschreibungsdauer und Abschreibungsbedarf

Auch wenn nach dem Antrag der Regierung die Finanzierung des Kantonsanteils im Rahmen von 30 Mio. Franken durch eine Entnahme aus den Reserven erfolgen soll (25 Mio. Franken aus der Steuerausgleichsreserve und 5 Mio. Franken aus dem Vortrag des Einnahmenüberschusses der ordentlichen Rechnung), bleibt es dabei, dass der gesamte Kredit von 68.25 Mio. Franken vom Grosse Rat und vom Volk genehmigt werden muss. Steuerausgleichsreserve und Vortrag des Einnahmenüberschusses der ordentlichen Rechnung bilden einen Teil des Eigenkapitals. Die Verwendung dieser Reserven für die öffentliche Aufgabener-

füllung ist finanzrechtlich als Ausgabe zu qualifizieren. Sie ist deshalb kreditpflichtig. Zu finanzieren und *abzuschreiben* bleibt aber nur noch ein Betrag von 38.25 Mio. Franken.

Wenn man davon ausgeht, dass der Tunnel in 15 Jahren *abgeschrieben* werden muss - was für ein solches Werk ohne Zweifel eine sehr kurze Zeit ist - verbleibt ein *linearer Abschreibungsbedarf* und somit eine *entsprechende Belastung* unserer Rechnung von 2.55 Mio. Franken pro Jahr. Das ist ein Betrag, den unsere Rechnung sicher verkraften kann.

Zum Vergleich darf darauf hingewiesen werden, dass beispielsweise die Engadiner Kraftwerke AG, Zernez, in den letzten 5 Jahren (1980-1984) allein an *kantonalen Wasserwerksteuern* durchschnittlich 1.9 Mio. Franken abgeliefert hat. Wenn man annimmt, dass auch nur die vom Bundesrat vorgeschlagene Erhöhung der Wasserzinsen um 50% ohne Abschaffung der Qualitätsstufen vom Bundesparlament beschlossen wird, wird sich der Betrag in nächster Zeit auf durchschnittlich 2.85 Mio. Franken erhöhen. Allein die kantonalen Wasserwerksteuern der Engadiner Kraftwerke AG werden deshalb nach heutiger Beurteilung *höher* liegen als der genannte Abschreibungsbedarf von 2.55 Mio. Franken.

Es wäre natürlich denkbar, die Abschreibungsdauer auch länger zu bemessen. Die Regierung ist jedoch der Meinung, dass die Zeit, während welcher unsere Rechnung mit Abschreibungen auf diesem Werk des öffentlichen Verkehrs belastet wird, *überblickbar bleiben muss*. Sie schlägt deshalb den genannten Zeitraum vor. Dieser soll allerdings nur den äussersten Rahmen abstecken. Je nach den künftigen Ergebnissen unserer Rechnung soll der Grosse Rat die Möglichkeit haben, auch höhere jährliche Abschreibungen oder Zuweisungen an das Finanzierungskonto zu beschliessen.

3. Zusammenfassung

Das von der Regierung vorgeschlagene Finanzierungssystem des Kantonsbeitrages für den Bau des Vereina-Tunnels hat grosse Vorteile:

- Durch die Aktivierung der Investitionsbeiträge wird erreicht, dass unsere ordentliche Rechnung (nach der Einführung des neuen Rechnungsmodells die laufende Rechnung) nicht in einer kurzen Zeit übermässig belastet wird. Die Belastung erfolgt vielmehr regelmässig während einer Abschreibungsdauer von 15 Jahren.
- Durch die Verwendung von 30 Mio. Franken Reserven zu Gunsten des Vereina-Tunnels wird ein sichtbares Zeichen der aktiven Förderung des öffentlichen Verkehrs gesetzt.
- Die verwendeten Reserven von 30 Mio. Franken sind frei verfügbar. Sie gehen deshalb weder zu Lasten des Strassenbaues, noch beeinträchtigen sie finanziell irgendwelche andere Zweige unserer staatlichen Tätigkeit. In diesem Umfang ist das Werk jedoch bereits finanziert.

- Die noch verbleibende jährliche Nettobelastung von 2.55 Mio. Franken während 15 Jahren (lineare Abschreibung der verbleibenden 38.25 Mio. Franken) ist für den Kanton sicher tragbar. Für die künftigen Belastungen ist auf diese Weise die grösstmögliche Transparenz erreicht. Im Rahmen der Rechnungsabschlüsse können immer noch je nach Ergebnis höhere Abschreibungen oder Zuweisungen beschlossen werden.

XIII. Antrag

Aufgrund dieser Ausführungen beantragen wir Ihnen:

1. Auf die Vorlage einzutreten;
2. Zuhanden der Volksabstimmung den beiliegenden Entwurf zu einem Beschluss über die Gewährung eines Kantonsbeitrages für den Bau der Vereina-Linie der Rhätischen Bahn zu verabschieden.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Landespräsident, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Namens der Regierung:

Der Präsident: *Cadruvi*

Der Kanzleidirektor: *Caviezel*

Gewährung eines Kantonsbeitrages für den Bau der Vereina-Linie der Rhätischen Bahn

(Grossratsbeschluss vom . . .)

Vom Volke angenommen am . . .

1. Für die Gewährung eines Kantonsbeitrages an die Rhätische Bahn für den Bau der Vereina-Linie wird ein einmaliger, nicht rückzahlbarer Kredit von 68.25 Mio. Franken (Kostenstand Februar 1981) bewilligt.
2. Teuerungsbedingte Mehrkosten des Werkes werden im Verhältnis ihrer Leistungen zwischen Bund und Kanton aufgeteilt.
3. Der Beitrag des Kantons wird in der Staatsrechnung aktiviert.
4. Zur Finanzierung des Beitrages werden den vorhandenen und ausgewiesenen Reserven 30 Mio. Franken entnommen und einem Finanzierungskonto gutgeschrieben.
Der noch verbleibende Betrag von 38.25 Mio. Franken ist in längstens 15 Jahren ab Baubeginn abzuschreiben.
5. Die Mittel werden nach Massgabe einer von der Regierung namens des Kantons mit dem Bund und der Rhätischen Bahn abzuschliessenden Vereinbarung eingesetzt.
6. Die Regierung wird dem Grossen Rat die Gewährung des erforderlichen jährlichen Investitionsbeitrages im Rahmen des Voranschlages beantragen.
7. Dieser Beschluss gilt nur unter der Voraussetzung, dass der Bund die Restfinanzierung des Baus der Vereina-Linie übernimmt.
8. Dieser Beschluss tritt mit der Annahme durch das Volk in Kraft.