



## Botschaften der Regierung an den Grossen Rat

Heft Nr. 7 / 1984 - 85

### *Inhalt*

	Seite
14. Variantenentscheid bezüglich einer wintersicheren Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos . . . . .	383

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
I. Einleitung . . . . .	383
1. Vorgeschichte . . . . .	383
2. Projekte 1981 . . . . .	384
II. Behandlung des Berichtes der Regierung im Grossen Rat . . . . .	384
III. Projekte 1983 . . . . .	385
1. Vereinaprojekt . . . . .	385
2. Flüelaprojekt . . . . .	389
3. Auswirkungen auf andere Verkehrsverbindungen . . . . .	389
a) Bericht des Tiefbauamtes . . . . .	389
b) Bericht der Rhätischen Bahn . . . . .	391
4. Verhandlungen mit dem Bund . . . . .	392
IV. Vernehmlassungsverfahren zur Variantenwahl . . . . .	393
1. Einladung; Fragen, Vernehmlassungsstellen . . . . .	393
2. Grundsätzliches Ergebnis . . . . .	395
a) Allgemeine Bemerkungen . . . . .	395
b) Frage des Bedürfnisses . . . . .	395
c) Variantenfrage . . . . .	395
3. Kritik an den vorgelegten Projektunterlagen . . . . .	396
4. Argumente für Vereine . . . . .	397
5. Argumente gegen Vereine . . . . .	398
6. Argumente für Flüela . . . . .	399
7. Argumente gegen Flüela . . . . .	400
8. Alternativen; "Flüela realistisch" . . . . .	400
9. Forderungen im Zusammenhang mit der Realisierung einer der beiden Varianten . . . . .	401
V. Anforderungen an die Wintersicherheit . . . . .	402
VI. Erwägungen zur Frage der Zweckmässigkeit, der Vollständigkeit und der Vergleichbarkeit der beiden Projekte . . . . .	403
1. Allgemeines . . . . .	403
2. Kapazität der "Rollenden Strasse" . . . . .	404
3. Verkehrsprognose beim Vereinaprojekt . . . . .	404
4. Geologie . . . . .	405
5. Benützbarkeit der "Rollenden Strasse" . . . . .	406
6. Anschlüsse . . . . .	406
7. Vollständigkeit der Projekte . . . . .	406
VII. Erörterung der Vor- und Nachteile der beiden Varianten nach ver- schiedenen Kriterien . . . . .	407

	Seite
1. Variantenwahl aus wirtschaftlicher Sicht . . . . .	407
2. Variantenwahl aus wettbewerbspolitischer Sicht . . . . .	410
3. Variantenwahl aus der Sicht der Raumplanung . . . . .	412
4. Variantenwahl aus verkehrsplanerischer Sicht . . . . .	414
5. Variantenwahl aus regionalwirtschaftlicher Sicht . . . . .	417
6. Variantenwahl aus der Sicht der Energie . . . . .	418
7. Variantenwahl aus der Sicht des Natur- und Heimatschutzes . . . . .	419
8. Variantenwahl aus der Sicht des Umweltschutzes . . . . .	421
9. Variantenwahl aus touristischer Sicht . . . . .	421
VIII. Auswirkungen der Realisierung einer Variante auf die übrigen Verkehrsverbindungen . . . . .	423
1. Klassierung der Flüelapass-Strasse bei Realisierung der Vereinsvariante . . . . .	423
2. Auswirkungen der Flüelavariante auf die Unterengadinerlinie der Rhätischen Bahn . . . . .	423
IX. Auswirkung einer wintersicheren Verbindung auf die sprachliche Situation der betroffenen Regionen . . . . .	424
X. Warum nicht "Flüela realistisch" und "Flüela nossa via"? . . . . .	424
1. Vorstellung von "Flüela realistisch" und "Flüela nossa via" . . . . .	424
2. Stellungnahme . . . . .	425
XI. Wintersichere Verbindung und weiteres Strassen- und Bahnausbauprogramm . . . . .	426
XII. Möglichkeiten für die Finanzierung des Kantonsanteils . . . . .	426
1. Einleitung . . . . .	426
2. Finanzierungsvarianten für den Vereinabahrtunnel . . . . .	428
3. Finanzierung des Ausbaus der Flüelastrasse . . . . .	431
4. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen . . . . .	433
XIII. Variantenempfehlung und Antrag . . . . .	434

## Botschaften der Regierung an den Grossen Rat

14.

### Variantenentscheid bezüglich einer wintersicheren Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos

Chur, den 25. Juni 1984

Sehr geehrter Herr Landespräsident!  
Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir unterbreiten Ihnen einen Antrag für einen Variantenentscheid bezüglich einer wintersicheren Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos, welchen wir nachfolgend begründen.

#### I. Einleitung

##### 1. Vorgeschichte

Eine direkte wintersichere Verbindung zwischen dem Unterengadin und dem Raum Prättigau/Davos besteht beim heutigen Zustand der Flüelapass-Strasse nicht. Eine solche Verbindung ist aber im Interesse der Einwohner des Unterengadins und des Münstertals notwendig, handelt es sich doch bei diesen Talschaften um den abgelegensten Landesteil der Schweiz.

Dieses Bedürfnis wird auch im Schlussbericht "Gesamtverkehrskonzeption Schweiz" (GVK-CH) wie folgt anerkannt (Seite 272 f.):

"Eine wintersichere Strassenverbindung zwischen dem Prättigau und dem Unterengadin entspricht gemäss den Modellberechnungen einem Bedürfnis. Die sich aufgrund der Verkehrsnachfrage ergebende Verkehrsbelastung liegt rund 2 - 3 mal höher als bei der Direktverbindung zwischen Glarus und Vorderrheintal. Des weiteren muss diese Verbindung im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrsgunst des abgelegensten Landesteils der Schweiz positiv bewertet werden. Anstelle eines Strassentunnels kann auch eine neue Bahnverbindung mit Autoverlad erwogen werden. Die Wahl zwischen diesen beiden Lösungen bedarf allerdings einer eingehenden Abklärung."

Die Offenhaltung der Flüelapass-Strasse im Winter hat gezeigt, dass zweckmässigerweise eine wintersichere direkte Verbindung zwischen dem Unterengadin/

Münstertal und dem Raum Prättigau/Davos nur durch einen Strassen- oder Bahntunnel hergestellt werden kann.

Das kantonale Tiefbauamt befasst sich seit Jahren mit einem wintersicheren Ausbaukonzept der Flüelapass-Strasse. Vor über zehn Jahren beschloss auch der Verwaltungsratsausschuss der Rhätischen Bahn, die Frage einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Raum Prättigau/Davos und dem Unterengadin mit einer rollenden Strasse als Alternative zu einem Flüelapassstunnel zu untersuchen.

Mit Beschluss vom 22. Februar 1979 (B 1978/79, Seite 433 ff.; GRP 1978/79, Seite 886 ff., 937) sicherte der Grosse Rat der Rhätischen Bahn für die Projektierung einer neuen Bahnverbindung Unterengadin - Prättigau mit Vereinatunnel und Autoverladestationen sowie für die nötigen geologischen Abklärungen einen Beitrag von maximal 2 Mio. Franken zu. Im gleichen Beschluss beauftragte der Grosse Rat die Regierung, gleichzeitig vergleichbare Unterlagen für eine wintersichere Strassenverbindung am Flüela zu erarbeiten.

## 2. Projekte 1981

Nach Gewährung des Kredites für die Projektierung einer neuen Bahnverbindung Unterengadin - Prättigau mit Vereinatunnel und Autoverladestationen durch den Grossen Rat beauftragte die Rhätische Bahn eine Projektleitung mit der Durchführung der Planung dieser Bahnverbindung. Der technische Gesamtbericht über die Vereinalinie wurde von der Rhätischen Bahn Ende Juni 1981 der Regierung abgegeben.

Dem Beschluss des Grossen Rates entsprechend, veranlasste auch das Bau- und Forstdepartement, vertreten durch das Tiefbauamt, die Durchführung von Studien und Projektierungsarbeiten für einen wintersicheren Ausbau der Flüelapass-Strasse von Davos nach Susch. Der entsprechende Bericht wurde der Regierung Ende Mai 1981 abgeliefert.

Nachdem das Projekt der Vereinalinie sowie das vom Grossen Rat zusätzlich geforderte Projekt für einen wintersicheren Ausbau der Flüelastrasse vorlagen, erstattete die Regierung dem Grossen Rat am 25. Januar 1982 Bericht über das bisherige Vorgehen und die Ergebnisse der bisherigen Abklärungen bezüglich einer wintersicheren Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos (B 1982/83, Seite 1 ff.). Die beiden Projekte sind in jenem Bericht einlässlich dargestellt worden, weshalb hier auf eine nochmalige Vorstellung verzichtet werden kann.

## II. Behandlung des Berichtes der Regierung im Grossen Rat

Anlässlich der Behandlung des Berichtes der Regierung bezüglich einer wintersicheren Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos in der Maisession 1982 (GRP 1982/83, Seite 119 ff.) wurde die Auffassung vertreten, dass die beiden Projekte zu grosszügig dimensioniert seien und dass eine Redimensionierung zu

prüfen sei. Beanstandet wurden im weiteren die Standorte der beiden Verladebahnhöfe sowie der vorgesehene Zwischenangriff in der Alp Novai. Beim Verladebahnhof in Lavin könne der Verlust landwirtschaftlich genutzten Bodens im vorgesehenen Ausmass nicht verantwortet werden. Ebenso müsse an den vorgesehenen Materialdeponien Kritik erhoben werden. Die Lage des Verladebahnhofes in Klosters beeinträchtige das Dorfbild in erheblicher Weise und habe durch die Zu- und Wegfahrten zu den Verladeanlagen ebenfalls einen massiven Verlust von Kulturland zur Folge. Mit dem Zwischenangriff in der Alp Novai werde eines der schönsten Touren-, Wander- und Langlaufgebiete zerstört, was zu einer Beeinträchtigung der Qualität des Tourismus in der Gemeinde Klosters führe. Vor einem Variantenentscheid müssten im weiteren die Auswirkungen der vorgeschlagenen Varianten auf den Stellenwert anderer Strassen- oder Schienenverbindungen geprüft werden. Letzlich sei auch die Finanzierungsfrage abzuklären.

Nach getätigter Diskussion fasste der Grosse Rat folgenden Beschluss (GRP 1982/83, Seite 241):

“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:

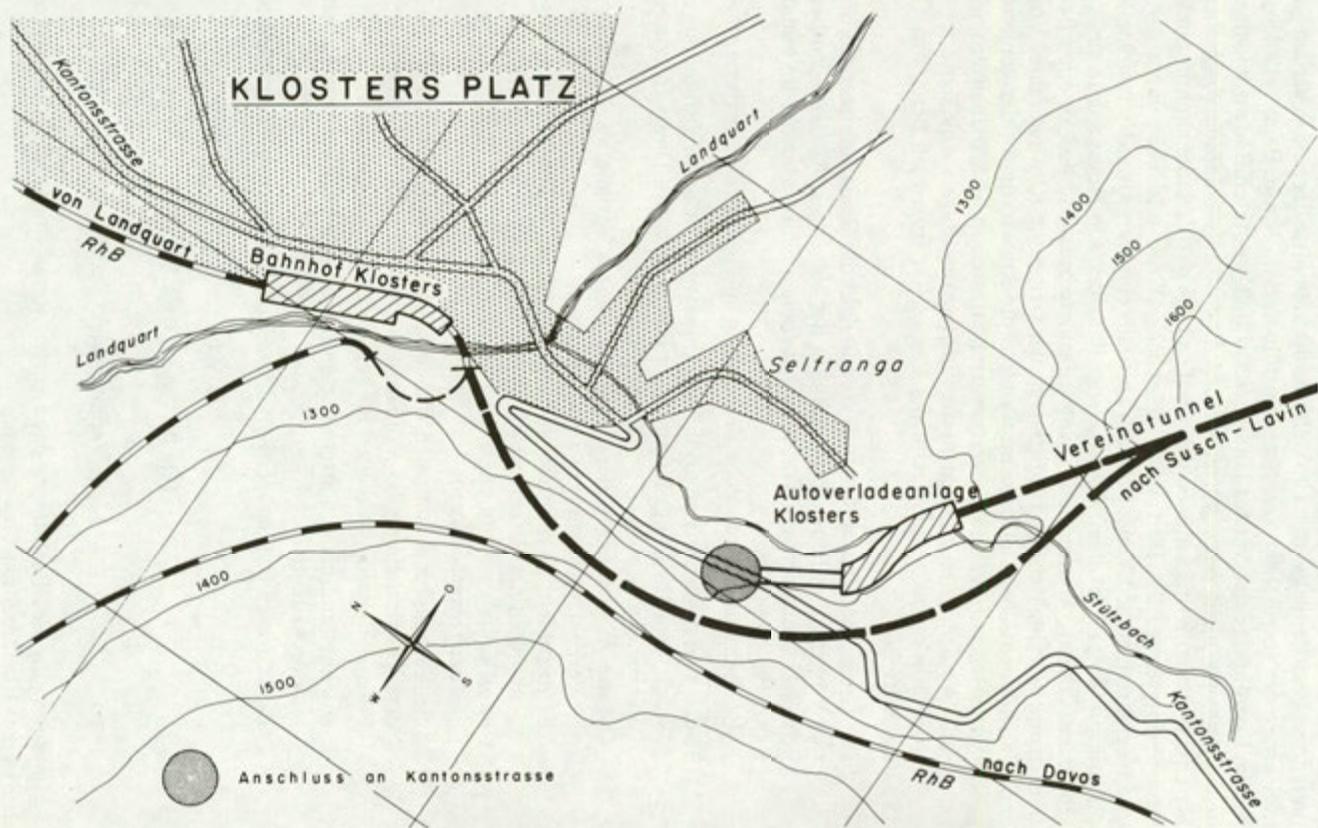
1. das Verfahren zur Verwirklichung einer wintersicheren Verbindung zwischen dem Unterengadin und dem Raum Prättigau/Davos fortzusetzen und dabei u. a. auch
  - a) die Auswirkungen der Realisierung einer Variantenwahl auf andere Verkehrsverbindungen zu untersuchen;
  - b) zu prüfen, ob und mit welchen Folgen die “rollende Strasse” als Bestandteil des Vereinaprojektes 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.”

### III. Projekt 1983

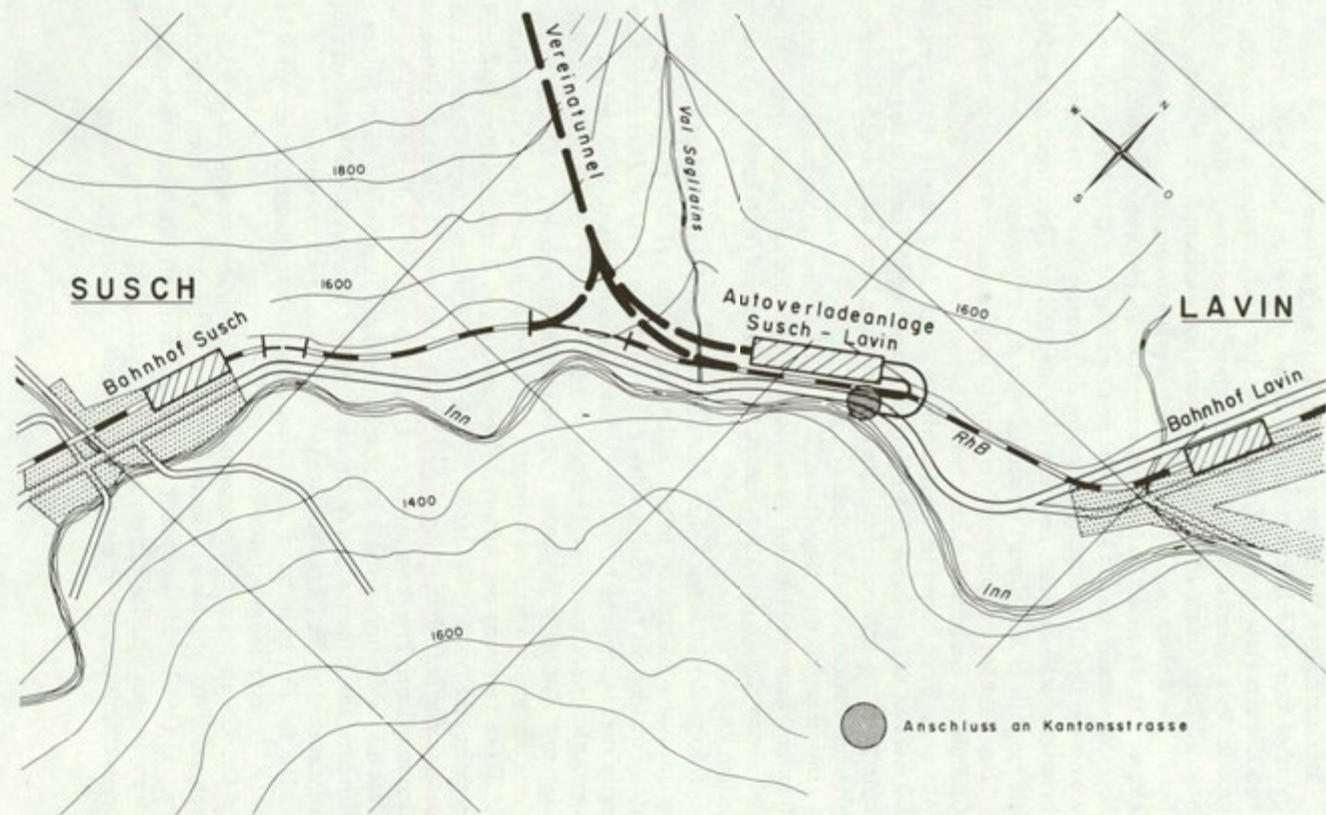
#### 1. Vereinaprojekt

In Befolgung des Beschlusses des Grossen Rates wurde das Vereinaprojekt 1981 einer Überarbeitung unterzogen.

## Bahnhofanlagen Klosters (Projekt 1983)



# Bahnhofanlagen Susch - Lavin (Projekt 1983)



Das bereinigte Vereinaprojekt der Rhätischen Bahn sieht den Autoverladebahnhof neu rund 100 m höher als bisher vorgesehen ausserhalb des Dorfkerns von Klosters-Platz in einer Talmulde des Stützbaches vor. Die Verladegeleise sind grösstenteils unterirdisch im Vereinatunnel angeordnet. Durch die weitgehend unterirdische Anlage des Autoverladebahnhofes vermindert sich der Landbedarf. Die für die Anlage des Tunnelausbruchmaterials unumgänglichen Deponien fallen kleiner aus, da dieses Material teilweise für den Unterbau des Autoverladebahnhofes verwendet werden kann. Auf den Zwischenangriff in Novai wird verzichtet, womit die Beeinträchtigung dieses für den Kurort Klosters bedeutungsvollen Erholungsgebietes entfällt. Insgesamt konnten mit der Überarbeitung des Projektes die Eingriffe in den Kurort wesentlich vermindert werden.

Der Bahnhof im Unterengadin wird in topographisch wesentlich ungünstigeres Gelände im Grenzbereich der beiden Gemeinden Lavin und Susch verschoben. Auf diese Weise bleibt landwirtschaftlich wertvolles Kulturland erhalten. Wie in Klosters ist der grösste Teil der Verladeanlage in den Tunnel verlegt worden. Der Eingriff in die Landschaft fällt im Unterengadin somit auch deutlich geringer aus als beim ursprünglichen Projekt.

Der massgebende Haupttunnel, zu dem noch ein Verbindungstunnel vom Bahnhof Klosters-Platz bis zum Hauptverladebahnhof hinzukommt, ist infolge der neuen Anlage der Autoverladebahnhöfe um 2 476 m kürzer als im ursprünglichen Projekt.

Infolge der kürzeren Fahrzeiten der Züge und der sich daraus ergebenden längeren Aufenthaltszeiten in den Bahnhöfen kann auf das gleichzeitige Beladen und Entladen an zwei Stellen des Zuges verzichtet werden. Dies ermöglicht eine einfachere Auslegung sowohl des strassenseitigen Teils als auch der Gleisanlagen der Autoverladebahnhöfe. Letztere wurden von drei Verladegeleisen auf eine Anlage mit zwei Verladegeleisen mit einfachen Endrampen reduziert. Ein drittes Gleis dient zum Abstellen von nicht in Betrieb stehenden Zugkompositionen.

Trotz Trennung der Autoverladebahnhöfe von den Bahnhöfen für den Reiseverkehr ergeben sich für den Betrieb der Vereinalinie günstigere Voraussetzungen, so dass der Betrieb der "Rollenden Strasse" um etwa 15% kostengünstiger als im ursprünglichen Projekt sein dürfte. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass durch die um ca. 10% kürzere Tunnellänge und die um 85 m geringere Höhendifferenz zwischen den Autoverladeanlagen Klosters und Susch-Lavin die Energiekosten für die "Rollende Strasse" erheblich reduziert werden.

Die Bauzeit kann durch die Anwendung neuester Baumethoden von 9 Jahren auf 8 1/2 Jahre reduziert werden.

Die Kosten des redimensionierten Vereinaprojektes werden auf 455 Mio. Franken geschätzt und bleiben somit praktisch gleich hoch wie beim ursprünglichen Projekt (1981: 451 Mio. Franken). Die durch die erfolgte Vereinfachung der Anlagen an sich erzielte Kostenreduktion wurde durch die notwendig gewordene bessere Einfügung des Projektes in die Landschaft wiederum ausgeglichen.

## 2. Flüelaprojekt

Das kantonale Bau- und Forstdepartement hat das Flüelastrassenprojekt aus dem Jahre 1981 auftragsgemäss ebenfalls einer Revision unterzogen.

In Anbetracht der Tatsache, dass ohne Gewährleistung einer mit der Vereinalinie vergleichbaren Wintersicherheit das Hauptziel des Flüelastrassenprojektes gemäss dem Beschluss des Grossen Rates vom 22. Februar 1979 nicht erfüllt ist, wurde für das revidierte Projekt das Grundkonzept des Projektes 1981 mit dem rund 5,4 km langen Strassentunnel beibehalten.

Für den wintersicheren Ausbau der Flüelastrasse sind auf der nördlichen Rampe grundsätzlich die gleichen Kunstbauten vorgesehen wie im Projekt 1981. Durch die Höherlegung des Tunnelsüdportals kann auf die parallele Führung der Passstrasse mit der Neuanlage auf 1,3 km Länge im Bereich des Portals verzichtet werden. Eine geringfügige Trasseänderung im oberen Teil der Südseite erlaubt es, auf die beiden Objekte Brücke Val Fless und Galerie Vdourchas zu verzichten.

Mit verschiedenen weiteren Massnahmen, darunter insbesondere eine Reduktion der Strassenbreite und die Vereinfachung des Lüftungskonzeptes des Tunnels, konnte insgesamt eine gegenüber dem Projekt 1981 merkbliche Kostenreduktion von über 15 % erzielt werden, wobei, wie einleitend erwähnt, die Wintersicherheit in unverändertem Umfang gewährleistet bleibt.

Der neue geschätzte Kostenbetrag beläuft sich auf 340 Mio. Franken (1981: 402,7 Mio. Franken).

## 3. Auswirkungen auf andere Verkehrsverbindungen

### *a) Bericht des Tiefbauamtes*

Der entsprechende Bericht des Tiefbauamtes untersucht in erster Linie die Auswirkungen des Ausbaus der Flüelastrasse auf die übrigen Strassenverbindungen im Kanton.

#### **Julierstrasse**

Die Julierstrasse, deren Verkehrsbelastung die Leistungsfähigkeit bisweilen überschreitet, erfährt durch den wintersicheren Ausbau der Flüelastrasse eine merkliche Entlastung. An Spitzentagen im Winter kann am Julier als Folge der Realisierung des wintersicheren Ausbaus der Flüelastrasse mit einer Belastungsreduktion um rund  $\frac{1}{3}$  des Gesamtverkehrs gerechnet werden.

#### **Prättigauerstrasse**

Diese Verkehrsverlagerung vom Julier auf den Flüela bringt eine entsprechende Mehrbelastung der Prättigauerstrasse Landquart - Davos. Da der Verkehr Richtung Engadin nur einen geringen Anteil an der Gesamtbelastung der Prättigauerstrasse darstellt, werden die Auswirkungen des Mehrverkehrs in bezug auf die Kapazität der Prättigauerstrasse vom Tiefbauamt als nicht kritisch beurteilt. Danach genügt der vorgesehene Ausbau der Prättigauerstrasse - zweispurige Hauptverkehrs-

# WINTERSICHERER AUSBAU DER FLÜELASTRASSE PROJEKT 1983

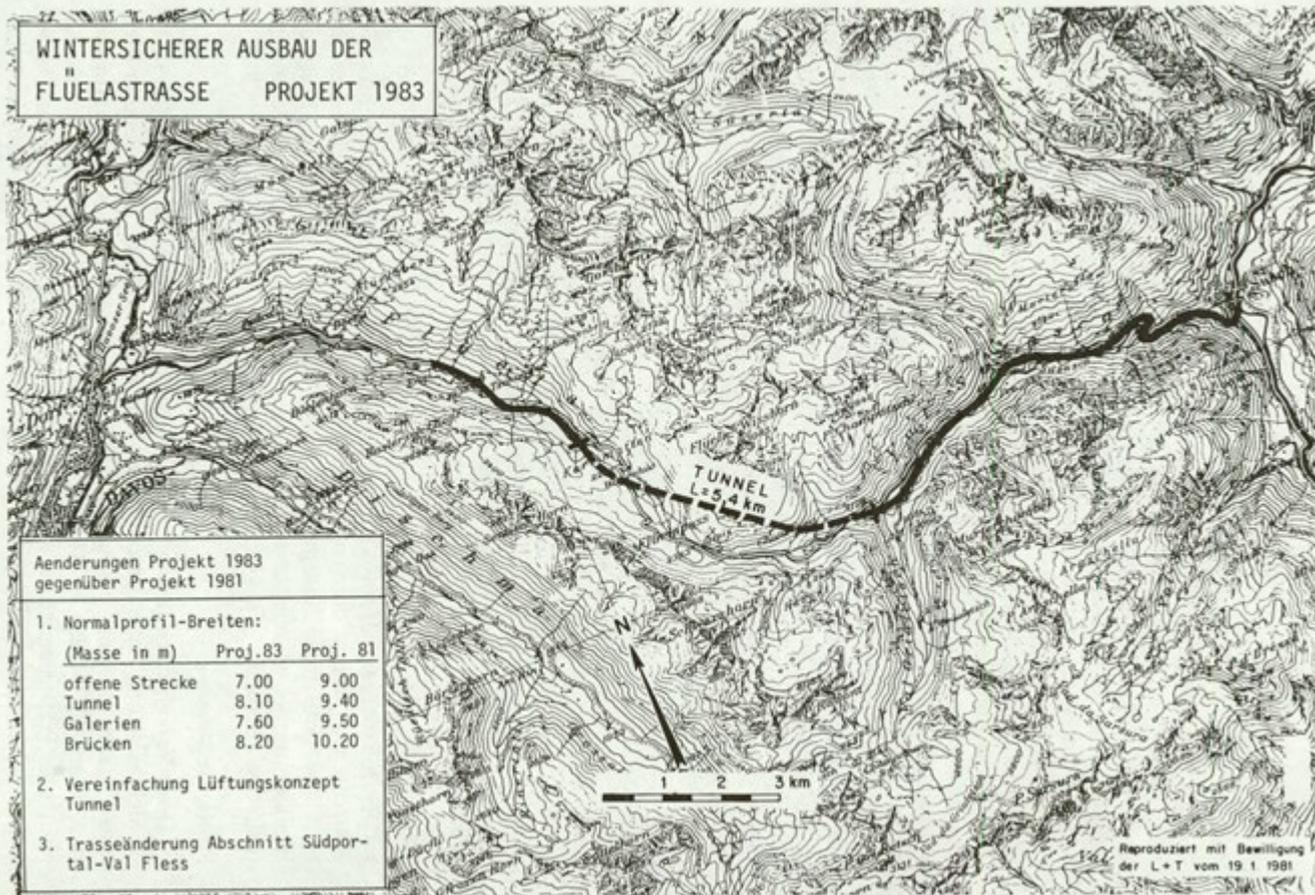
Änderungen Projekt 1983  
gegenüber Projekt 1981

## 1. Normalprofil-Breiten:

(Masse in m)	Proj. 83	Proj. 81
offene Strecke	7.00	9.00
Tunnel	8.10	9.40
Galerien	7.60	9.50
Brücken	8.20	10.20

## 2. Vereinfachung Lüftungskonzept Tunnel

## 3. Trasseänderung Abschnitt Südpor- tal-Val Fless



Reproduziert mit Bewilligung  
der L+T vom 19.1.1981

strasse mit Ortsumfahrungen - für das nach dem Ausbau der Flüelastrasse zu erwartende Verkehrsaufkommen.

#### **Engadiner-/Landwasserstrasse, Albula-Route**

Die Auswirkungen auf die Engadiner- und Landwasserstrasse wie auch auf die Albula-Route werden als gering qualifiziert. Der Ausbau der Flüelastrasse bringt hier weder Vor- noch Nachteile.

#### **Vereinalinie**

Bei Realisierung des Vereinaprojektes wird die heutige, mit hohem Aufwand verbundene, zeitlich beschränkte Offenhaltung der Flüelapass-Strasse im Winter hinfällig. Die Flüelastrasse wird diesfalls ab Alpenrose bis Susch während des ganzen Winters (je nach Schneeverhältnissen während etwa 5 - 7 Monaten) gesperrt sein. Der gesamte Motorfahrzeugverkehr Davos - Engadin müsste im Winter den Umweg bis vor Klosters in Kauf nehmen.

#### *b) Bericht der Rhätischen Bahn*

##### **Bever - Scuol - Tarasp**

Mit der Vereinalinie wird die Strecke Bever - Scuol-Tarasp der Rhätischen Bahn aufgewertet. Der vom Verkehrsaufkommen her problematische Abschnitt Lavin - Scuol-Tarasp erhält beträchtlichen Mehrverkehr und die Strecke Bever - Lavin wird als zweite Zufahrt ins Oberengadin besser ausgelastet.

Mit dem Ausbau der Flüelastrasse wird der heute schon schwache Reiseverkehr der Bahn rückläufig. Zudem wird das Güterverkehrsaufkommen der Bahn vermindert. Aufgrund der zu erwartenden ungünstigen Entwicklung wird sich die Frage stellen, ob die Verkehrsbedürfnisse ins Unterengadin nicht besser mit Bussen befriedigt werden könnten.

##### **Albulalinie**

Die Albulalinie wird bei beiden Varianten im Spitzenverkehr entlastet, womit zugunsten des Reiseverkehrs ins Oberengadin Kapazität gewonnen wird.

Beim Ausbau der Flüelastrasse sind an normalen Verkehrstagen spürbare Frequenzeinbussen zu erwarten. Eine Angebotsbeschränkung als Folge dieser Verkehrsabnahme wird nicht ausgeschlossen.

##### **Davos - Filisur**

Die unmittelbare Verbesserung der Verkehrsverbindung Davos - Engadin beim Flüelausbau wird die ohnehin schwachen Frequenzen auf dieser Linie weiter sinken lassen.

Der Bau der Vereinalinie wird im Winter wegen der Schliessung des Flüelapasses zu einer eher grösseren Nachfrage führen.

##### **Landquart - Davos**

Die mit dem Bau der Vereinalinie entstehende Mehrbelastung kann durch die

normalerweise vereinte Führung von Zügen nach Davos und nach dem Unterengadin in engen Grenzen gehalten werden.

Beim Bau der Flüelastrasse sind keine Einflüsse zu erwarten.

#### 4. Verhandlungen mit dem Bund

Erste Kontakte mit dem Bund wurden bereits im Jahre 1975 geknüpft. Mit Eingabe vom 30. Juni 1975 unterbreitete die Regierung dem Bundesrat die Projektidee für einen Vereina-Eisenbahntunnel und ersuchte um Gewährung eines Bundesbeitrages an die Projektierungskosten. Im September 1976 erhielt eine Delegation der Regierung Gelegenheit, sich mit der Bundesratsdelegation für Verkehrspolitik über dieses Beitragsgesuch auszusprechen. In seiner anschliessenden Antwort vom 27. April 1978 führte der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes aus, dass dem Gesuch nicht entsprochen werden könne. Der Bundesrat sei aber bereit, die Idee einer Vereinalinie aufgrund eines von der Bündner Regierung gelieferten generellen Projektes zu überprüfen. Dabei müssten auch die verschiedenen Möglichkeiten des wintersicheren Flüela-Ausbaues in die Prüfung einbezogen werden. Ein allfälliger Bau des Vereinatunnels sei vom ausdrücklichen Einverständnis der Bündner Regierung zur Umklassierung der Flüelastrasse Klosters - Davos - Susch in eine Kantonsstrasse abhängig zu machen.

Nachdem die vom Bundesrat gewünschten generellen Projekte für eine wintersichere Bahn- bzw. Strassenverbindung Ende Juni 1981 vorlagen, ersuchte die Regierung mit Schreiben vom 24. Juli 1981 den Bundesrat, eine Regierungsvertretung zu einer Aussprache zu empfangen, um das weitere Vorgehen für die Realisierung der wintersicheren Verbindung zwischen dem Prättigau und dem Unterengadin mit dem Bund abzustimmen. Die Aussprache mit dem Ausschuss des Bundesrates für Verkehrspolitik fand am 4. Dezember 1981 statt. Die Vertreter des Bundesrates erklärten sich dabei bereit, die beiden vorgelegten Projekte zu prüfen. Mit Beschluss vom 14. März 1982 setzte das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement gestützt auf einen Beschluss des Bundesrates vom 3. Februar 1982 eine interdepartementale Arbeitsgruppe ein mit dem Auftrag, die vom Kanton Graubünden eingereichten Unterlagen unter verschiedenen Aspekten zu untersuchen. Am 4. Mai 1983 nahm der Bundesrat vom Bericht der Arbeitsgruppe Kenntnis und beauftragte das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, mit der Regierung Gespräche über das weitere Vorgehen zu führen.

In dem am 18. Januar 1984 verabschiedeten Bericht über die Richtlinien der Regierungspolitik 1983 - 1987 hat der Bundesrat auch den Entscheid über eine wintersichere Verbindung Unterengadin - Prättigau (Vereinatunnel oder Ausbau des Flüelapasses) vorgesehen (BBl 1984 I 231). Die Regierungsrichtlinien sind eine politische Absichtserklärung des Bundesrates; es kommt ihnen deshalb keine Verbindlichkeit im rechtlichen Sinne zu. Der Bundesrat erklärt sich jedoch entschlossen, sich für die Verwirklichung des darin enthaltenen Programmes einzu-

setzen. In diesen Regierungsrichtlinien spricht sich der Bundesrat erstmals konkret zugunsten einer wintersicheren Verbindung Unterengadin - Prättigau aus.

Mit Datum vom 14. Februar 1984 ersuchte die Regierung im Hinblick auf die Ausarbeitung der Botschaft an den Grossen Rat den Bundesrat um eine Äusserung zur Frage der Finanzierungsmöglichkeiten und des Ablaufs der Finanzierung. Die Regierung gab ihrer Erwartung Ausdruck, dass der Bund sowohl beim Vereinaprojekt als auch bei der Flüelavariante - wie beim Furkatunnel oder bei der Rhätischen Bahn - einen Beitrag von mindestens 85 % in Aussicht stellen könne. Da die Frage der Beibehaltung der heutigen Klassierung der Flüelapass-Strasse für den Variantenentscheid des Grossen Rates von ausschlaggebender Bedeutung ist, wurde der Bundesrat im Interesse einer unbeeinflussten Meinungsbildung um die Zusicherung ersucht, dass im Falle des Entscheides zugunsten der Vereinalinie die heutige Klassierung der Flüelastrasse beibehalten werde.

In seiner Antwort vom 9. Mai 1984 erklärt sich der Bundesrat bereit, auf seine ursprüngliche Forderung nach einer Umklassierung der Flüelapass-Strasse bei einer allfälligen Verwirklichung der Vereinavariante zurückzukommen. Der Verzicht auf die Forderung nach Umklassierung sei allerdings nicht ohne einschränkende Bedingungen denkbar. Im Falle der Verwirklichung der Vereinavariante werde der Bundesrat Investitionen auf der Flüelapass-Strasse zwischen Davos und Susch nur noch soweit mit Bundesmitteln unterstützen können, als sie zur Erhaltung des Flüelapasses für einen sicheren Sommerverkehr notwendig sind. Ausbauten zum Zwecke einer Kapazitätssteigerung oder einer erhöhten Wintersicherheit seien diesfalls von einer Bundeshilfe ausgeschlossen.

Der Bundesrat erklärt sich weiter bereit, den Eidgenössischen Räten angesichts der besonderen Bedeutung des Vorhabens und der hohen Belastung des Kantons mit Verkehrsaufgaben zu beantragen, an das Vereinaprojekt einen Bundesbeitrag von 85 % zu gewähren. Der entsprechende Bundesbeschluss sei auf Art. 23 der Bundesverfassung abzustützen. Der Bundesrat zeigt sich auch bereit, die Flüelavariante in gleicher Höhe zu unterstützen, sofern er dazu in dem gestützt auf Art. 36ter der Bundesverfassung von den Eidgenössischen Räten zu verabschiedenden Bundesbeschluss über die Verwendung der für Aufgaben im Strassenwesen bestimmten Treibstoffzölle ermächtigt werde.

#### IV. Vernehmlassungsverfahren zur Variantenwahl

##### 1. Einladung; Fragen, Vernehmlassungsstellen

Mit Schreiben vom 5. Juli 1983 leitete die Regierung bezüglich der Variantenwahl einer wintersicheren Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos aufgrund der beiden überarbeiteten Projekte 1983 ein breit angelegtes Vernehmlassungsverfahren ein. Die Vernehmlassungsfrist wurde auf den 30. November 1983 angesetzt, wobei das Justiz- und Polizeidepartement auf Anfrage hin kurze Fristerstreckungen erteilt hat.

Die von der Regierung an die Vernehmlassungsstellen gerichteten Fragen lauteten wie folgt:

- “1. Teilen Sie unsere Auffassung, wonach eine wintersichere Verbindung Unterengadin - Prättigau-Davos einem Bedürfnis entspricht?
2. Sind die vorliegenden Projektvarianten zweckmässig, vollständig und vergleichbar?
3. Welcher der beiden vorliegenden Varianten ist aus den nachfolgenden Gesichtspunkten der Vorzug zu geben:
  - aus wirtschaftlicher und wettbewerbspolitischer Sicht,
  - aus der Sicht der raumplanerischen, verkehrsplanerischen und regionalwirtschaftlichen Ziele,
  - aus der Sicht der Energie,
  - aus der Sicht des Natur- und Heimatschutzes,
  - aus der Sicht des Umweltschutzes?
4. Welcher Variante ist aus der Sicht der Bewältigung des regionalen und überregionalen Verkehrs der Vorzug zu geben?
5. Welcher der beiden vorliegenden Varianten ist in Abwägung aller Gesichtspunkte der Vorzug zu geben?
6. Gibt es Alternativen zu den vorliegenden Projekten, mit denen das Ziel einer wintersicheren Verbindung billiger oder einfacher erreicht werden kann?”

Zur Vernehmlassung eingeladen wurden die Gemeinden Igis, Malans, Maienfeld, die Gemeinden des Prättigaus, die Landschaft Davos, die Gemeinden des Unterengadins, des Münstertals und des Oberengadins, die politischen Parteien, die direkt interessierten Regionalplanungsverbände, die Verkehrsorganisationen, die Wirtschaftsverbände, die Gewerkschaften, die Naturschutzorganisationen, der Verkehrsverein Graubünden sowie verwaltungsintern die Departemente und verschiedene Abteilungen. Auf Gesuch hin wurden die Vernehmlassungsunterlagen auch weiteren Adressaten zugestellt.

Es sind insgesamt 73 Vernehmlassungen eingegangen, davon

- 24 von einzelnen Gemeinden;
- 1 von Gemeindepräsidentenkonferenzen (Prättigau);
- 6 von Regionalplanungsgruppen (Prättigau, Unterengadin, Münstertal, Oberengadin, Bergell, Puschlav);
- 6 von politischen Parteien (CVP, FDP, LdU, SP, SVP, UDPD);
- 7 von Verkehrsorganisationen;
- 4 von Wirtschaftsverbänden;

- 4 von Gewerkschaften;
- 2 von technischen Verbänden;
- 1 von Naturschutzorganisationen;
- 1 von kulturellen Organisationen;
- 3 von Verkehrsvereinen;
- 2 von zu diesem Zwecke gegründeten Interessengruppen (Klosters bleibt Klosters, Flüela realistisch);
- 9 von Departementen und Abteilungen der kantonalen Verwaltung;
- 3 von anderen Vernehmlassungsstellen.

## 2. Grundsätzliches Ergebnis

### *a) Allgemeine Bemerkungen*

Bei der Würdigung der Vernehmlassungen ist in Betracht zu ziehen, dass die Antwort des Bundesrates bezüglich der Frage der Finanzierung der beiden Varianten sowie der Frage der Umklassierung der Flüelastrasse erst nach Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens eingeholt wurde.

### *b) Frage des Bedürfnisses*

Die Frage der Regierung, ob eine wintersichere Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos einem Bedürfnis entspreche, wurde von sämtlichen Vernehmlassungsstellen bejaht. Einige Vernehmlassungsstellen brachten den Wunsch an, die Realisierung dieser Verbindung zügig voranzutreiben. Die Diskussion dauere bereits über zehn Jahre. Die Frage des Bedürfnisses wird vor allem hinsichtlich der Regionen Unterengadin, Münstertal und Samnaun bejaht, während die Regionen Prättigau, Davos und Oberengadin das Bedürfnis hauptsächlich aus Solidarität zu dem schlecht erschlossenen Gebiet des Unterengadins, Münstertals und Samnauns bejahen. Die wintersichere Verbindung wird als eine Voraussetzung für die Entwicklung des Unterengadins und Münstertals im Sinne der regionalpolitischen Zielsetzungen qualifiziert. Bejaht wird der Anspruch auch im staatspolitischen Interesse und aus Gründen der Billigkeit und Gleichbehandlung.

### *c) Variantenfrage*

Die Auswertung der Stellungnahmen zur Hauptfrage 5, welcher der beiden Varianten in Abwägung aller Gesichtspunkte der Vorrang zu geben sei, ergibt ein uneinheitliches Ergebnis. Immerhin ist festzustellen, dass eine Mehrheit sich für das Vereinaprojekt ausgesprochen hat.

Für das Vereinaprojekt haben grossmehrheitlich die Gemeinden des Prättigaus und des Oberengadins, sämtliche Regionalplanungsverbände sowie bis auf eine Gewerkschaft, welche die Bevorzugung von der Finanzierung abhängig macht, sämtliche Gewerkschaften, die Schweizerische Volkspartei, die Sozialdemokratische Partei und der Landesring der Unabhängigen, die technischen Verbände sowie sämtliche kantonalen Vernehmlassungsstellen votiert.

Die direkt betroffenen Gemeinden des Unterengadins und Münstertals verhielten sich unterschiedlich. Ein grösserer Teil der Gemeinden des Unterengadins spricht sich für die Vereinalinie aus, während die Mehrheit der Münstertaler Gemeinden der Flüelavariante den Vorzug gab. Die Verkehrsorganisationen setzen sich teils für den Vereinalinie (Schweizerische Bundesbahnen, Rhätische Bahn, Verkehrsclub der Schweiz/Sektion Graubünden) teils für den Flüela (TCS, ACS, Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, Rhätische Transportgemeinschaft) ein. Die Wirtschaftsverbände machen grossmehheitlich die Bevorzugung von der Lösung der Finanzierung abhängig, wobei sich eine Stelle für diejenige Variante ausspricht, welche dem Tourismus am besten dient. Die FDP gibt derjenigen Variante den Vorzug, welche die meisten Aussichten auf rasche Verwirklichung hat, während die CVP die Bevorzugung von der Finanzierung abhängig macht. Der Verkehrsverein Graubünden empfiehlt die Realisierung der Variante Vereinalinie, der Kur- und Verkehrsverein Davos diejenige des Flüela, während der Verkehrsverein Oberengadin festhält, dass derjenigen Variante der Vorzug gegeben werde, welche die meisten Aussichten auf rasche Verwirklichung habe. Die Vereinigung "Klosters bleibt Klosters" beantragt, den Variantenentscheid bis zum Ausbau der Prättigauerstrasse zurückzustellen.

In Beantwortung der Frage der Regierung, ob Alternativen zu den vorliegenden Projekten gegeben seien, mit denen das Ziel einer wintersicheren Verbindung billiger oder einfacher erreicht werden könne, erwähnen einige Gemeinden des Prättigaus, des Unterengadins und Münstertals, verschiedene Verkehrsorganisationen, die FDP, der Bündner Ingenieur- und Architektenverein und der Verkehrsverein Oberengadin die Variante "Flüela realistisch", welche einen reduzierten Flüelausbau ohne grösseren Tunnel bei angemessener Wintersicherheit zum Ziele hat. Die Landschaft Davos, die Gemeinde Zernez, der TCS, der ACS, der Kur- und Verkehrsverein Davos sowie die Vereinigung "Flüela realistisch" sprechen sich gar primär für die Realisierung dieser Variante aus.

### 3. Kritik an den vorgelegten Projektunterlagen

An den vorgelegten Vernehmlassungsunterlagen wurde von einer oder mehreren Vernehmlassungsstellen generell folgendes beanstandet:

- der Energiebedarf kann aufgrund der vorhandenen Unterlagen nicht verglichen werden;
- keine der beiden Varianten ist ideal, da beide Varianten massive Eingriffe in die Natur involvieren;
- die Vernehmlassungsunterlagen enthalten keine Äusserungen bezüglich der Auswirkungen der Varianten auf die sprachliche und kulturelle Situation der betroffenen Regionen.

Am Vereinaprojekt wurde von Vernehmlassern folgende Kritik erhoben (bei grundsätzlicher Bejahung dieser Variante):

- Verladeanlagen überdimensioniert;
- kreuzungsfreie Anschlüsse für die berechnete Verkehrsmenge nicht nötig;
- Verlad nicht aller nach Strassenverkehrsrecht zulässigen Fahrzeuge möglich.

Das Flüelaprojekt gab Anlass zu folgender Kritik:

- das Anschlusswerk in Susch ist dem Flüelaprojekt zuzuordnen, Anschlusswerk in Davos-Stilli (niveaufreier Bahnübergang) fehlt;
- die Anschlussstrecke Klosters - Davos-Dorf - Alpenrose, wo zusätzliche Arbeiten notwendig sind, fehlt;
- die Detailpläne, die Eingriffe ins Landschaftsbild zeigen, fehlen weitgehend.

#### 4. Argumente für Vereine

Für die Variante Vereine werden folgende Argumente ins Feld geführt:

- Verbesserung der finanziellen Lage der RhB;
- Entlastung der Albulalinie;
- für den Benutzer preisgünstiger;
- bessere Übereinstimmung mit den Grundsätzen des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes und des kantonalen Richtplanes;
- das Vereinaprojekt ermöglicht eine haushälterische Verwendung des Bodens.

- Eine zukunftsgerichtete Raum- und Verkehrsordnung verlagert die grossen überregionalen Verkehrsströme auf die Schiene und überlässt der Strasse die regionale Feinverteilung. Gemäss dem kantonalen Richtplan soll der Tourismusverkehr künftig vermehrt auf den öffentlichen Verkehr verlagert werden.
- Das Vereinaprojekt ergibt eine bessere Übereinstimmung mit den regionalen Entwicklungszielen, welche unter anderem ein massvolles Wachstum postulieren.

- Veränderung des Modal-Split zugunsten der Schiene;
- Reiseverkehr ins Engadin kann mit einer zweiten Bahnlinie besser der Nachfrage angepasst werden (bis annähernd vierfache Kapazitätssteigerung im Einbahnverkehr möglich);
- Projekt trägt zur Förderung der Attraktivität der Bahn bei (Aufwertung des öffentlichen Verkehrs);
- neuzeitliche Lösung der Verkehrsprobleme;
- Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn, womit der grosse Lastwagenverkehr im Prättigau reduziert werden kann;
- Zunahme des Strassenverkehrs ins Unterengadin wird vermutlich kleiner sein als im Falle einer gebührenfreien Flüelastrasse. Die Vereinavariante wird insbesondere eine geringere Zunahme des Wochenendverkehrs mit damit verbundener Verminderung der Spitzenbelastung im Prättigau zur Folge haben;
- deckt Bedürfnisse des privaten wie des öffentlichen Verkehrs;
- Sicherung der RhB-Linie Zerneß - Scuol;
- aufwendige Ausbauarbeiten auf der Albulalinie fallen weg;
- Zeitersparnis durch direkte Zugverbindungen Landquart - Unterengadin/Oberengadin;
- neue Linie passt harmonisch in das bestehende Netz der RhB und macht dieses erst richtig flexibel und funktionstüchtig;
- bei einer Störung der Albulalinie löst die Vereinavariante die daraus entstehenden Probleme besser als ein ausgebauter Flüelapass;
- bessere Lösung in bezug auf die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen, insbesondere langfristig ist die vielseitigere Schiene positiver zu bewerten;
- schafft mehr Arbeitsplätze;
- hinsichtlich Energie, Energieversorgung bessere Lösung;

- Die Vereinavariante benötigt weniger Traktions- und Betriebsenergie, Strom ist zu berechenbaren und beeinflussbaren Preisen zu beziehen.

- bessere Lösung in bezug auf den Landschaftsschutz: die Eingriffe ins Landschaftsbild beschränken sich auf zwei begrenzte Räume;
- umweltfreundlicher: die Immissionen beschränken sich auf die Umgebung der beiden Portale;
- Ausbruchsmaterial kann mit der Bahn transportiert werden.

### 5. Argumente gegen Vereina

Die Variante gab Anlass zu folgenden kritischen Bemerkungen:

- freie Wahl des Verkehrsmittels wird eingeschränkt;
- nicht alle gemäss Strassenverkehrsrecht zulässigen Fahrzeuge können die rollende Strasse benützen;

- rollende Strasse bereits bei den jetzigen Verkehrsverhältnissen überfordert;
- Prognosen des Autoverladeaufkommens gehen von einem relativ konstanten Beförderungsvolumen aus, das Beförderungsvolumen ist jedoch nicht konstant, es treten häufig Verkehrsspitzen auf;
- prognostizierte Frequenzzunahme zu hoch;
- mit der Vereinalinie werden der erhofften Rentabilität wegen Überkapazitäten geschaffen, die den Rahmen in raumplanerischer und umweltschützerischer Hinsicht sprengen;
- Wirtschaftlichkeitsberechnung der RhB illusorisch oder zumindest zweifelhaft (Eigenkonkurrenzierung der Albulalinie);
- Vereina vermag die Reisegewohnheiten und die "Gütertransport-Wirklichkeit" nicht zu verändern;
- Bewohner dünnbesiedelter Gebiete sind auf das Motorfahrzeug unbedingt angewiesen, da nur mit diesem die gewünschte Unabhängigkeit und Mobilität gewährleistet wird;
- bahn-, fahrplan- und kapazitätsgebundenes Transportmittel, welches zudem während der Nachtzeiten nicht verkehrt;
- RhB-Linie Davos - Filisur verliert an Bedeutung;
- Verschlechterung der Wettbewerbslage der Davoser Volkswirtschaft;
- Davos stellt für das Unterengadin und das Münstertal ein oft aufgesuchtes Regionalzentrum mit andernorts fehlenden Funktionen dar. Mit dem Vereina ist dieses Zentrum nur erschwert zugänglich;
- Bau erfolgt weitgehend durch ausserkantonale Unternehmungen.

## 6. Argumente für Flüela

Für die Variante Flüela wurden folgende Argumente verwendet:

- Bevölkerung auf den Privatverkehr angewiesen;
- Der Region Unterengadin/Münstertal ist nur mit einem wintersicheren Ausbau der Flüelastrasse wirklich gedient;
- stärkere regionalwirtschaftliche Impulse;
- die Flüelapass-Strasse ist bereits vorhanden;
- Für die Flächenerschliessung stellt der Individualverkehr auch heute noch die geeignetste Bewältigungsart dar;
- Strassenvariante entspricht den tatsächlichen, historisch gewachsenen Gegebenheiten am ehesten, sie wirft die bestehenden Strukturen nicht um, sondern entwickelt diese evolutionär weiter;
- bessere Lösung für den Tourismus;
- während der Bauphase regionalwirtschaftlich günstigere Auswirkungen;
- Flüelavariante kann etappiert werden;
- kann gut in die Landschaft eingepasst werden;
- ein Grossprojekt sollte den Erwartungen und Ansprüchen aller umliegenden Regionen entsprechen, Davos ist auf die Flüelastrasse angewiesen.

## 7. Argumente gegen Flüela

Die gegen die Variante Flüela gefallenen Einwände können folgendermassen zusammengefasst werden:

- doppelte Belastung der öffentlichen Finanzen (höheres Defizit der Bahn und Kosten des Strassenunterhaltes im Winter);
- RhB wird als Verkehrsträger in den Hintergrund gedrängt: der wintersichere Ausbau der Flüelastrasse stellt eine eindeutige Konkurrenzierung der RhB dar;
- der wintersichere Ausbau des Flüela macht weitergehende Sanierungsmassnahmen im Engadin und am Ofenpass unumgänglich;
- durch den wintersicheren Ausbau des Flüela ist eine Verkehrszunahme zu erwarten, welche sowohl im Prättigau als auch im Unterengadin den Lokalverkehr behindert und einen Qualitätsabbau des Oberengadins zur Folge hat;
- Davos ist heute schon durch Strasse und Schiene sehr gut erschlossen;
- Flüelavariante führt zum Verlust von Arbeitsplätzen, da die Abwertung der RhB-Linie nach Scuol zu einer Stilllegung derselben führen dürfte;
- das Gebiet des Flüelapasses dient vielen Gästen der Region Davos im Sommer und Winter als Wander- bzw. Erholungsgebiet;
- mit Galerien und Tunnels verbaute Passstrassen sind touristisch uninteressant;
- Gefahr der soziokulturellen Störung grösser;
- Zunahme der Lärm- und Abgasimmissionen grösser;
- das Landschaftsbild wird auf der ganzen Strecke zum Teil stark beeinflusst und beeinträchtigt;

- Mit dem Flüelaausbau ist der Verlust der glazialen Rundhöckerlandschaft im Bardillenboden, die Zerstörung der intakten Flüelagegend sowie die Belastung des Davoser Naturerholungsgebietes Laret - Wolfgang - Davosersee - Flüelatal verbunden. Die Abluftkamine des Scheiteltunnels kommen in biologisch wertvolles Gebiet zu liegen.

## 8. Alternativen; "Flüela realistisch"

Ungefähr gleichzeitig mit der Einleitung des Vernehmlassungsverfahrens zur Variantenfrage wurde in Davos das Intitativkomitee "Flüela realistisch" gegründet, welches sich für einen reduzierten Ausbau der Flüelapass-Strasse unter weitgehender Benützung des bestehenden Trassees einsetzt. Bei der Beantwortung der Frage der Regierung, ob Alternativen zu den vorliegenden Projekten Vereine und Flüela gegeben seien, mit denen das Ziel einer wintersicheren Verbindung billiger oder einfacher erreicht werden könne, wurde insbesondere auf diese Alternative Bezug genommen.

Als Argumente für die Variante "Flüela realistisch" wurden ins Feld geführt:

- die Variante scheint als einzige innert vernünftiger Zeit realisierbar zu sein, da sie gegenüber den Projekten Vereina und Flüela, deren Finanzierung unwahrscheinlich ist, eine billigere Lösung darstellt;
- die Wintersicherheit muss nicht absolut sein, eine angemessene Wintersicherheit genügt;
- die Landschaft wird nur unwesentlich beansprucht, da auf einem bestehenden Strassennetz aufgebaut wird;

An Argumenten gegen "Flüela realistisch" wurden angeführt:

- Schmälerung der angestrebten Wintersicherheit der Strasse;
- die Herabsetzung der Wintersicherheit ändert die Projektvorgabe, was nicht den Zielsetzungen einer ganzjährigen Verbindung mit dem Engadin entspricht;
- das Problem muss auf lange Sicht hinaus gelöst werden;
- Schmälerung der wirtschaftlichen Existenz der betroffenen Regionen;
- erheblicher Eingriff in die unverbaute Passlandschaft.

Von einer Vernehmlassungsstelle wurde ein reduziertes Vereinaprojekt mit neuer offener Streckenführung durch das Vereinatal mit offen gestaltetem vereinfachten Autoverladebahnhof im Prästenboden und niveaugleicher Abzweigung von der Kantonsstrasse in Diskussion gebracht.

Die Gemeinde Lavin sprach sich für eine Variante ohne "Rollende Strasse", welche keine speziellen Autoverladebahnhöfe beinhaltet, aus. Der Autotransport wäre im gleichen Stil wie auf der Albulalinie vorzusehen mit Wagen, welche auf dem gesamten Netz verkehren könnten. Gleichzeitig wäre der Flüelapass im gleichen Ausmass wie heute offenzuhalten, wobei er gegen die grössten Gefahren zu sichern wäre.

Der TCS stellte drei Alternativen zur Diskussion:

- Realisierung der ersten Bauetappe "Flüela-Ausbau" gemäss Bericht der Regierung vom 25. Januar 1982 (GRP 1982/83, Seite 19);
- Ausbau der Passstrasse nach dem Projekt des kantonalen Tiefbauamtes aus dem Jahre 1976;
- Ausbau ohne Tunnel, jedoch mit Galerien bei den gefährdeten Abschnitten.

Als Alternative zur wintersicheren Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos wurde auch der wintersichere Ausbau des Julierpasses von einer Vernehmlassungsstelle in Diskussion gebracht.

## 9. Forderungen im Zusammenhang mit der Realisierung einer der beiden Varianten

Generell für den Fall, dass eine Variante realisiert werden sollte, wie auch für den Fall, dass nicht die gewünschte Variante realisiert werden sollte, wurden verschiedene Forderungen erhoben:

---

a) *Forderungen bei Realisierung einer der Varianten:*

- vorheriger, allenfalls gleichzeitiger Ausbau der Prättigauerstrasse;
- bestehende Strassenverbindungen, teilweise auch Bahnlinien, im Engadin sind weiter zu sanieren und vor Naturgefahren zu sichern;
- kontinuierlicher Ausbau des übrigen Strassennetzes;
- gleichzeitiger wintersicherer Ausbau der Julierstrasse;
- Ergreifen von geeigneten und wirksamen Massnahmen zur Sicherung der sprachlichen Situation und Wahrung des kulturellen Erbes;
- Variantenfrage ist bis zum Ausbau der Prättigauerstrasse zurückzustellen;

---

b) *Forderungen bei Realisierung der Vereinavariante:*

- Beibehaltung der Klassierung der Flüelapass-Strasse;
- Erhaltung der Flüelapass-Strasse für den Lokalverkehr und als Touristenattraktion für den Sommer und Winter im gleichen Ausmass wie heute; teilweise wird diese Forderung auch nur für die schneefreien Monate erhoben;
- sofortige Erstellung der Galerie Champatsch;

---

c) *Forderungen bei Realisierung der Flüelavariante:*

- Verbindung der RhB nach Scuol ist aufrecht zu erhalten;
  - Umfahrung Susch ist mit dem Flüelaausbau zu realisieren;
  - vor dem Flüelaausbau ist die Engadinerstrasse gegen Lawinen zu sichern.
- 

## V. Anforderungen an die Wintersicherheit

Die Offenhaltung des Flüelapasses im Winter wird heute mit viel Aufwand erzwungen, und der Pass ist an relativ vielen Tagen befahrbar. Diese weitgehende Offenhaltung des Flüelapasses im Winter ist indessen mit einer latenten Gefährdung der den Pass benützenden Fahrzeuginsassen verbunden. In der Zeitspanne seit 1972 ist denn auch ein Lawinenopfer zu beklagen, auch wurden in dieser Zeit mehrere Fahrzeuge verschüttet. Es ist glücklichen Umständen zuzuschreiben, dass am Flüela die Winteroffenhaltung bisher ohne noch schlimmere Folgen geblieben ist.

Bezüglich der Offenhaltung des Flüelapasses sind drei Perioden zu verzeichnen:

bis 1971	Pass im Winter geschlossen;
1972 - 1975	Offenhaltung im Winter durch Tiefbauamt;
1976 - 1984	Offenhaltung im Winter durch Interessengemeinschaft Engiadina Bassa/Val Müstair (ab 1980 voll auf Kosten des Kantons).

Aus den bisherigen Erfahrungen geht hervor, dass infolge Verwehungen und Lawinen sowie der damit verbundenen Gefährdung am Flüelapass jährlich ungefähr 40 Verkehrsausfalltage resultieren.

Die Forderung nach einer weitestgehend zur Verfügung stehenden wintersicheren Verbindung bei einer gleichzeitig gegenüber dem heutigen Zustand wesentlich verbesserten Sicherheit ist berechtigt. Sie entspricht sowohl dem Willen der betroffenen Bevölkerung als auch des Grossen Rates.

Das Hauptrisiko für den Benützer von Passstrassen im Winter bildet die Lawinengefahr. Am Flüela kommt noch in besonderem Mass die Gefährdung durch Schneeverwehungen dazu. Ein weitgehender Ausschluss dieser Gefahren kann nur mittels Galerien und Tunnels erreicht werden.

Bei der Zielvorstellung ist davon auszugehen, dass eine Verbindung im Gebirge aus Kostengründen nie absolut wintersicher ausgebaut werden kann. Die Wintersicherheit soll am Flüela angesichts der Bedeutung der Verbindung immerhin derart ausgestaltet sein, dass die Verbindung nur in aussergewöhnlichen Lawinensituationen als nicht wintersicher zu betrachten ist und temporär gesperrt werden muss.

Über die an die Wintersicherheit zu stellenden Anforderungen gingen und gehen die Ansichten auseinander. Nebst dem Willen der betroffenen Regionen ist für die Regierung ausschlaggebend, dass der Grosse Rat in der Februarsession 1979 im Rahmen der Beratung der Gewährung eines Beitrages an die Rhätische Bahn für die Projektierung einer Bahnverbindung Prättigau - Unterengadin mit Vereinatunnel die Regierung beauftragt hat, gleichzeitig mit der Projektierung dieser Verbindung *vergleichbare* Unterlagen für eine wintersichere Strassenverbindung am Flüela zu erarbeiten. Da die Vereinaverbindung durch ihre weitgehende unterirdische Anlage als praktisch absolut wintersicher gelten kann, musste auch die Vorgabe an das als Alternative zum Vereina-Bahnprojekt zu erarbeitende Flüelaprojekt in diesem Sinne ausgestaltet werden.

## VI. Erwägungen zur Frage der Zweckmässigkeit, der Vollständigkeit und der Vergleichbarkeit der beiden Projekte

### 1. Allgemeines

Die vorgelegten Projektvarianten werden von den meisten Vernehmlassungsstellen als zweckmässig, vollständig und vergleichbar qualifiziert. Die teilweise angebrachte Kritik der mangelnden Vergleichbarkeit mündet im Vorwurf, dass die beiden Varianten nicht das gleiche Angebot beinhalten. Dieser Umstand ist den beiden Varianten, beruhen sie doch auf verschiedenen Verkehrsträgern, immanent. Die entsprechende Frage bezog sich denn auch nur auf die Vergleichbarkeit des Projektierungsstandes der beiden Projekte und deren gleiche Ausgangslage.

Die Frage nach der Zweckmässigkeit brachte verschiedentlich Vorbehalte hin-

sichtlich der Wirtschaftlichkeit und der Realisierbarkeit beider Varianten. Der mit den beiden Projekten verfolgte Zweck, eine wintersichere Verbindung zwischen dem Unterengadin und dem Raum Prättigau/Davos herzustellen, wurde als erfüllt betrachtet. Zur Vollständigkeit der Projekte und den damit zusammenhängenden Fragen wurden einzelne Kritiken angebracht, auf welche nachstehend eingegangen werden soll.

## 2. Kapazität der "Rollenden Strasse"

Die Kapazität der "Rollenden Strasse" ist abhängig von der Anzahl der eingesetzten Autozüge. Beim zu Beginn vorgesehenen Einsatz von drei Zugkompositionen mit Einfachtraktion ist eine Kapazität von 180 Personenwagen pro Stunde und Richtung gegeben. Durch Doppeltraktion und Einsatz eines vierten Autozuges lässt sich die Kapazität ohne Veränderung der Autoverladebahnhöfe auf ca. 300 Personenwagen pro Stunde und Richtung erhöhen. Für die frequenzstärksten Monate März und April sind für das Jahr 1996 je ca. 60 000 Fahrzeugtransporte prognostiziert, was einem Tagesdurchschnitt von rund 1 000 Fahrzeugen pro Richtung entspricht. An einzelnen Wochenendtagen sind gemäss Verkehrsprognose pro Richtung bis zu 2 700 Fahrzeuge zu erwarten. Diese Zahlen zeigen, dass die "Rollende Strasse" mit einer Verstärkung des zu Beginn vorsichtig beschafften Wagenparks durchaus in der Lage ist, diesen Verkehrsspitzen gerecht zu werden. Die "Rollende Strasse" ist somit keineswegs bereits bei den heutigen Verkehrsverhältnissen überfordert, wie dies in der Vernehmlassung auch geltend gemacht wurde.

## 3. Verkehrsprognose beim Vereinaprojekt

Von verschiedenen Vernehmlassern wird die Verkehrsprognose als zu optimistisch bezeichnet.

Die Verkehrsprognose stützt sich auf die regionalen Entwicklungskonzepte. Sie geht von einer Zunahme des gesamten Verkehrs zwischen Nordbünden und dem Engadin um etwa 30% zwischen 1979 und dem Jahr 2000 aus, wobei die Zunahme vom und ins Unterengadin grösser angenommen wird als vom und ins Oberengadin. Diese Annahme ist gerechtfertigt, weil die neue Verbindung ins Unterengadin der Region Impulse verleihen soll.

Die Verkehrserwartungen werden von der Rhätischen Bahn im weiteren wie folgt begründet:

- “– Die Vereinalinie stellt eine gegenüber heute wesentlich attraktivere Bahnverbindung ins Unterengadin dar. So ist zu erwarten, dass der Anteil der Bahn an den Fahrten vom und ins Unterengadin mit der Vereinalinie etwa gleich gross sein wird, wie er heute im Verkehr mit dem Oberengadin ist. Daraus resultiert eine sehr grosse Verkehrszunahme bei den Bahn-

reisenden ins Unterengadin. In diesen Zahlen sind natürlich auch neue, heute nicht oder nur beschränkt vorhandene Bedürfnisse enthalten, z. B. Pendlerverkehr aus dem Unterengadin für Beruf und Ausbildung, Tagesausflügler, die ein Ziel im Unterengadin haben und neue Rundreismöglichkeiten mit der Bahn, Einkaufsverkehr aus dem Unterengadin ins Prättigau und nach Chur und Landquart.

- Die "Rollende Strasse" stellt im Winter eine Verbesserung der Strassenverbindung ins Engadin gegenüber heute dar. So werden insbesondere Touristen, die heute die Julieroute wählen, teilweise auf die "Rollende Strasse" ausweichen, da ein in der Grössenordnung den variablen Autokosten entsprechender Preis keine abweisende Wirkung haben wird. Die Verkehrsverlagerung vom Julier dürfte allerdings nicht so gross sein wie bei einem Ausbau der Flüelaroute mit Scheiteltunnel.
- Im Sommer stellt die "Rollende Strasse" eine Möglichkeit dar, ohne Überqueren eines Passes von Nordbünden ins Engadin zu gelangen. So benützten 1979 etwa 14% der Fahrzeuge auf der Simplonroute (2-spurige Nationalstrasse und Bahn mit relativ hohem Tarif) die "Rollende Strasse". 1983 wurde der Autoverlad an der Furka selbst in den Monaten Juli, August und September von rund 3 000 Autofahrern benutzt, obwohl in diesem Gebiet der grösste Teil des Verkehrs rein touristischer Ausflugsverkehr ist, der Fahrpreis ebenfalls relativ hoch ist und 1983 ein sehr schöner Sommer war.

Die dem Projekt zugrunde gelegten Frequenzen der "Rollenden Strasse" betragen im Winter 280 000 Personenwagen. Das sind 45% aller Autos, die von Nordbünden ins Engadin fahren. Im Sommer sind es 10 000 Personenwagen oder 9% aller Personenwagen respektive 20% der die Flüelaroute befahrenden Personenwagen."

#### 4. Geologie

Der Aufbau des Silvrettamassivs, das mit dem Vereinatunnel durchbohrt werden soll, ist vom Kraftwerkbau und auch von wissenschaftlichen Arbeiten her bereits bekannt. Es handelt sich um ein Deckengebirge, bei welchem die Überschiebungsf lächen der Silvrettadecke ungefähr horizontal verlaufen, dies im Gegensatz zum Gotthardmassiv mit eher vertikalen Schichtungen.

Die drei ausgeführten Probebohrungen dienten dazu, die Höhenlage der Überschiebungsf lächen im Bereich der Tunnelachse zu bestimmen. Dieser Schichtverlauf konnte mit den Bohrungen bestimmt werden. Zudem hat man Kenntnisse der Qualität der beim Bau anzutreffenden Gesteine gewonnen.

Aufgrund der geologischen Erkenntnisse wurde die Tunnelbaumethode so festgelegt, dass schlechtere Verhältnisse als angenommen worden sind, nicht zu wesentlichen Kostenüberschreitungen führen können. Es sind in den Kostenvoranschlägen auch namhafte Beträge für unvorhergesehene Schwierigkeiten miteingerechnet worden.

## 5. Benützbarkeit der "Rollenden Strasse"

In den Vernehmlassungen wurde verschiedentlich dem Vereinaprojekt angestrichelt, dass nicht alle gemäss Strassenverkehrsgesetz zulässigen Fahrzeuge die "Rollende Strasse" benützen können. Dieser Einwand ist nicht zutreffend.

Die Autotransportwagen der "Rollenden Strasse" sind wohl vorläufig derart geplant, dass nur Fahrzeuge bis 3,5 m Eckhöhe und 2,5 m Breite zusammen mit Personenwagen transportiert werden können. Das Tunnelprofil lässt jedoch auch den Transport von 4 m hohen Lastwagen auf speziellen Wagen (Huckepackwagen) zu.

Bei der vorläufig vorgesehenen Eingrenzung der in Frage kommenden Fahrzeugkategorien handelt es sich um eine rein betriebliche Einschränkung. Wenn die Nachfrage nach Transportkapazität für grössere Lastwagen genügend gross ist oder es verkehrspolitisch angezeigt erscheint, kann ein entsprechendes Angebot jederzeit eingerichtet werden.

## 6. Anschlüsse

Die Projektierung von niveaufreien Anschlüssen der Autoverlaneanlagen an die jeweilige Talstrasse erfolgte nach Rücksprache mit dem kantonalen Tiefbauamt. Von den Verkehrsmengen her gesehen wäre in der Tat ein niveaugleicher Anschluss genügend. Der Anschluss an die Prättigauerstrasse bei Klosters liegt jedoch in einer Steigung von 9%, weshalb aus Sicherheitsgründen kein niveaugleicher Anschluss gebaut werden soll. In Lavin sind die Sichtverhältnisse für einen niveaugleichen Anschluss ungünstig. Zugunsten von kreuzungsfreien Anschlüssen spricht auch, dass sich mit einem niveaufreien Anschluss die Autos besser in den Talstrassenverkehr einfädeln können.

## 7. Vollständigkeit der Projekte

Das Anschlusswerk Susch ist entgegen gewisser Kritik im Kostenvoranschlag des Flüelaprojektes enthalten, jedoch nur insoweit es im unmittelbaren Zusammenhang mit diesem Projekt steht.

Der Abschnitt Davos - Alpenrose wurde in früheren Jahren bereits ausgebaut und bildet daher nicht mehr Gegenstand des Flüelaprojektes. Auf diesem Abschnitt sind einzig die noch erforderlichen Schutzmassnahmen gegen Lawinen als Projektergänzung berücksichtigt. Die Kreuzung der Flüelastrasse mit der Rhätischen Bahn in Davos-Stilli bringt beim heutigen Sommerverkehr keine unüberwindbaren Probleme mit sich. Der mit der Realisierung des Flüelaprojektes zu erwartende Mehrverkehr erfordert nach der Meinung des Tiefbauamtes keine andere Beurteilung. Wird ein solcher trotzdem in Betracht gezogen, so wäre dies auf den auch in Zukunft den Schwerpunkt bildenden Sommerverkehr zurückzuführen. Aus der gleichen Überlegung dürfen auch allfällig notwendig werdende Stras-

senbauarbeiten auf der Anschlussstrecke Klosters - Davos-Dorf nicht in die Projektrechnung einbezogen werden, wie dies von einigen Vernehmlassungsstellen gefordert wurde, müssen doch solche Arbeiten gegebenenfalls unabhängig von der Realisierung des Flüelaprojektes, also auch beim Bau der Vereinalinie, ausgeführt werden.

## VII. Erörterung der Vor- und Nachteile der beiden Varianten nach verschiedenen Kriterien

### I. Variantenwahl aus wirtschaftlicher Sicht

In diesem Kapitel erfolgt eine Beurteilung der beiden Projekte unter dem betriebswirtschaftlichen Aspekt. Welches der beiden Projekte ist in betriebswirtschaftlichem Sinne rentabler bzw. weniger rentabel?

#### a) Vereinalinie

Aufgeteilt in Zugskategorien betragen die Betriebskosten des revidierten Projektes 1983 (Preisbasis 1981):

Betriebs- und Unterhaltskosten	
Reisezüge Landquart - Unterengadin (inklusive Abschreibungen)	3,3 Mio. Franken
./.. Einsparungen aus dem wegfallenden Verkehr ins Unterengadin via Albula	1,4 Mio. Franken
	<u>1,9 Mio. Franken</u>
Autozüge ("Rollende Strasse" Klosters - Lavin) (inklusive Abschreibungen)	3,6 Mio. Franken
Total	<u>5,5 Mio. Franken</u>

Für die Abschreibungen wurden die Normen des Bundesamtes für Verkehr verwendet. Diese werden auf den Anlagewerken ohne eigentliches Bahntrasse (Tunnel und Unterbau) berechnet. Kalkulatorische Zinsen auf dem gebundenen Kapital werden in der Betriebskostenrechnung nicht berücksichtigt. Die vorgesehenen Abschreibungen halten sich an die Normen des Bundesamtes für Verkehr.

Der Betrieb einer Eisenbahnlinie ist in ausgeprägtem Masse fixkostenorientiert. Die Betriebskosten verändern sich nicht proportional zu einer Zu- oder Abnahme des Verkehrs. Die Grösse der variablen Kosten, wie Kosten der Traktionsenergie, Kosten für Verbrauchsstoffe, direkte Lohnkosten und dergleichen, die sich proportional zu den Verkehrsschwankungen bewegen, sind gesamthaft gesehen eher von untergeordneter Bedeutung.

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.

Dank ihrer Doppelfunktion Bahn/"Rollende Strasse" wird die Vereinalinie stärker ausgelastet sein als andere Linien. So werden im Jahresdurchschnitt 70 Züge pro Tag verkehren, während es im Vergleich auf der Albulalinie zwischen Filisur und Bever 40 Züge pro Tag sind. Indem mit einzelnen Zügen pro Stunde mehr Kilometer gefahren werden, können die Zugsleistungen rationeller erbracht werden.

## Erträge

---

### *Personenverkehr*

Ausgehend von den von der Verkehrsprognose zu erwartenden 473 000 Personenfahrten ins Unterengadin erwartet die Rhätische Bahn einen Mehrertrag von 3,3 Mio. Franken (nach Abzug des heutigen Ertrages des Reiseverkehrs nach dem Unterengadin via Albula. Die Fahrpreise Chur/Landquart - Unterengadin würden sich gegenüber heute um 30% verbilligen.

### *Autoverkehr*

Wie vorstehend aufgeführt, beträgt der Anteil der "Rollenden Strasse" an den Betriebskosten inklusive Abschreibungen 3,6 Mio. Franken. Die Verkehrsprognose hat ergeben, dass um das Jahr 2000 384 000 Autos pro Jahr zu erwarten sind.

Um die Betriebskosten samt Abschreibungen zu decken, wären bei einem Preis pro Personenwagen von Fr. 11.50 313 000 Autos zu transportieren (Preisbasis 1981). Nicht berücksichtigt bei diesen Ertragsüberlegungen sind der Transport von Cars und Lastwagen.

Sämtliche Ertragsberechnungen der Rhätischen Bahn beruhen auf einem Verladepreis von Fr. 11.50. Die von der Verkehrsprognose ermittelten Frequenzen ergeben mit dem Verladepreis von Fr. 11.50 eine volle Deckung der Kosten der "Rollenden Strasse". Umfragen im Unterengadin haben ergeben, dass die Bereitschaft vorhanden wäre, auch einen Verladepreis von bis zu Fr. 20.- zu bezahlen. Beim vorstehend ausgegebenen Preis von Fr. 11.50 ist selbstverständlich zu beachten, dass er auf der Preisbasis 1981 beruht. Dabei bleibt zu berücksichtigen, dass dem Bund bei der dannzumaligen Tarifgestaltung ein Mitspracherecht zukommt.

Zum Vergleich seien die Beförderungspreise und Verkehrsvolumen der übrigen schweizerischen Autoverladestrecken im Jahre 1981 aufgeführt:

Autoverlad	Beförderte Personenwagen	Tunnellänge	Verlade- strecken	Preis pro Personenwagen inkl. Insassen
Lötschberg	712 000	15 km	17 km	28.—
Gotthard (1979)	420 000	15 km	15 km	28.—
Simplon	72 000	20 km	22 km	37.—
Albula	9 000	5 km	56 km	75.—*
Furka	87 000	15 km	19 km	30.—

\* Nur Personenwagen und Lenker. Mitreisende müssen im Besitze eines normalen Bahnausweises sein (2. Klasse einfach Fr. 16.—, retour Fr. 26.—, 1. Klasse 50% teurer, Kinder 50% billiger).

### Gegenüberstellung

Die Vereinalinie stellt eine Erweiterung um 22 km oder um 6 % des heute 375 km betragenden Netzes der Rhätischen Bahn dar. Die geschätzten Betriebs- und Unterhaltsaufwendungen von 5,5 Mio. Franken entsprechen einer Vermehrung des Aufwandes vor Abschreibung um 5 % (Basis 1981). Die geschätzten Betriebserträge auf der neuen Linie betragen ca. 9,5 Mio. Franken, was 11 % des reinen Verkehrsertrages von 1981 entspricht. Das günstige Kosten-/Ertragsverhältnis wird durch eine wesentlich höhere Produktivität erreicht. Während auf den übrigen Linien nur 15 - 30 % des Verkehrsanteils einer Verbindung befriedigt werden, wird der Anteil bei der Vereinalinie im Winter deutlich höher veranschlagt, da angenommen wird, dass diesfalls der Umweg über den Julier oder den Arlberg eher selten benutzt wird.

Treffen die Verkehrsprognosen zu, wird der Einnahmenüberschuss nach den Berechnungen der Rhätischen Bahn zu einer Verringerung des RhB-Defizits um ca. 4 Mio. Franken führen.

Wird anstelle der Vereinalinie die Flüelastrasse wintersicher ausgebaut, wird sich die Ertragslage der Rhätischen Bahn gegenüber heute um ca. 5 Mio. Franken verschlechtern. Dies hat eine Schätzung der Rhätischen Bahn aufgrund der Verkehrsprognose ergeben. Eine ausgebaute Flüelastrasse würde den Personen- und Güterverkehr ins Unterengadin weiter absinken lassen und zudem die Albualinie auch im Verkehr mit dem Oberengadin konkurrenzieren.

#### b) Flüelausbau

Der Betriebs- und Unterhaltskostenvergleich mit dem heutigen Zustand ergibt folgendes Ergebnis:

### Wintersichere Strasse

Tunnel	Fr. 1 650 000.—	
Rampen	Fr. 500 000.—	
Mehrkosten für polizeiliche Überwachung	Fr. 600 000.—	Fr. 2 750 000.—
Heutige Passstrasse (ganze Strecke)		
Betrieb und Unterhalt – Sommer	Fr. 580 000.—	
– Winter	Fr. 480 000.—	Fr. 1 060 000.—
		Fr. 1 690 000.—

Bei wintersicherem Ausbau der Flüelapass-Strasse ergeben sich somit für Betrieb und Unterhalt jährliche Mehrkosten von Fr. 1 690 000.—.

Dem Flüelaprojekt können keine direkten Erträge angerechnet werden. Die Einnahmen des Bundes aus den Treibstoffzöllen, die durch die Benützung der ausgebauten Flüelastrasse entstehen, werden gegenüber den heutigen Einnahmen von 0,9 Mio. Franken um 1,1 Mio. Franken ansteigen.

#### c) Würdigung

Der Vergleich beider Projekte unter dem wirtschaftlichen Aspekt ergibt, dass die Vereinalinie selbsttragend geführt werden kann, wobei diese Annahme natürlich vom Eintreffen der Verkehrsprognose abhängig ist.

Der Betrieb und Unterhalt des wintersicher ausgebauten Flüela wird hingegen, da über keine unmittelbaren Einnahmen verfügt werden kann, die kantonale Staatsrechnung belasten.

Hinsichtlich der Betriebskosten ist somit dem Vereinaprojekt der Vozug zu geben.

## 2. Variantenwahl aus wettbewerbspolitischer Sicht

In diesem Abschnitt erfolgt insbesondere eine Beurteilung der Auswirkungen der beiden Projekte auf die Wettbewerbslage der Rhätischen Bahn. Auswirkungen wettbewerbspolitischer Art auf den Strassenverkehr treten keine ein, da für die Benützung der Strassen keine Abgaben zu entrichten sind. Von einer Umlagerung des Verkehrs auf die "Rollende Strasse" oder auf eine andere Strassenverbindung sind somit keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Strassenverkehr zu erwarten.

### *a) Auswirkungen bei Realisierung der Vereinalinie*

Die derzeitigen Fahrzeiten mit der Rhätischen Bahn von Chur ins Unterengadin sind, verglichen mit denjenigen bei Benützung des individuellen Verkehrsmittels, heute völlig unattraktiv. Es erstaunt deshalb nicht, wenn heute im Unterengadin und Münstertal dem öffentlichen Verkehr nur eine völlig untergeordnete Rolle zukommt. Die Verkürzung der Fahrzeit ins Unterengadin wird zur Folge haben, dass die Frequenzen der Rhätischen Bahn eine Steigerung erfahren werden, was sich entsprechend positiv auf die Ertragslage auswirken wird, da diese weitgehend fixkostenabhängig ist.

Mit der Vereinalinie werden zwei bestehende Linien, nämlich die Unterengadinerlinie und die Prättigauerlinie, miteinander verbunden. Aus dieser Netzverknüpfung ergeben sich verschiedenartige Vorteile.

- Die Albulalinie wird durch die Vereinalinie vom an Spitzenverkehrstagen nicht unbeträchtlichen Verkehr Chur - Unterengadin entlastet. Ebenso entfällt der Autoverlad auf der Albulalinie. Dieser Umstand ermöglicht es, die Qualität des Angebotes auf der Albulastrecke zu verbessern. Mit der Vereinalinie können ebenfalls zusätzliche Kapazitäten auf der Achse Chur - Samedan gewonnen werden, da stündlich in jeder Richtung ein Zug über die Vereinalinie ins Oberengadin geführt werden kann. Damit kann eine Erhöhung der Nachfrage im Verkehr mit dem Oberengadin und Puschlav besser verkraftet werden.
- Die Vereinalinie eröffnet die Möglichkeit der Propagierung von Rundreisen im Kanton, welche ebenfalls zu einer Verbesserung der Ertragslage führen werden.
- Bei einer Störung auf der Albulalinie ist die Vereinalinie in der Lage, die Verbindung mit dem Oberengadin zu übernehmen.

Durch die Vereinalinie wird die Rhätische Bahn in die Lage versetzt, attraktivere Leistungen auf ihrem Netz anzubieten. Dadurch ist eine erhöhte Inanspruchnahme ihrer Angebote zu erwarten.

Die Rhätische Bahn veranschlagt gestützt auf die Verkehrsprognose den jährlichen Mehrertrag mit der Vereinalinie auf ca. 9,5 Mo. Franken. Dieser Mehrertrag setzt sich aus dem erhöhten Reiseverkehr ins Unterengadin und aus dem Ertrag der "Rollenden Strasse" zusammen. Der Mehraufwand für den Betrieb der Vereinalinie beläuft sich auf ca. 5,5 Mio. Franken. Das Betriebsergebnis der Rhätischen Bahn kann somit mit der Vereinalinie um ca. 4,0 Mio. Franken verbessert werden (Kostenstand 1980).

### *b) Auswirkungen bei der Realisierung der Flüelavariante*

Mit der Realisierung einer wintersicheren Strassenverbindung verliert die Rhätische Bahn weiter an Attraktivität. Der Verkehr vom und zum Unterengadin

wird sich angesichts der völlig unbefriedigenden Fahrzeiten mit der Bahn noch vermehrt auf die Strasse verlagern, was zu einem weiteren Rückgang der Frequenzen auf der bereits bisher schwach belegten RhB-Strecke Scuol - Zernez führen wird. Auswirkungen auf die RhB-Strecke Davos - Filisur sind angesichts der Verbesserung der Strassenverbindung Davos - Engadin ebenfalls nicht auszuschliessen. Die unweigerlich damit verbundenen höheren Defizite der Rhätischen Bahn können dazu führen, dass insbesondere die Strecke Scuol - Zernez eingestellt werden muss, da anzunehmen ist, dass die öffentliche Hand nicht bereit ist, den öffentlichen Verkehr auf äusserst frequenzschwachen Strecken ständig mit höheren Beiträgen zu unterstützen.

Die Rhätische Bahn schätzt die Ertragseinbusse bei Realisierung der Flüela-variante aufgrund der Verkehrsprognose auf ca. 5 Mio. Franken (Preisbasis 1980). Davon sind 2,5 Mio. Franken dem reduzierten Verkehr auf der Albulalinie anzulasten, während 1 Mio. Franken Mindereinnahmen auf die zu erwartende Busverbindung Davos - Scuol/Münstertal zurückgeführt werden. Letztlich werden beim Güterverkehr durch die neue Flüelastrassenverbindung 1,5 Mio. Franken Mindereinnahmen erwartet.

### *c) Würdigung*

Soll die Rhätische Bahn ihre Wettbewerbslage halten und verbessern können, ist die Vereinalinie hiezu ein geeignetes Mittel. Umgekehrt muss bei einem wintersicheren Flüelausbau selbst gegenüber dem heutigen Zustand eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation der Rhätischen Bahn befürchtet werden.

## **3. Variantenwahl aus der Sicht der Raumplanung**

### *a) Allgemeines*

Unter diesem Abschnitt erfolgt eine Beurteilung der beiden Projekte hinsichtlich der Auswirkungen auf Landschaft, Besiedelung und Bevölkerung.

Nach den Zielen des Bundesgesetzes über die Raumplanung haben Bund, Kantone und Gemeinden dafür zu sorgen, dass der Boden haushälterisch genutzt wird. Zu verwirklichen ist eine auf die gewünschte Entwicklung des Landes ausgerichtete Ordnung der Besiedelung. Die Behörden haben dabei auf die natürlichen Gegebenheiten sowie auf die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft zu achten.

Gemäss Schlussbericht GVK-CH (Seite 90) kann durch die Verkehrswegeplanung "die relative Erschliessungsqualität der verschiedenen Regionen und Landesteile beeinflusst werden. Die relative Verbesserung der Verkehrsgunst einer Region gegenüber den übrigen Regionen bedeutet eine Steigerung ihrer Attraktivität als Wirtschafts-, Wohn- oder Erholungsraum und damit eine Hebung ihrer Konkurrenzfähigkeit im Vergleich zu anderen Regionen. Das Verkehrssystem kann auf diese Weise zum generellen und insbesondere langfristig wirksamen Entwicklungsimpuls werden . . .

Grössere Ausbaumassnahmen des überregionalen Verkehrssystems im Sinne eigentlicher Vorleistungen für die regionale Entwicklung lassen sich nicht für alle

Regionen - auch nicht für jede einzelne Problemregion - verwirklichen. Sie sind vielmehr dort sinnvoll, wo sich Gruppierungen von Problemregionen befinden und somit eine ganze Landesgegend gefördert werden kann."

Der GVK-Schlussbericht erwähnt als eine solche Vorinvestition unter anderem die Verbindung Prättigau - Unterengadin, wobei die Strassen- und die Bahnverbindung als gleichwertige Alternativen genannt werden (Seite 91).

Im kantonalen Richtplan wird in bezug auf den Strassenbau die ungenügende Erreichbarkeit verschiedener Talschaften, darunter auch des Unterengadins/Samnaun sowie des Münstertals, festgestellt und diesbezüglich eine Verbesserung postuliert. Der kantonale Richtplan enthält aber ebenso die Aussage, dass der Kanton und die Träger des öffentlichen Verkehrs bestrebt sind, das Kantonsgebiet mit attraktiven öffentlichen Verkehrsmitteln bestmöglich zu erschliessen.

Die Regionen Engiadina Bassa und Val Müstair haben sich im Rahmen ihrer Entwicklungskonzepte für eine massvolle Entwicklung ausgesprochen. Das Entwicklungskonzept Prättigau lässt verschiedene Fragen mit Bezug auf die Entwicklung im Fremdenverkehr offen.

#### *b) Würdigung*

Für beide Varianten gilt, dass sie geeignet sind, das soziale und wirtschaftliche Leben in der zu erschliessenden Region sowie die Dezentralisation der Besiedelung und der Wirtschaft zu fördern. Es ist anzunehmen, dass die Flüelavariante etwas stärkere Impulse auslösen würde.

Die bessere Erschliessung wird im Unterengadin und im Münstertal zu einem grösseren Verkehrsaufkommen und zu zusätzlicher Bautätigkeit führen. Die Auswirkungen der Strassenvariante dürften auch hier etwas stärker ins Gewicht fallen. Die Grenzen und die Geschwindigkeit der Entwicklung festzulegen, ist in erster Linie Sache der Gemeinden und der Region, denen mit der Ortsplanung und der regionalen Entwicklungsplanung wirkungsvolle Instrumente zur Verfügung stehen.

Die Flüelavariante beansprucht mehr Boden. Dabei handelt es sich einerseits um landwirtschaftliches Kulturland (vorwiegend Weideland von geringerer Qualität) und andererseits um Waldflächen. Bei der Vereinavariante sind punktuelle Eingriffe im Gebiet der beiden neu zu erstellenden Bahnhofanlagen zu verzeichnen. Bei der Flüelavariante werden kleinräumige Schutz- und Erholungsgebiete tangiert. Insgesamt ist festzuhalten, dass die landschaftlichen Veränderungen durch die Flüelavariante punktuell weniger spürbar sind, sie sich aber in einem wesentlich grösseren Gebiet auswirken. Die Siedlungen werden von beiden Verbindungen nicht nennenswert betroffen.

Eine wintersichere Verbindung ist aus der Sicht der lokalen und regionalen Raumplanung wünschbar und der Anspruch ausgewiesen. Ihre Bedeutung liegt weniger im Bereich des Entwicklungsbedarfes (Kapazitätserweiterung und Komforterrhöhung) als vielmehr im Bereich der Erreichbarkeit (sichere Verbindung zum nördlichen Kantonsteil), damit die dezentrale, eigenständige Entwicklung gewährleistet werden kann.

Die Gegenüberstellung der beiden Projektvarianten aus regionaler und lokaler Sicht führt zu keinen eindeutigen Präferenzen aus der Sicht der Raumplanung. Der Entscheid zugunsten einer der beiden Varianten ist vielmehr in Würdigung der übrigen Aspekte vorzunehmen.

#### 4. Variantenwahl aus verkehrsplanerischer Sicht

##### *a) Allgemeine Betrachtungen*

Verkehrsplanung der öffentlichen Hand beinhaltet im wesentlichen die Frage, nach welchen Kriterien das Verkehrsangebot gestaltet und entwickelt werden soll. Verkehrsleistungen dienen sowohl der Erschliessung als auch der Versorgung eines Raumes und seiner Bevölkerung. Oberstes Ziel der Verkehrspolitik muss die Erhaltung der Lebensqualität der Bevölkerung bilden.

Eine Verkehrspolitik, die schwergewichtsmässig einer nachfrageorientierten Planung (ohne Berücksichtigung externer Kosten und Nutzen) entspricht, führt dazu, dass der private Motorfahrzeugverkehr sich weiterhin überproportional ausdehnt und die öffentlichen Verkehrsmittel Schritt für Schritt verdrängt werden. Der Rückstand der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs gegenüber jener des privaten Verkehrs ist daher möglichst bald abzubauen. Der Bundesrat hat diese Orientierung mit seiner Antwort vom 9. Mai 1984 signalisiert.

Es muss festgestellt werden, dass, je geringer die Bevölkerungsdichte und je extremer die Randlage eines Gebietes ist, umso kleiner und schlechter das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ist. Der öffentliche Verkehr konzentriert sich auf Gebiete mit höherer Siedlungsdichte und grösseren Ortschaften.

Generell ist davon auszugehen, dass die Strasse das beste Verkehrssystem darstellt, um die flächenmässige Erschliessung eines dünn besiedelten Gebietes zu erreichen. Die Bahn ist hingegen von ihrer Konzeption her ein Massenverkehrsmittel und damit auf die Bedienung starker Verkehrsströme angelegt. Wegen ihrer geringen Netzflexibilität erfolgt ihre Verkehrserschliessung vorwiegend linienhaft.

Die heutigen verkehrspolitischen Überlegungen gehen im weiteren dahin, den Schwerverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, damit die Strasse für Personen, welche auf sie angewiesen sind, besser benützlich ist. Ebenfalls eine erhöhte Bedeutung kommt heute dem Gedanken des kombinierten Verkehrs (Huckepack) zu.

##### *b) Betrachtungen hinsichtlich des Kantons Graubünden*

Graubünden ist aufgrund seiner peripheren Lage und Topographie in besonderem Masse auf gute Verkehrsverbindungen angewiesen. Die Aufrechterhaltung der bestehenden dezentralisierten Siedlungsstruktur ist ohne ein ausgedehntes Verkehrsnetz undenkbar. Zu diesem Zweck ist eine Verkehrskonzeption erforderlich, welche auf die Förderung der gemeinsamen Wohlfahrt aller Landesteile und Bevölkerungsschichten ausgerichtet ist und vermehrt auf strukturschwache Regionen Rücksicht nimmt.

Nach dem Bericht der Regierung vom 28. Juni 1982 zum kantonalen Richtplan ist die Verkehrspolitik in die allgemeinen politischen Ziele des Kantons einzuordnen, der eine ausgeglichene wirtschaftliche, soziale und kulturelle Entwicklung der einzelnen Regionen anstrebt.

Der Ausbau der Verkehrsanlagen darf sich somit nicht nur an der Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse gemäss Trendwachstum orientieren. Durch einen dezentralisierten und gezielten Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen sind vielmehr die entwicklungsschwachen Entleerungsgebiete zu fördern.

Nur durch eine günstige Verkehrserschliessung kann die Konkurrenzfähigkeit unseres Fremdenverkehrs aufrechterhalten und der gewerblich-industrielle Sektor gefördert werden. Insbesondere in den wirtschaftlich weniger begünstigten Berggebieten ist der Fremdenverkehr ein geeignetes Mittel, zur Mehrung des Wohlstandes beizutragen. Dabei muss ein zweckmässiger Einsatz aller Verkehrsträger angestrebt und namentlich dem Zubringerdienst die nötige Beachtung geschenkt werden.

Mit den beiden vorliegenden Projekten für eine wintersichere Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos stehen sich zum erstenmal in der Schweiz bei der Realisierung einer Verkehrsverbindung zwei verschiedene Verkehrsträger in einer Konkurrenzsituation gegenüber. Bei der Frage, ob der Strassen- oder der Bahnverbindung der Vorrang zu geben ist, handelt es sich demnach um einen verkehrspolitischen Entscheid ersten Ranges.

### *c) Vereinavariante*

Die Vereinalinie vermag sowohl dem öffentlichen als auch dem privaten Verkehr ("Rollende Strasse") zu dienen, wobei dem privaten Verkehr gewisse Einschränkungen auferlegt werden. So handelt es sich bei der Bahn um ein fahrplangebundenes Verkehrsmittel, welches zudem - zumindest solange nicht ein effektiveres Bedürfnis ausgewiesen ist - während der Nachtstunden nicht verkehrt. Eine Einschränkung in der Wahl des Verkehrsmittels erfolgt in dem Sinne, als der Benutzer eines Personenzuges auf einer bestimmten Strecke gezwungen ist, sein Fahrzeug auf die Eisenbahn zu verladen. Diese dem privaten Verkehr auferlegten Einschränkungen sind indessen nicht derart, dass sie diesen in seiner Bewegungsfreiheit entscheidend hindern würden. Die Bewohner des Unterengadins und des Münstertals werden auch weiterhin problemlos den nördlichen Kantonsteil mit dem privaten Fahrzeug erreichen können. In diese Betrachtung ist auch der günstige Beförderungspreis für die "Rollende Strasse" einzubeziehen, welcher unter Berücksichtigung der verschiedenen Vorteile einem Vergleich mit den Kosten der 45 km langen Passstrecke durchaus standhält.

Für die Benutzer der Bahn wird die Vereinalinie gegenüber der heutigen Situation entscheidende Zeitersparnisse bringen, welche geeignet sind, das Unterengadin und das Münstertal auch für die öffentlichen Verkehrsmittel benützenden Besucher attraktiver zu machen. Von dieser Zeitersparnis kann aber auch erwartet werden, dass bisher das private Verkehrsmittel benützende Personen für län-

gere Fahrten (z. B. in die Kantonshauptstadt oder ins Unterland) zum Umsteigen auf die Bahn veranlasst werden.

Von Bedeutung für das von der Region postulierte massvolle Wachstum ist, dass die Zunahme des Strassenverkehrs ins Unterengadin gemäss den Verkehrsprognosen etwas geringer ausfallen wird als im Falle einer gebührenfreien Flüelastrasse. Durch die Vereinarvariante ist insbesondere eine geringere Zunahme des Wochenendverkehrs zu erwarten.

#### *d) Flüelavariante*

Zugunsten der Flüelavariante ist in die Waagschale zu werfen, dass die Bevölkerung des Unterengadins und des Münstertals zur Abdeckung ihrer Transportbedürfnisse auf den Privatverkehr angewiesen ist. Die Bahn ist von ihrer Art her nur in der Lage, die in der Talsohle des Unterengadins gelegenen Ortschaften zu erschliessen. Die Verbindung der übrigen Ortschaften des Unterengadins und des Münstertals muss in jedem Falle über die Strasse erfolgen, wobei dies durch den privaten Verkehr wie aber auch durch den öffentlichen Verkehr auf der Strasse erfolgen kann. Bei der Benutzung der "Rollenden Strasse" wird der Autofahrer gewisse Beschränkungen auf sich nehmen müssen. So empfindet es der Benutzer eines privaten Motorfahrzeuges als eine Einschränkung, wenn er für den Antritt seiner Fahrt an bestimmte Zeiten gebunden ist. Auch wird es als stossend empfunden, wenn für die Benutzung einer Teilstrecke ("Rollende Strasse") Abgaben entrichtet werden müssen. Unter diesen Gesichtspunkten stellt für den Automobilisten die Flüelavariante die ihm näher liegende Variante dar.

Verkehrsplanerisch ist speziell zu vermerken, dass die beiden Pässe Flüela und Julier in meteorologisch unterschiedlichen Regionen liegen. Bei einem wintersicheren Ausbau des Flüelapasses ist es deshalb bei speziellen Wetterlagen möglich, diesen als Ausweichroute zur Sicherstellung der Verbindung ins Engadin zu benutzen.

#### *e) Würdigung*

Die wintersichere Verbindung soll möglichst allen Bewohnern und Besuchern der Region Unterengadin/Münstertal dienen. Aus dieser Überlegung ist die Vereinarvariante vorzuziehen. Diese bringt den Benutzern der Bahn wesentliche Vorteile und macht die Region für diese erst richtig attraktiv. Daneben ist die Vereinalinie auch in der Lage, mit der Einrichtung der "Rollenden Strasse" dem privaten Verkehr zu dienen. Die dem öffentlichen Verkehr durch die Vereinalinie entstehenden Vorteile fallen weit stärker ins Gewicht als die vergleichsweise geringfügigen Nachteile, die der Autofahrer bei der Bahnvariante in Kauf zu nehmen hat (Fahrplangebundenheit, Wartezeit, Gebühren). Mit einem entsprechenden Angebot an Zugfahrten kann diesen Nachteilen weitgehend entgegengewirkt werden. Da auch bei Realisierung des wintersicheren Ausbaus der Flüelastrasse vereinzelte Schliessungstage nicht zu umgehen sind, stellt die Vereinalinie zudem die zuverlässigere Verbindung zum nördlichen Kantonsteil dar.

## 5. Variantenwahl aus regionalwirtschaftlicher Sicht

Die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen einer wintersicheren Verbindung sind in der Botschaft der Regierung an den Grossen Rat vom 25. Januar 1982 eingehend beleuchtet worden, weshalb hier eine gekürzte Wiedergabe Platz greifen kann.

### *a) Bauphase*

Während der Bauphase ist die Flüelavariante etwas besser als die Vereinavariante zu beurteilen. Das Strassenprojekt eignet sich besser für die Berücksichtigung regionaler Unternehmungen. Zudem entfällt beim Flüelaprojekt der grössere Teil der Arbeiten auf die Südseite, die stärker auf wirtschaftliche Impulse angewiesen ist als die Nordseite.

Bei der Vereinavariante können durch Unterteilung der Arbeiten in Lose für ca. 150 Mio. Franken Aufträge an einheimische Bauunternehmer und Gewerbetreibende vergeben werden. Bei der Flüelavariante können für ungefähr 300 Mio. Franken Aufträge an das einheimische Baugewerbe vergeben werden.

Auch wenn die Auswirkungen der je nach Finanzierungsmöglichkeiten unterschiedlich langen Bauzeit nicht zu unterschätzen sind, kommt den langfristigen Auswirkungen des Betriebes der wintersicheren Verbindung doch weitaus die grössere Bedeutung zu, weshalb die Präferenz auch danach zu erfolgen hat.

### *b) Betriebsphase*

Gemäss ihrem Entwicklungskonzept strebt die Region Unterengadin/Münstertal eine geringe Zunahme der Bevölkerung an und sieht ihre wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten in erster Linie im Bereich des Fremdenverkehrs (vor allem Ferientourismus) und der damit verbundenen Wirtschaftszweige. Um die gesteckten Ziele erfüllen zu können, muss die Erreichbarkeit der Region wesentlich verbessert werden. Dadurch wird die Region nicht nur als Wohn- und Betriebsstandort aufgewertet, sie gewinnt auch an Attraktivität für Feriengäste.

### *c) Würdigung*

Die Schaffung einer wintersicheren Verbindung bringt der Region Unterengadin/Münstertal bedeutende Vorteile. Sie stellt eine Voraussetzung für die notwendige wirtschaftliche Entwicklung und damit auch für die langfristige Sicherung der Besiedlung der Region dar.

Grundsätzlich sind beide Varianten geeignet, die Realisierung der regionalen Zielvorstellungen wesentlich zu erleichtern. Die folgenden Überlegungen sprechen indessen für die Bevorzugung der Vereinavariante:

- Sie entspricht eher den durch die Region Unterengadin/Münstertal formulierten massvollen Wachstumszielen.
- Die Bahnvariante ist eher geeignet, weniger zusätzlichen Durchgangsverkehr anzuziehen.

- Die Vereinalinie macht die Region unabhängiger von allfälligen Preiserhöhungen und Versorgungsengpässen bei Erdölprodukten.
- Die Erreichbarkeit der Region wird umfassender verbessert.

## 6. Variantenwahl aus der Sicht der Energie

### *a) Bauphase*

Die von einigen Vernehmlassungsstellen geforderte genaue Gegenüberstellung des Energieaufwandes für die Erstellung der zwei Varianten würde umfangreiche Ingenieurstudien erfordern. Entscheidend für die Variantenwahl ist der Ausgang dieses Vergleichs jedoch nicht. Der Frage des Energieverbrauchs während der Betriebsphase kommt eindeutig das grössere Gewicht zu.

### *b) Betriebsphase*

Der Beginn der Betriebsphase dürfte im Laufe des nächsten Jahrzehntes erfolgen. Es gilt demnach vorab, die Erdölversorgungsperspektiven der Stromversorgung ab diesem Datum gegenüberzustellen.

#### aa) Ausgangslage

##### **Erdölversorgung**

---

Die eidgenössische Kommission für die Gesamtenergiekonzeption (GEK) stellt in ihrem Schlussbericht dar, dass je nach dem Tempo der Entölung der Lagerstätten die maximale Erdölproduktionskapazität der Welt etwa zwischen 1986 und 1992 erreicht sein dürfe (lit. 2.9, Seite 182). Der Umstand, dass die Erdölindustrie nicht in der Lage sein wird, fossile Energievorräte in dem Tempo aufzuschliessen wie der Weltenergiebedarfszuwachs voranschreitet, wird zu einer Verknappung des Erdöls und der daraus gewonnenen Produkte und damit auch zu einer Verteuerung dieser Produkte führen. Die Versorgung mit Erdölprodukten ist zudem mit Unsicherheiten behaftet, welche vom Ausland abhängen und auf welche die Schweiz keine Einflussmöglichkeiten besitzt.

##### **Stromversorgung**

---

Bei der Stromversorgung muss nach der seit Jahren feststellbaren Entwicklung auch mit einer wesentlich grösseren Nachfrage als heute gerechnet werden. Die elektrische Energie wird jedoch im Gegensatz zum Erdöl nicht in anderen Kontinenten gewonnen, und der schweizerische Bedarf wird zu 69,3% (1983) aus der einheimischen Wasserkraft produziert.

#### bb) Würdigung

Gemäss dem Schlussbericht GVK-CH (Seite 94) erfolgt der Endenergieverbrauch im Verkehrssystem gegenwärtig zu rund 95% über Erdölprodukte, so

dass Energiesparmassnahmen in diesem Sektor die grösste Wirkung versprechen. Die Möglichkeiten einer Substitution durch elektrische Energie liegen bis zum Ende dieses Jahrhunderts weniger in elektrisch betriebenen Strassenfahrzeugen als vor allem in der Förderung des Schienenverkehrs, welcher praktisch zu 100% elektrifiziert ist.

Der Kanton Graubünden besitzt mit den Gemeinden zusammen heute Bezugsrechte an elektrischer Energie im Umfang von etwa 660 Mio. kWh pro Jahr. Diese Situation wird sich nach der Jahrhundertwende noch erheblich zugunsten der öffentlichen Hand ändern, wenn die Heimfälle der grossen Kraftwerke stattfinden. Mit der Gründung der Griselectra AG im Jahre 1978 wurden die Voraussetzungen geschaffen, diese Energiemengen zum Nutzen der bündnerischen Volkswirtschaft einzusetzen.

Der Vergleich der beiden Energieträger zeigt, dass langfristig die Stromversorgung für die Schweiz und für Graubünden ganz offensichtlich Vorteile gegenüber der Versorgung mit Treibstoffen aufweist. Der Verkehrssektor ist Unsicherheiten in der Energieversorgung empfindlich ausgesetzt. Knappheit der Energieträger darf aber nicht zum Engpass wachsender Wirtschaften werden. Die elektrisch betriebene Bahn ist zudem das einzige Verkehrssystem, welches bei der Umwandlung von Endenergie in motorische Kraft die Wertigkeit der Energie praktisch vollumfänglich nutzt. Fossile Brennstoffe hingegen können zu einem beträchtlichen Teil nicht in nutzbare Energie umgesetzt werden.

## 7. Variantenwahl aus der Sicht des Natur- und Heimatschutzes

### *a) Vereinavariante*

#### **Direkte Auswirkungen**

---

Die unmittelbaren Auswirkungen des Baus der Vereinalinie beschränken sich auf zwei eng begrenzte Räume.

Die für die nördliche Verladeanlage vorgesehene Geländekammer hinter Selfranga am Eingang in die Stützbachschlucht ist bereits heute keine intakte Landschaft mehr. Sie hat durch Materialdeponien und die dort angesiedelte Gewerbezone verschiedene Eingriffe erlitten.

Der südliche Verladeraum kommt zwischen die Dörfer Lavin und Susch auf die Deponie des Ausbruchmaterials zu liegen und hat einen starken Eingriff in die Landschaft zur Folge, der aber örtlich eng begrenzt und auch nur beschränkt einsehbar ist. Landwirtschaftliches Kulturland wird sehr wenig beansprucht.

Durch die Verlegung der beiden Autoverladebahnhöfe und den Verzicht auf einen Zwischenangriffstollen im Gebiet Novai konnte beim überarbeiteten Projekt eine die Interessen des Natur- und Heimatschutzes weitestgehend währende Lösung gefunden werden. Ein wesentlicher Teil des anfallenden Ausbruchmaterials kann als Schüttung für die Verladeanlagen samt Anschlüssen verwendet werden. Im Unterengadin sind zusätzliche Deponien möglich und verantwortbar. Die Deponien, Verladerampen und Anschlusswerke sind gestaltbar, ebenso können die Böschungen begrünt und bepflanzt werden.

## Indirekte Auswirkungen

---

Je stärker die Entwicklung der Region ausfällt, umso grösser sind auch die indirekten Auswirkungen einer wintersicheren Verbindung. Darunter fallen beispielsweise der durch den Anstieg der Einwohnerzahlen zu verzeichnende Mehrbedarf an Wohnfläche, der Zweitwohnungsbau, der zur Erschliessung notwendige Aus- und Neubau von Strassen samt Parkplätzen wie auch die Vergrösserung und Neuerstellung von touristischen Transportanlagen samt den damit verbundenen Skipistenplanierungen.

Bei der Vereinavariante ist anzunehmen, dass die Entwicklung der Region etwas bescheidener ausfallen wird als bei der Flüelavariante. Demnach sind auch die indirekten Auswirkungen geringer zu veranschlagen.

### *b) Flüelavariante*

## Direkte Auswirkungen

---

Aus der Sicht von Natur und Landschaft ist von grosser Bedeutung, dass der Flüela wegen des Fehlens von Hochspannungsleitungen und touristischen Nebenanlagen und dank einer landschaftlich optimal geführten Strasse heute noch zu den naturnahen Pässen Graubündens gehört.

Durch den vorgesehenen Ausbau der Flüelastrasse wird das Landschaftsbild auf der ganzen Ausbaustrecke zum Teil stark beeinflusst und beeinträchtigt. Technische Bauwerke, Lüftungsgebäude und Deponien verteilen sich auf die ganze Passstrasse.

Die schwergewichtigen Konflikte mit den Interessen des Natur- und Heimatschutzes sind wie folgt gegeben:

Die Deponie in der Geländekammer oberhalb des Säss kann wohl begrünt, aber nicht mehr vernünftig aufgeforstet werden.

Die kleinräumige, sehr schöne Geländekammer des Mählkastens wird mit der vorgeschlagenen Linienführung, dem Tunnelportal und dem Anschluss an die bisherige Passstrasse völlig zerstört.

Die Lüftungsanlage im Gebiet Karlimatten kommt in einem landschaftlich und vor allem naturkundlich wertvollen Teilbereich des Talbodens oder an dessen Rand zu stehen. Ebenso ist der Standort der Lüftungszentrale bei Chant Sura landschaftlich ungünstig.

Das Tunnelportal mit der darunterliegenden Deponie unterhalb Chant Sura prägt die Landschaft bei der Verzweigung des Tales.

Eine dominierende Position nimmt südlich des Tunnelportals die neue ca. 3 km lange Galerie Champatsch ein, wobei festzuhalten ist, dass die Erstellung dieser Galerie auch für die unbestrittene Gewährleistung der Sommersicherheit notwendig sein wird.

Einen starken landschaftlichen Eingriff bildet die völlig neue Anlage der Strasse im Gebiet Rusatsch sowie oberhalb Susch.

## Indirekte Auswirkungen

---

Die dem Privatverkehr weit eher zusagende Flüelavariante wird einen intensi-

veren Durchgangsverkehr und Wochenendtourismus zur Folge haben. Die damit verbundene Ausrichtung der Übernachtungsmöglichkeiten und der Transportkapazitäten der Sportanlagen auf die jeweiligen Spitzen führt zu einer gegenüber der Vereinavariante stärkeren Beanspruchung und Belastung der Landschaft.

#### *c) Würdigung*

Aus landschaftlicher und naturkundlicher Sicht ist sowohl bezüglich der direkten wie der indirekten Auswirkungen dem Vereinaprojekt der Vorzug zu geben.

### **8. Variantenwahl aus der Sicht des Umweltschutzes**

#### *a) Vereinavariante*

Die Lärm- und Abgasimmissionen beschränken sich auf die Umgebung der beiden Portale. Durch den Umstand, dass sich die Verladebahnhöfe ausserhalb des bewohnten Gebietes befinden, sind die durch den Betrieb der "Rollenden Strasse" verursachten Lärmimmissionen bedeutungslos. Die durch das kontinuierliche Vorrücken auf den Verladerrampen von den Motorfahrzeugen ausgestossenen Abgase stellen eine gewisse örtlich begrenzte Belastung dar. Diese fällt jedoch weit aus geringer aus, als wenn das betreffende Fahrzeug die ca. 45 km lange Passstrecke befährt. Von Bedeutung während der Bauzeit ist, dass das Ausbruchmaterial mit der Bahn transportiert werden kann.

#### *b) Flüelavariante*

Bei der Strassenvariante sind die Lärm- und Abgasimmissionen gleichmässig auf die Strecke verteilt. Die Abgasimmissionen fallen aus zwei Gründen gegenüber der Vereinavariante höher aus. Zum einen ist der Motor während der Fahrt über die ca. 45 km lange Passstrecke in Betrieb. Zum andern ist die Anziehungskraft des Unterengadins bei einer wintersicheren Strassenverbindung etwas grösser, was sich entsprechend beim Motorfahrzeugverkehr in einem grösseren Schadstoffausstoss auswirkt.

#### *c) Würdigung*

Umweltpolitische Aspekte sprechen eindeutig für die Vereinavariante.

### **9. Variantenwahl aus touristischer Sicht**

#### *a) Allgemeines*

Die Realisierung einer wintersicheren Verbindung zwischen dem Unterengadin und dem Münstertal mit dem Raum Prättigau ist aus touristischer Sicht von hoher Bedeutung. Über 90% aller Gäste des Kantons Graubünden reisen von Norden her an. Der entsprechende Anteil wird für das Unterengadin und das Münstertal vermutlich etwas tiefer zu veranschlagen sein. Von den total 14 Millionen Logiernächten entfallen auf das Engadin 32%, wobei der Hauptanteil davon im Oberengadin erzielt wird.

### *b) Vereinavariante*

Der Vorteil der Vereinavariante in touristischer Sicht ist darin zu erblicken, dass die Region Unterengadin/Münstertal auch für die Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel attraktiv wird, kann doch die Reisezeit mit der Bahn gegenüber heute entscheidend gesenkt werden. Die Vereinalinie wird durch die für den Privatverkehr anfallenden Einschränkungen auf der Tunneldurchfahrt für das Unterengadin zumindest hinsichtlich des Wochenendtourismus gegenüber der Flüelavariante weniger Impulse vermitteln. Ob dies für den längere Zeit verweilenden Feriengast ebenfalls der Fall ist, lässt sich schwer abschätzen. Das Gebiet des Flüelapasses dient vielen Gästen der Region Davos im Sommer und Winter als Erholungs- und Wandergebiet. Mit der Vereinavariante bleibt dieses Gebiet besser geschützt.

### *c) Flüelavariante*

Die Flüelavariante wird voraussichtlich in touristischer Sicht die grösseren Impulse auslösen, da diese Zufahrt mehr den Gewohnheiten des Automobilisten entspricht. Nicht ausser acht gelassen werden darf der Umstand, dass der Wochenendtourismus eine anders strukturierte Gästeschar anspricht als der Ferientourismus.

### *d) Würdigung*

Eine gute Verkehrserschliessung ist eine wichtige Voraussetzung für eine gezielte touristische Entwicklung einer Region. Der Feriengast bevorzugt Regionen, bei welchen im Winter sichergestellt ist, dass er den Ferienort zum gewünschten Zeitpunkt erreichen und wiederum verlassen kann. Nachdem die Region Unterengadin/Münstertal ihre Zukunft insbesondere in der (massvollen) touristischen Entwicklung sieht, kommt einer wintersicheren direkten Verbindung zum nördlichen Kantonsteil unter diesem Gesichtspunkt hohe Bedeutung zu.

Beim Entscheid hinsichtlich der Variantenwahl ist davon auszugehen, dass die Landschaft der Flüelapass-Strasse ein hoch einzustufendes Erlebnispotential beinhaltet. Dieser Umstand gebietet in den Sommermonaten, wenn dieses Erlebnispotential auch wahrgenommen werden kann, das Zurverfügungstehen der Flüelapass-Strasse für den Automobilverkehr, wobei darunter der Individual- wie auch der öffentliche Verkehr (Busverkehr) verstanden wird.

Aus diesen Überlegungen drängt sich aus touristischer Sicht sowohl die Realisierung einer wintersicheren Verbindung der Region Unterengadin/Münstertal mit dem nördlichen Kantonsteil als auch die Erhaltung der bestehenden Flüelapass-Strasse auf. Die Bevorzugung der Vereinavariante ergibt sich aus der Überlegung, dass diesfalls auch Feriengäste ohne privates Verkehrsmittel der Region zugeführt werden können. Die Vereinalinie ermöglicht in touristischer Hinsicht weitere Möglichkeiten, wie die Propagierung von Rundreisen für Bahntouristen mit Anschluss an den Bernina- oder Glacier-Express.

## VIII. Auswirkungen der Realisierung einer Variante auf die übrigen Verkehrsverbindungen

Kernpunkt dieses Fragenkomplexes sind die Frage der Klassierung der Flüelapass-Strasse im Falle der Verwirklichung der Vereinavariante einerseits und die Frage des Schicksals der Unterengadinerlinie der RhB bei Realisierung der Flüelavariante andererseits.

### 1. Klassierung der Flüelapass-Strasse bei Realisierung der Vereinavariante

Für die Regierung ist unbestritten, dass angesichts ihrer touristischen Bedeutung die bestehende Flüelapass-Strasse als Hauptstrasse beibehalten werden muss. Sie hat sich denn auch seit Jahren gegen ihre Umklassierung im Falle des Baues der Vereinalinie gewandt. Der Bundesrat hat sich nun am 9. Mai 1984 bereit erklärt, auf seine bisherige Forderung nach einer Umklassierung der Flüelapass-Strasse im Falle der Verwirklichung der Vereinavariante zurückzukommen. Dies bedeutet, dass die Flüelastrasse diesfalls im Hauptstrassennetz verbleibt und nach den hiefür geltenden Ansätzen beitragsberechtigt ist. Bundesmittel werden für die Flüelastrasse allerdings im Falle der Verwirklichung der Vereinalinie nur noch soweit ausgerichtet, als sie für die Gewährleistung eines sicheren Sommerverkehrs notwendig sind. Dieser Entscheid entspricht im Ergebnis den Begehren der Regierung an den Bundesrat. Die mit der Flüelastrasse verbundenen gewichtigen touristischen Interessen können dergestalt gewahrt werden, beziehen sie sich doch vorwiegend auf das Sommerhalbjahr.

### 2. Auswirkungen der Flüelavariante auf die Unterengadinerlinie der Rhätischen Bahn

Der wintersichere Ausbau der Flüelastrasse hat unmittelbare Auswirkungen auf die RhB-Linie Bever - Scuol-Tarasp. Der heute schon schwache Reiseverkehr wird vermindert. Ebenso wird sich das Güterverkehrsaufkommen zurückbilden. Da der Betrieb einer Eisenbahnlinie weitgehend fixkostenorientiert ist, wird die finanzielle Belastung der Rhätischen Bahn durch den Betrieb dieser Linie ansteigen.

Nachdem der Rhätischen Bahn eine betriebswirtschaftliche Unternehmensführung aufgetragen ist und dem Bund als Hauptträger des Defizits der Rhätischen Bahn wohl auch kaum die dannzumal in einem noch schlechteren Verhältnis stehende Kosten/Nutzenrelation entgegen wird, kann eine Stilllegung der Unterengadinerlinie der Rhätischen Bahn bei Realisierung der Flüelavariante nicht ausgeschlossen werden. Die eigentlich an dieser Stelle gewünschte konkrete Auskunft kann nicht erteilt werden, da die Regierung für diesen Entscheid nicht zuständig ist. Gegen derartige, zweifelsohne nicht überstürzt gefällte Entscheide steht im übrigen der Rechtsmittelweg bis zum Gesamtbundesrat offen. Dieses Verfahren

zeigt, dass vorgängig des Entscheides eine enge Kontaktnahme zwischen Bundes- und kantonalen Behörden stattfinden wird. In diesem Rahmen wird sich die Regierung gegebenenfalls nach Möglichkeit für die Erhaltung der Unterengadinerlinie einsetzen, wenn genügend sachliche Argumente dafür sprechen.

## IX. Auswirkungen einer wintersicheren Verbindung auf die sprachliche Situation der betroffenen Regionen

Eine bessere Erschliessung beinhaltet für eine Region stets sowohl Chancen als auch Gefahren. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass jede Öffnung einer Region für einen intensiveren Verkehr ihre Auswirkungen auf Sprache und Kultur des betroffenen Gebietes hat. Diesbezüglich werden insbesondere negative Auswirkungen auf die romanische Sprache befürchtet. Wenn die Entwicklung des Unterengadins und des Münstertals nur langsam voranschreitet, was eine entsprechende Ortsplanung der Gemeinden und Regionen bedingt, sollte eine Assimilierung von Zuwanderern möglich sein.

Konkrete Ausführungen zu diesem Problemkreis, wie dies in einer Vernehmlassung gewünscht wurde, lassen sich keine machen. Die Bewältigung dieser Probleme hängt stark von der Eigeninitiative der betroffenen Regionen ab. Es darf festgestellt werden, dass die Unterstützung der romanischen Sprache durch den Bund und den Kanton Graubünden in publizistischer, finanzieller und moralischer Hinsicht heute bemerkenswert ist. Zur Erhaltung der romanischen Sprache und Kultur ist es aber unerlässlich, die einheimische Bevölkerung für die im Tal vorhandenen und neu zu schaffenden Arbeitsplätze zu gewinnen und auszubilden.

## X. Warum nicht "Flüela realistisch" und "Flüela nossa via"?

### 1. Vorstellung von "Flüela realistisch" und "Flüela nossa via"

Der Begriff "Flüela realistisch" steht für die Idee, mit einem beschränkten Strassenausbau am Flüela für die Benutzer dieses Übergangs eine gewisse, jedoch keineswegs die maximal unter vertretbaren Kosten erreichbare Verbesserung der Sicherheit vor Naturgewalten zu schaffen. Beide Organisationen sehen die Möglichkeit für einen Passausbau zwischen den Portalen mit reduzierter Wintersicherheit. Die Vertreter dieser Idee sind der Auffassung, dass eine Anzahl Schliessungstage pro Winter (ca. 2 - 6) ohne weiteres in Kauf genommen werden könne. In Gebirgsgegenden sei das Risiko ein ständiger Begleiter.

Zu diesem Zweck soll die Variante "Passstrasse" neu aufgegriffen werden und gestützt darauf ein realistisches, einfaches und praktisches Projekt zum Ausbau der bestehenden Flüelapass-Strasse ausgearbeitet werden. In das Projekt sollten insbesondere keine längeren, vom Automobilisten nicht geschätzte Tunnelbauten

einbezogen werden. Massnahmen zur Bannung der Lawinengefahr seien dort vorzusehen, wo regelmässig Lawinen auftreten. Selten auftretende Lawinen, welche normalerweise mit Extremsituationen zusammenfielen, dürften nicht den Massstab für einen wintersicheren Ausbau bilden. Erste Priorität komme der Verbauung des den Sommer- und Winterverkehr gefährdenden Chantsura-Hanges zu. Dadurch werde die Anzahl Schliessungstage gegenüber heute bereits namhaft reduziert.

## 2. Stellungnahme

Über die Lawinenverhältnisse im Bereich der Flüelastrasse sowie über mögliche Schutzmassnahmen bestehen sehr eingehende Studien des Eidgenössischen Institutes für Schnee- und Lawinenforschung Weissfluhjoch Davos und des Forstinspektorates Graubünden, welche im Auftrage des Tiefbauamtes des Kantons Graubünden in den siebziger Jahren durchgeführt wurden.

Das Flüelatal gilt als klimatisch sehr rau. Als Übergang über eine Nord-Süd-Wetterscheide liegt der Flüelapass in einer Klimaregion, die oft sehr unterschiedliche Niederschläge und auch extreme Lawinenverhältnisse aufweist. Auf längere schnee- und lawinenarme Perioden können unverhofft ausgeprägte Lawinenzeiten folgen. Erschwerend für den wintersicheren Ausbau kommt dazu, dass die Lawinen nicht nur in ihrer zeitlichen Erscheinung, sondern auch in den eingeschlagenen Bahnen und Wirkungen grossen Streuungen unterworfen sind. Es kann vorkommen, dass bei schweren Lawinenlagen gefürchtete Züge sich nicht entladen, während in anderen, sonst wenig aktiven Bahnen, Lawinen von unerwartetem Ausmass auftreten. Das Gebiet des Flüelapasses von Davos bis Susch wird hauptsächlich bei Nord-West-Wetterlagen mit Schnee bedient, während die Südströmungen vorwiegend zu starken Schneeverwehungen führen. Beide Wetterlagen sind lawinenwirksam. Die Lawineneinzugsgebiete liegen grösstenteils oberhalb der Waldzone. Zusammen mit den topographischen Verhältnissen bestehen damit die Voraussetzungen für eine verbreitete Lawinengefahr.

Aufgrund der detaillierten Abklärungen über Lawinenzüge im Bereich der Flüelastrasse des Eidgenössischen Institutes für Schnee- und Lawinenforschung Weissfluhjoch Davos steht fest, dass die angestrebte Wintersicherheit nur gewährleistet werden kann, wenn auf der ganzen Strecke die durch Lawinen oder Schneeverwehungen gefährdeten Stellen durch Galerien oder andere Bauwerke geschützt werden. Massnahmen auf einzelnen Teilbereichen bringen nicht den gewünschten Erfolg, da sich einerseits die Lawinenzüge praktisch auf die gesamte Passstrecke verteilen und andererseits die die Schliessung der Passstrecke ebenfalls oft gebietenden Verwehungen nicht aufgehalten werden.

Der von den Initianten ins Auge gefasste einfache, gezielte Ausbau der bestehenden Passstrasse schafft infolge der auf die ganze Passstrasse verteilten Gefährdungsmomente keine grundsätzliche Verbesserung der bestehenden Situation. Wie bis anhin wird die Bevölkerung des Unterengadins und des Münstertals unter der jeden Winter wiederholt auftretenden Unpassierbarkeit der Passstrasse und der damit zusammenhängenden Ungewissheit zu leiden haben. Die dabei auftre-

tenden Schliessungstage sind deutlich höher als bei den von den Initianten genannten 2 - 6 Tagen zu veranschlagen.

Die angestrebte Wintersicherheit der Verbindung ist somit nur mit der Vereina- oder der Flüelavariante zu erreichen. Der Vergleich mit der Julierpassstrasse ist nicht zulässig, da dort aufgrund der wesentlich günstigeren topographischen und witterungsmässigen Verhältnisse deutlich weniger Kunstbauten zur Gewährleistung einer befriedigenden Wintersicherheit erforderlich sind.

## XI. Wintersichere Verbindung und weiteres Strassen- und Bahnausbauprogramm

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens wurden diesbezüglich folgende Forderungen erhoben:

- Vor der Realisierung einer wintersicheren Verbindung ins Unterengadin ist die Prättigauerstrasse auszubauen.
- Die bestehenden Strassen- und Bahnverbindungen im Engadin sind zu sanieren und vor Naturgewalten zu sichern.
- Die Julierstrasse ist gleichzeitig wintersicher auszubauen.
- Unter der Realisierung der wintersicheren Verbindung darf der Ausbau des übrigen Strassennetzes nicht leiden. Dieses ist kontinuierlich weiter auszubauen.

Gemäss dem kantonalen Strassengesetz ist der Grosse Rat für den Beschluss zur Erstellung neuer Strassen zuständig, wobei die Reihenfolge des Neu- und Ausbaus der Strassen durch die Regierung festgelegt wird. Durch das Budgetrecht stehen dem Grossen Rat auch diesbezüglich Möglichkeiten zur Einflussnahme zu.

## XII. Möglichkeiten für die Finanzierung des Kantonsanteils

### 1. Einleitung

#### a) Die Belastung des Kantons

Mit Schreiben vom 9. Mai 1984 hat sich der Bundesrat bereit erklärt,

- den eidgenössischen Räten zu beantragen, an das *Projekt Vereina* einen Bundesbeitrag von 85 % zu gewähren;
- die Variante *Flüela* in gleicher Höhe zu unterstützen.

Für den Kanton Graubünden würden bei einem Bundesbeitrag von 85% verbleiben für

- den Vereinabahrtunnel rund 68 Mio. Franken;
- das Flüelaprojekt rund 51 Mio. Franken,

wobei im ersten Fall die RhB Bauträgerin und der Kanton Subventionsgeber ist, während im zweiten Fall der Kanton Bauherr ist und das Projekt selber realisiert.

Die jährliche Belastung beträgt für die *Vereinavariante* bei einer Bauzeit von neun Jahren durchschnittlich rund 7,6 Mio. Franken pro Jahr, für das *Flüela-projekt* mit einer Bauzeit von 15 Jahren durchschnittlich 3,4 Mio. Franken pro Jahr.

#### b) Kantonale Gesamtbelastung und Variantenwahl

Die Variante Flüela kostet den Kanton 17 Mio. Franken weniger als der Vereinatunnel. Auch belastet sie den Kanton *jährlich* bei rein arithmetischer Betrachtung über die ganze Bauperiode nicht ganz halb so stark wie die Vereinavariante.

Ein weiterer Unterschied zwischen den beiden Varianten besteht darin, dass die Mittelbereitstellung für den *Vereinatunnel* aufgrund der geltenden Gesetzgebung dem *Finanzreferendum* unterliegt, während dies für den Ausbau der Flüelastrasse nicht der Fall ist. Die Beitragsleistung des Kantons an den Vereina kann sich nicht auf das Einführungsgesetz zum eidg. Eisenbahngesetz abstützen, weil auch die Beitragsleistung des Bundes nicht unter dem Titel des eidg. Eisenbahngesetzes erfolgt. Damit ist sie keine gebundene Ausgabe. Die Finanzierung des Ausbaus der *Flüelastrasse* hingegen kann der *Grosse Rat* gestützt auf das Strassen-gesetz *in eigener Kompetenz* beschliessen.

Der finanzielle Mehrbedarf für die Vereinavariante beläuft sich insgesamt auf 115 Mio. Franken. Nachdem in diesem Kapitel nur Überlegungen über die Finanzierungsmöglichkeiten des Kantons anzustellen sind, ist nicht diese ganze Summe, sondern lediglich der auf den Kanton anfallende Anteil von Bedeutung. Selbstverständlich werden Bundesrat und Bundesversammlung gezwungen sein, Ausführungen darüber zu machen, ob aus der Sicht des Bundes und unter Berücksichtigung seiner verkehrspolitischen Zielsetzung die Mehrbelastung der Vereinavariante gerechtfertigt ist.

Für den Kanton beträgt die Mehrbelastung der Vereinavariante rund 17 Mio. Franken. Es stellt sich für die Regierung bereits hier die grundsätzliche Frage, ob diese Mehrbelastung nicht zwingend zu einem Flüela-Entscheid führen muss.

Bei der Beantwortung dieser Frage ist davon auszugehen, dass dem Variantenentscheid eine grundlegende verkehrspolitische Bedeutung zukommt. Wenn auch ein Betrag von 17 Mio. Franken nicht bagatellisiert werden kann, so ist die Regierung doch der Überzeugung, dass angesichts des Investitionsvolumens und der grundsätzlichen Bedeutung des Entscheides die Mehrbelastung der Vereinavari-

ante nicht als Hauptkriterium für die Entscheidung gelten kann. Um die Relationen in Erinnerung zu rufen, sei darauf hingewiesen, dass der Kanton jährlich allein für den Unterhalt sämtlicher Strassen über 40 Mio. Franken verwendet, dass er jährlich für mehr als 20 Mio. Franken Verbindungsstrassen baut, dass der Neubau der Bündner Frauenschule brutto mehr als 22 Mio. Franken gekostet hat. Verteilt man die Mehrkosten von 17 Mio. Franken auf eine Bauzeit von 9 Jahren, so ergibt sich daraus zwanglos, dass die Mehrkostenbelastung akzeptierbar ist, falls gewichtige verkehrspolitische oder andere Gründe eine Wahl der Vereinsvariante nahelegen würden. Jedenfalls ist die Regierung der Meinung, dass aus der Sicht des Kantons die Mehrbelastung von 17 Mio. Franken einen Vereinsentscheid nicht verhindern kann. Dabei darf nicht unerwähnt bleiben, dass diese 17 Mio. Franken zusätzliche Investitionen von 115 Mio. Franken auslösen würden.

## 2. Finanzierungsvarianten für den Vereinabahntunnel

### a) Höherer Bundesbeitrag

Der Bundesrat beabsichtigt, den eidgenössischen Räten zu beantragen, das Projekt Vereina gestützt auf Art. 23 BV mit 85% zu subventionieren. Nach diesem Verfassungsartikel steht dem Bund das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teils derselben auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen.

Gestützt auf diesen Artikel hat der Bund seinerzeit den *Bau des Furkatunnels mit 94,6% subventioniert*.

Die Regierung ist der festen Überzeugung, dass es gerechtfertigt ist, den Bund zu ersuchen, für den Bau des Vereinabahntunnels den gleichen Subventionssatz wie für den Furkabasistunnel zu gewähren. Die hauptsächlichste Begründung liegt darin, dass der Kanton Graubünden weit überdurchschnittliche Belastungen für seinen Verkehr (Strasse und Schiene) zu tragen hat. Auch nach Inkrafttreten des Treibstoffzollbeschlusses, der unserem Kanton nach den Ausführungen des Bundesrates in der entsprechenden Botschaft 25 - 30 Mio. Franken jährlich mehr für Strassenaufgaben bringen soll, würde Graubünden Fr. 745.40 jährlich pro Kopf der Bevölkerung für den Gesamtverkehr aufwenden. Das schweizerische Mittel aller Kantone liegt jedoch nur bei Fr. 455.90. Mit dieser Belastung steht unser Kanton nach wie vor zusammen mit dem Kanton Wallis einsam an der Spitze aller Kantone.

Mit einem Bundesbeitrag von 94,6% würde sich die Beitragssumme des Kantons auf total 24,5 Mio. Franken reduzieren, während die durchschnittliche jährliche Belastung nur noch rund 2,7 Mio. Franken ausmachen würde.

Nach der Beurteilung der Regierung wäre eine solche Belastung des kantonalen Finanzhaushaltes während neun Jahren durchaus tragbar, sodass für diesen Fall keine besonderen Vorkehren zu treffen wären, um die finanziellen Mittel bereitzustellen. Der Grosse Rat hätte einen Sonderkredit in der Höhe von rund 25 Mio. Franken zu gewähren. Dieser Kredit müsste, wie schon gesagt, dem *obligatorischen Finanzreferendum* unterstellt werden.

## b) Finanzierungsvarianten mit einem Bundesbeitrag von 85 %

### aa) Allgemeines

Wie bereits erwähnt, beträgt die jährliche Belastung des Kantons bei einem Anteil von 15 % jährlich rund 7,6 Mio. Franken während neun Jahren. Angesichts der herrschenden finanziellen Situation unseres Haushaltes wäre es *heute* allenfalls denkbar, einen jährlichen Beitrag in dieser Höhe bereitzustellen. Es ist jedoch nicht möglich abzusehen, wie sich die kantonalen Finanzen in den kommenden Jahren entwickeln. Dies hängt von zahlreichen Faktoren ab, so vom Verlauf der Wirtschaft, von der Aufgabenteilung Bund/Kantone, die auch unseren Kanton zusätzlich belastet, oder von weiteren Sparmassnahmen des Bundes. Angesichts dieser Unsicherheit hält es die Regierung für problematisch, während neun Jahren die ordentliche Rechnung mit einer derart hohen Summe zu belasten.

Es gilt nun allerdings auch folgendes zu berücksichtigen: Der Kanton hat in den letzten Jahren unter dem Titel der *Investitionshilfe* der RhB Beiträge von über 4 Mio. Franken jährlich gewährt. Mit diesen Beiträgen konnte die RhB vorab ihr Rollmaterial modernisieren. Sollte der Vereinahntunnel realisiert werden, wäre es durchaus denkbar, die Beiträge des Kantons für die Investitionshilfe an die RhB in den nächsten Jahren auf rund 2 Mio. Franken jährlich zu plafonieren. Dadurch würde der Kanton um rund 2 Mio. Franken pro Jahr entlastet, die er für die Finanzierung seines Anteils am Vereinaprojekt einsetzen könnte. Die jährliche Belastung würde so wenigstens für einige Jahre auf rund 5,6 Mio. Franken sinken.

Eine solche Belastung wäre nun auch für den Kanton eher tragbar. Aber es gibt durchaus noch bessere Möglichkeiten der finanzpolitischen Bewältigung des Bahnprojektes.

### bb) Erhöhung des Aktienkapitals der RhB

Gemäss dem immer noch in Rechtskraft stehenden "Gesetz betreffend Beteiligung des Kantons am Ausbau des bündnerischen Schmalspurnetz" vom 20. Juni 1897 (BR Nr. 873.200) hat der Kanton den Ausbau des bündnerischen Schmalspurnetzes seinerzeit durch Aktienkapitalbeteiligungen gefördert. Nebst dem Kanton hatten auch die weiteren Interessenten, so auch die Gemeinden, Aktien zu erwerben.

Es wäre nun denkbar, dass der Kanton seinen Anteil am Vereinaprojekt nach den Grundsätzen dieses Gesetzes finanzieren würde, d. h. er könnte sich im Rahmen seiner Leistungen am Vereinahntunnel an einer Aktienkapitalerhöhung beteiligen. Dies könnte allerdings nur durch eine Revision des erwähnten Gesetzes vollzogen werden, die dem Stimmbürger zu unterbreiten wäre. *Rechtlich* könnte zwar die zusätzliche Beteiligung des Kantons aufgrund der geltenden Gesetzgebung als Anlage des Finanzvermögens bezeichnet werden, die für sich allein dem Referendum nicht zu unterstellen wäre. *Faktisch* ist ein Volksentscheid trotzdem nötig, weil eben eine Gesetzesrevision Voraussetzung für eine weitere Beteiligung des Kantons am Aktienkapital der RhB wäre. Daraus ergibt sich, dass die-

se skizzierte Finanzierungsvariante *keine Vorteile* gegenüber einer normalen Beitragsleistung aufweist. Eine Kapitalerhöhung der RhB würde das Beteiligungsverhältnis an der RhB zwischen Bund und Kanton zudem stark zugunsten des Kantons verlagern. Dies wäre nach Meinung der Regierung nicht erwünscht. Die skizzierte Variante soll deshalb nicht weiterverfolgt werden.

cc) Finanzierung im Rahmen des Rechnungsmodells der  
Finanzdirektorenkonferenz

Die Regierung hat aufgrund der bisher durchgeführten intensiven Abklärungen bereits am 19. März 1984 beschlossen, das neue harmonisierte Rechnungsmodell der Finanzdirektorenkonferenz formell wenn möglich auf den 1. Januar 1987, spätestens aber auf den 1. Januar 1988 einzuführen. Mit grosser Wahrscheinlichkeit wird dieses Rechnungsmodell auf diesen Zeitpunkt hin *auch materiell* übernommen und unsere Rechnung nach diesem harmonisierten Modell geführt.

Die Finanzierung des Anteils des Kantons für den Vereinabahntunnel aus allgemeinen Staatsmitteln wäre nach den Grundsätzen des neuen Rechnungsmodells als Investitionsbeitrag an eine gemischtwirtschaftliche Unternehmung zu betrachten. Nach den Grundsätzen dieses Modells werden nun *Investitionsbeiträge gleich wie Eigeninvestitionen* behandelt, das heisst, sie werden aktiviert und jährlich abgeschrieben.

Im Rahmen des neuen Rechnungsmodells stellt sich die Regierung deshalb folgendes finanzpolitisches Vorgehen für die Realisierung des Vereinabahntunnels vor:

- Volksbeschluss, welcher bestimmt, dass die Investitionsbeiträge (wie es das Rechnungsmodell vorsieht) für den Bau des Vereinatunnels voll aktiviert werden
- und innert einer Frist von beispielsweise 20 (oder auch) 30 Jahren seit Baubeginn abgeschrieben werden müssen.

Wird die Abschreibungsdauer auf 20 Jahre festgelegt, ergibt sich bei einem gesamten Investitionsvolumen von rund 70 Mio. Franken und einer linearen Abschreibung eine **jährliche Belastung der laufenden Rechnung von 3,5 Mio. Franken.**

Diese Variante hat unbestreitbar gewichtige Vorteile:

- Der Kantonsbeitrag von rund 70 Mio. Franken an den Bau des Tunnels muss nicht schon am Ende der Bauarbeiten auf Null abgeschrieben sein, da der volkswirtschaftliche Nutzen des Werkes dann erst eigentlich beginnt. Das neue Rechnungsmodell schreibt deshalb auch die Aktivierung vor und ermöglicht die *Abschreibung über eine längere Zeitdauer.*
- Die laufende Rechnung würde durch die Möglichkeit der Abschreibung über eine längere Zeitdauer mit ca. 3,5 Mio. Franken jährlich belastet. Je nach der gewählten Abschreibungsdauer verändert sich der Betrag. Dies wäre nach Meinung der Regierung für den Kanton verkraftbar.

- Mit einer jährlich gleichbleibenden Abschreibung wird für die künftigen *Belastungen* die grösstmögliche Transparenz erreicht. Unterschiedlich hohe Investitionsbeiträge (je nach Baufortschritt) beeinflussen den jährlichen Rechnungsabschluss nicht, sondern nur den Finanzbedarf, der über die üblichen Finanzierungsquellen abgedeckt werden könnte.
- Im nötigen Volksbeschluss müsste nebst dem Kredit einzig die Gesamtdauer bestimmt werden, innert welcher der Beitrag auf Null abzuschreiben wäre.

Aus den dargelegten Gründen ist die Regierung der Meinung, dass dieses finanzpolitische Konzept für die Realisierung des Vereinaprojektes am besten geeignet wäre. Die daraus resultierende jährliche Belastung der laufenden Rechnung wäre tragbar, wenn man die erwähnten 3,5 Mio. Franken/Jahr ins Verhältnis setzt zu unseren übrigen Aufwendungen für den Verkehr.

### 3. Finanzierung des Ausbaus der Flüelastrasse

#### *a) Allgemeines*

Der Flüelausbau würde den Kanton während 15 Jahren mit durchschnittlich 3,4 Mio. Franken jährlich belasten. Aufgrund der geltenden Gesetzgebung ist von folgenden Gegebenheiten auszugehen:

- Die Baukosten müssen im Rahmen des Strassenfinanzierungsgesetzes geleistet werden.
- Der Grosse Rat beschliesst die Finanzierung somit in eigener Kompetenz.
- Der Ausbau belastet die Strassenrechnung und erhöht somit die Strassenschuld (wenn nicht gleichzeitig die Zuweisung aus ordentlichen Mitteln erhöht wird).
- Die Strassenschuld ist auf 125 Mio. Franken limitiert. Der Grosse Rat kann sie anlässlich der Beratungen des Voranschlags jährlich um höchstens 10 Mio. Franken bis auf maximal 175 Mio. Franken erhöhen, wenn dadurch jeweils für diese Summe von einer Steuerfusserhöhung abgesehen werden kann.

Im weiteren gilt es zu berücksichtigen, dass der Ausbau des Flüelas das Strassenbauvolumen in den übrigen Regionen des Kantons nicht einschränken darf.

#### *b) Abzulehnende Möglichkeiten*

##### aa) Erhöhung der Strassenschuld

Es wäre denkbar, zur Finanzierung des Kantonsanteils von rund 51 Mio. Franken die Strassenschuldlimite um diesen Betrag zu erhöhen. In diesem Fall müsste

das Strassenfinanzierungsgesetz dahingehend geändert werden, dass die Strassenschuldlimite ohne die bestehende Bedingung (10 Mio. Franken pro Jahr, wenn damit von einer Steuerfusserhöhung abgesehen werden kann) neu zur Finanzierung des Flüelaausbaus auf 175 Mio. Franken erhöht würde. Dies hätte den Vorteil, dass das Strassenbauvolumen in den übrigen Regionen des Kantons nicht eingeschränkt werden müsste. Die Regierung ist jedoch der Meinung, dass es unter den heutigen Umständen politisch kaum möglich ist, an eine Erhöhung der Strassenschuldlimite zu denken. Es müssen deshalb andere Möglichkeiten geprüft werden.

#### bb) Sonderfinanzierung

Eine Möglichkeit zur Finanzierung des Ausbaues der Flüelastrasse wäre eine gesetzlich zu statuierende Sonderfinanzierung. Denkbar wäre folgende Lösung:

- Begrenzung der durch die Sonderfinanzierung abzudeckenden Kosten.
- Planmässige Tilgung der Kosten innerhalb einer bestimmten Frist.

Die Tilgung dieser Sonderschuld könnte wie folgt erfolgen:

- Sonderzuweisung aus allgemeinen Staatsmitteln. Die Höhe müsste im Voranschlag festgesetzt werden.
- Tilgung aus den zusätzlich eingehenden Treibstoffzollerträgen.

Die Regierung muss auch diese Finanzierungsart ablehnen. Einerseits würde damit sozusagen eine "spezifische" nur für den Flüela bestimmte Strassenrechnung eröffnet und finanziert. Faktisch käme dies einer Erhöhung der Strassenschuld gleich. Die politischen Chancen für eine derartige Vorlage wären, wie bereits gesagt, wohl nicht sehr gross. Sodann wäre das der Anfang für eine Aufsplitterung der Strassenrechnung nach grossen Bauvorhaben. Eine derartige Entwicklung könnte niemals hingenommen werden. Die Strassen müssen aus unserer Strassenrechnung finanziert werden. Wenn die Übersicht nicht verloren gehen soll, muss daran festgehalten werden.

#### c) Finanzierung im Rahmen der Strassenrechnung

Aufgrund der gegenwärtig im eidg. Parlament zur Behandlung anstehenden Neuregelung der Treibstoffzollverteilung sollte unsere Strassenrechnung nach der bundesrätlichen Botschaft in absehbarer Zeit um 25 - 30 Mio. Franken jährlich entlastet werden.

Ferner wird der Kanton im Laufe der nächsten Jahre von den Kosten für den Ausbau der N13 teilweise entlastet. Für diesen Zweck hat unser Kanton in den letzten Jahren insgesamt rund 54 Mio. Franken an eigenen Mitteln eingesetzt, pro Jahr durchschnittlich 5,4 Mio. Franken. Hier werden also Mittel frei.

Auch wenn nicht zu übersehen ist, dass es wegen dieses Wegfalls auch im Interesse einer gleichmässigen Verteilung der Erschliessungs- und Bautätigkeit zu einer Verlagerung des Mitteleinsatzes zu anderen Strassenkategorien kommen wird, ist die Regierung überzeugt, dass die Strassenrechnung vor allem dank den

zusätzlich eingehenden Benzinzollmitteln in der Lage ist, eine durchschnittliche Belastung von 3 Mio. Franken während 15 Jahren zu verkraften, ohne das Bauvolumen in anderen Regionen einschränken zu müssen.

Sollte das Bauprogramm in einzelnen Jahren einen höheren Mitteleinsatz als die genannten 3 Mio. Franken erfordern, wäre durch den Grossen Rat eine obere Begrenzung der jährlichen Leistung für den Flüela vorzusehen.

Sollte sich jedoch erweisen, dass trotz der neuen Finanzierungsquelle (Neuverteilung der Treibstoffzollerträge) die Strassenrechnung die genannte zusätzliche jährliche Belastung von 3 Mio. Franken nicht erträgt, ohne andere Strassenbauprogramme zu beeinträchtigen, bestünde natürlich immer noch die Möglichkeit, die Zuweisung von der ordentlichen Rechnung in die Strassenrechnung um die 3 Mio. Franken zu erhöhen. Dann würde der Bau der Flüelastrasse praktisch die ordentliche Rechnung belasten, und zwar im Umfang von rund 3 Mio. Franken jährlich. Diese Belastung entspricht derjenigen, die wir bei der angenommenen Abschreibungsdauer von 20 Jahren für die Finanzierung des Vereinatunnels nach der Methode des neuen Rechnungsmodells (Aktivierung der Kosten mit Abschreibungsquote) vorgeschlagen haben.

Es zeigt sich somit, dass je nach gewählter Methode die Realisierung des einen oder des anderen Projektes zu den fast gleichen Belastungen der ordentlichen Rechnung führen wird, zu Belastungen auch, die, wie wir schon bemerkt haben, für den Kanton auch tragbar sind.

Die Realisierung der Strassenvariante hat allerdings den Vorteil für sich, dass sie der Grosse Rat in eigener Kompetenz beschliessen kann.

#### 4. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Die von der Regierung bevorzugten Finanzierungsvarianten zeigen, dass

- die Finanzierung des Kantonsbeitrages an den *Vereinatunnel* durch eine jährliche Belastung der laufenden Rechnung im Umfange von rund 3,5 Mio. Franken während 20 Jahren möglich ist, wobei die Ausgabe dem *Finanzreferendum* unterstellt ist. Wählt man eine längere Abschreibungsdauer, reduziert sich die jährliche Belastung der laufenden Rechnung entsprechend.
- die Finanzierung des Ausbaues der *Flüelastrasse* durch eine jährliche Belastung der ausserordentlichen oder der ordentlichen Rechnung im Umfange von durchschnittlich 3,4 Mio. Franken während 15 Jahren realisierbar wäre, wobei der *Grosse Rat* diese Mittelbereitstellung *in eigener Kompetenz* beschliessen kann;
- die aus der Realisierung der einen oder anderen Variante sich ergebende *Belastung* für den Kanton *noch tragbar* ist.

Aus diesen Tatsachen ist zu schliessen, dass die beiden Varianten aus der Sicht der jährlichen Belastung unserer Rechnung *nahezu gleichwertig* sind. Dem Umstand, dass der Bau des Vereinatunnels eine um fünf Jahre längere Belastung mit sich bringt, darf, wie schon eingangs erwähnt, angesichts der grundsätzlichen und weittragenden verkehrspolitischen Bedeutung der Wahl keine entscheidende Bedeutung beigemessen werden.

Diese Schlussfolgerung gilt natürlich nur für den Bau des einen oder anderen Werkes. Der *Betrieb* des Vereinatunnels würde, wie auf Seite 407 ff. dargelegt, die kantonale Rechnung gar nicht belasten. Hingegen würde der wintersichere Ausbau des Flüela für Betrieb und Unterhalt jährliche Mehrkosten von 1,69 Mio. Franken verursachen (Seite 410).

### XIII. Variantenempfehlung und Antrag

Eine gute Verkehrserschliessung ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine gedeihliche Entwicklung einer Region. Das Unterengadin und das Münsterthal weisen heute zum nördlichen Kantonsteil und zur übrigen Schweiz im Winter keine direkte wintersichere Verbindung auf. Sowohl das vorliegende Vereina- wie auch das Flüelaprojekt sind geeignet, diese wintersichere Verbindung zu gewährleisten und damit durch die bessere Erschliessung dieser Talschaften die für ihre Entwicklung notwendigen Impulse auszulösen.

Die Gegenüberstellung der beiden Varianten ergibt gesamthaft, dass die Bahnvariante unter verschiedenen Aspekten die bessere Lösung darstellt. Insbesondere die Aspekte, dass die Vereinalinie sowohl dem öffentlichen wie dem privaten Verkehr dient, dass sie die Wettbewerbslage der Rhätischen Bahn verbessert und dass die Vereinalinie hinsichtlich Energie und Umweltschutz gegenüber der Flüelavariante besser abschneidet, veranlassen die Regierung, bei der Variantenwahl der Vereinalinie den Vorzug zu geben. Dabei ist in Berücksichtigung zu ziehen, dass die Flüelapass-Strasse auch weiterhin im Hauptstrassennetz verbleiben und im Sommer den Benützern privater oder öffentlicher Motorfahrzeuge offenstehen wird. Die mit der Benützung der "Rollenden Strasse" verbundenen Beschränkungen werden im Winter weniger stark empfunden, da dann auch die Benützung einer offengehaltenen Flüelapass-Strasse von Unannehmlichkeiten begleitet ist. Die Attraktion der Passstrasse für Touristen ist ebenso, vor allem im Sommer, gegeben. Die Variante "Flüela realistisch" ist abzulehnen, da mit ihr die angestrebte Wintersicherheit bei weitem nicht erreicht werden kann.

Nachdem der Entscheid über eine wintersichere Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos in den Richtlinien der Regierungspolitik des Bundesrates für die Jahre 1983 - 1987 vorgesehen ist, ist auch der Variantenentscheid des Grossen Rates vorerst an die Bedingung zu knüpfen, dass der Subventionsentscheid der Bundesversammlung bis Ende 1987 erfolgt. Sollte der Subventionsentscheid des Bundes bis zu diesem Zeitpunkt nicht gefallen sein, wird der Grosse Rat dannzumal darüber zu befinden haben, ob aufgrund der in jenem Zeitpunkt gegebenen

Verhältnisse die Befristung verlängert werden soll. Dieser Entscheid wird davon abhängen, wie dazumal die Aussichten auf eine baldige Realisierung zu beurteilen sind.

Nach der Antwort des Bundesrates vom 9. Mai 1984 kann weder die Vereinanoch die Flüelavariante als unrealistisches Projekt für eine wintersichere Verbindung Unterengadin - Prättigau/Davos bezeichnet werden. Der Bundesrat erklärt sich bei der Vereinavariante bereit, den eidgenössischen Räten einen Bundesbeitrag von 85 % zu beantragen. Bei der Flüelavariante ist er bereit, eine Unterstützung in gleicher Höhe zu gewähren, sofern er dazu durch den demnächst von den eidgenössischen Räten zu verabschiedenden Bundesbeschluss über die Verwendung der für Aufgaben im Strassenwesen bestimmten Treibstoffzölle hiezu ermächtigt wird. Der Bau des Furkatunnels erfolgte gestützt auf einen Bundesbeitrag von 94,6 % des Gesamtaufwandes. Die Regierung ist der Auffassung, dass ein solcher Beitragssatz angesichts des gleichen Charakters der in Frage stehenden Verbindung auch bei der Vereinalinie Anwendung finden sollte. Sie hat anlässlich der Antwort des Bundesrates diesem ihre dahingehende Auffassung bekundet.

Aufgrund der gemachten Darlegungen unterbreiten wir Ihnen folgenden Antrag:

#### I.

Der Grosse Rat anerkennt die Dringlichkeit einer wintersicheren Verbindung zwischen den Regionen Unterengadin/Münstertal und Prättigau/Davos und beauftragt die Regierung, die Verwirklichung des Vorhabens unverzüglich an die Hand zu nehmen.

#### II.

1. Zwischen den zur Verfügung stehenden Varianten entscheidet sich der Grosse Rat für einen Eisenbahntunnel mit "Rollender Strasse" zwischen Klosters und Lavin/Susch (Vereinavariante).

Diese Wahl erfolgt unter der Voraussetzung, dass

- a) die Klassierung der Flüelastrasse keine Änderung erfährt und
- b) der Subventionsentscheid der Bundesversammlung bis Ende 1987 erfolgt.

Kann der Eisenbahntunnel nicht realisiert werden, ist der Ausbau gemäss der Variante Flüela unverzüglich in Angriff zu nehmen.

2. Die Regierung wird beauftragt, dem Bundesrat unverzüglich die höchstmögliche Subventionierung des Vereina-Eisenbahntunnels zu beantragen und die entsprechenden Verhandlungen zu führen.
3. Die Regierung wird ferner beauftragt, dem Grossen Rat zu gegebener Zeit eine Botschaft über die Finanzierung des Vereina-Eisenbahntunnels zu unterbreiten.

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

Namens der Regierung:

Der Präsident: *Largiadèr*

Der Kanzleidirektor: *Caviezel*