

Zu Art. 29 entsteht keine Diskussion.

Nachdem kein Rückkommen auf einzelne Artikel gewünscht und zudem auf eine zweite Lesung verzichtet wird, ordnet der Standespräsident die Schlussabstimmung an. Der Verordnung über das Zivilstandswesen wird mit 99 gegen 1 Stimme zugestimmt.

Als nächstes Geschäft berät der Rat den Variantenentscheid bezüglich einer wintersicheren Verbindung Unterengadin-Prättigau/Davos, Botschaftenheft Nr. 7, 1984/85 vom 15. Juni 1984, Seite 383. Als Sprecher der Vorberatungskommission führt Dr. Schaad im wesentlichen folgendes aus:

Die Notwendigkeit für die Schaffung einer wintersicheren Verbindung zwischen dem Unterengadin/Münstertal und dem Prättigau sei auf Kantons- und Bundesebene anerkannt. Das kantonale Tiefbauamt und der Verwaltungsrat der RhB habe sich seit mehreren Jahren mit dem Ausbau der Flüelapassstrasse bzw. mit der Frage einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Raume Prättigau und dem Unterengadin befasst. In der Februarsession 1979 habe der Grosse Rat beschlossen, der RhB für die Projektierung einer neuen Bahnverbindung Unterengadin-Prättigau mit Vereinatunnel und Autoverladestationen für die notwendigen geologischen Gutachten einen Betrag von maximal 2 Mio. Franken zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig habe der Grosse Rat die Regierung beauftragt, vergleichbare Unterlagen für eine wintersichere Strassenverbindung am Flüela erstellen zu lassen. Mit der Botschaft vom 25. Januar 1982 habe die Regierung dem Grossen Rat diese Projekte dargelegt und zur Diskussion unterbreitet. Nach gründlicher Beratung habe der Grosse Rat am 27. Februar 1982 die in der heute vorliegenden Botschaft auf S. 385 formulierten Beschlüsse gefasst. In Befolgung dieser Beschlüsse, seien beide Varianten weiter bearbeitet und verbessert worden. Heute präsentierten sich die Projekte wie folgt: Die Gesamtanlage der Vereinalinie bestehe im wesentlichen aus den Bahnhofanlagen in Klosters, denjenigen bei Susch/Lavin sowie aus dem Vereinatunnel. Auf beiden Seiten seien die Autoverladebahnhöfe von den Bahnhöfen für Personen- und Güterverkehr getrennt. Über den Bahnhof Klosters wickle sich weiterhin Personen- und Güterverkehr ab. Es sei vorgesehen, den Bahnhof Klosters auszubauen. Die Ausbaurbeiten würden insbesondere die Anordnung eines Mittelperrons, die Vergrößerung der Länge der Geleise und den Neubau einer Brücke umfassen.

Der Autoverladebahnhof Klosters sei ausserhalb des Dorfkerns von Klosters-Platz im Taleinschnitt des Stützbaehes hinter Selfranga vorgesehen. Die Geleiseanlagen bestünden aus zwei Verladegeleisen mit einfachen, seitlich angegliederten Endrampen. Ein drittes Geleise diene zum Abstellen von nicht in Betrieb stehenden Zugskompositionen. Die Ver-

Varianten-  
entscheid  
wintersichere  
Verbindung  
Unterengadin-  
Prättigau/  
Davos,  
Eintretens-  
debatte

Auszug aus: Protokoll des  
Grossen Rates des  
Kantons Graubünden 353

ladegeleise würden grösstenteils unterirdisch angeordnet. Die Geleiseanlagen seien für Züge mit einer Kapazität bis 82 Personenwagen und der Warteraum für die Personenwagen für rund 2 mal 70 Fahrzeuge ausgelegt.

Der bisherige Bahnhof Lavin werde für den Reise- und Güterverkehr beibehalten. Er müsse aber in bescheidenem Masse ausgebaut werden.

Der Autoverladebahnhof in Susch/Lavin entspreche in der Gestaltung demjenigen des Autoverladebahnhofs Klosters. Der Vereinatunnel werde einspurig befahren, mit Ausnahme von 5545 Metern Doppelspurstrecke mit zwei Kreuzungsstationen und den Autoverladestrecken. Die damit zu realisierende rollende Strasse, biete die Möglichkeit zu den beiden Autoverladebahnhöfen Klosters und Susch/Lavin Autos per Bahn zu transportieren. Für den Transport der Fahrzeuge werde eine Fahrzeit von ca. 17 Min. vorgesehen. Die Kapazität der rollenden Strasse sei variabel je nach Anfall, z.B. für Sommer oder Winter. Die Kosten für dieses Vereina-projekt betrügen 455,1 Mio. Franken. Die Bauzeit werde mit 8 1/2 Jahren angegeben.

Die neue Flüelastrasse bleibe im Ausbaugrad als zweispurige Kantonsstrasse bestehen. Die Linienführung werde aber wesentlich verbessert, indem die engen Radien und übermässigen Steigungen eliminiert würden. Im Vordergrund stünden aber Massnahmen, welche eine ganzjährige Offenhaltung des Passes ermöglichten. Im Bereiche äusserst kritischer Schnee- und Lawinverhältnisse werde die Strasse in einen Tunnel verlegt. Auf den übrigen Abschnitten genügten Galerien. Der vorgesehene Ausbau verdiene die Bezeichnung «wintersicher», d.h. es müsse im Durchschnitt jährlich höchstens mit einem Verkehrsausfalltag gerechnet werden. Die Flüelastrasse ab Davos-Stilli sei bereits bis zum Restaurant Alpenrose ausgebaut. Ergänzende Massnahmen gegen Lawinen seien jedoch erforderlich. Im Abschnitt Alpenrose bis Tunnelportal Nord würden die Wendekehren bei Tschuggen durch eine flüssigere Linienführung ersetzt. Insgesamt seien Lawinengalerien von gesamthaft über einen Kilometer notwendig.

Der vorgesehene Tunnel sei 5,4 Kilometer lang und führe von ca. 800 Meter nordöstlich des Hospizes und ca. 215 Meter unter der Passhöhe, zum Südportal in den Hang unterhalb der Wendekehren von «Chant Sura».

Vom Tunnelportal Süd bis ins Gebiet Russatsch bleibe die Strasse im linksseitigen Hang des Susasca-Tales auf lange Strecken durch Lawinengalerien geschützt. Im Gebiet der dortigen Kehren von Russatsch wende sich die neue Strasse mit drei Kehren hinunter zu einer neuen Brücke über die Susasca.

Die Kosten für diese wintersichere Flüelavariante würden auf 340 Mio. Franken veranschlagt.

Zur Finanzierung einer möglichen Vereina- oder Flüela-Variante habe sich der Bundesrat mit Schreiben vom 9. Mai bereit erklärt, den Eidgenös-

sischen Räten zu beantragen, das Projekt Vereina mit einem Bundesbeitrag von 85% zu subventionieren und die Variante Flüela in gleicher Höhe zu unterstützen. Dies bedeute, dass für den Kanton Restkosten für die Variante Vereina von 68 Mio. und für die Variante Flüela von 51 Mio. Franken verbleiben würden.

Die Kommission habe sich an ihrer Sitzung vom 30. und 31. August 1984 von den Herren Regierungsräten Dr. Lardi und Dr. Cadruvi sowie von Direktor Hatz der RhB und den Herren Altermatt von der RhB und Sutter vom kant. Tiefbauamt, eingehend orientieren lassen. So sei auch ein Augenschein an den vorgesehenen Standorten der Bahnhöfe und Anschlüsse an die Kantonsstrasse bei Lavin und oberhalb Klosters sowie am Flüelapass durchgeführt worden. Zudem sei an der Kommissionssitzung in Klosters von Fachleuten über die geologischen Probleme bei der Vereinalinie sowie über die Schnee- und Lawinverhältnisse, d.h. die Wintersicherheit am Flüelapass orientiert worden.

Dem Rat stehe heute eine sehr wichtige verkehrspolitische Entscheidung bevor. Die Vorberatungskommission sei der Auffassung, dass die ausführliche Botschaft der Regierung eine taugliche Grundlage bilde, diesen Entscheid fällen zu können. Die Kommission beantrage einstimmig, auf die Vorlage einzutreten.

Gottschalk führt zur Eintretensdebatte im wesentlichen folgendes aus: Man möge unlängst überrascht gewesen sein, einer Pressemeldung zu entnehmen, dass sich die einstimmige Vorberatungskommission für die Vereinalinie ausgesprochen habe. Dies nur wenige Tage nach der Zustellung der grünen Flüelabroschüre, die unter anderem auch von Mitgliedern eben dieser Kommission unterzeichnet gewesen sei. Dies bedeute nun aber keine bedingungslose Kapitulation, abgesehen davon, dass die erwähnte Pressemitteilung nicht dem gefassten Beschluss und formulierten Antrag der Kommission entsprochen habe. In Kreisen der Aktionen «Flüela – Nossa via» und «Flüela – realistisch» sei man nie a priori gegen eine Vereinalinie eingestimmt gewesen. Im Gegenteil, man habe die verkehrspolitischen, energiepolitischen, umweltpolitischen und weiteren Vorteile auch dieser Variante stets anerkannt. Dennoch – und das habe die Vernehmlassung in den betroffenen Regionen mit aller Deutlichkeit gezeigt – zumindest solange von Seiten des Bundes an der Deklassierung der Flüelastrasse festgehalten worden sei, habe man aus der Sicht der Regionen die Vereinalinie nicht einfach hinnehmen können. Man habe aufgezeigt, dass es – wenn auch unter Preisgabe der absoluten Wintersicherheit – bessere, billigere und schneller zu realisierende Möglichkeiten für eine ganzjährige Verbindung zwischen dem Unterengadin/Münstertal und dem nördlichen Kantonsteil gebe. Zum zweiten wollte man aufzeigen, dass selbst bei Realisierung der Vereinalinie, unter Beibehaltung des Flüelapasses als Hauptstrasse, namhafte Investitionen auf

diesem Strassenstück zur Gewährung der Sommersicherheit nötig würden. Es gelte dabei zu bedenken, dass wegen der Vereinalinie-Diskussion seit mehr als zehn Jahren keine Mittel für einen besseren Ausbau eingesetzt worden seien und der Pass deshalb heute schon nicht mehr den Anforderungen des ganzen Verkehrs genüge und bei einem Entscheid zugunsten der Vereinalinie der Flüelapass zumindest noch für die nächsten 20 Jahre sowohl für den Sommer, wie auch für den Winterverkehr offenbleiben müsse, da sich auch nach einer allfälligen Inbetriebnahme der Vereinalinie ein wesentlicher Teil des Verkehrs vor allem während der Sommermonate weiterhin über den Pass abwickeln werde. Die Kapazität der rollenden Strasse wäre dafür ja gar nicht gegeben.

In Berücksichtigung dieser Punkte und nachdem der Bundesrat im Mai 1984 seine Bereitschaft erklärt habe, auf die Deklassierung der Flüelastrasse zurückzukommen, hätten sich auch die Vertreter der beiden genannten Komitees «Flüela – Nossa via» und «Flüela – realistisch» dem Antrag der Regierung, der Vereinalinie den Vorzug zu geben, angeschlossen. Als Bestandteil des Antrages, dass mit den nicht länger aufschiebenden Sanierungsarbeiten zur Gewährung der vollen Sommersicherheit am Flüela unverzüglich begonnen werde. Man wolle der Regierung mit einem eindeutigen Beschluss des Parlaments die Gespräche mit den Bundesstellen erleichtern, damit die abgelegensten Regionen unseres Landes in absehbarer Zeit zur dringend nötigen ganzjährigen Verbindung mit dem nördlichen Kantonsteil kämen. In diesem Sinne sei er für Eintreten auf die Vorlage. Er bitte den Rat, den Antrag von Kommissionsmehrheit und Regierung gutzuheissen.

Gruber glaubt, dass ganz Graubünden die Notwendigkeit einer sicheren Verbindung Unterengadin/Münstertal mit dem Prättigau und der übrigen Schweiz anerkenne. Der Sprecher kommt auf die verschiedenen Aktivitäten von «Flüela realistisch» bzw. «Flüela – Nossa via» zu sprechen, die schon sein Vorredner eingehend erläuterte. Nachdem nun aber eine Lösung gefunden worden sei, zu welcher jedermann stehen könne, bitte er, dem Antrag der Regierung und der Kommissionsmehrheit zu folgen. Eine Sommersicherheit des Flüelapasses sei kein Luxus. Darum dürfe diese im Rahmen der gefundenen Lösung nicht vernachlässigt werden.

Gemäss den Ausführungen von Jenny, ist die heutige Vorlage mit dem neuen Projekt der Vereinalinie gegenüber dem Projekt von 1981 besser. Er bezeichne diese als annehmbar. Die Frage, ob mit Bezug auf das Ausmass des zu beanspruchenden Kulturlandes bereits auf das notwendigste projektiert worden sei, stehe noch im Raum. Es sei deshalb zu hoffen, dass in dieser Hinsicht nochmals über die Bücher bzw. Pläne gegangen werde. Die Gemeinde Klosters opfere mit dieser Variante ein landschaftlich sehr schönes Wandergebiet und nehme bedeutende Immissionen wäh-

rend der Bauzeit von 10 Jahren auf sich. Ein wesentlicher Nutzen sei für den Kurort Klosters durch die Vereinabahn nicht zu erwarten. Zu erwarten sei eine Zunahme des Strassenverkehrs, ein entsprechender Mehrverkehr aber auch durch die Zustimmung des sommersicheren Ausbaus der Flüelastrasse. Ein solcher Mehrverkehr sei nicht mehr tragbar, er habe die Grenze des Verantwortbaren bereits überschritten. Die Solidaritätsbezeugung seitens der Gemeinde Klosters gegenüber den Talschaften des Unterengadins und des Münstertals verdiene jedenfalls Anerkennung. Sie verdiene aber ebensowohl die Unterstützung des Rates und der Regierung für einen sofortigen Ausbau der Umfahrung Küblis-Klosters. Es sei zu hoffen, dass der Rat geschlossen auf die Vorlage eintrete.

Der Rat sei aufgerufen – so Dr. Viletta wörtlich –, sich heute für die Flüela- oder Vereinavariante auszusprechen. Die Regierung und die diesbezüglich einstimmige Vorberatungskommission beantragten einen Grundsatzentscheid zugunsten eines Vereinaisenbahntunnels zu treffen. Diese Wahl solle allerdings unter anderem davon abhängig gemacht werden, dass die Klassierung der Flüelastrasse keine Änderung erfahre und mit der Realisierung der baulichen Sanierungsmassnahmen für die Sommersicherheit am Flüela unverzüglich begonnen werde. Es sei absolut unerlässlich, die beiden gemäss Antrag zu kombinierenden Verkehrsträger Schiene und Strasse äusserst sorgfältig aufeinander abzustimmen. Die vorgelegten offiziellen Projektvarianten Flüela und Vereina seien beide durch voneinander völlig unabhängigen Planungsstellen unter der strikten Vorgabe ausgearbeitet worden, dass im Falle der Realisierung der einen Variante die andere komplett aus Abschied und Traktanden fallen solle. Alle Verkehrsgrundlagen, -prognosen und -rechnungen seien unter der Annahme dieser Ausschliesslichkeit erarbeitet bzw. angestellt worden. Gestützt darauf seien sodann die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Projekte errechnet, die Anlagen dimensioniert und der Betrieb konzipiert worden. Für die nun beantragte kombinierte Lösung seien diese Grundlagen erst noch zu schaffen. Dies sei – und das möchte er hier unterzeichnen – ohne jegliche Verzögerung des weiteren Vorgehens möglich. Sicherlich könne man über den Daumen gepeilt mit grösster Wahrscheinlichkeit annehmen, dass, falls die Flüelapasstrasse trotz der Realisierung des Vereinatunnels nicht nur erhalten und unterhalten, sondern auch noch mit durchaus bemerkenswerten Geldsummen ausgebaut werden solle, die Frequenzen des Autoverlads vor allem im Sommer sich dementsprechend auf ein absolutes Minimum verringern würden. Die enormen Geldbeträge, die hier auf dem Spiele ständen, erforderten es aber, dass auch bezüglich dieser Korrelationen exakte Abklärungen durchzuführen seien. Ohne eine derartige Überprüfung des Konzeptes der Vereina-Eisenbahnlinie, insbesondere was die Kapazität und den Betrieb des Autoverlads betreffe, riskierten wir fatalerweise Überkapazitäten zu planen bzw. zu realisieren. Spätestens im

Laufe des Plangenehmigungsverfahrens in Bern würden mit Sicherheit Abstriche vorgenommen werden. In dieser Voraussicht schein es ihm wichtig, dass wir zum voraus autonomerweise hier bestimmten, ob das Leistungsvermögen in seinem Übermass am Flüela- oder am Vereina-projekt gestrichen werden solle. Würden hingegen Überkapazitäten doch realisiert, wären entweder die entsprechenden Anlagen im gleichen Masse unausgelastet und somit auch überflüssig oder sie würden letztendlich ein mehrfach gesteigertes Aufkommen an Privatverkehr bewirken, sodass die davon betroffenen Regionen dies- und jenseits der zu überwindenden Bergkette daran ersticken würden. Das, was als Entwicklungschance für eine periphere Region gedacht wäre, würde dadurch schlagartig zur Bedrohung ausarten. Das Ziel der neuzuschaffenden Verkehrsverbindung sei eine qualitative Verbesserung der Erreichbarkeit des Unterengadins und Münstertals. Diese lasse sich erreichen, durch ein relativierteres, auf die tatsächlichen Bedürfnisse ausgerichtetes, zweckmässiges und vernünftiges Verkehrskonzept, das Bahn und Strasse mitberücksichtige und deren Zusammenwirken aufeinander abstimme. Die Gelegenheit den heute fälligen Variantenentscheid in diesem Sinne und jetzt zu treffen, biete die Kommissionsminderheit mit ihrem Abänderungs- und Ergänzungsantrag. In der besten Hoffnung, dass eine Mehrheit des Rates in der Detailberatung die Minderheitsanträge unterstützen werde, plädiere auch er für Eintreten.

Kommissionsmitglied Bezzola erklärt, er stehe voll und ganz hinter den Mehrheitsanträgen. Er spreche hier allerdings weniger als Kommissionsmitglied, sondern vielmehr als Einwohner derjenigen Region, die ein eigentliches Interesse an der Schaffung einer wintersicheren Verbindung habe. Er sei davon überzeugt, dass wenn schon ein Grossprojekt, nur ein solches des öffentlichen Verkehrs in Bern eine Chance habe. Der Widerstand gegen den Bau von Autostrassen sei im übrigen bekannt. Für die Regionen Unterengadin und Münstertal sei die Schaffung einer wintersicheren Verbindung lebensnotwendig. Es werde wohl niemand bestreiten, dass es sich gerade bei diesen Regionen um die wirtschaftlich schwächsten unseres Kantons handle. Grosse Teile dieser Bevölkerung seien direkt oder indirekt vom Tourismus abhängig. Voraussetzung für den Tourismus in einer Region sei aber, dass diese auch erreichbar sei. Seit mehr als zehn Jahren werde nun vom Projekt Vereina gesprochen. Aus der anfänglichen Begeisterung der Bevölkerung für ein Vereinaprojekt sei in der Zwischenzeit eine Verunsicherung geworden, da heute nur noch wenige daran glaubten, dass das Projekt Vereina überhaupt jemals realisiert werde. Seit das Projekt Vereina diskutiert werde, habe man zudem am Flüela keine Arbeiten mehr ausgeführt. In der Vergangenheit wie auch heute und besonders bei einer eventuellen Eröffnung des Vereinas, sei und bleibe der Flüela die Verbindung der Region nach Norden. Es sei nicht tragbar, dass

diese Verbindung nicht einmal als sommersichere Strasse ausgebaut werde. Er bitte daher den Rat, im Namen der gesamten Bevölkerung, auf die Vorlage einzutreten und den Anträgen der Kommission und Regierung mit grosser Mehrheit zuzustimmen.

Bardill erklärt, er erlaube sich einige Gedanken aus der Sicht des Prättigaus zu formulieren. Die Prättigauer würden die Notwendigkeit einer wintersicheren Verbindung ins Unterengadin anerkennen. Sie fürchteten sich aber auch vor weiteren Immissionen durch den zu erwartenden zusätzlichen Transitverkehr. Schon heute seien in diesem engen Tal starke Emissionen, hauptsächlich im Mittelprättigau verursacht durch das Spanplattenwerk Fideris, hinzunehmen. Mit der geplanten wintersicheren Verbindung würden diese Immissionen noch grösser durch den zusätzlichen Verkehr. Aus diesem Grunde sei das Prättigau für die Variante, die weniger Verkehr durch das Tal bringe, und dies sei mit der Vereinaisenbahnlinie der Fall. Auch er sei jedoch der Ansicht, dass die vorgeschlagene Variante zu grosse Dimensionen aufweise. Es stelle sich in diesem Zusammenhang die Frage, ob es wirklich notwendig sei, die Verladerampen auf eine Frequenz von 280 000 Fahrzeugen im Winterhalbjahr auszurichten. Er bitte deshalb, in der Detailberatung dem Minderheitsantrag zuzustimmen. Auf keinen Fall dürfe der Flüelapass früher ausgebaut werden, als die Strecke Küblis-Klosters. Bei einem früheren Ausbau des Flüelapasses ergäben sich für die Dörfer Saas und Klosters unzumutbare Verhältnisse. Die Kommission beantrage daher auch: «Gleichzeitig mit den baulichen Massnahmen zugunsten der Sommersicherheit am Flüela ist der Ausbau der Prättigauerstrasse auf dem Teilstück Küblis-Klosters beschleunigt voranzutreiben.» Viele Ratskolleginnen und -kollegen spielten bei diesem Variantenentscheid den Schiedsrichter, obschon ihre Region von diesem Entscheid gar nicht betroffen sei. Er nehme an, dass nach dem heutigen Entscheid keine Volksabstimmung stattfinden werde. In Anerkennung der Notwendigkeit der wintersicheren Verbindung für den Raum Unterengadin und Münstertal und aus Solidaritätsgründen sei er für Eintreten und hoffe nochmals, dass dem Antrag der Kommissionsminorität zugestimmt werde.

Roffler betont, dass seine Region jede Initiative, die zur Verbesserung der kantonsinternen und -externen Verbindungen führe, begrüsse. Dies gelte ganz besonders für die Verkehrserschliessung wirtschaftlich benachteiligter Gebiete. Es dürfe nun aber in unserem Kanton, der durch seine geographische und wirtschaftliche Lage die Kräfte aller brauche, niemals vorkommen, dass wir – speziell auch in dem vor uns stehenden Grundsatzentscheid Flüela oder Vereina – die Verkehrsträger Strasse gegen Bahn oder umgekehrt ausspielten, handle es sich seiner Meinung nach doch – touristisch und volkswirtschaftlich gesehen – weitgehend um eine gegenseitige Interessenlage. Was die Regionen Unterengadin und

das Münstertal als zwei der entlegensten Teile der Schweiz bräuchten, sei eine baldige massgerechte Verbesserung ihrer Verbindung mit dem übrigen Teil der Schweiz. Mit dem bestehenden Flüelapass hätten wir bereits heute ein verkehrspolitisches Kapital, das klugerweise aus allgemein-wirtschaftlichen und speziell aus touristischen Gründen durch Sicherungsbauten weiter zu äufnen, statt zu vernachlässigen und damit zu verschleudern sei. Die Regierung habe sich in verdankenswerter Weise beim Bundesrat dafür eingesetzt, dass der Flüelapass im schweizerischen Hauptstrassennetz zu verbleiben habe. Der Bund sei nunmehr bereit, auf die ursprüngliche Forderung nach einer Umklassierung der Flüelapassstrasse bei einer allfälligen Verwirklichung der Variante Vereina zurückzukommen. Es wäre für den Kanton Graubünden sowie für die direkt betroffenen Regionen zu keiner Zeit verantwortbar, wenn diese Klassierung der Flüelapassstrasse eine Änderung erführe. Auf diese Strassenverbindung könne und dürfe man auch künftig nicht verzichten. In diesem Sinne seien auch bei unserer Regierung klare Vorstellungen vorhanden, wie dieses Kapital in Zukunft für die Sicherheit und das Leben dieses Alpenpasses von internationaler Bedeutung einzusetzen und zu erhalten sei. Im Bewusstsein der ihr übertragenen Verantwortung hätten sich die Regierung und die dazu berufenen Fachleute bis heute bestmöglich dafür eingesetzt, den Schutz für Mensch und Leben zu gewährleisten. Leider aber seien weitere dringend erforderliche bauliche Schutzmassnahmen allzulange – nicht zuletzt unter Berücksichtigung des Vereinabahnprojektes – hinausgeschoben worden. Diese Flüelaroute aber – als seit jeher bedeutungsvoller Passübergang – müsse erhalten und weiter gesichert werden. Diese erste Flüela-Ausbauetappe mit einer neuen Campatschgalerie müsse im Interesse der Verkehrssicherheit auf jeden Fall vordringlich und erstrangig erstellt werden. Die in hellgrüner Einfassung zugestellte Flüela-Broschüre der beiden Initiativkomitees «Flüela – Nossa via» und «Flüela realistisch» habe sich nicht allein auf eine fundamentale Opposition gegen die beiden Grossprojekte beschränkt, sondern sie enthalte planerisch und finanziell klar festgelegte Grundlagen einer Projektstudie, was unter Sommersicherheit am Flüelapass zu verstehen sei. Er gestatte sich, dem Rat diese Broschüre zur besonderen Aufmerksamkeit zu empfehlen. Einerseits hätten die beiden Komitees aufzeigen wollen, dass sie nicht nur leere Behauptungen in den Raum stellten, sondern dass klare technische und finanzielle Vorstellungen beständen. Andererseits sollte die Broschüre eine Ergänzung der regierungsrätlichen Botschaft darstellen, in welcher das Problem der Flüelavarianten gemäss der offiziellen Umfrage eindeutig zu kurz gekommen sei. In einem verdankenswerten Gespräch mit der Gesamtregierung habe man durch den zuständigen Techniker, Obergeringenieur Sutter, die Bestätigung erhalten, dass diese Projektstudie seriös erarbeitet worden sei und dass sich die beiderseitigen Vorstellungen bezüglich Projekt, Sommersicherheit und

Kostenberechnungen in etwa deckten. Regierungsrat Dr. Cadruvi habe in der Beantwortung zur Motion in der Februarsession 1984 unter anderem wörtlich ausgeführt: «Was sodann die Sicherungsfrage betreffe, seien natürlich teure Sicherungsmassnahmen nicht möglich, wenn die Passstrasse im Winter geschlossen werden sollte. Indessen müsse die Sicherung des Sommerverkehrs vorangetrieben werden. Dabei sei der Umfang solcher Sicherungsmassnahmen eine Frage des Budgets.»

Aus seinen Ausführungen könne der Rat entnehmen, dass er diesem Projekt Vereinatunnel nur zustimmen könne und werde, wenn auch für die Sicherheit von Mensch und Leben am Flüelapass hinlängliche und verbindliche Garantien abgegeben würden. Vom Bund müsse die Garantie verlangt werden, dass der Flüelapass zu keiner Zeit und ohne Vorbehalte – auch nach der allfälligen Betriebsaufnahme des Vereinatunnels – umklassiert werde. Mit den baulichen Sanierungsmassnahmen für die Sommersicherheit am Flüela müsse nach Vorliegen der sofort zu erstellenden Projekte und nach Sicherstellung der Finanzierung unverzüglich begonnen werden. In diesem Sinne solle die Regierung dem Bundesrat die höchstmögliche Subventionierung des Ausbaus der Flüelastrasse (Sommersicherheit) beantragen. Bis zur allfälligen Inbetriebnahme eines Vereinatunnels müsse der Flüelapass mindestens in der bisherigen Weise während des ganzen Jahres offen bleiben. Diese Auflage verstehe er als gesamtes Paket zur heutigen Vorlage und es gebe seines Erachtens keine Teillösungen. In diesem Sinne sei er für Eintreten auf die Vorlage.

Gemäss Zindel/Chur dürfe das Parlament für sich den Punkt buchen, dass mit dem Beschluss vom 27. Mai 1982 den Projektverfassern für das Strassen- und das Bahnprojekt der Auftrag erteilt worden sei, Reduktionsmöglichkeiten zu suchen und dieser Auftrag bei beiden Projekten entscheidende Verbesserungen gebracht habe. Bautechnisch aufwendiger sei die aus Umweltschutzgründen erfolgte Verlegung des südlichen Verladebahnhofes von Lavin in Richtung Susch. Die Mehrkosten dafür würden durch Einsparungen des Projektes 83 kompensiert. Eine entscheidende Verbesserung sei aber bei den Betriebskosten der Bahn zu erwarten. Wegen kürzerer Tunnellänge und geringerer zu überwindenden Höhendifferenzen fielen die Betriebskosten gegenüber dem Projekt 81 ca. 15% günstiger aus. Die Forderung des Parlamentes nach Reduktion der Projekte habe also ihre Früchte getragen. Die zweitägige Kommissionssitzung habe den einstimmigen Entscheid für die Vereinavariante mit rollender Strasse mit den von den Vorrednern erwähnten Zusatzbedingungen gebracht. Dieser Kommissionsentscheid sei ein politischer Kompromiss, der nach heftig geführter Diskussion während der Sitzung und anschliessend bis in die Morgenstunden zustande gekommen sei. Er hoffe, dass sich auch im Rat, nach gewalteter Diskussion, der gleiche Geist der Kompromissbereitschaft durchsetze. Die Zeit sei günstig, um in unserem Kanton ein grosses Werk

zu realisieren. Sowohl in der schweizerischen Bevölkerung als auch bei den eidgenössischen Räten sei die Stimmung für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ausgezeichnet.

Weiter sei der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, unser Bündner Bundesrat Dr. Leon Schlumpf. Dieser günstigen Situation werde der Kommissionsvorschlag gerecht. Er hoffe, dass dem Rat in der Schlussabstimmung eine einmütige und geschlossene Demonstration für die Vereinavariante gelinge. Eine solche Demonstration werde auch in Bern ihr Echo finden. Unsere Mitbürger im Samnaun, Unterengadin und Münstertal würden uns dankbar sein. Eine einmütige Haltung des Rates werde auch in Davos, im Prättigau und im übrigen Kanton Anerkennung finden. Er bitte daher, auf die Vorlage einzutreten.

Hier unterbricht Landespräsident Stefan Hosang um 18.35 Uhr die Verhandlungen.

### Interpellation

In diesem Frühjahr wurde ein Expertenbericht, der im Auftrage des Bundes erarbeitet wurde, zum Weiterausbau der Wasserkraft in der Schweiz veröffentlicht.

Nach diesem Bericht wurden 40 Projekte auf ihre Ausbautauglichkeit untersucht. Über die Hälfte der untersuchten Projekte für weitere Wasserkraftwerke sind gemäss dem Bericht eindeutig nicht mit den Belangen des Natur- und Heimatschutzes in Übereinstimmung zu bringen. Ein weiteres Fünftel der Projekte muss in der vorgelegten Form ebenfalls abgelehnt werden. Die Experten sehen denn auch die Zukunft der Wasserkraftnutzung weitgehend nur noch in der Verbesserung des technischen Wirkungsgrades.

Unter den nach den Kriterien des Natur- und Heimatschutzes abgesprochenen Werken sind auch mehrere Projekte in Graubünden namentlich genannt.

Die Regierung wird eingeladen, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Hatte die Regierung Gelegenheit, im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens eine Stellungnahme zum vorgenannten Bericht abzugeben?
2. Welche Verbindlichkeit ist diesem Berichte beizumessen?

Interpellation  
Hubert  
betreffend  
Ausbau  
Wasserkraftwerke

3. Wie beurteilt die Regierung die Stellung der Bündner Gemeinden als Konzessionsverleiherin?
4. Wie stellt sich die Regierung zum Ausbau weiterer Wasserkraftprojekte in Graubünden?

Hubert, Deplazes, Alig, Cathomen/Breil, Caviezel, Capaul

Für die Genehmigung des Protokolls durch die Absatz- und Redaktionskommission:  
Der Landespräsident: *Stefan Hosang*  
Der Protokollführer: *Peter Gadiant*

Mittwoch, 3. Oktober 1984

Vormittag

Die Sitzung beginnt mit dem Namensaufruf. Entschuldigt hat sich für den ganzen Tag der Abgeordnete Dr. Luminati.

Appell,  
Absenzen

Das Protokoll über die Sitzung vom Dienstagvormittag liegt zur Einsichtnahme auf.

Protokoll

Der Rat setzt die Eintretensdebatte zum Bericht über die Schaffung einer wintersicheren Verbindung Unterengadin-Prättigau/Davos (Vereina- und Flüelaprojekt) (Botschaften Heft Nr. 7/1984-85, Seite 383) fort.

Bericht  
wintersichere  
Verbindung  
Unterengadin-  
Prättigau/  
Davos;  
Eintreten

Zinsli/Chur führt aus, mit der Schaffung einer wintersicheren Verbindung ins Unterengadin stehe ein Entwicklungsprojekt von erheblicher kantonaler Tragweite zur Verwirklichung an. Es gehe dabei um die bessere Erschliessung eines Gebietes, das flächenmässig einen Sechstel des Kantons ausmache. Massgebend für den Variantenentscheid seien dabei finanzielle, umwelt- und energiepolitische Kriterien. Partikuläre Interessen müssten zurückstehen. Die Hinwendung zu einer mit neuen Prioritäten zukunftsweisenden Verkehrspolitik verlange von den Verantwortung Tragenden eine gewisse Flexibilität.

Verfehlt sei es seiner Ansicht nach, wenn das vorliegende Geschäft mit einem ganzen Katalog von Sonderwünschen beladen werde. Insbesondere ersuche er Roffler, seine Wunschliste zu überdenken. Er hoffe, dass eine möglicherweise unterliegende Minderheit den Entscheid des Rates akzeptieren und sich wenn immer möglich, hinter die gewählte Variante stellen werde. Er ersuche den Rat, auf die Vorlage einzutreten.

Koch/Davos erachtet es als bedenklich, dass bereits massive einseitige Vorentscheide seitens des Bundesrates und der Mehrheit der Bündner Regierung gefällt worden sind, bevor der Grosse Rat und das Volk entschieden haben. Seit eineinhalb Jahren versuche man, begünstigt von momentan hochaktuellen Themen wie Waldsterben und Umweltschutz, den direkt Betroffenen die Vereina-Variante aufzudrängen. Dabei helfe auch die Presse teilweise noch kräftig mit.

Er selber stehe voll zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Diese Förderung beginne für ihn aber bereits beim Dorf- oder Stadtbus und setze sich fort über das Postauto bis hin zur Bahn. Während die Rhätische Bahn im Kanton eine Strecke von 375 km bediene und 7,9 Millionen Franken erhalte, befahre das Postauto eine Strecke von 1200 km und bekomme nur

300 000 Franken. Ausgleichsbeiträge des Kantons an das Postautodefizit wären auch für Graubünden in etwas ausgedehnterem Masse wünschenswert.

Ein grosses Fragezeichen müsse man zur Vereina-Variante setzen, wenn man die Faktoren Kosten, Ertrag und einseitige Auswirkungen betrachte. Zu den Folgekosten des Vereinaprojektes gehörten auch jene für den Ausbau der Prättigauerstrasse sowie der Strassen im Unterengadin. Ein Ertrag müsse angesichts der vorgesehenen Verladepreise als fraglich angesehen werden. Was schliesslich die einseitigen Auswirkungen betreffe, so würde stündlich ein Zug von Klosters nach Scuol verkehren. Er frage an, wieviele Zusatzzüge nach Zernez und wieviele zusätzliche Postautokurse ins Münstertal geführt würden. Nach den derzeitigen Bestimmungen der PTT müsste für jeden Zusatzkurs eine Defizitgarantie geleistet werden.

Mit entsprechenden Mehraufwendungen habe man den Verladebahnhof in Klosters in das Waldgebiet oberhalb der Gemeinde verlegt. Wenn der Autoverlad in Landquart stattfinden würde, könnte man dem Umweltschutzgedanken sicher optimaler Rechnung tragen.

Nicht nach Bern habe die Regierung gemeldet, dass sich die direkt betroffenen Gemeinden im Vernehmlassungsverfahren eindeutig für den Ausbau der Flüelapassstrasse ausgesprochen hätten. In der 55seitigen Botschaft der Regierung widme man der Meinung der direkt Betroffenen eine ganze Seite. Angesichts der Tatsache, dass der dringend nötige sommersichere Ausbau der Flüelapassstrasse 130 Millionen Franken koste, könnte man mit zusätzlichen 125 Millionen Franken Wintersicherheit auf der betreffenden Verkehrsachse erreichen. Diese Summe stehe doch in krassem Gegensatz zu den Grossprojekten Vereina und Flüela, wie sie von der Regierung ausgearbeitet worden seien.

Man übersehe bei der ganzen Angelegenheit eines: Das Prättigau und das Unterengadin wollten nicht mehr Autos in ihren Talschaften. Deshalb würden blosse Sicherungsbauten am Flüela letztlich den betroffenen Gebieten mehr bringen. Ein mässiger Flüelaausbau wäre auch finanzpolitisch vertretbar.

Seit 1972 habe man an der bestehenden Flüelapassstrasse keinen Ausbau mehr vorgenommen. Diese sei heute hauptsächlich auf der Südseite in hohem Masse steinschlag- und rüfengefährdet. Sicherungsbauten schieben deshalb dringend notwendig.

Die nun vorliegenden Kompromissvorschläge stellten das Minimum der Forderungen der direkt Betroffenen dar. Diese würden die Berücksichtigung ihrer Anliegen in den nächsten Jahren wachsam beobachten. Man brauche den Flüela heute. Die geplanten Grossprojekte liessen sich aber erst in mehreren Jahren realisieren. Nach den einseitigen Berichten der letzten Monate zugunsten der Vereina-Variante hoffe er heute auf eine neutrale Presseinformation über die Hauptverhandlung. Dabei sei den

Vorbehalten zugunsten eines mässigen Flüelaausbaues die nötige Beachtung zu schenken.

Nach Auffassung von Reich sind das Bedürfnis für eine wintersichere Verbindung und die Frage der Variantenwahl im Hinblick auf die langfristigen Auswirkungen zu betrachten. Die bessere Verkehrserschliessung des Unterengadins und des Münstertales stelle ein dringendes Anliegen dar. Dabei gehe es allerdings nicht nur um die Erschliessung der erwähnten Talschaften. Auch das übrige Engadin und die Südtäler seien auf bessere Verbindungen angewiesen. Ein weiterer zeitlicher Aufschub für Verbesserungen an den in das Engadin führenden Passstrassen und für die Sanierung der Ortsdurchfahrten im Engadin könne nicht länger hingenommen werden. Trotz dieser kritischen Betrachtungsweise könne er der Vereina-Variante zustimmen. Dies nicht zuletzt deshalb, weil die bestehende Albulalinie bereits heute in Spitzenzeiten stark überlastet sei. Eine weitere Zunahme der Fahrgäste auf der Albulalinie lasse sich demnach nicht mehr verkraften. Wollte man die Albulalinie ausbauen, müssten zirka 250 Millionen Franken investiert werden. Er ersuche den Rat, auf die Vorlage einzutreten. Der Wink aus Bern, wonach die Voraussetzungen für die Realisierung der Vereina-Variante günstig seien, dürfe nicht ignoriert werden. Mit der Zustimmung zur Vorlage der Regierung gehorche der Rat einem Gebot der Zeit.

Nach Deplazes würden die von der Vorlage nicht direkt Betroffenen aufgerufen, Solidarität zu zeigen. Die Bereitschaft hiezu sei sicher vorhanden. Namentlich wisse er, dass eine gute Verkehrserschliessung erste Voraussetzung für den wirksamen Kampf gegen die Abwanderung darstelle. Gleichwohl beschäftigten ihn einige Fragen. So werde immer wieder unter Hinweis auf die Rechtsform der AG festgehalten, den Behörden fehle der Einfluss auf die Rhätische Bahn. Gerade gegenüber dieser Rhätischen Bahn müsse aber bestimmten Erwartungen zum Durchbruch verholfen werden. Die Direktion zeige wenig oder kein Verständnis für die Anliegen der Volksvertreter. Er hoffe sehr, dass die Leistungen der Rhätischen Bahn in naher Zukunft nicht noch weiter abgebaut und allfällig Teilstrecken der Bahn geschlossen würden. Der Leistungsabbau bei der Rhätischen Bahn habe nämlich die kritische Grenze erreicht.

Schliesslich wolle er auch darauf hinweisen, dass der Ausbau der Strassen im übrigen Kanton durch die Realisierung des vorliegenden Projektes nicht beeinträchtigt werden dürfe. Er denke namentlich an die geplante Schnellstrasse Ilanz-Bonaduz.

Feuerstein hält fest, eine sichere Verkehrserschliessung im Sommer wie im Winter sei eine wichtige Voraussetzung für die gedeihliche Entwicklung einer Region. Beide Projektvarianten, Flüela und Vereina, gewährleisten eine wintersichere Verbindung des Unterengadins mit dem Prättigau und der übrigen Schweiz. Das Bedürfnis für eine solche Verbindung sei

unbestritten. Darüber, ob man das Flüela- oder das Vereinaprojekt verwirklichen solle, sei man allerdings in seiner Region geteilter Auffassung. Die Stellungnahme des Münstertals für ein Flüelaprojekt erscheine verständlich, weil das Münstertal als bahnlose Talschaft auf jeden Fall vom Privatauto abhängig sei. Man zweifle auch daran, ob ein so teures Projekt wie der Vereinatunnel in einer Zeit zunehmender Finanzknappheit sofort realisierbar wäre. Der einstimmige Vorentscheid der Vorberatungskommission zugunsten des Eisenbahntunnels mit rollender Strasse habe manchen Münstertaler überrascht. Ihn persönlich als Befürworter des Vereinatunnels habe der Kommissionsentscheid sehr gefreut.

Von grösster Bedeutung scheine ihm, von der Regierung die Zusicherung zu Protokoll zu erhalten, dass der Flüelapass während der Realisierung des Vereinatunnels wie bis anhin, eventuell sogar unter der Verantwortung des Kantons, im Winter offen gehalten werde. In diesem Sinne ersuche er den Rat, auf die Vorlage einzutreten und den Anträgen der Vorberatungskommission zuzustimmen.

Nach Guntern geht es darum, Prioritäten zu setzen. Die Vor- und Nachteile der beiden Projekte seien gegeneinander abzuwägen. Einen wichtigen Aspekt bilde dabei die Umweltverträglichkeit der Projekte. Die bedrohliche Situation in den Wäldern dürfe als bekannt vorausgesetzt werden. Die Autoabgase hätten diesen Zustand mitverursacht. Trotzdem gehe der Strassenbau unvermindert weiter. Beispiel dafür bilde der Entscheid der eidgenössischen Räte zugunsten der sogenannten Transjurane. Mehr und bessere Strassen zögen auch mehr Verkehr nach sich, was automatisch ein Anwachsen der Umweltbelastung zur Folge habe. Auch der Davoser Wald sei stark angeschlagen. Es wäre nun abzuklären, ob der von einigen Abgeordneten gewünschte zusätzliche Verkehr dem geschädigten Wald bekömmlich sei.

Der Schienenverkehr weise unbestrittenermassen den Vorteil der Umweltfreundlichkeit auf. Man könne es sich heute ganz einfach nicht mehr leisten, nur den Individualverkehr zu fördern. Ein Ausbau der Flüelapassstrasse hätte möglicherweise sogar zur Folge, dass die RhB-Linie ins Unterengadin stillgelegt werden müsste. Demgegenüber bringe der Bau des Vereinatunnels zusätzlich 20 bis 30 Arbeitsplätze in die Region. Zusammenfassend könne man somit sagen, Umweltverträglichkeit, Energiebilanz, zusätzliche Arbeitsplätze und Wintersicherheit würden für den Vereinatunnel sprechen.

Broggi macht sich keine Illusionen über den Ausgang der heutigen Debatte. Er frage sich jedoch ernsthaft, ob die Weichen für die Zukunft richtig gestellt würden. Für ihn ergäben sich drei Hauptbedenken:

Die Frage, welcher Variante der Vorzug zu geben sei, werde beinahe so gestellt, als ob die Flüelapassstrasse nicht existieren würde. Man müsse sich vergegenwärtigen, dass diese wichtige Verkehrsachse bestehe. Sie sei

in letzter Zeit lediglich mangelhaft ausgebaut worden. Wenn nun der Vereinatunnel komme, bestünden auf engstem Raum zwei Verbindungen ins Unterengadin. Folge davon seien ganz klar höhere Unterhaltskosten. Solche könne man sich jedoch nicht leisten. Deshalb wäre es sinnvoller, sich auf den Flüelaausbau zu konzentrieren.

Befremdend sei sodann, dass man im Zentrum des Kantons die Strassenverbindungen gut ausbaue, gleichzeitig aber den Randregionen zumute, sich mit einer Eisenbahnverbindung zu begnügen. Man übersehe dabei wohl, dass niemand so sehr auf den Individualverkehr angewiesen sei wie die Randregionen.

Kein Zweifel könne darüber bestehen, dass der Vereinatunnel der Rhätischen Bahn Vorteile bringe. Allerdings müssten die in Aussicht genommenen Verladepreise wohl eher als unrealistisch bezeichnet werden.

Ein wesentlicher Gesichtspunkt sei nun noch der, dass die Prättigauerstrasse ausgebaut sein müsse, bevor die wintersichere Verbindung den Betrieb aufnehmen. Andernfalls wären unhaltbare Zustände zu erwarten.

Für ihn stelle der Flüelaausbau nach wie vor die bessere Variante dar. Trotzdem sei er für Eintreten auf die Vorlage. Er werde jedoch in der Detailberatung einen Antrag für den Ausbau der Flüelapassstrasse stellen. Das Abstimmungsergebnis bilde dann den Gradmesser für die Stimmung im Rat bezüglich beider Varianten.

Nach den Ausführungen von Philipp stellt sich die Frage, ob zur bestehenden Flüelastrasse noch eine Bahnverbindung hinzukommen solle. Die Vorberatungskommission habe sich für diese Bahnvariante ausgesprochen, allerdings unter der Bedingung eines sommersicheren Ausbaus der Flüelastrasse. Im weiteren habe die Kommission eine zeitliche Sicherung eingebaut, indem der Subventionsentscheid der Bundesbehörden bis Ende 1987 erfolgen müsse. Der Grosse Rat müsse sich seiner Auffassung nach voll hinter die Anträge der Kommission stellen. Seine Aufgabe sei nämlich, den Kantonsstandpunkt überzeugend zu vertreten. Den Schiedsrichter in der Angelegenheit werde dann das Bundesparlament in Bern spielen. Die verkehrsmässige Erschliessung der Region Unterengadin/Münstertal werde mit der wintersicheren Verbindung entscheidend verbessert. Dabei sei ganz klar, dass die betreffende Region als Folge der besseren Verbindung auch mehr Verkehr in Kauf nehmen müsse. Er sei für Eintreten auf die Vorlage.

Andreas Gadmer gibt bekannt, die Frage einer wintersicheren Verbindung werde seit ungefähr zehn Jahren diskutiert. Heute gehe es darum, einen wichtigen verkehrspolitischen Entscheid zu fällen. Kommission und Regierung hätten gründliche Arbeit geleistet. Man könne sagen, dass die Kommission dem Rat einen annehmbaren Entscheid auch hinsichtlich der Flüelastrasse vorschlage. Er ersuche deshalb den Rat um Eintreten auf die Vorlage und um Zustimmung zu den Anträgen von Kommission und Regierung.



Engi zitiert Ausführungen von RhB-Direktor Hatz, wonach die Bahnverbindung breiten Bevölkerungsschichten zugute komme. Der RhB-Direktor halte weiter fest, dem Individualverkehr komme zwar in Graubünden ein hoher Stellenwert zu. Heute gehe es aber um die sinnvolle Ergänzung des Individualverkehrs durch den Bau einer Bahnverbindung. Die Vereinalinie würde nicht nur die Albulastrecke entlasten, sondern die Reise ins Unterengadin verkürzen und zudem verbilligen.

Engi führt weiter aus, Bundespräsident Schlumpf habe anlässlich einer Leistungsschau von SBB und RhB festgehalten, der öffentliche Verkehr sei in letzter Zeit vernachlässigt worden. Das habe zu Problemen auf der Strasse geführt. Deshalb seien neue Wege zur optimalen Lösung der sich in ihrer Gesamtheit stellenden Verkehrsprobleme zu suchen. Im Sinne dieser Zitate ersuche er um Eintreten auf die Vorlage.

Zindel/Maienfeld gibt zu bedenken, dass die Kosten des Vereinatunnels schwer abschätzbar seien. Er wolle nur an das Furkadebakel erinnern. Im weiteren habe auch der Bau des Isla Bella-Tunnels gezeigt, dass selbst auf einer relativ kurzen Tunnelstrecke schwierige Verhältnisse zu Bauverzögerungen von bis zu einem Jahr führen könnten. Es bestehe immerhin die Möglichkeit, dass sich der Rat ähnlich wie beim Furkatunnel auch mit Nachtragskrediten für einen allfälligen Vereinatunnel zu befassen habe. Aus diesem Grunde stelle er die Frage, ob den geologischen Abklärungen die nötige Aufmerksamkeit geschenkt worden sei.

Frau Däscher möchte ihre persönliche Meinung zur Vorlage äussern. Klosters habe während dem Bau eines Vereinatunnels sicher einiges an Immissionen zu gewärtigen und könne aus dem betreffenden Bauwerk keinen direkten Nutzen ziehen. Trotzdem müsse sich die Bevölkerung mit dem Unterengadin und dem Münstertal, die auf die wintersichere Verbindung angewiesen seien, solidarisch erklären. Das Projekt Vereinatunnel entspreche denn auch den heutigen Anforderungen und Erwartungen. Es bringe allen etwas, sowohl dem gewöhnlichen Reisenden wie auch dem Automobilisten. Aus diesen Gründen sei sie für Eintreten.

Frau von Ballmoos spricht sich ebenfalls für die Vereinavariante aus. Sie befürchte lediglich, dass die Kommissionsmehrheit mit ihren Anträgen den Karren etwas überladen habe. Man müsse doch berücksichtigen, dass nach dem Kommissionsentscheid am Flüela in nächster Zeit etwa 130 Millionen Franken verbaut würden. Damit überspanne man den Bogen. Es stelle sich auch die Frage, ob nicht beim Vereinaprojekt gewisse Einschränkungen vorzunehmen wären und man sich demzufolge nicht besser auf eine Variante «Vereina vernünftig» festlegen würde.

Dr. Maissen/Chur attestiert der Vorberatungskommission, kluge Entscheidungen getroffen zu haben. Die vorgeschlagene Lösung stelle sicher einen tragfähigen Kompromiss dar. Allerdings müsse man diese gerade in bezug auf die finanziellen Konsequenzen überdenken. Dabei sei

das echte Bedürfnis nach einer wintersicheren Verbindung unbestritten. Man habe jedoch gestern einen Forderungskatalog der Befürworter eines Strassenausbau gehört, der doch nachdenklich stimme. Wenn all diese Sonderwünsche verwirklicht würden, müsse man sich ernsthaft fragen, welche finanziellen Mittel für die Verwirklichung von Verkehrsprojekten im übrigen Kanton übrigbleiben würden.

Er stelle deshalb an die Regierung die konkrete Frage, ob nach der Finanzierung der Prättigauerstrasse und der Investition von über 100 Millionen Franken in den Ausbau der Flüelastrasse auch die übrigen Talschaften noch berücksichtigt werden könnten. Eine entsprechende Möglichkeit sehe er dann, wenn die Einnahmen aus den Treibstoffzöllen zugunsten der Kantone fliessen würden. Sollte diese Annahme jedoch nicht eintreten, brauche es wohl gewaltige Anstrengungen, um eine auf den ganzen Kanton verteilte Ausbautätigkeit zu realisieren.

Ihn interessiere sodann, ob sich die Rhätische Bahn mit dem Bau einer Linie Scuol-Landeck befasse. Der Anschluss der RhB-Linie an das internationale Netz könnte sich durchaus vorteilhaft auswirken.

Abschliessend wolle er noch darauf hinweisen, dass die gerügten Verzögerungen beim Ausbau der Prättigauerstrasse sicher nicht nur dem Kanton angelastet werden könnten. Dafür gebe es noch andere Ursachen, die in der Talschaft selber lägen.

Er hoffe auf einen einmütigen Beschluss des Rates und beantrage in diesem Sinne Eintreten auf die Vorlage.

Regierungsrat Dr. Lardi gibt bekannt, er müsse sich auf einige allgemeine Ausführungen und die Beantwortung einzelner Voten, mit denen er nicht einig gehe, beschränken.

Der heute zu treffende Entscheid sei von ausserordentlich grosser Bedeutung. Seit Jahrzehnten werde die Frage einer wintersicheren Verbindung diskutiert. Es sei begreiflich, wenn die direkt Betroffenen langsam ungeduldig würden. Man müsse nun endlich zu einem Schluss kommen. Der Diskussion könne er entnehmen, dass sich die Regierung auf dem richtigen Weg befinde. Im Hinblick auf den Finanzierungsentscheid im Bund und einen allfälligen Volksentscheid im Kanton erscheine von grösster Wichtigkeit, dass der Rat Einigkeit zu demonstrieren vermöge. Die Zeit sei ohne Zweifel günstig für die ins Auge gefasste Bahnlösung. Die Kontakte mit dem Bundesrat hätten dies gezeigt. Nicht umsonst habe die Frage einer wintersicheren Verbindung Aufnahme in die Regierungsrichtlinien des Bundesrates gefunden und sei im Rahmen der Bereinigung den 30 Vorhaben mit Priorität zugeordnet worden. Konkret heisse dies, dass der Bundesrat seine Botschaft in der ersten Hälfte der Legislaturperiode ausarbeiten wolle. Die Regierung habe auch bereits für den 8. November 1984 mit einer Delegation des Bundesrates eine Zusammenkunft vereinbart. Die Dringlichkeit des Projektes werde demnach ernst genommen.

Einige Abgeordnete hätten die Anträge von Kommission und Regierung als überladen bezeichnet oder gerügt, dass man zu einseitig auf das Projekt Vereina eingegangen sei. Man dürfe nicht übersehen, dass für das Vereinaprojekt die notwendigen Finanzierungsmöglichkeiten bestünden. Hinzu komme nun nach dem Willen der Kommission der sommersichere Ausbau der Flüelastrasse, der summenmässig ebenfalls ins Gewicht falle. Vorabklärungen hätten ergeben, dass auch ein solcher kombinierter Vorschlag vom Bundesrat akzeptiert werde. So habe man von seiten des Bundes eine Subventionierung zu 85 Prozent auch des sommersicheren Ausbaus der Flüelastrasse zugesichert. Es entspreche demnach einer durchaus realistischen Haltung von Kommission und Regierung, wenn sie heute beide Projekte als finanzierbar bezeichneten. Ihre Einstellung zeige auch, dass sie sich gegenüber dem Flüelausbau durchaus nicht negativ verhielten.

Zu den Ausführungen von Broggi sei zu bemerken, dass die Flüelastrasse unbestrittenermassen eine wichtige Rolle spiele. Es sei nicht einfach gewesen, dies dem Bundesrat klar zu machen. Die Regierung habe sich von allem Anfang an hinter die Beibehaltung der Verkehrsverbindung über den Flüelapass gestellt. Zum vorliegenden Antrag sei man in Abwägung aller Stellungnahmen und Argumente gekommen. Natürlich seien die Meinungen geteilt gewesen. Immerhin hätten aber klare Stellungnahmen zugunsten des Vereinaprojektes bestanden. Von einer einseitigen Bevorzugung dieses Projektes könne demnach keine Rede sein. Die Interessen des Kantons würden jedoch besser berücksichtigt, wenn man eine Variante wähle, die sowohl dem öffentlichen Verkehr wie dem Individualverkehr etwas bringe.

Zu den Bemerkungen von Deplazes sei festzuhalten, dass die Rhätische Bahn einen volkswirtschaftlich bedeutenden Betrieb darstelle. Dieser Betrieb kämpfe für bessere Bedingungen und bemühe sich, nicht zu grosse Defizite zu erwirtschaften. Mit dem Vereinaprojekt werde nun eine echte Strukturverbesserung bei der Rhätischen Bahn möglich. Diese Gelegenheit müsse unbedingt ergriffen werden. Im übrigen habe die Direktion der Rhätischen Bahn sicher ein offenes Ohr für die Wünsche der Volksvertreter.

Wenn man ähnliche Projekte vergleiche, dürfe die Grössenordnung der vorliegend geplanten Verbindungen sicher nicht als überrissen bezeichnet werden. Immerhin gehe es um eine wintersichere Verbindung zwischen verschiedenen Talschaften im Kanton, die von grosser Bedeutung sei. Auch treffe es nicht zu, dass zu grosse Kapazitäten geschaffen würden. Das Vereinaprojekt sei auf bestimmte Prognosen ausgerichtet. Eine wesentliche Reduktion scheine nicht möglich. Selbstverständlich würden in Bern die bestehenden Pläne geprüft. Denkbar wäre es, dass der Bund gewisse Einsparungen vorschreiben werde. Diese Aussichten entbänden den Gros-

sen Rat jedoch nicht von der Notwendigkeit, jetzt einen Entscheid zu fällen, damit der Bund überhaupt aktiv werden könne.

Zu den Bedenken von Zindel/Maienfeld sei zu bemerken, dass der Stand der Vorbereitung des Vereinaprojektes keinen Vergleich mit dem Furkatunnel zulasse. Dort seien offensichtlich gewisse Abklärungen nicht oder nur mangelhaft durchgeführt worden. Bei den Kosten des Vereinatunnels sei bereits Unvorhergesehenes einkalkuliert worden. Beim Furka habe man mit einer Bausumme von zirka 80 Millionen Franken begonnen. Schlussendlich habe der Tunnel ungefähr 300 Millionen Franken gekostet. Beim zirka gleich langen Vereinatunnel rechne man bereits heute mit Gesamtkosten von über 400 Millionen Franken. Die Abklärungen seien sicher sorgfältig gewesen. Das schliesse allerdings Überraschungen nicht ganz aus.

Feuerstein könne er die Zusicherung geben, dass der Flüelapass auch im Winter offengehalten werde, solange der Vereinatunnel noch nicht in Betrieb stehe.

Abschliessend möchte er allen, die an der Realisierung des Vereinaprojektes mitgewirkt hätten, bestens danken. Dieser Dank richte sich auch an die Komitees, die für die Strassenvariante eingetreten seien. Die Verhandlungen mit ihnen seien jederzeit korrekt gewesen. Im übrigen erachte er die Kompromissbereitschaft der Befürworter der Strassenvariante als erfreulich. Er ersuche den Rat, auf die Vorlage einzutreten und den Anträgen von Kommission und Regierung zuzustimmen.

Nach Darstellung von Regierungsrat Dr. Cadruvi ist das Justiz- und Polizeidepartement federführend bei der ganzen Angelegenheit. Er wolle nachstehend nur zu einigen wenigen Punkten Stellung nehmen, die vor allem Fragen des Strassenbaus betreffen. Beim Variantenentscheid müsse man sich zunächst fragen, was sachlich und verkehrspolitisch richtig sei. Gewichtige Argumente würden heute für die Vereina-Variante sprechen. Weiter müsse man sich aber auch fragen, was finanzpolitisch vertretbar sei. Man könne schliesslich nur finanziell tragbare Projekte realisieren. Was nun speziell die Verwirklichung anderer Strassenbauvorhaben betreffe, so sei für die Anordnung der Grosse Rat zuständig. Dieser bewillige das Budget und könne entsprechend die Mittel einsetzen. Unzutreffend sei die Behauptung, man habe am Flüela in den vergangenen Jahren nichts gemacht. Die Passstrasse sei ständig unterhalten worden. Verständlicherweise habe man jedoch grössere Ausbauten im Hinblick auf den heutigen Variantenentscheid unterlassen müssen. Auch im Prättigau sei stetig vorwärts gearbeitet worden. In keiner Talschaft des Kantons gebe es so viele Projekte wie im Prättigau. Nicht vergessen dürfe man sodann, dass der Kanton in den letzten Jahren auch die Kosten der Winteröffnung des Flüelapasses übernommen habe. Die vorhandenen Mittel müssten so gerecht wie möglich auf den Kanton verteilt werden. Dieser Grundsatz

liege der Strassenbaupolitik der Regierung zugrunde. Wenn dann im Rat bestimmte Ausbauprojekte beschlossen würden, müssten diese gegenüber den Bundesbehörden und gegenüber dem Volk vertreten werden. Dies falle namentlich auch der Regierung leichter, wenn eindeutige Beschlüsse vorlägen.

Zu den Ausführungen von Dr. Maissen/Chur könne er festhalten, dass an das Bau- und Forstdepartement sehr viele Begehren hinsichtlich des Ausbaus von Strassen gestellt würden. Indessen ergebe sich eine gewisse Schizophrenie aus der Situation, dass einerseits immer mehr Forderungen für Strassenverbindungen entstünden, andererseits aber grösste Schwierigkeiten bei der Ausführung der Projekte existierten, da häufig aus politischen und ökologischen Gründen heftigste Opposition zu registrieren sei.

Von der Kommissionsarbeit zeige er sich beeindruckt. Jene Abgeordneten, die in der Kommission Zusatzbedingungen gestellt hätten, seien hart bis an die Grenze dessen gegangen, was für andere Talschaften noch vertretbar scheine. Immerhin hätten sie diese Grenze nicht überschritten. Er stehe voll zu den Anträgen der Regierung und der Kommission und ersuche den Rat um Unterstützung.

Andreotta weist auf die Aufhebung der Bahnlinie Bellinzona-Mesocco hin, die einen bitteren Nachgeschmack hinterlassen habe. Aufgrund der dort gemachten Erfahrungen trete er im vorliegenden Zusammenhang für die Anliegen der Kommissionsminderheit ein.

Tremp hält fest, Koch/Davos habe die Unterstützung von RhB und Postautokursen der PTT durch den Kanton verglichen und daraus den Schluss gezogen, dass die letztere Institution zu kurz komme. Solche Vergleiche seien natürlich nicht möglich. Sodann habe er auch allein die Folgekosten eines Vereinaprojektes aufgeführt. Dabei übersehe er jedoch, dass mit dem Ausbau der Flüelastrasse ebenfalls Folgekosten verbunden wären.

Andere Abgeordnete hätten die Kosten von rund 450 Millionen Franken für das Vereinaprojekt als unverantwortbar bezeichnet. Hier gelte es zu berücksichtigen, dass selbst im Falle des günstigeren Ausbaus der Flüelapassstrasse Kosten für Bahnprojekte entstehen würden. So müsste beispielsweise in diesem Fall die Albulalinie ausgebaut werden. Es gehe nicht an, bloss einzelne Segmente aus dem Kuchen zu betrachten. Man müsse die Lösung als Ganzes berücksichtigen. Er sei für Eintreten.

Nach Meisser huldigt man vor allem aufgrund der Gesamtverkehrskonzeption der Philosophie, dass im Raum Unterengadin/Münstertal/Prättigau rund 500 Millionen Franken für eine wintersichere Verbindung einzusetzen seien. Er gestatte sich einige ketzerische Gedanken zu dieser Betrachtungsweise. Wenn man schon mit Millionen jonglieren wolle, wäre auch eine andere Aufteilung der Gesamtsumme möglich. So könnte man 250 Millionen Franken in den sommer- und wintersicheren Ausbau des

Flüela investieren, 150 Millionen Franken in den Ausbau der Prättigauerstrasse und 100 Millionen Franken in den Ausbau der Unterengadinerstrasse. Es wäre aber auch denkbar, 200 Millionen Franken in den Ausbau der Albulalinie der Rhätischen Bahn, 200 Millionen Franken in den Flüelausbau und 100 Millionen Franken in den Ausbau der Unterengadinerstrasse zu investieren. Schliesslich wäre auch eine Passvariante denkbar mit 200 Millionen Franken für den Flüela, 200 Millionen Franken für den Julier und 100 Millionen Franken für den Bernina.

Mit diesen Beispielen wolle er zeigen, dass doch gewisse Bedenken bestünden, rund eine halbe Milliarde Franken in ein einziges Projekt zu stecken. Er sei sich bewusst, dass die Vorarbeiten anders verlaufen wären.

Ein wenig traurig stimme ihn, dass nun auch im Kanton der 150 Täler der neuen Tendenz der Gebirgsbundesräte nachgelebt werde, sich Denkmäler in Form von möglichst langen Löchern zu setzen.

Für den Kanton würden bei Realisierung des vorliegenden Projektes Restkosten von zirka 85 Millionen Franken verbleiben. Ihn interessiere nun, wie die Regierung den Fahrplan für den Sommerausbau der Flüelastrasse sehe. Insbesondere möchte er wissen, wann mit den Arbeiten begonnen werden könne und welche Mittel pro Jahr für die Arbeiten zur Verfügung stünden. Dabei sei er sich bewusst, dass die Kredite letztlich vom Grossen Rat bewilligt würden. Mit dem Antrag der Kommission könne er sich einverstanden erklären.

Capeder führt aus, das Bedürfnis für eine wintersichere Verbindung ins Unterengadin/Münstertal sei sicher unbestritten. Die Vorlage erweise sich deshalb grundsätzlich als richtig. Im Rat seien nun im Zusammenhang mit der Behandlung Wünsche geäussert worden, die auf die Erhaltung bestehender Verkehrsverbindungen hinzielten. Die übrigen Regionen des Kantons erkundigten sich angesichts dieser Wünsche zu Recht, was für ihre Bedürfnisse noch übrig bleibe. Als naheliegendes Beispiel wolle er den Ausbau des Julierstrasse erwähnen. Es gehe nicht darum, die verschiedenen Anliegen gegeneinander auszuspielen. Man dürfe aber nicht vergessen, dass Bedürfnisse, wie sie im vorliegenden Zusammenhang geäussert worden seien, eben auch in anderen Gegenden des Kantons bestünden. Er frage den Chef des Bau- und Forstdepartementes an, ob er Aussagen zu anderen wesentlichen Ausbauprojekten im Kanton machen könne. Im Sinne eines Solidaritätsaktes ersuche er den Rat um Eintreten auf die Vorlage.

Nach Meinung von Cathomen/Breil/Brigels hat die Regierung mit der Vorlage Pionierarbeit geleistet. Offensichtlich sei die Bereitschaft des Bundes vorhanden, wesentliche Mittel zu gewähren. In dieser Situation müsse Solidarität mit dem Projekt gezeigt werden. Wenn dies nicht der Fall wäre, laufe man Gefahr, die Unterstützung durch den Bund zu verlieren. Ihm scheine sodann die Kombination Vereinatunnel und sommersicherer

Ausbau der Flüelastrasse sinnvoll. Diese Feststellung treffe allerdings nur unter der Voraussetzung zu, dass für andere regionale Anliegen Mittel vorhanden seien. In diesem Sinne könne er sich hinter das Projekt stellen und für Eintreten votieren.

Dr. Saurer stellt fest, dass man sich immer noch in der Eintretensdebatte befinde, obwohl kein Antrag auf Nichteintreten vorliege. Zahlreiche Votanten hätten jedoch Vorbehalte für die Detailberatung gemacht.

Angesichts der zu vergebenden Summen sei begreiflich, dass die Vertreter weniger begünstigter Regionen ebenfalls Bauwünsche hätten. Abgelegene Talschaften verfügten zum Teil über schlechte und gefährliche Verbindungen. Für die Vertreter dieser Talschaften sei es sicher problematisch, Solidarität zu üben.

Wenn niemand einen Antrag auf Nichteintreten stelle, könne die Debatte seiner Ansicht nach hier abgebrochen und zur Detailberatung übergegangen werden.

Regierungsrat Dr. Cadruvi bezeichnet die Frage als berechtigt, ob Nachteile für andere Regionen entstünden, wenn eine grosse Summe in den Flüelausbau investiert werde. Er habe jedoch schon einmal gesagt, dass es im Strassenbau keine Prioritäten gebe. Das Geld werde nicht von der Regierung, sondern vom Grossen Rat im Rahmen der Budgetberatung verteilt. Eines scheine ihm jedoch klar. Die Ausgaben für den Flüelausbau könnten keinesfalls zu Lasten der Verbindungsstrassen gehen.

Nur persönliche Vorstellungen könne er hinsichtlich der Verteilung der Gelder äussern. Wenn man von einer Ausbausumme für den Flüela von rund 100 Millionen Franken und einem Subventionssatz des Bundes von 85 Prozent ausgehe, verblieben 15 Millionen Franken für den Kanton. Pro Jahr wären somit 2 bis 3 Millionen Franken in den Ausbau der Flüelastrasse zu investieren. Diese Mittel liessen sich aufbringen ohne Benachteiligung der übrigen Regionen. Massgeblich bei der ganzen Frage sei indessen, wann und in welchem Umfang die Erträge aus den Treibstoffzöllen zugunsten der Kantone fliessen würden. Wenn dies nächstens der Fall sein sollte, wäre allenfalls die Ausarbeitung eines Ersatzbudgets möglich. Wie er bereits gesagt habe, handle es sich hierbei jedoch nur um seine persönlichen bzw. die Vorstellungen des Oberingenieurs.

Kommissionspräsident Dr. Schaad/Chur zeigt sich erfreut darüber, dass die Eintretensdebatte sehr breit angelegt gewesen sei. Eintreten sei dabei unbestritten geblieben. Er wolle nur auf einige wenige Punkte eingehen. Wie er bereits erwähnt habe, sei der nunmehr dem Rat unterbreitete Kompromiss aus den Kommissionsverhandlungen in Klosters hervorgegangen. Man müsse beachten, dass dieser Kompromiss ein Paket von verschiedenen Massnahmen darstelle. Dieses Paket sollte möglichst als Ganzes übernommen werden. Wenn einzelne Teile herausgelöst würden,

bestehe die Gefahr, dass die Vorschläge der Kommission nicht mehr realisierbar seien.

Die im Rat aufgeworfene Frage der Geologie sei in der Tat von zentraler Bedeutung. Der Grosse Rat habe dreimal zu Nachtragskrediten für den Furkatunnel Stellung nehmen müssen. Gewarnt von solchen schlechten Beispielen, habe die Kommission die nötige Sorgfalt verwendet und unter anderem einen Geologen zu ihrer Sitzung eingeladen. Dessen Auskünfte hätten die Kommissionsmitglieder überzeugt, dass die Abklärungen für das Vereinaprojekt einiges sorgfältiger als jene für das Furka-Projekt vorgenommen worden seien. Zusätzlich verfüge er über einen Bericht des Projektbearbeiters Vereinatunnel, der sich zu den geologischen Verhältnissen ausspreche und ebenfalls eine günstige Prognose zulasse. Nachdem der Kommissionspräsident einige Passagen aus diesem Bericht verlesen hat, ersucht er den Rat namens der einstimmigen Kommission, auf die Vorlage einzutreten.

Eintreten ist nicht bestritten und daher beschlossen.

Zu Ziffer I führt Kommissionspräsident Dr. Schaad/Chur aus, der Grosse Rat habe bereits am 27. Mai 1982 eine wintersichere Verbindung zwischen Unterengadin/Münstertal und Prättigau befürwortet. Heute gehe es darum, die Dringlichkeit einer solchen Verbindung zu bestätigen und der Regierung den Ausführungsauftrag zu erteilen.

Ziffer I wird diskussionslos genehmigt.

Der Rat geht über zur Behandlung von Ziffer II.

Zu Ziffer 1., erster Satz, liegen ein Mehrheits- und ein Minderheitsantrag vor. Die Kommissionsmehrheit beantragt, diesen ersten Satz gemäss Botschaft zu fassen. Die Kommissionsminderheit schlägt demgegenüber folgenden Wortlaut vor:

Zwischen den zur Verfügung stehenden Varianten entscheidet sich der Grosse Rat grundsätzlich für einen Eisenbahntunnel zwischen Klosters und Lavin/Susch mit kombiniertem Verkehr und transportbegleiteter Motorfahrzeuge.

Namens der Kommissionsmehrheit weist Kommissionspräsident Dr. Schaad/Chur darauf hin, dass sich die Kommission einstimmig für die Variante Eisenbahntunnel ausgesprochen habe. Massgebend hierfür seien verkehrs- und energiepolitische sowie Gründe des Umweltschutzes gewesen.

Zwischen dem Antrag von Mehrheit und Minderheit bestünden zwei Unterschiede. Die Kommissionsminderheit wolle zunächst das Wort «grundsätzlich» einfügen. Für eine solche Ergänzung bestehe nach Auffassung der Mehrheit kein Anlass. Sodann wolle die Minderheit anstelle des von Regierung und Mehrheit verwendeten Begriffes «rollende Strasse» eine neue Formulierung wählen. Die Bedeutung des Ausdruckes «rollende

Strasse» sei bekannt. Bereits im Beschluss vom 27. Mai 1982 habe der Grosse Rat die gleiche Formulierung verwendet. Damit werde die Möglichkeit bezeichnet, zwischen den Verladebahnhöfen Autos mit der Bahn zu transportieren. Die Mehrheit sehe nicht ein, weshalb der verständliche Begriff «rollende Strasse» durch die kompliziertere Formulierung der Minderheit ersetzt werden solle. Die jetzige Wortwahl trage zur Verständlichkeit des Beschlusses bei.

Dr. Viletta gibt als Vertreter der Kommissionsminderheit bekannt, mit der Einfügung des Wortes «grundsätzlich» wolle man die unbestrittene Tatsache hervorheben, dass ein Grundsatzentscheid zu treffen sei, und es nicht um die Genehmigung von Detailprojekten gehe.

Die von der Minderheit vorgeschlagene Ersetzung des Begriffes «rollende Strasse» durch «mit kombiniertem Verkehr und Transport begleiteter Motorfahrzeuge» sei nicht nur redaktioneller Natur. Die gleiche Wendung werde auch in der Bundesgesetzgebung verwendet. Es handle sich dabei um einen Legalbegriff. Der tiefere Grund für den Änderungsvorschlag liege darin, dass der Begriff «rollende Strasse» mit bestimmten Zahlen und Dimensionen verknüpft sei, die in der jetzigen Phase der Projektierung gar nicht feststehen könnten. Das Ziel des Minderheitsantrages bestehe demnach darin, nicht vorzugreifen. Unter den Begriff «kombinierter Verkehr» falle auch der Container- und Huckepackverkehr. Mit «Transport begleiteter Motorfahrzeuge» bezeichne man die Erscheinung, die heute schon beim Autoverlad auf der Albulastrecke zu beobachten und die auch für den Vereinatunnel vorgesehen sei. Der allgemeiner formulierte Antrag der Kommissionsminderheit decke auch den Antrag der Mehrheit ab. Er ersuche deshalb den Rat um Zustimmung.

Cavigelli empfiehlt, den Antrag Dr. Viletta abzulehnen. Der prognostizierte Verkehr sei für die Ausgestaltung des Vereinaprojektes nicht massgebend. Die Kapazität der rollenden Strasse hänge allein von der Anzahl der eingesetzten Autozüge ab. Somit seien auch die Kosten des Tunnels unabhängig von der Frequenz. Wenn berücksichtigt werde, dass rund 380 Millionen Franken als fixe Kosten auf den Tunnel und nur rund 70 Millionen Franken auf das Rollmaterial, die Verladerrampen und den Ausbau der Bahnhöfe entfielen, sei klar ersichtlich, dass die doppel- oder eingleisige Ausgestaltung beispielsweise der Verladestationen kostenmässig nicht ins Gewicht falle. Eine Änderung der Planvorgaben erweise sich demnach nicht als notwendig. Er trete für den Antrag der Kommissionsmehrheit ein.

An dieser Stelle formuliert Broggi den bereits in der Eintretensdebatte angekündigten Antrag wie folgt:

Zwischen den zur Verfügung stehenden Varianten entscheidet sich der Grosse Rat für einen reduzierten Ausbau der Flüelastrasse zwischen Davos und Susch.

Unter reduziertem Ausbau der Flüelastrasse verstehe er etwa den Vorschlag der Komitees «Flüela realistisch» und «Nossa via». Er bitte den Rat um Zustimmung zu seinem Antrag.

Zinsli/Chur plädiert für Ablehnung des Antrages Broggi. Der Bau des Vereinatunnels sei von grösster Bedeutung. Die Konkurrenzfähigkeit der Bahn hänge massgeblich von der Realisierung dieses Projektes ab. Bei Verwirklichung des Vereinatunnels sei eine positive Beeinflussung der Betriebsrechnung der Rhätischen Bahn zu erwarten. Die heute in Spitzenzeiten bereits voll ausgelastete Albulalinie würde eine massgebliche Entlastung erfahren. Die Vereinalinie vermöchte nämlich vor allem den Verkehr ins Unterengadin aufzunehmen. Im weiteren würde der Bau des Vereinatunnels auch die Strecke Bever-Scuol aufwerten. Das Unterengadin könne zudem selbst durch den Nichtautomobilisten in kürzerer Zeit erreicht werden. Auch unter dem Gesichtspunkt des Energieverbrauchs dränge sich eine Zustimmung zum Vereinaprojekt auf. Dieses werde mit einheimischer Energie betrieben und könne sich somit auf eine gesicherte Energieversorgung abstützen. Die Bahnvariante sei zweifelsohne auch umweltfreundlicher. Angesichts der alarmierenden Symptome der Umweltbelastung stelle die vorliegende Bahnlösung eine echte Alternative zum Strassenverkehr dar. Ein Entscheid, der die heutige Struktur der Bahn noch mehr schwäche, sei jedenfalls nicht zu verantworten.

Nach Darstellung von Koch/Davos haben Reich und Zinsli/Chur die Bedeutung der Albulalinie hervorgehoben. Nach Auskünften von Vertretern des Bundes würde der Ausbau der Albulalinie vom Bund unabhängig vom Entscheid Vereina/Flüela ebenfalls mit einem hohen Prozentsatz subventioniert. Im übrigen müsse man berücksichtigen, dass die erwähnten Spitzenfrequenzen auf der Albulalinie nur während zirka 14 Tagen im Jahr bestünden.

Zindel/Chur möchte den Standpunkt des Bundes etwas näher beleuchten. In einem bereits mehrfach erwähnten Brief an die Bündner Regierung vom 9. Mai 1984 habe der Bundesrat signalisiert, dass die Vereinavariante verwirklicht werden solle. Nachdem der Bund bereits den Furkatunnel massgeblich mitfinanziert und auch an den Ausbau der Lötschberglinie auf Doppelspur wesentliche Beiträge geleistet habe, erscheine die Finanzierung des Vereinaprojektes möglich. Dies sei um so wahrscheinlicher, als der kombinierte Verkehr, wie er mit dem Vereinaprojekt gefördert werden solle, aus Treibstoffzöllen unterstützt werden könne. Gerade weil man hinsichtlich der Treibstoffzölle und des Ertrages aus dem Zollzuschlag eine neue Verteilung treffen wolle, die den Strassenbau in den Kantonen wesentlich begünstige, sei kaum anzunehmen, dass der Bund für ein Strassenprojekt wie den Flüelausbau eine Sonderfinanzierung gewähren würde. Auch deshalb liege die Bevorzugung der Vereinalinienvariante nahe. Er ersuche den Rat, den Antrag Broggi abzulehnen.

Roffler betont mit Nachdruck, dass die Komitees «Flüela realistisch» und «Nossa via» von ihrem Standpunkt nicht einen Schritt abgewichen seien. Sie hätten aber die Bedeutung des Ganzen gesehen. Die Komiteemitglieder verträten heute die Auffassung, dass ihre Anliegen im Kompromissvorschlag der Kommission genügend berücksichtigt würden. Diese Kommissionsanträge brächten gegenüber dem Antrag in der Botschaft wesentliche Neuerungen. Aus den dargelegten Gründen ersuche er den Rat, den Antrag Broggi abzulehnen.

Für Dr. Schmid ist der Antrag Broggi an sich sympathisch. Er vertrete jedoch die Auffassung, dass sich der Rat mehrheitlich für die Vereina-variante entscheiden werde. Dem Bund gegenüber müsse man möglichst eine einheitliche Meinung demonstrieren. Deshalb ersuche auch er um Ablehnung des Antrages Broggi.

Christian Aliesch zeigt sich erfreut über diese beiden letzten Voten. Auch in der Region Davos scheine man sich für die Anträge der Kommission erwärmt zu haben. Wie gesagt worden sei, sei ein geschlossenes Auftreten gegenüber dem Bund wichtig. Es gehe darum, Einigkeit zu demonstrieren. Gerade aus diesem Grunde müsse der Antrag Broggi abgelehnt werden. Die Bahnvariante erweise sich durchaus als realistisch. Auf politischem Wege seien die Weichen für deren Realisierung bereits gestellt worden.

Was den Antrag Dr. Viletta betreffe, so könne er sich mit der Einfügung des Wortes «grundsätzlich» nicht einverstanden erklären. Notwendig seien klare Formulierungen. Der von Dr. Viletta vorgeschlagene Zusatz könne nun zu Missverständnissen führen, indem man die bloss «grundsätzliche» Befürwortung des Eisenbahntunnels als Abschwächung empfinde. Er empfehle deshalb den Antrag Dr. Viletta zur Ablehnung.

Huber ersucht Broggi, seinen Antrag zurückzuziehen. Er renne damit offene Türen ein. Was er beabsichtige, sei in den Anträgen der Kommission bereits vorgesehen. Wenn sich Broggi nicht zum Rückzug entschliessen könne, empfehle er dem Rat die Ablehnung des Antrages.

Dr. Vonmoos erachtet den Antrag Broggi als ausgezeichnet. Der Bund erwarte, wie man mehrfach gesagt habe, ein Zeichen. Ein solches könne nur gesetzt werden, wenn der Rat dank des Antrages Broggi grundsätzlich zwischen mehreren Projektvarianten wählen könne.

Broggi hält fest, er erwäge keinen Rückzug. Eine Begründung für seinen Antrag entfalle, da sie eben von Dr. Vonmoos geliefert worden sei.

Dr. Viletta führt als Vertreter der Kommissionsminderheit aus, er trete trotz des Antrages Broggi für die Verwirklichung der Eisenbahnvariante ein. Wenn sich diese nicht verwirklichen lasse, müsse allenfalls später diskutiert werden, ob die Variante Strasse zur Ausführung gelangen solle. Das Wort «grundsätzlich» bringe genau diese Problematik zum Ausdruck.

Nachdem der Minderheitsantrag sämtliche im Rat geäusserten Anliegen, ausser jenes von Broggi, umfasse, ersuche er um Zustimmung.

Nach Auffassung von Kommissionspräsident Dr. Schaad/Chur, der für die Kommissionsmehrheit spricht, hat Cavigelli die Problematik richtig dargelegt. Im Antrag Broggi sei ein Widerspruch enthalten. Dieser wolle einen reduzierten Ausbau der Flüelastrasse, spreche aber gleichzeitig von der Verwirklichung einer wintersicheren Verbindung. Der Beizug von Experten habe bestätigt, dass vor allem Schneeverwehungen das grosse Problem am Flüelapass darstellten. Eine häufige Schliessung der Strasse müsse gerade wegen dieser Schneeverwehungen stattfinden. Schneeverwehungen würden nicht nur bei schlechtem, sondern auch bei schönstem Wetter auftreten. Die Befürworter des Projektes «Flüela realistisch» hätten zugeben müssen, dass sie dem Problem der Schneeverwehungen zu wenig Rechnung getragen hätten. Froh sei er um die Voten von Dr. Schmid und Roffler, die ihre Kompromissbereitschaft bestätigen würden. Namens der einstimmigen Kommission ersuche er den Rat, den Antrag Broggi abzulehnen.

Der Landespräsident gibt bekannt, es lägen drei Anträge vor, nämlich solche der Kommissionsmehrheit, der Kommissionsminderheit und von Broggi. Er werde vorerst die Anträge von Mehrheit und Minderheit einander gegenüberstellen und den obsiegenden zusammen mit dem Antrag Broggi zur Abstimmung bringen.

In der Folge gibt der Rat dem Antrag der Kommissionsmehrheit und der Regierung gegenüber dem Antrag der Kommissionsminderheit mit 99 zu 8 Stimmen den Vorzug.

Der Antrag Broggi unterliegt gegenüber dem Antrag von Kommissionsmehrheit und Regierung mit 112 zu 2 Stimmen.

Damit ist der erste Satz von Ziffer 1 im Sinne der Kommissionsmehrheit und der Regierung bereinigt.

Zu Ziffer 1, zweiter Satz, lit. a führt Kommissionspräsident Dr. Schaad/Chur aus, nach der dortigen Formulierung bleibe die Flüelastrasse im Hauptstrassennetz. Investitionen würden allerdings nur soweit durch Bundesmittel unterstützt, als sie zur Erhaltung der Sommersicherheit notwendig seien.

Lit. a ist in diesem Sinne genehmigt.

Bei Ziffer 1, zweiter Satz, lit. b gibt Kommissionspräsident Dr. Schaad/Chur bekannt, die Regierungsrichtlinien des Bundesrates sähen einen Entscheid hinsichtlich wintersichere Verbindung Unterengadin/Münstertal-Prättigau für die laufende Legislaturperiode vor. Der im Antrag gesetzte Termin Ende 1987 dürfe somit als realistisch bezeichnet werden. Als redaktionelle Ergänzung habe man zudem die Wendung «... für die Vereina-Variante» eingefügt.

Roffler verweist auf die Ausführungen in der Botschaft, Seite 434

unten, wonach für den Fall, dass der Subventionsentscheid der Bundesbehörden bis 1987 nicht gefallen sei, eine Verlängerung der Frist geprüft werden müsse. Diese Äusserung stimme nicht ganz mit den nunmehr zur Diskussion stehenden Anträgen überein. In diesen Anträgen werde vorbehaltlos eine Frist bis Ende 1987 eingeräumt. Seiner Ansicht nach handle es sich dabei um einen fixen Termin. Wenn dieser nicht eingehalten werden könne, habe sich der Grosse Rat dannzumal wieder mit der Angelegenheit zu befassen. Er ersuche den Regierungsvertreter um Auskunft darüber, ob diese Auffassung zutreffe.

Nach Regierungsrat Dr. Lardi besteht zwischen Botschaft und Antrag nur ein scheinbarer Widerspruch. Die Regierung sei davon ausgegangen, dass der Entscheid über die Subventionierung bis Ende 1987 falle. Wenn wider Erwarten ein negativer Entscheid zur Vereina-Variante resultiere, müsse die Verwirklichung des Flüelaprojektes angestrebt werden. Wenn allerdings im Bereinigungsverfahren der Vereinavariante Verzögerungen einträten, wäre es nicht richtig, die Variante nur infolge des Terminablaufes aufzugeben. Das habe man eigentlich mit der Formulierung in der Botschaft zum Ausdruck bringen wollen.

Kommissionspräsident Dr. Schaad/Chur bestätigt die Ausführungen von Regierungsrat Dr. Lardi. Wenn bloss eine geringe Terminüberschreitung resultiere, sei diese in Kauf zu nehmen.

Lit. b ist demnach genehmigt.

Kommission und Regierung beantragen dem Rat, in Ziffer 1, zweiter Satz, eine neue lit. c mit folgendem Wortlaut aufzunehmen:

Mit den baulichen Sanierungsmassnahmen für die Sommersicherheit am Flüela nach Vorliegen der sofort zu erstellenden Projekte und nach Sicherstellung der Finanzierung unverzüglich begonnen wird.

Kommissionspräsident Dr. Schaad/Chur bezeichnet diesen Zusatz als weitere Voraussetzung für einen Variantenentscheid zugunsten des Vereinatunnels. Die Kosten der baulichen Sanierungsmassnahmen am Flüela seien bereits genannt worden.

Die neue lit. c wird vom Rat diskussionslos genehmigt.

Eine Kommissionsminderheit beantragt sodann, Ziffer 1, zweiter Satz, durch eine lit. d folgenden Inhaltes zu ergänzen:

Das Konzept der Vereina-Eisenbahnlinie, insbesondere bezüglich der Kapazität und des Betriebes des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge gemäss den durch die vorangehenden lit. a und c geänderten Planungsvorgaben nochmals geprüft und auf die tatsächlichen Bedürfnisse ausgerichtet wird.

Namens der Kommissionsmehrheit, die diesen Antrag ablehnt, gibt Kommissionspräsident Dr. Schaad/Chur bekannt, die Planungsvorgaben hätten sich entgegen dem Minderheitsantrag nicht geändert. Auch bei Realisierung des Vereinaprojektes hätten nie Zweifel bestanden, dass

die Flüelastrasse im Sommer offen bleiben würde. Die Minderheit sage nicht, wie das Vereinaprojekt auf die tatsächlichen Bedürfnisse ausgerichtet werden solle. Dies müsste zumindest feststehen, bevor er zu diesem Vorschlag eingehend Stellung nehmen könne.

Dr. Viletta führt namens der Kommissionsminderheit aus, er könne Dr. Schaad/Chur die gewünschten Auskünfte nicht erteilen, da die Antworten auf seine Fragen von den Ingenieuren gefunden werden müssten. Entgegen den Ausführungen des Kommissionspräsidenten hätten sich die Planungsvorgaben konkret geändert. Es gehe nicht mehr um die Alternative Vereina oder Flüela, sondern das Vereinaprojekt werde realisiert und zusätzlich der sommersichere Ausbau des Flüelapasses angestrebt. Damit entstehe doch eine wesentlich neue Ausgangslage. Deshalb ergebe sich auch die Notwendigkeit einer Überprüfung. Sollte sich herausstellen, dass Überkapazitäten entstünden, müssten entsprechende Abstriche an der rollenden Strasse gemacht werden. Die geforderte Überprüfung sei jedenfalls mit keinen Verzögerungen in der Ausführung des Projektes verbunden. Auch müsse der Variantenentscheid nach Meinung der Kommissionsminderheit nicht zurückgestellt werden. Wenn die rollende Strasse als Lebensnerv des Vereinaprojektes angesehen werde, müsse man jedenfalls dieses Projekt bereits als Totgeburt bezeichnen. Die Bau- und Investitionskosten allein für die rollende Strasse betrügen rund 120 Millionen Franken. Wenn nun eine Vereinavariante ohne rollende Strasse vorgesehen werde, würden die Ertragsseinbussen der Rhätischen Bahn wahrscheinlich jährlich über 5 Millionen Franken betragen. Eine Gegenüberstellung dieser Summe und der anfallenden Investitionskosten zeige, dass beim Verzicht auf die rollende Strasse Betriebseinbussen der Rhätischen Bahn für mehrere Jahrzehnte kompensiert werden könnten. Der Antrag der Minderheit stelle einen konstruktiven Beitrag zur Lösung eines anstehenden Verkehrsproblems dar. Nach der Abstimmung zu Ziffer 1, Satz 1, müsste er allerdings in dem Sinne redaktionell abgeändert werden, dass der vom Rat bevorzugte Begriff «rollende Strasse» Verwendung finde. Er ersuche den Rat um Zustimmung zum Minderheitsantrag.

Bardill tritt ebenfalls für den Minderheitsantrag ein. Die Situation sei heute anders als in der Botschaft geschildert. Neu werde der Bau des Vereinatunnels und der Ausbau der Flüelastrasse angestrebt. Dies bedinge eine Überprüfung der Grösse von Bahnhöfen und Verladerrampen sowie des Ausbaustandards der Zufahrtsstrassen.

Nach Roffler geht das heutige Projekt auf die Anliegen der Kommissionsminderheit ein. Die Verladebahnhöfe seien in bestmöglicher Form in landwirtschaftlich ungünstiges Gelände verlegt worden. Die getroffene Lösung scheine sicher vertretbar. Ebenfalls seien die angenommenen Dimensionen realistisch. Deshalb spreche er sich gegen den Minderheitsantrag aus.

Nadig empfiehlt den Minderheitsantrag ebenfalls zur Ablehnung. Er bestreite, dass sich die Planungsvorgaben geändert hätten. Dass die Klassierung der Flüelastrasse keine Änderung erfahren dürfe, sei sicher keine neue Vorgabe. Dies sei bereits vorher bekannt gewesen. Ebenfalls habe die Kommission ganz klar gesehen, dass für den Fall des Entscheides zugunsten der Vereinavariante auch ein sommersicherer Ausbau am Flüela in Erwägung gezogen werden müsse. Im übrigen werde auch in der Botschaft darauf hingewiesen, dass die Flüelastrasse weiterhin im Hauptstrassennetz verbleiben müsse. Zwar sei nicht expressis verbis von einem sommersicheren Ausbau die Rede. Die betreffende Äusserung könne jedoch nur in diesem Sinne interpretiert werden. Dies bringe im übrigen auch der vielzitierte Brief des Bundesrates an die Bündner Regierung zum Ausdruck. Er betone nochmals, die Planungsvorgaben hätten sich nicht geändert.

Als unzulässig bezeichnet Tremp den von Dr. Viletta gezogenen Vergleich zwischen der Investitionssumme für die rollende Strasse und allfälligen Ertragseinbussen der Rhätischen Bahn beim Verzicht auf diese Einrichtung. Zumindest wären bei der Rechnung von Dr. Viletta noch die Subventionen des Bundes abzuziehen gewesen. Der Minderheitsantrag sei abzulehnen.

Nach Dr. Viletta ist es nicht massgeblich, ob die Planungsvorgaben der Kommission bei ihrer Sitzung bekannt gewesen seien. Wesentlich erscheine, unter welchen Voraussetzungen die Ingenieure das Projekt bearbeitet hätten. Damals sei es immer um die Frage gegangen, Vereina oder Flüela und nicht um eine Verwirklichung beider Projekte.

Regierungsrat Dr. Lardi weist darauf hin, dass nach Auffassung der Kommissionsminderheit der Entscheid über die Variantenwahl nicht zurückgestellt werden müsste. Dies sei zwar beruhigend. Jedoch könne der Minderheitsvertreter nicht sagen, in welche Richtung eine Überprüfung des Vereinaprojektes vorzunehmen sei. Ohne solche Anweisungen erweise sich ein Tätigwerden nicht als möglich. Der Variantenentscheid stelle eine staatspolitische Frage von grösster Bedeutung dar. Der Bundesrat habe sich klar positiv zur Vereinavariante geäussert. Die Planungsvorgaben hätten sich in keiner Weise geändert. Im übrigen würden nicht beide Verkehrsverbindungen ganzjährig betrieben. Die Flüelapassstrasse bleibe im Winter jedenfalls geschlossen, wenn der Vereinatunnel gebaut werde. Auch er ersuche um Zustimmung zum Antrag von Kommissionsmehrheit und Regierung.

Als Vertreter der Minderheit führt Dr. Viletta abschliessend aus, er müsse nochmals betonen, dass es nicht Sache der Minderheit sei, die Art und Weise der Überprüfung des Vereinaprojektes aufzuzeigen. Dies müsse den Ingenieuren überlassen werden. Er habe im übrigen bei jeder sich bietenden Gelegenheit mit Ratsmitgliedern über den heute zu fällenden Entscheid gesprochen und bezüglich der nun zur Diskussion stehenden

Frage immer die Auskunft erhalten, dass ihm eigentlich Recht zu geben sei. Unter diesem Gesichtspunkt müsste seinem Minderheitsantrag Erfolg beschieden sein.

Kommissionspräsident Dr. Schaad/Chur führt aus, das Hauptargument der Minderheit bestehe darin, dass das Vereinaprojekt nicht mehr den ursprünglichen Planungsvorgaben entspreche. Wenn schon Änderungen gewünscht würden, müsse den technischen Instanzen klar gesagt werden, was zu ändern sei. So sei man zum Beispiel in den Beratungen von 1982 vorgegangen. Eine Überprüfung ohne klare Anträge falle ausser Betracht. Seiner Meinung nach habe Bardill als Vertreter der Minderheit klar zum Ausdruck gebracht, dass alles überprüft werden müsse. Wenn dem so sei, scheine eine zeitliche Verzögerung bereits vorprogrammiert. Der Rat müsse heute sagen, ob das Projekt in Ordnung sei oder nicht. Nach Auffassung der Kommissionsmehrheit könne heute ohne weiteres der Entscheid zugunsten des Vereinaprojektes gefällt werden. In diesem Sinne stelle er Antrag.

Darauf lehnt der Rat mit 98 zu 10 Stimmen die Ergänzung von Ziffer 1, zweiter Satz, durch die von der Kommissionsminderheit vorgeschlagene lit. d ab.

Nachdem Satz 3 von Ziffer 1 neu als Ziffer 2 formuliert worden ist, ist Ziffer 1 mit der Ablehnung des Antrages der Kommissionsminderheit bereinigt.

Hier werden die Verhandlungen um 12.30 Uhr abgebrochen.  
Parlamentarische Vorstösse sind keine eingegangen.

Für die Genehmigung des Protokolls  
durch die Absatz-  
und Redaktionskommission  
Der Standespräsident: *Stefan Hosang*  
Der Protokollführer: *Claudio Riesen*



Mittwoch, 3. Oktober 1984

Nachmittag

Eröffnung der Sitzung      Landespräsident Stefan Hosang eröffnet um 14.15 Uhr die Sitzung

Absenzen      Für die Nachmittagssitzung haben sich die Grossräte Ludwig, Costantin Giger, Sigron, Falett, Jörgen und Wolf entschuldigt.

Fortsetzung der Detailberatung Variantenentscheid bezüglich einer wintersicheren Verbindung Unterengadin-Prättigau/Davos      Der Rat setzt die Detailberatung mit der Behandlung von Ziff. 2 gemäss Antrag der Kommission und Regierung fort. Kommissionspräsident Dr. Schaad erwähnt, die Kommission habe die Dringlichkeit einer wintersicheren Verbindung anerkannt. Für den Fall, dass Vereina nicht realisiert werden könnte, schlage man vor, dass die Regierung dem Grossen Rat unverzüglich einen Vorschlag für die Gewährleistung der Wintersicherheit am Flüela zu unterbreiten hätte. Es sei aber zu hoffen, dass das Projekt Vereina realisiert werden könne. Das wäre dann nicht der Fall, wenn der Subventionsentscheid des Bundes negativ ausfallen oder das Bündnervolk die Vorlage ablehnen würde.

Regierungsrat Dr. Cadruvi hält ausdrücklich fest, dass es hier um einen Vorschlag betreffend Wintersicherheit am Flüela ginge, sollte Vereina nicht realisierbar sein. In diesem Falle müsste die Wintersicherheit am Flüela durch eine entsprechende Lösung herbeigeführt werden. Die Fassung von Ziff. 2 sei mithin sehr sinnvoll.

Ziff. 2 erwächst aus der Ratsmitte keine Opposition und ist damit verabschiedet.

Bei Ziff. 3 betont Dr. Schaad, dass die Notwendigkeit des Ausbaus der Prättigauerstrasse mit der Umfahrung von Küblis und Klosters unbestritten sei. Die Kommission vertrete die Auffassung, dieser Ausbau sei beschleunigt voranzutreiben.

Hubert macht darauf aufmerksam, dass im Rahmen der Eintretensdebatte auch von Vertretern verschiedener anderer Regionen entsprechende Ansprüche geltend gemacht worden seien. Der hier erwähnte beschleunigte Ausbau dürfe nicht so interpretiert werden, dass andere Strassen dadurch vernachlässigt würden.

Dr. Schaad pflichtet Hubert bei, dass der beschleunigte Ausbau der Prättigauerstrasse natürlich nicht zu Lasten anderer Regionen gehen dürfe.

Zu Ziff. 4 hält Dr. Schaad fest, der Bund sei bereit, das Vereina-projekt mit 85% zu subventionieren. An den Anlagekosten des Furka-

durchstichs habe sich der Bund sogar mit 94,6% beteiligt. Unserer Regierung müsse jedenfalls die Möglichkeit eingeräumt werden, den höchstmöglichen Beitragssatz zu beantragen. Das gelte auch für den Ausbau der Flüelastrasse.

Bei Ziff. 5 geht es darum, dem Grossen Rat eine Botschaft über die Finanzierung des Vereina-Eisenbahntunnels zu unterbreiten. Wie Dr. Schaad ausführt, handelt es sich dabei gemäss Verfassung um eine neue Ausgabe. Der entsprechende Grossratsbeschluss müsse alsdann dem Finanzreferendum unterstellt werden.

Damit sind die Ziff. 1 bis und mit 5 durchberaten. Rückkommensanträge werden keine gestellt.

Namens der Vorberatungskommission beantragt Dr. Schaad, keine 2. Lesung durchzuführen. Das bedeute Schlussabstimmung. Das Stimmenverhältnis werde zum Ausdruck bringen, ob wir geschlossen hinter der Vorlage stünden. Die Kommission beantrage, den Beschlusstext gutzuheissen.

Mit Bedauern stellt Regierungsrat Dr. Lardi fest, dass über 20 Sitze im Ratssaal nicht besetzt seien. Bei der vorzunehmenden Schlussabstimmung gehe es um eine sehr wichtige Sache. Es sei von grossem Interesse, dass man ein gutes Resultat erreiche. Der regierungsrätliche Sprecher benütze im weiteren die Gelegenheit, allen Mitwirkenden im Rat für die geführte, hochstehende Diskussion zu danken.

Richard Allemann dankt der Regierung und der Vorberatungskommission für die ausgezeichnete Vorbereitung des Geschäftes. Es sei erfreulich, feststellen zu können, dass sie das «Ei des Columbus» gefunden hätten. Aber auch ein Dank an den Bundesrat für die rasche Zusage betreffend Subventionierung des Vereinaprojektes und die Zusicherung in Sachen Flüelapass sei am Platze. Alle in diesem Saale wüssten, wem wir in Bern speziell zu danken hätten.

Auch Gruber bedauert die Abwesenheit verschiedener Ratsmitglieder.

Dr. Portmann beantragt, die Schlussabstimmung auszusetzen und erst am folgenden Morgen durchzuführen, während Grass den Gegenantrag stellt, jetzt abzustimmen, zumal das Geschäft ja traktandiert und auch behandelt worden sei. Grass wird dabei von Frau Stiffler unterstützt.

Auch Gottschalk bittet den Rat, den Antrag von Dr. Portmann abzulehnen. Es sei bedenklich, dass verschiedene Leute nun bei der Schlussabstimmung nicht anwesend seien, obschon sie sich bisher in dieser Angelegenheit sehr engagiert hätten. Abschliessend dankt auch er der Regierung für die grosse Arbeit.

Rageth wartet mit einem Kompromissvorschlag auf. Er wünscht Abstimmung unter Namensaufruf.

Dr. Portmann zieht seinen Antrag zugunsten desjenigen von Rageth zurück.

Jäggi macht darauf aufmerksam, dass die Kommission für die Erhaltung der Volksabstimmung heute mittag zu einer Sitzung einberufen worden sei. Scheinbar fehlten diese Abgeordneten hier im Ratssaal. Das müsste berücksichtigt werden.

Schliesslich kann Standespräsident Stefan Hosang mitteilen, die erwähnte Sitzung sei beendet, und die Leute hätten sich im Ratssaal eingefunden.

Es geht nun um den Antrag Rageth. Standespräsident Hosang möchte diesen Antrag von Rageth begründet haben. Mit einer gesetzlichen Begründung kann Rageth nicht aufwarten. Hier handle es sich aber um einen Beschluss von grosser Tragweite. Deshalb habe er Abstimmung unter Namensaufruf beantragt. Nachdem sich auch noch die Juristen Toggenburg und Dr. Vonmoos sowie die Abgeordnete Frau Stiffler zur beantragten Abstimmung unter Namensaufruf kurz äusserten und dieses Vorgehen nicht als ungesetzlich qualifiziert oder sonst abgelehnt wurde, ordnet Standespräsident Hosang die Abstimmung zum Antrag Rageth an. Der Rat lehnt in der Folge eine Abstimmung unter Namensaufruf mit 65 zu 18 Stimmen ab. In der Schlussabstimmung heisst der Rat die durchberatenen Anträge von Kommission und Regierung mit 98 gegen 4 Stimmen gut. Damit ist dieses wichtige Geschäft verabschiedet.

Gemäss den Ausführungen des Interpellanten Albertini ist die Verordnung über das Submissionswesen 1982/83 teilweise revidiert worden. Seines Erachtens vermöge sie dennoch die wirtschaftlichen Interessen der einheimischen Unternehmer nicht genügend zu schützen. Der Grundsatz, den Auftrag an den preisgünstigsten Bewerber zu vergeben, habe zu einem erbitterten Konkurrenzkampf geführt, der auf lange Sicht nicht nur für den Unternehmer, sondern auch für die öffentliche Körperschaft Nachteile bringen müsse. So sei es geradezu unstatthaft, dass Arbeiten zu 30–40% unter dem Kostenvoranschlag, den die Verantwortlichen der öffentlichen Stelle gewissenhaft und sorgfältig ausgearbeitet hätten, vergeben würden. Auf den ersten Blick könne es zwar den Anschein erwecken, solche Offerten seien für das vergebende Amt interessant. Auf lange Sicht müssten sowohl die Gemeinde wie der Kanton feststellen, dass in der Kasse Steuerbeiträge fehlten, die für das Fortbestehen unerlässlich seien. Es scheine auf der Hand zu liegen, dass eine solche Art Unternehmer niemals ein interessantes Steuersubjekt darstelle. Insbesondere aus solchen Unternehmen würden in Krisenzeiten eine Reihe von Konkursen resultieren. Aber auch das wichtige Problem der einheimischen Arbeitskräfte dürfe nicht ausser Acht gelassen werden. Leider stellten viele Unternehmer, im Bestreben, die Verluste zu vermindern, immer mehr ausländische

Interpellation  
Albertini betr.  
Arbeits-  
vergebungen  
aufgrund der  
Submissions-  
verordnung.

Arbeitskräfte (Saisonarbeiter) an. Diese seien eher dazu bereit, schlechtere Arbeits- und Lohnbedingungen als die Einheimischen zu akzeptieren. Wohl habe die Regierung mit Beschluss vom 27. 12. 82 eine Verhaltenslinie für die in ihre Kompetenz fallenden Arbeitsvergebungen festgelegt und folgende Toleranzgrenzen fixiert: Bis Fr. 50 000.— = 10% Toleranz, über Fr. 50 000.— = 4% Toleranz, höchstens jedoch Fr. 30 000.—. Das genüge seines Erachtens nicht. Die Verordnung über das Submissionswesen stelle zwar gesunde und angemessene Grundsätze auf, doch erwiesen sich diese in der Praxis – auch bei Rekursverfahren – von geringem Wert. Er sei sich durchaus bewusst, dass die von ihm vorgeschlagene Lösung gemäss Text im Maiprotokoll 1984, S. 33, nicht unbedingt die beste sei. Seiner Ansicht nach bedürfe die Verordnung über das Submissionswesen einer Totalrevision. Die vergebenden Behörden sollten die Bewerber in erster Linie in bezug auf folgende Voraussetzungen prüfen: technische Fähigkeiten, finanzielle Leistungsfähigkeit (Steuerertrag), angestellte einheimische Arbeitskräfte sowie Eigeninventar. Gemessen an der preisgünstigsten Offerte wäre eine Toleranz von 6% zu gewähren. Seines Erachtens könnte damit bereits wirksam zur Erhaltung unserer gesunden Wirtschaft beigetragen werden.

Regierungsrat Dr. Cadruvi beantwortet die Interpellation Albertini namens der Regierung. Im erwähnten Vorstoss werde eine Änderung der kantonalen Submissionsverordnung, namentlich von Art. 14, angeregt, mit dem Zweck, den Unternehmern der Region bei Arbeitsvergebungen einen Vorzug zu verschaffen. Dazu sei festzuhalten, dass der Grosse Rat die kantonale Submissionsverordnung gerade auch in diesem Punkte am 1. Oktober 1982 revidiert habe und die neue Fassung seit dem 1. Januar 1983 in Kraft stehe. Nach der entsprechenden Botschaft der Regierung an den Grosse Rat (Botschafts-Nr. 4/1982–83) sei es damals darum gegangen, die in der Interpellation Albertini vorgebrachten Anliegen zu berücksichtigen. Das würden folgende Zitate beweisen:

«Aufgrund der bisher gemachten Erfahrungen drängt es sich hingegen auf, bei der Vergabe die volkswirtschaftlichen und finanziellen Interessen der Gemeinden, der Regionen und des Kantons mitzubedenken. Die Gemeinden und die Regionen haben direkt ein Interesse, dass solchen lokalen Bedürfnissen Rechnung getragen wird. Der Kanton hat in den letzten Jahren auch eine klare regionale Wirtschaftsförderungspolitik eingeleitet, die er ebenfalls im Rahmen der Vergabungspraxis zu unterstützen hat. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass Offerenten aus anderen Gebieten keine Chance auf Zuteilung der Arbeitsvergabe haben. Deshalb wird im Revisionsentwurf ausdrücklich festgelegt, dass die volkswirtschaftlichen und finanziellen Interessen der Gemeinde, der Regionen und des Kantons in angemessener Weise zu berücksichtigen sind.»

Und weiter zu Art. 14 Abs. 1: «Neu als Zuschlagskriterien werden in Abs. 1 die volkswirtschaftlichen und fiskalischen Interessen der Gemein-