

b) Vereinavariante

25.6.84

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

c) Flüelavariante

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

d) Würdigung

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

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

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

VIII. Auswirkungen der Realisierung einer Variante auf die übrigen Verkehrsverbindungen

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

1. Klassierung der Flüelapass-Strasse bei Realisierung der Vereinavariante

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

2. Auswirkungen der Flüelavariante auf die Unterengadinerlinie der Rhätischen Bahn

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

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