



CUMÜN DA LAVIN

EINSCHREIBEN

An den Bundesrat der
Schweizerischen Eidgenossenschaft
Bundeshaus

3003 B e r n

Lavin, 22. Januar 1986

Projekt Vereina

Sehr geehrter Herr Bundespräsident,
sehr geehrte Frau Bundesrätin,
sehr geehrte Herren Bundesräte

Mit Schreiben vom 23./27. September 1985 hat Ihnen die Regierung des Kantons Graubünden mitgeteilt, dass der Bündner Souverän anlässlich der Volksabstimmung vom 22. September 1985 mit 23'425 Ja-Stimmen zu 17'019 Nein-Stimmen der Gewährung eines Beitrages von 68,25 Millionen Franken (Kostenstand Februar 1981) an die Rhätische Bahn für den Bau der Vereina-Linie zugestimmt habe. Gestützt darauf stellte die Bündner Regierung im Einvernehmen mit der Rhätischen Bahn dem Bund das Gesuch um die Mitfinanzierung der Kosten für die Realisierung dieses Projektes.

27. Jan. 1986

An dieses regierungsrätliche Schreiben anknüpfend möchten wir Ihnen hierdurch einige zusätzliche Feststellungen und Erwägungen übermitteln und Sie bitten, diese bei Ihren künftigen Abklärungen, Stellungnahmen und Entscheidungen gebührend mitzuberücksichtigen.

Die Gemeinde Lavin, als eine der vorgesehenen Portalgemeinden vom Vereinaprojekt am direktesten betroffen, hat sich von allem Anfang an sehr intensiv in konstruktiv-kritischem Geist und seiner Mitverantwortung für die Zukunft der Region voll bewusst mit dem Vorhaben einer besseren Verkehrserschliessung der Engiadina bassa und der Val Müstair auseinandergesetzt. Durch eine besonders offene Informationspolitik hat sie es erreicht, dass in den jahrelangen umfassenden Meinungsbildungsprozess wirklich die ganze Dorfbevölkerung miteinbezogen wurde sowie deren freier und fester Wille somit in den verschiedenen kommunalen Entscheidungen zu dieser Frage seinen klaren Ausdruck fand. Dies gilt auch für die kantonale Volksabstimmung vom 22. September 1985,

./.

BAV
012.4
Verteiler
B
M
J
ov
pl
wf
ra
re
ct
ra
sk
t
ba
cf
as
sb
be

Einschreiben

An den Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
Bundeshaus, 3003 B e r n

22/1/86

- 2 -

durch welche sich die Laviner Stimmbürgerinnen und Stimmbürger bei einer zuvor nie erreichten Stimmbeteiligung mit 45 Ja-Stimmen zu 56 Nein-Stimmen die Vereinavorlage verworfen haben.

Mit diesem mehrheitlich ablehnenden Ergebnis steht die Gemeinde Lavin keineswegs alleine da. Gewiss ist bei einer kantonalen Volksabstimmung das kantonale Ergebnis entscheidend. Bei einem Vorhaben, das darauf hinzielt, die "Nachteile", welche eine "Randregion" in Kauf nehmen muss, zu beheben (vgl. Abschied des Grossen Rates vom 28. Juni 1985, 2, I), mag doch auch, zumindest unter dem Aspekt des Art. 23 Abs. 1 BV, interessieren, wie sich die direkt betroffene Stimmbevölkerung in den einzelnen Gemeinden und Kreise dazu stellt:

Engiadina bassa / Val Müstair

	JA	NEIN		JA	NEIN
Kreis Sur Tasna	<u>419</u>	386	Kreis Ramosch	195	<u>307</u>
Ardez	<u>88</u>	41	Ramosch	<u>88</u>	60
Guarda	<u>36</u>	32	Samnaun	<u>64</u>	<u>160</u>
Lavin	<u>45</u>	<u>56</u>	Tschlin	43	<u>87</u>
Susch	33	<u>78</u>			
Tarasp	<u>67</u>	<u>16</u>	Kreis Val Müstair	222	<u>322</u>
Zernez	<u>150</u>	<u>163</u>	Fuldera	29	<u>30</u>
			Lü	2	<u>29</u>
Kreis Suot Tasna	<u>656</u>	383	Müstair	117	<u>148</u>
Ftan	<u>105</u>	61	Sta. Maria i.M.	38	<u>56</u>
Scuol	<u>474</u>	199	Tschierv	<u>24</u>	<u>20</u>
Sent	<u>77</u>	<u>123</u>	Valchava	<u>12</u>	<u>39</u>

Möchte man den betroffenen geografischen Raum etwas weiter fassen, so wäre festzustellen, dass die Vereinavorlage auch in Davos (763 JA/1'945 NEIN), in Klosters (508 JA/753 NEIN) sowie im Prättigau (Total: 1'628 JA/1'795 NEIN) und in 6 der 11 Gemeinden des Kreises Oberengadin (Total: 1'695 JA/1'524 NEIN) verworfen worden ist.

Im Vorfeld der kantonalen Volksabstimmung war der Vereina-Vorlage insbesondere von zwei verschiedenen Organisationen Opposition erwachsen. Auf der einen Seite traten die Befürworter eines winter-sicheren Ausbaus der Flüelapass-Strasse gegen das Vereinaprojekt an; auf der anderen Seite wurde die Vorlage von jenen bekämpft, die sich "für einen vernünftigen Vereina" engagierten und somit das Konzept der "rollenden Strasse" ablehnten. Zu diesen Opponenten kamen natürlich noch jene Gegner, die grundsätzlich weder dem einen noch dem andern Grossprojekt zustimmen können.

./.

Einschreiben

An den Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
Bundeshaus, 3003 B e r n

22/1/86

- 3 -

Es wäre sicherlich mehr als nur müssig, wenn man nun versuchen wollte, die NEIN-Stimmen je den verschiedenen ablehnenden Argumenten zuzuordnen. Hingegen erachten wir es als gerechtfertigt und wichtig, Ihnen hierdurch kurz darzulegen, welche Umstände und Ueberlegungen im wesentlichen zur ablehnenden Haltung unserer Gemeinde geführt haben.

Lavin ist ein kleineres rätoromanisches Bauerndorf im mittleren Unterengadin und liegt auf 1432 m.ü.M.. Bereits vor einigen Jahrzehnten stand die Gemeinde vor der Frage, was zu unternehmen sei, um dem damaligen dauernden Rückgang der Wohnbevölkerung und deren Folgen entgegenzuwirken. Lavin hat damals auf die Karte der Landwirtschaft gesetzt, ab 1960 eine mustergültige Melioration und Güterzusammenlegung durchgeführt sowie ergänzend einem Tourismus den Weg geebnet, der sich in einer gesunden, die Strukturen des Dorfes nicht untergrabenden Entwicklung befindet. Von 1970 bis 1980 ist denn auch die Anzahl der Wohnbevölkerung von 155 auf 182 gestiegen, und dies entspricht einer Zunahme von ca. 17%. Heute zählt Lavin sogar 197 Einwohner. Pro Jahr werden hier in den zur Verfügung stehenden 382 Fremdenbetten ca. 27'000 Uebernachtungen registriert. Ausserdem ist die Nachfolge bei den bestehenden 10 Landwirtschaftsbetrieben mit total ca. 340 Grossvieheinheiten gesichert. All dies konnte ohne Grundstückerwerb und Ferienhausüberbauungen erreicht werden, und das charakteristische Wesen unserer dörflichen romanischen Gemeinschaft, die in ihrem kulturellen, sozialen und politischen Alltag sehr rege ist, blieb bis auf den heutigen Tag erhalten. Dank einer umsichtigen kommunalen Finanzpolitik nimmt die Gemeinde Lavin ihren Rang in der zweiten Finanzkraftklasse der Bündner Gemeinden ein. Schliesslich ist sie Bestandteil einer Region, die 1980 im Vergleich des persönlich verfügbaren Einkommens über dem schweizerischen Durchschnitt lag und in den zehn Jahren davor eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 8,1 aufzuweisen hat (vgl. den entsprechenden 1983 veröffentlichten Bericht, der im Rahmen des nationalen Forschungsprogrammes "Regionalprobleme in der Schweiz" erarbeitet wurde). - Diese Errungenschaften wollen wir natürlich durch nichts und niemanden gefährden lassen!

Mit Bezug auf das Vorhaben einer besseren direkten Verkehrserschliessung der Regionen Engiadina bassa und Val Müstair hat sich in Lavin aus den verschiedenen, der ausschlaggebenden Volksabstimmung vom 22. September 1985 vorangegangenen offiziellen Stellungnahmen und Beschlüssen folgendes als die vorherrschende Meinung herauskristallisiert:

In der Zielsetzung stimmt diese Position völlig überein mit der Maxime, welche die interdepartementale Arbeitsgruppe Vereina/Flüela in ihrem Bericht an den Vorsteher des EVED vom Februar

./.

Einschreiben

An den Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
Bundeshaus, 3003 B e r n

22/1/86

- 4 -

1983 wie folgt ausformuliert hat: "Wenn eine neue, dann braucht die Region Unterengadin/Münstertal eine massvoll bessere Erschliessung, wobei massvoll jene Qualität und Quantität bedeutet, die die neue Verbindung zur Chance, nicht aber zur Bedrohung macht" (Bericht, S. 57). Konsequenterweise soll somit jedes Projekt für eine in unsere Region führende Autobahn bekämpft werden, sei diese nun konventionell als Strasse über den Flüela oder eben als rollende Strasse auf Schienen durch den Vereinatunnel konzipiert. Eine echte, den eigentlichen Bedürfnissen besser entsprechende Alternative zu den beiden offiziellen, sich gegenseitig ausschliessenden Grossprojekten vermöchte u.E. das Konzept einer Vereina-Eisenbahnlinie ohne "rollende Strasse", kombiniert mit dem bestehenden Verkehrsträger am Flüela, zu bieten. Danach würde die künftige Vereinalinie derjenigen am Albula entsprechen. Der Bau spezieller Bahnhöfe in Klosters und Lavin/Susch, samt den besonderen Autoverladeeinrichtungen und dem exklusiven Rollmaterial für die Strecke Klosters - Lavin wären bei dieser Konzeption nicht mehr notwendig. Statt dessen wäre eine funktionelle Verlademöglichkeit auf Eisenbahnwagen zu schaffen, die auf dem ganzen RhB-Netz zirkulieren können. Die erforderlichen einfachen Einrichtungen für den Autoverlad auf der Engadinerseite könnten z.B. in Zernez und Scuol durch Verbesserung der bestehenden Anlagen geschaffen werden. Diese Lösung hätte erst noch den weiteren Vorteil, dass Motorfahrzeuge auch dann durch den Vereina transportiert werden könnten, wenn die Engadiner Strasse wegen Lawinen- und Rüfengefahr geschlossen werden muss. Unter normalen Verhältnissen sollte sich der Motorfahrzeugverkehr über den Flüela abwickeln, der mindestens wie bisher offen gehalten und zudem gegen die grössten Gefahren gesichert werden müsste. Bekanntlich würde bereits der Bau der Galerie Champatsch (Kosten ca. 50 Mio. Franken) die dringend auch für die Gewährleistung der Sommersicherheit am Flüela realisiert werden muss, gleichzeitig auch eine erhebliche Erhöhung der Wintersicherheit am Flüelapass bewirken (vgl. hierzu auch den Grossratsbeschluss vom 29. Mai 1985, Ziff. 1 und den Grossratsbeschluss vom 3. Oktober 1984, Ziff. 1, lit. C). Für den Güterverkehr wäre das Container-Transportsystem mit allem Nachdruck zu fördern. - Diese Kombination berücksichtigt in gebührender Weise sowohl die Existenz des Flüelapasses, der eine genügend wichtige und gute Verkehrsverbindung ist, um nicht vernachlässigt oder deklassiert zu werden, als auch das legitime Bedürfnis der RhB, ihr Verkehrsnetz zu vervollständigen. In den hier skizzierten Dimensionen würde die neue Eisenbahnlinie durch den Vereina nicht unverhältnismässig mehr Kosten verursachen, als die 270 Mio. Franken, welche die RhB nach eigenen Angaben ohne Vereina für die Kapazitätssteigerung auf der Albulalinie investieren müsste. Schliesslich könnte zum Wohle der beiden Verkehrsträger eine Situation, wie sie heute bedauerlicherweise am Simplom besteht, von vorneherein ausgeschlossen werden.

Einschreiben

An den Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
Bundeshaus, 3003 B e r n

22/1/86

- 5 -

Bereits in ihrer Vernehmlassung zuhanden der Bündner Regierung vom 10. Dezember 1983 hatte die Gemeinde Lavin im Zusammenhang mit dem Vereinaprojekt 1983 folgende Forderungen geltend gemacht:

- Der RhB-Bericht 1983 hält auf Seite 37 f. zum heutigen Bahnhof Lavin fest, dass dieser zur Uebernahme der zusätzlichen Funktion als Anschlussbahnhof für die Vereinalinie in bescheidenem Masse ausgebaut werden müsse. Die Gemeinde Lavin ist davon überzeugt, dass der notwendig werdende Ausbau bagatellisiert worden sei und verlangt deshalb ein Gesamtprojekt aller Einrichtungen und Zufahrten für Postautos und Camions, bevor Grundsatzentscheide getroffen werden.
- Auch für die im Raume Lavin vorgesehenen Aushubmaterial-Deponien fordert die Gemeinde die sofortige Vorlage detaillierter Studien und Projekte. Allerdings hat die Gemeindeversammlung bereits in der konsultativen Abstimmung vom 19. April 1982 entsprechende Deponie-Vorschläge eindeutig abgelehnt.
- Für den durch die Realisierung des Vereinaprojektes zu erwartenden Verlust landwirtschaftlich genutzten Bodens fordern die Grundeigentümer über die Gemeinde einen Realersatz im Zeitpunkt des Baubeginns.
- Eine allfällige Zurückversetzung des Verladebahnhofes in den Raum Crusch gemäss Projekt 1981 lehnt die Gemeinde entschieden ab. Um dieser Forderung den nötigen Nachdruck zu verleihen hat die Gemeindeversammlung vom 10. Juli 1984 das für den Vereina-Bahnhof ursprünglich reservierte Areal ersatzlos aus dem kommunalen Richtplan gestrichen.
- Mit dem Bau der Vereina-Eisenbahnlinie wird damit gerechnet, dass die Nachfrage nach einem kombinierten Verkehrsangebot gemäss dem bekannten "Park-and-ride"-System wesentlich zunehmen würde. Im Hinblick darauf weist die Gemeinde in ihrer Stellungnahme 1983 darauf hin, dass sie nicht bereit wäre, für den entsprechenden Parkraum zusätzliches Land zur Verfügung zu stellen.
- Sollte das Vereinaprojekt ausgeführt werden, so wird dies in der Gemeinde Lavin grundlegende Veränderungen ihrer Gesamtstruktur bewirken. Deshalb hat Lavin ebenfalls bereits 1983 die Bündner Regierung ersucht, einen Experten oder eine unabhängige und kompetente Planungsstelle auf Kosten des Kantons mit der Erforschung der Zukunftsperspektiven unserer Gemeinde zu beauftragen. Darüberhinaus hätte diese Planungsstelle der Gemeinde Lavin zumindest bis zum Abschluss der Bauarbeiten am Vereina als für sie kostenloser, frei verfügbarer Berater zur Seite zu stehen.

Einschreiben

An den Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
Bundeshaus, 3003 B e r n

22/1/86

- 6 -

All diese Forderungen sind bisher völlig unbeachtet geblieben. Umsomehr sind wir genötigt, sie nun hier nachdrücklich zu bekräftigen.

Das Ziel unseres Handelns und unserer Bestrebungen ist, die richtige Mischung zwischen einer Oeffnung und einer Innenorientierung in ökonomischen, ökologischen, politischen und kulturellen Belangen zu finden, um als eigenständige Gemeinschaft auch in der Zukunft bestehen zu können. Wir hoffen sehr, dass Sie diese Bemühungen unterstützen, indem Sie unsere Darlegungen in Ihre Beratungen und Beschlüsse miteinbeziehen.

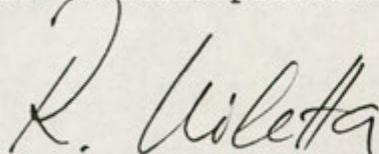
Zur Ergänzung dieses Schreibens und Verdeutlichung unseres Anliegens werden wir uns erlauben, Ihnen nächstens eine von einem ausgewiesenen Verkehrsplanungsexperten erarbeitete Stellungnahme zukommen zu lassen. Auch stehen wir Ihnen gerne für weitere Auskünfte zur Verfügung.

Inzwischen verbleiben wir, sehr geehrter Herr Bundespräsident, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Herren Bundesräte, mit freundlichen Grüßen und dem Ausdruck unserer

vorzüglichen Hochachtung

CUMÜN DA LAVIN

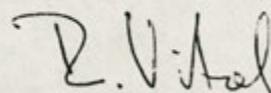
Der Gemeindepräsident:



Dr. Rudolf Viletta



Der Aktuar:



Riet Vital

Beilagen:

- Posiziun dal Cumün da Lavin davart la dumanda d'üna colliaziun sgüra d'inviern Engiadina bassa - Partens/Tavo, 10 december 1983 (samt entspr. Presseberichten)
- Portrait der Gemeinde Lavin, Bündner Zeitung 19. Nov. 1983
- Lavin, Schweizerischer Kunstführer, 1985
- Abschied des Grossen Rates von Graubünden zur kantonalen Volksabstimmung vom 22. September 1985, I.
- Amtsblatt des Kantons Graubünden, Nr. 39, 27. September 1985 (Auszug).

Kopien ohne Beilagen an:

- Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, 3003 Bern
- Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern