

Bemerkungen zum Entwurf der Vereina-Botschaft des Bundes

S. 2 Vereinalinie verbessert auch die Verkehrsgunst des Oberengadins, des Puschlavs und des Bergells. Erschliessung von Norden durch zwei Verkehrszüge, insbesondere zwei Bahnlinien.

Es stellt sich die Frage, ob bei der interessierten Region nebst dem Unterengadin und dem Münstertal nicht auch das Samnaun aufgeführt werden sollte (nach Auffassung der Samnauner liegt dieses im Engadin, während zumindest der Verkehrsverein Oberengadin der Auffassung ist, dass das Samnaun geographisch nicht mehr zum Engadin gehört). Zu beachten ist, dass auf S. 5 des Botschaftsentwurfes das Samnaun gesondert behandelt wird.

S.4 Möglichkeit des Autoverlades auf der Albulalinie keine reelle Alternative, da die Verladekosten hoch sind (Fr. 82.-- inkl. Lenker 2. Klasse).

S.5 "bei weitem" im 2. Absatz **streichen**.

"Besonders besorgniserregend" mutet vermutlich aus der Sicht der betroffenen Bevölkerung etwas zu massiv an.

S. 6 3. Abs.

S. 17 Ziff. 242 "Feste Anlagen"

S. 18 Ziff. 25 "Betriebskonzept"

S. 19 ff. Ziff. 26 "Wirtschaftlichkeit"

es ist in diesen Abschnitten stets primär von der "rollenden Strasse" die Rede. Dadurch erscheint die Bahnlinie (Personen- und Güterverkehr) als Anhängsel, als positiver Nebeneffekt der primär angestrebten "rollenden Strasse, was zumindest nicht unserer Auffassung entspricht. Die vorliegende Version könnte Wasser auf die Mühlen der Grünen sein, welche argumentieren, dass der Bahnteil nur Mittel zum Zweck sei.

S.17 bei Ziff. 242 "Feste Anlagen" werden die Kosten der Vereinalinie weitgehend der "rollenden Strasse" zugeschlagen, obschon auch gerade umgekehrt operiert werden könnte. Möglicherweise stehen taktische Ueberlegungen dahinter.

NO

S. 18 bei Ziff. 25 "Betriebskonzept" sollten der Abschnitt "Reisezüge" demjenigen über die Autozüge vorangestellt werden.

NO

S. 19 ff. bei Ziff. 26 "Wirtschaftlichkeit" sollte der Abschnitt über die "Wirtschaftlichkeit der Reisezüge" demjenigen über die Autozüge vorangestellt werden.

S.9
2.Abs. Damit der zusätzliche Verkehr und Fremdenverkehr die demographischen und kulturellen Strukturen nicht gefährdet, muss die Ortsplanung der Gemeinden und Regionen entsprechend ausgestaltet werden. Wenn die Entwicklung des Unterengadins und des Münstertals nur langsam voranschreiten kann, sollte eine Assimilierung von Zuwanderern möglich sein.

S.18 Die Aussage, dass nach Inbetriebnahme der Vereinalinie der Auto transport zwischen Thusis und Samedan aufgehoben wird, erscheint aus der Sicht des Oberengadins, welches Wert darauf legte, dass dieser Verlad auch mit der Vereinalinie bestehen bleibt, problematisch. In der Botschaft des Bundes macht sich die Aussage als Sparbeitrag gut.

S.2, 17, 22, 23 sowie Entwurf des Bundesbeschlusses: S. 2 BB.

Es wird hier stets von Baukosten von 538 Millionen Franken ausgegangen (Kostenstand 1. Januar 1985). Dies ergibt einen Anteil des Kantons von 81 Millionen Franken. Demgegenüber ging der Grosse Rat von Baukosten von 455 Millionen Franken aus (Kostenstand Februar 1981). Dies ergab einen Anteil des Kantons von 68,25 Millionen Franken. Die Zustimmung des Bündner Volkes beruht auf dieser Summe. Es ist daher zumindest verwirrend, wenn in der Botschaft des Bundesrates mit anderen Zahlen operiert wird. Die Passagen auf S. 23 der Botschaft und S. 2 des Bundesbeschlusses sollten daher zumindest so lauten, "dass der Kanton Graubünden ausgehend von der Kostenbasis Februar 1981 einen Beitrag von 68.25 Millionen Franken leistet, was aufgerechnet auf den Kostenstand 1. Januar 1985 einen Betrag von 81 Millionen Franken ausmacht.

S, 23 ergänzt,

BB unmöglich

→ Nach Regierungsrat Dr. Mengiardi ist zu überprüfen, ob das Bundesamt für Kulturpflege im Hinblick auf die Minderheitenfrage (Referent Romedi Arquint) zur Vernehmlassung eingeladen werden sollte. Eine entsprechende Anregung hätte an das Bundesamt für Verkehr zu ergehen.

Chur, 23. Dezember 1985

C/b