

An pl

Beitrag kt zu Botschaft über die Vereinabahn

Es ist eine Seite 23 a mit dem Kapitel

**"4 Das Vernehmlassungs- und Prüfungsverfahren
für die Konzessionserteilung"**

einzufügen. Die folgenden Kapitel sind entsprechend umzunummerieren.

4 Das Vernehmlassungs- und Prüfungsverfahren
für die Konzessionserteilung

41 Das Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

Mit Rücksicht darauf, dass praktisch alle vom Vereinabahnprojekt berührten Bundesstellen bereits in der interdepartementalen Arbeitsgruppe Vereina/Flüela mit dessen Problematik befasst waren, konnte die Vernehmlassungsfrist relativ kurz bemessen werden. Der Stab der Gruppe für Generalstabsdienste des Eidg. Militärdepartementes sowie die Bundesämter für Forstwesen, Raumplanung und Umweltschutz erhoben keine Einwendungen gegen die beantragte Ausdehnung der RhB-Konzession. Der Kanton Graubünden hat mit der Annahme des Kantonsanteils von 68,25 Millionen Franken in der Volksabstimmung vom 22. September 1985 seine Zustimmung zum Vereinabahnprojekt bekundet, das bereits im kantonalen Richtplan enthalten ist. Auch die von einer künftigen Vereinabahn direkt oder indirekt berührten Transportunternehmen SBB und PTT erheben keine Einwände. Die PTT-Betriebe fordern aber in ihrer Stellungnahme mit Nachdruck, dass ihnen auch nach der Inbetriebnahme der Vereinabahn die Verkehrsrechte für die Postautoverbindung von Da

vos über den Flüelapass ins Unterengadin wegen des touristischen Bedürfnisses für Passfahrten erhalten bleiben. Im übrigen sei der PTT-Reisedienst in der Lage, die im Betriebskonzept für die Vereinabahn vorgesehenen schlanken Postautoanschlüsse in Lavin und Scuol sicherzustellen.

42 Das Prüfungsverfahren

Nach Artikel 5 Absatz 1 EBG kann eine Konzession erteilt werden, "wenn nicht öffentliche Interessen, namentlich der Landesverteidigung, der Raumplanung und des Natur- und Heimatschutzes verletzt werden und wenn der Verkehr nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann". Der Konzessionserteilung gleichzustellen ist im vorliegenden Fall die Konzessionsausdehnung. Der Bau des Vereinatunnels berührt die Interessen der Landesverteidigung nicht. Mit der Ueberarbeitung des ursprünglichen Projektes konnten viele räumliche Konflikte beseitigt werden, ganz abgesehen davon, dass der grössere Teil der neuen Bahnverbindung im Tunnel verläuft. Von einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes kann nicht gesprochen werden. Die Anliegen der Raumplanung und des Umweltschutzes werden im Rahmen des Verfahrens über die Genehmigung der Detailpläne gemäss Artikel 18 EBG berücksichtigt.

Vor die Wahl zwischen zwei Varianten für die bessere Erschliessung des Unterengadins und des Münstertals gestellt, gab der Grosse Rat des Kantons Graubünden 1984 der Vereinabahn gegenüber dem wintersicheren Ausbau der Flüelapass-Strasse den Vorzug. Gleichzeitig wurde jedoch auch der sommersichere Ausbau der Flüelastrasse beschlossen.

Zusammenfassend ist damit festzustellen, dass die Bedingungen für die Ausdehnung der Stammkonzession der Rhätischen Bahn auf die

Strecke Klosters - Susch/Lavin bis zu ihrem Ablauf am 31. Dezember 2020 im Sinne von Artikel 5 Absatz 1 EBG als erfüllt zu betrachten sind.

Mit den in Artikel 2 des Entwurfs zu einem Bundesbeschluss über die Ausdehnung der Stammkonzession der Rhätischen Bahn festgesetzten Fristen wird dem Umfang des Bauprojekts und der bisherigen Praxis Rechnung getragen. Die Rhätische Bahn als Bauherrin hat diesen Fristen zugestimmt. Für allfällige Fristverlängerungen ist gemäss Artikel 5 Absatz 4 EBG der Bundesrat zuständig.

Sektion Konzessionen und
Transportbewilligungen

