

An die  
Regierung des  
Kantons Graubünden  
Postfach

7001 Chur

Chur, 24. September 1985

Bau der Vereinalinie der Rhätischen Bahn

Sehr geehrter Herr Regierungspräsident  
Sehr geehrte Herren Regierungsräte

Im März 1973 beschloss der Verwaltungsratsausschuss der Rhätischen Bahn, die Möglichkeiten zum Bau einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Raume Prättigau und dem Unterengadin als Alternative zum Flüelaausbau abzuklären. Gestützt auf diese Ergebnisse und Besprechungen mit den interessierten Regionen unterbreitete die Regierung im Juni 1975 dem Bundesrat die Projektidee und ersuchte um die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Projektierungskosten. Im September desselben Jahres wurde das Vereinaprojekt im Kongresshaus Davos 200 Vertretern aus Politik und Wirtschaft Ostbündens vorgestellt und mit Beifall aufgenommen.

In der Folge teilte der Bundesrat der Bündner Regierung mit, dass dem Kreditgesuch nicht entsprochen werden könne, räumte aber ein, dass der Projektierungsaufwand zum selben Satz subventioniert werde wie das Bauwerk, wenn das Werk später zur Ausführung gelange.

In der Februarsession 1979 sicherte der Grosse Rat der Rhätischen Bahn für die Projektierung einer neuen Bahnverbindung von Klosters nach Lavin, mit Vereinatunnel und Autoverladestation, einen Beitrag von max. 2 Mio. Franken zu. Gleichzeitig wurde die Erarbeitung gleichwertiger Unterlagen für den Ausbau des Flüelapasses verlangt.

Ende Juni 1981 konnte die Rhätische Bahn der Regierung den technischen Gesamtbericht abgeben.

Parallel zu den Projektierungsarbeiten für Bahn und Strasse erstellte das Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik (IVT) einen Bericht über die regionalwirtschaftlichen und raumplanerischen Auswirkungen einer Bahn- oder einer Strassenlösung. Die Debatte im Bündner Parlament förderte eine Reihe von Aenderungswünschen an beiden Projekten zu Tage.

Von der Bahn erwartete man insbesondere einen Verzicht auf den vorgesehenen Zwischenangriff beim Vereinatunnel im Gebiet der Alp Novai, die Verlegung der Autoverladebahnhöfe und damit eine geringere Inanspruchnahme von landwirtschaftlich nutzbarem Land.

Die Uebersarbeitung führte unter optimaler Berücksichtigung aller Wünsche zum heute vorliegenden Projekt, das die beiden Autoverladebahnhöfe einerseits weit genug von den Ortschaften und andererseits weitgehend unter Tag plaziert, sodass die Immissionen minimal sein werden. Der Verzicht auf den Stollen bei Novai befriedigte viele der anfänglichen Opponenten. Es war gelungen, ohne Mehrkosten alle Umweltprobleme sehr gut zu lösen und gleichzeitig auch bahnbetriebliche Vorteile zu schaffen.

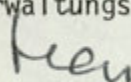
Das neue Projekt fand entsprechend die einhellige Zustimmung des Grossen Rates, allerdings verbunden mit einigen Nebenbedingungen, u.a. müsste der Subventionsentscheid der Bundesversammlung für die Vereina-Variante bis Ende 1987 erfolgen.

Nachdem nun in der Volksabstimmung vom 22. September 1985 das Bündner Volk mit überzeugendem Mehr dem kantonalen Kreditanteil für den Bau des Vereina zugestimmt hat, ersuchen wir Sie, den Bundesrat zu bitten, die weiteren Schritte zur Vorlage des Kredites an die Eidgenössischen Räte einzuleiten.

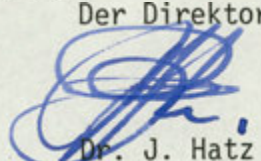
Verwaltungsrat und Direktion danken Ihnen, sehr geehrter Herr Regierungspräsident, sehr geehrte Herren Regierungsräte, für die beförderliche Behandlung aller im Zusammenhang mit der Schaffung einer wintersicheren Verbindung ins Unterengadin/Münstertal stehenden Probleme.

Mit freundlichen Grüßen

Rhätische Bahn  
Der Präsident des  
Verwaltungsrates

  
Dr. G. Vieli

Der Direktor

  
Dr. J. Hatz