

panz allein hat in Kommissionen und Medien in letzter Zeit viel Gesprächsstoff geliefert. Vom Verständnis über Bedenken bis hin zu scharfer Kritik war alles zu lesen. Tarifsenkungen, Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen, Verzicht auf Ablieferungen an die Bundeskasse waren Forderungen, die man in diesem Zusammenhang zu lesen und zu hören bekam.

Es ist richtig, dass die PTT dem Bund nicht allein mit Gewinnablieferungen unter die Arme greifen, sondern auch mit gemeinwirtschaftlichen Leistungen Dienste erbringen, für die sie keine Abgeltung erhalten. Gemeinwirtschaftliche Leistungen werden nach Auffassung der PTT – das ist einleuchtend – sowohl bei der Reisepost, bei der Zeitungszustellung, bei Radio Schweiz International und bei den HF-Diensten Radio Schweiz AG erbracht.

Das Problem der strapazierten Mischrechnung zeigt sich auch in der Rechnung 1985 und war Anlass zu einem Seminar, das im April unter Mitwirkung der PTT-Sektionen, der Geschäftsprüfungs- und der Finanzkommissionen der beiden Räte und der Spitzen aller direkt oder indirekt betroffenen Verwaltungszweige in Genf stattfand. Hauptthemen des Seminars waren: Grenzen der Mischrechnung, Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen, spezifische Anforderungen der Stadt Genf als Sitz internationaler Organisationen an die PTT-Betriebe, aktuelle Probleme von Forschung und Industrie im Fernmeldebereich.

Zu Beschlüssen ist man nicht gekommen. Man wird aber in Fortsetzungen versuchen, Lösungen aufzuzeigen. Immerhin ist man zu einigen Erkenntnissen gelangt. So wurde festgehalten:

1. Die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen ist das Gegenstück zum PTT-Monopol. Das Monopol bedeutet also auch Leistungspflicht.

2. Von seiten der PTT wurde versucht, die Abgrenzung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen zu umschreiben. Folgende Definition der PTT könnte eine Möglichkeit sein. Diese Definition lautet: «Gemeinwirtschaftliche Leistungen sind Dienstleistungen, die eine Unternehmung im Auftrag von politischen Instanzen (Bund, Kantone, Gemeinden) im Rahmen ihres Leistungsangebotes zu erbringen hat, wobei besondere, gesetzlich verankerte Auflagen irgendwelcher Art zu erfüllen sind, für die kein marktmässiger kostendeckender Preis verlangt werden kann.»

Daraus ist klar ersichtlich, dass nicht alles, was die Kosten nicht deckt, unter den Begriff der gemeinwirtschaftlichen Leistungen fällt. Diese wären bestenfalls nur dort anzuerkennen, wo den PTT politische Auflagen erteilt werden, die unternehmerisch nicht zu rechtfertigen sind. Später wird man mehr darüber hinarbeiten müssen, was angeordnet oder geändert werden soll. Es wird betroffene Kreise geben, die ausrufen werden.

Mit Dank und Anerkennung haben wir den Bericht des Finanzinspektorates der PTT zur Kenntnis genommen. Ungeschminkt werden darin Schwächen und Fehler aufgezeigt und Wege zur Eliminierung der Mängel dargelegt. Besonders gute Leistungen werden sichtbar gemacht.

Gesamthaft hat die Finanzkommission mit Befriedigung vom guten Rechnungsergebnis der PTT Kenntnis genommen. Sie spricht sowohl der Führung als auch dem Personal Dank und Anerkennung aus und bringt damit das Vertrauen gegenüber dem gesamten Unternehmen zum Ausdruck. Wir beantragen Ihnen, durch Zustimmung zum Beschlussentwurf die vorgelegte Rechnung zu genehmigen.

Bundesrat **Schlumpf**: Ich verdanke die Orientierung durch Kommissionspräsident Weber und bestätige: Es geht bei den 150 Millionen Ablieferung nach wie vor nur um einen Richtwert. Die 170 Millionen, die wir jetzt vorschlagen, sind keine Erhöhung, sondern einfach eine Rücksichtnahme auf das wirklich gute Ergebnis 1985, in dem ja auch eine zusätzliche Abschreibung enthalten ist, wie Sie gesehen haben. Beim Problem gemeinwirtschaftlicher Leistungen – Ständerat Weber hat es dargelegt – geht es um eine langfristige Konsolidierung der Rechnungsergebnisse der PTT. Es ist unsere Pflicht und Aufgabe, bei den PTT-Organen und auch

bei den politischen Instanzen (Bundesrat, Departement) offene und sich abzeichnende Fragen rechtzeitig zu prüfen und zu bearbeiten. Wir wissen, dass ganz ungleiche Kostendeckungsgrade – Post einerseits, Fernmeldebereich andererseits – da sind. Das wird nach wie vor über eine interne Mischrechnung ausgeglichen. Diese Mischrechnung wird immer mehr angefochten – von der Seite, die Ueberschüsse zu erbringen hat. Das ist ganz klar. Andererseits dürfte man aber die gemeinwirtschaftlichen Leistungen nicht abbauen, weil das aus staatspolitischen Gründen falsch wäre – sowohl beim Postautodienst (dünnbesiedelte Gebiete) als auch bei der Zustellung von Zeitungen, Zeitschriften usw.; wir brauchen flächenabdeckende Bedienung.

Im Hinblick darauf haben wir innerhalb der PTT zu diskutieren begonnen. Wir haben darüber orientiert, Gespräche mit den Sektionen der GPK und der Finanzkommissionen Ihrer Räte geführt und dargelegt, was getan werden kann, soll und muss. Man muss rechtzeitig prüfen, bevor wir in einer politischen Zwangslage sind. Es wurde aber bisher überhaupt nichts festgelegt, weder PTT-intern noch auf der politischen Ebene. Das, was man hier gemacht hat, ist gute Politik.

Ich möchte Sie bitten, der PTT-Rechnung zuzustimmen.

*Eintreten ist obligatorisch*

*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Art. 1 bis 3**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Titre et préambule, art. 1 à 3**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

29 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

86.007

**Vereinabahn**

**Chemin de fer de la Vereina**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 19. Februar 1986 (BBl I, 833)  
Message et projet d'arrêté du 19 février 1986 (FF I, 805)

*Antrag der Kommission*  
Eintreten

*Antrag Schoch*  
Nichteintreten

*Proposition de la commission*  
Entrer en matière

*Proposition Schoch*  
Ne pas entrer en matière

**Piller**, Berichterstatter: Am 5. September 1985 ersuchte die Rhätische Bahn den Bundesrat, ihre Konzession um eine neu zu bauende Strecke Klosters–Lavin auszudehnen. Es

handelt sich um die sogenannte Vereina-Linie. Am 27. September 1985 dann stellte die Bündner Regierung dem Bundesrat das Gesuch um Gewährung des höchstmöglichen Satzes an Bundesbeiträgen an den auf 538 Millionen Franken veranschlagten Bau dieser Vereina-Bahn. Bauherr ist somit der Kanton Graubünden respektive die Rhätische Bahn.

Wir haben heute zu befinden, ob wir der Konzessionserweiterung zustimmen und, wenn ja, ob wir das Bauwerk mit dem vorgeschlagenen Satz von 85 Prozent subventionieren wollen. Das Unterengadin und das Münstertal sind, bezogen auf die Schweiz wie auch auf den Kanton Graubünden selbst, geographisch äusserst peripher gelegen. Diese beiden Täler verfügen mit Ausnahme der Verbindung ins Oberengadin über schlechte Verkehrsverbindungen. Im Winter, wenn die Flüelapassstrasse geschlossen werden muss, kann die Verbindung mit dem übrigen Kantonsgebiet nur über den Julier oder die Arlbergroute hergestellt werden. Dies ist mit einem zeitraubenden Umweg verbunden. Mit der zeitweisen Schliessung einer Passstrasse muss eine Randregion gewichtige Nachteile in Kauf nehmen. Um dem Anliegen der Regionen Unterengadin und Münstertal auf eine bessere Verkehrserschliessung zu entsprechen, wurde einerseits vom kantonalen Tiefbauamt ein Projekt für den wintersicheren Ausbau der Flüelapassstrasse erstellt. Auf der andern Seite erstellt die Rhätische Bahn ein solches für eine neue Bahnverbindung Unterengadin-Prättigau-Davos mit Vereinatunnel und Autoverladestationen, also für eine Bahnverbindung mit einer sogenannten rollenden Strasse. Der Grosse Rat des Kantons Graubünden entschied sich am 3. Oktober 1984 trotz erheblicher Mehrkosten für die umweltfreundlichere Bahnvariante, woran er allerdings folgende drei Bedingungen knüpfte:

1. Die Klassierung der Flüelapassstrasse darf keine Aenderung erfahren.
2. Der Subventionsentscheid der Bundesversammlung muss bis Ende 1987 erfolgen.
3. Die Sanierungsmassnahmen für die Sommersicherheit an der Flüelastrasse müssen beförderlichst an die Hand genommen werden, ebenfalls der Ausbau der Prättigau-Strasse auf dem Teilstück Küblis-Klosters.

Am 22. September 1985 stimmte das Volk des Kantons Graubünden dieser Bahnvariante mit 23 000 zu 17 000 deutlich zu. Dies führte zum eingangs erwähnten Gesuch um Konzessionserweiterung und um Bundessubventionen.

Ihre Kommission, d. h. die um die Herren Kollegen Cavelti und Gadiet erweiterte Verkehrskommission, hat am 28. und 29. Mai die Vorlage durchberaten, eine Ortsbesichtigung vorgenommen und einstimmig beschlossen, Ihnen die Zustimmung zum Bundesbeschluss zu beantragen.

Die Kommission konnte sich überzeugen, dass der Vorschlag des Kantons Graubünden zur weiteren verkehrstechnischen Erschliessung des Unterengadins und des Münstertals einem echten Bedürfnis entspricht. Das Unterengadin zählt heute 5900 Einwohner und 11 000 Fremdenbetten. Samnaun, die einzige deutschsprachige Gemeinde der Region, zählt 600 Einwohner und 1700 Fremdenbetten. Auf das durch den Ofenpass vom Engadin getrennte Münstertal entfallen 1600 Einwohner und 2800 Fremdenbetten.

Insbesondere die schlechte Erreichbarkeit im Winter hat die Entwicklungsmöglichkeiten dieser romanischsprachigen Region beeinträchtigt und in einigen Gemeinden gar zu einer existenzbedrohenden Abnahme der jüngeren Bevölkerung geführt. Diese Tatsache muss gerade uns eidgenössische Parlamentarier beunruhigen, haben wir doch den vornehmen Verfassungsauftrag, die Wohlfahrt aller Bürgerinnen und Bürger dieses Landes zu fördern.

Damit soll auch gerade die Frage beantwortet werden, ob für so wenige so viel Geld ausgegeben werden darf. Ihre Kommission ist der Auffassung, dass in einer staatspolitisch derart wichtigen Frage jede Hilfe an benachteiligte Regionen nicht nach Franken pro Kopf der Betroffenen entschieden werden darf und dass im vorliegenden Fall ein Ja gerechtfertigt ist, dies um so mehr, als einer der Grundsätze der GVK das Grundangebot im öffentlichen Verkehr für alle

Regionen unseres Landes beinhaltet. Dieser Grundsatz wurde in allen Diskussionen um die GVK nie bestritten.

Nun zum Projekt: Die Vereina-Linie führt von Klosters im Prättigau nach Lavin-Susch im Unterengadin. Dort wird sie mit den bestehenden Bahnlinien verbunden. Kernstück ist der 19,1 km lange Vereinatunnel. Er verbindet die beiden Autoverladebahnhöfe oberhalb Klosters und im Gebiet von Crusch zwischen Susch und Lavin. Diese beiden Bahnhöfe werden direkt an die entsprechenden Talstrassen angeschlossen. Die neue Bahnlinie wird eingleisig erstellt und verfügt über Kreuzungsstationen im Tunnel. Umfangreiche geologische Abklärungen wurden durchgeführt, um Überraschungen beim Bau auf ein Minimum zu beschränken.

Ihre Kommission erhielt von den Spezialisten alle gewünschten Auskünfte darüber. Die gesamte Bauzeit soll achteinhalb Jahre nicht übersteigen, und der Preis von 538 Millionen, Preisbasis 1985, dürfte realistisch sein.

Zum Betrieb: In beiden Richtungen sollen stündlich Reisezüge verkehren. Diese werden in Lavin gute Anschlüsse an Postautos Richtung Zernez, Münstertal sowie an die Reisezüge Richtung Oberengadin gewährleisten. Die Fahrt von Landquart nach Scuol wird nach Eröffnung der Vereinalinie weniger als anderthalb Stunden betragen. Dies entspricht ungefähr der Halbierung der heutigen Reisezeit. Man setze das etwa in Verbindung zu den Kosten, die wir für den Heitersberg-Tunnel aufgewendet haben, der die Reisezeit zwischen Bern und Zürich um einige Minuten verkürzt hat. Die Vereina-Linie ermöglicht natürlich auch eine raschere und kostengünstigere Beförderung von Gütern aller Art mit der Bahn ins Unterengadin. Weiter dient sie als rollende Strasse für den Transport von Personenwagen, Cars und Lastautos. Während des Winters werden halbstündlich Autozüge in jeder Richtung verkehren. Die Kapazität der rollenden Strasse wird sicher 180 Fahrzeuge pro Stunde und Fahrtrichtung betragen. Die voraussichtlichen Leistungen des Bundes zur Verbilligung der Autotransporte dürften sich zwischen vier bis sechs Millionen jährlich belaufen. Die Totalkosten, nochmals in Erinnerung gerufen, betragen 538 Millionen, wobei für das Rollmaterial 34 Millionen vorgesehen sind. Nach Vorschlag des Bundesrates soll sich der Bund daran mit 457 Millionen Franken beteiligen.

Demgegenüber wäre der wintersichere Ausbau der Flüelapassstrasse mit Scheiteltunnel bei der Preisbasis 81 – ich habe leider die Preisbasis 85 nicht – auf 340 Millionen zu stehen gekommen. Die jährlichen Mehrkosten für Betrieb und Unterhalt der Flüelastrasse sowie zur Abschreibung und Verzinsung des investierten Kapitals hätten allerdings 22 Millionen betragen.

Noch zu einigen Punkten aus der Kommissionsberatung: Herr Bundesrat Schlumpf führte aus, dass der Bundesrat stets seine Präferenz für die Bahnlösung kundgetan habe. Dabei habe er sich auf die Grundlagen der GVK gestützt, wonach beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auch auf Zielsetzungen der Energie, der Landschaft sowie der Umwelt Rücksicht zu nehmen sei. Es handelt sich hier also um ein weiteres Stück konsequenter Verkehrspolitik. Weiter wurde von Bundesrat Schlumpf bestätigt, dass das Projekt Vereina vollumfänglich den Zielsetzungen der «Bahn 2000» entspricht. Diese Vorlage ist bekanntlich auf dem Tische des Rates respektive bei der nationalrätlichen Kommission.

Sie konnten in der Presse lesen, dass von verschiedenen Komitees gegen die Vorlage opponiert wird. Lokale Gruppen möchten einerseits den wintersicheren Ausbau der Flüela und dafür den Verzicht auf die rollende Strasse. Wiederum andere möchten nur die Bahn ohne rollende Strasse und ohne Wintersicherung der Flüela. Die Kommission sollte nach Ansicht dieser Gruppen mit ihren Vertretern Gespräche führen. Wir kamen allerdings zum Schluss, dass es den fundamentalen demokratischen Grundsätzen widersprechen würde, wenn solche Gespräche über die Köpfe der Bündner Regierung hinweg stattfänden. Es handelt sich hier um ein kantonales Projekt, das im Kanton selbst zur Diskussion stand, das im Grossen Rat und dann vom Volk angenommen wurde.

Der Vorwurf, das Bündervolk sei von der Regierung unter

Druck gesetzt worden, wie dies ein Komitee sagt, wäre bestenfalls Gegenstand für eine Beschwerde ans Bundesgericht gewesen. Dieses Kriterium kann heute auf keinen Fall verwendet werden, um vom eidgenössischen Parlament aus die Volksabstimmung in Frage zu stellen.

Weiter wurde in verschiedenen Schriften ausgeführt, dass die betroffenen Gemeinden damals mehrheitlich nein stimmten. Auch das konnte für die Kommission kein Argument sein, gilt doch für den Entscheid das Abstimmungsergebnis des Kantons. Sie konnten es gestern in den Zeitungen lesen: Umweltschutzorganisationen verlangen eine vorgängige Prüfung der Umweltverträglichkeit. Auch mit dieser Frage hat sich Ihre Kommission beschäftigt. Herr Bundesrat Schlumpf versicherte, dass die Rhätische Bahn zusammen mit dem Bundesamt für Umweltschutz die nötigen Umweltverträglichkeitsabklärungen vorgenommen hat. Weiter soll eine Prüfung in zweiter Stufe bei der Ausarbeitung der Detailplanung vorgenommen werden. Dazu ist die Bauherrschaft gesetzlich verpflichtet.

Ihre Kommission beschäftigte sich auch mit der Frage nach der Klassierung der Flüelapassstrasse. Sie ist mit dem Bundesrat der Meinung, dass an der bisherigen Klassierung festgehalten werden soll, d.h. dass die Passstrasse auch künftig zum schweizerischen Hauptstrassennetz gehören soll, wie dies übrigens auch für viele andere Passstrassen der Fall ist. Auf der anderen Seite ist die Kommission der Auffassung, dass sich der Bund unter keinen Umständen zusätzlich am wintersicheren Ausbau der Strasse beteiligen würde. Den Fünfer und das Weggli, wie dies ein Redaktor der «Weltwoche» schrieb, wird der Kanton Graubünden nicht erhalten. Ich bitte Herrn Bundesrat Schlumpf, nochmals im Plenum zu bestätigen, dass der Bund nach Beschluss der Vereina-Linien keinen Rappen an den wintersicheren Ausbau der Flüelapassstrasse bezahlen wird. Wenn dann der wintersichere Ausbau der Flüela auch noch kommen würde, würden wir hier einen verkehrspolitischen Unsinn beschliessen. Die Herstellung der Sommersicherheit, mittelfinanziert vom Bund, darf nicht durch die Hintertüre auch noch die Wintersicherheit bringen, wie dies einige Strassenbauer anscheinend heimlich erhoffen. Auch davon ist die Rede im schon zitierten Weltwoche-Artikel. Allerdings ist der Druck für den wintersicheren Ausbau der Flüela derart gross, dass bei einem Verschieben oder gar Ablehnen der Vereina-Vorlage dieser Ausbau kommen wird. Dies wäre jedoch eine Niederlage für alle, die den Natur- und Umweltschutz ernst nehmen. Es liegt an den Verantwortlichen, die mit der Detailplanung betraut sind, auf einzelne Eingaben noch Rücksicht zu nehmen, insbesondere auch der Befürchtung Rechnung zu tragen, die rollende Strasse könnte das Unterengadin mit Autos überfluten und dessen Kultur beeinträchtigen. Da hat der Kanton Graubünden eine vornehme Aufgabe, Schranken zu errichten, wenn dies nötig sein sollte.

Zusammenfassend und abschliessend: Ihre Kommission ist einstimmig der Meinung, dass das vorliegende Projekt genehmigt werden soll und dass dem Bundesbeschluss zuzustimmen sei. Wenn die Region auch nur 7500 Einwohner aufweist und die Kosten sich auf 83000 Franken pro Kopf belaufen, so scheint uns das Projekt mit Blick auf die Solidarität zu den Randregionen doch nicht überrissen zu sein.

**Schoch:** Es mag aussergewöhnlich erscheinen, wenn ich als Appenzeller und damit als Angehöriger einer ausgesprochenen Minderheit einen Nichteintretensantrag zu einer Vorlage stelle, die einer anderen Minderheit, nämlich den Unterengadinerinnen, einen verbesserten Zugang zum Rest der Schweiz verschaffen soll. Angesichts dieser vielleicht nicht gerade «naturgegebenen» Situation liegt mir sehr daran, hier zuallererst und mit aller Deutlichkeit festzuhalten, dass sich mein Antrag gar nicht gegen die Unterengadiner richtet. Im Gegenteil, meine Sympathien gehören generell den Minderheiten, und ich liebe im speziellen Land und Leute im Unterengadin. Mein Herz schlägt für die Unterengadiner, und ich meine, dass sie dort, wo es vertretbar ist, unsere volle Unterstützung verdienen. Wenn es also nach meinem

Herzen gehen würde, wenn die Sympathien massgeblich wäre, müsste ich dieser Vorlage zustimmen. Wir wären aber in politischen Belangen sicher schlecht beraten, wenn wir uns nur von der Stimme unseres Herzens leiten liessen. Sicher spielt das auch eine Rolle, aber es kann nicht der einzige Aspekt sein, der wesentlich ist, nicht das einzige Kriterium, das wir bei Vorlagen wie dieser anlegen dürfen. Wir müssen vielmehr das, was uns der Bundesrat vorschlägt, stets auch mit dem Verstand beurteilen.

Diese rein intellektuelle Beurteilung führt für mich zu einem ganz klaren Ergebnis, zum Ergebnis nämlich, dass dieser Vorlage nicht zugestimmt werden kann. Der Haupteinwand besteht darin, dass ich der Meinung bin, der Bund könne sich das, was er uns vorschlägt, ganz einfach nicht leisten. Richtlinie für Vorlagen wie dieses Vereina-Bahn-Projekt muss doch immer auch etwas ähnliches wie eine Kosten-Nutzen-Rechnung sein. Wir müssen uns mit der Frage auseinandersetzen: Was kostet es, und was bringt es? Wenn wir uns diese Kosten-Nutzen-Rechnung vor Augen halten, geht es darum, vorerst einmal die Kosten zu betrachten. Die Gesamtkosten werden, wenn es nach der Vorlage des Bundesrates geht, 538 Millionen Franken betragen. Davon würden 457 Millionen Franken auf den Bund entfallen; die restlichen 81 Millionen wären durch den Kanton Graubünden zu bezahlen.

Ich muss aber hier mit aller Deutlichkeit den Drohfinger in die Höhe halten und Sie vorerst darauf hinweisen, dass keine detaillierte Kostenrechnung, sondern nur eine grobe Kostenschätzung vorliegt. Ein Detailprojekt ist aus übrigens naheliegenden Gründen nicht erstellt worden. Das Bauprojekt ist aber mit grossen Unsicherheitsfaktoren verbunden. Es sind daher Ueberraschungen aller Art denkbar, und erfahrungsgemäss wird bei Projekten dieser Art, wenn es dann um die Abrechnung des Bauvorhabens geht, die erste Kostenschätzung einmal um 10 bis 20 Prozent überrundet werden.

Im vorliegenden Fall müssen wir nicht nur mit den Risikofaktoren rechnen, mit denen üblicherweise bei Bauprojekten dieser Art zu rechnen ist, sondern noch mit ganz spezifischen, insbesondere hinsichtlich der Geologie. Jedermann weiss, dass die geologischen Verhältnisse vor allem im Bereich des projektierten Zugwaldtunnels alles andere als erfreulich sind. Das geht sogar aus der Botschaft hervor. Auf Seite 10 heisst es dort, der grösste Teil des Zugwaldtunnels führe durch ein mittelmässiges bis schlechtes Tunnelgebirge; in diesem Zusammenhang ist auch noch von «Kriechbewegungen» die Rede, eine im Prättigau bestens bekannte Tatsache. Wenn wir uns auf diese Vorlage einlassen, würden wir uns in geologischer Hinsicht ein ganz enormes Risiko einhandeln, ein Risiko, das zweifellos zu beträchtlichen Mehrkosten führen müsste. Auch der Herr Kommissionspräsident hat soeben darauf aufmerksam gemacht, dass diesbezüglich noch ein Unsicherheitsfaktor vorhanden sei. Ich will den Teufel nicht gerade an die Wand malen, aber ich möchte trotzdem sagen: Furkatunnel lässt grüssen!

Darüber hinaus wurde die vorliegende Kostenschätzung auf der Preisbasis 1. Januar 1985 erstellt. Es liegt auf der Hand, dass die Kosten bis zum Abschluss dieses Bauvorhabens ganz beträchtlich ansteigen werden. Diese Zusatzkosten sind ebenfalls noch in Anschlag zu bringen. Daher meine ich, dass die 538 Millionen Franken Gesamtkosten, von denen die Botschaft ausgeht, bei weitem nicht ausreichen werden.

Soviel zu den reinen Baukosten – auf die Betriebskosten werde ich später noch zurückkommen – und nun die Frage nach dem Nutzen: Was steht diesen Baukosten gegenüber? Es geht um die Verbesserung der Erschliessung – und nicht um die Primärererschliessung – eines Tales mit 5900 Einwohnern, die mir lieb sind, die aber zahlenmässig doch immerhin nicht sehr stark ins Gewicht fallen; es geht um 11 000 Fremdenbetten, die zum grössten Teil von Norden her belegt werden, nämlich durch deutsche Touristen aus dem süddeutschen Raum, welche von Landeck her – und nicht durch das Prättigau und den Vereinatunnel – kommen werden.

Ein Weiterausbau der Bahn in Richtung Landeck oder durch/über den Ofenpass in Richtung Münstertal und Vinschgau ist schlechterdings ausgeschlossen und steht nicht zur Diskussion. Die Bahn kann also nicht in irgendein europäisches Gesamtkonzept integriert und eingebaut werden, umso weniger als die italienischen Behörden im Vinschgau die dort vorhanden gewesene Bahn vor etwa 25 Jahren «eingehen» liessen.

In der Botschaft ist nachzulesen, dass der Vereinatunnel der Entvölkerung des Unterengadins Einhalt gebieten werde. Ich glaube nicht daran! Es wäre schön, wenn das der Fall sein könnte, und ich würde meinen, dass es sich dann sogar rechtfertigen würde, den beträchtlichen Aufwand in Kauf zu nehmen. Ich darf Sie aber daran erinnern, dass es gerade in Graubünden, aber auch im Wallis, sogar in Appenzell-Innerrhoden Regionen gibt, die durch Bahnen und öffentliche Verkehrsmittel gut erschlossen sind und die trotzdem einem verhängnisvollen Trend der Entvölkerung ausgeliefert sind. So einfach kann leider das Problem nicht gelöst werden. Wenn es nur um die schlichte Unterstützung der Bevölkerung des Unterengadins gehen würde, meine ich, dass wir die 100 000 oder die 150 000 Franken, die das Projekt pro Einwohner kostet, besser in bar nach Scuol, Ramosch oder Lavin schicken würden als in Form dieses Tunnels. Die Bevölkerung wüsste zweifellos mehr damit anzufangen als mit einem Tunnel, welcher niemals das bringen kann, was man sich von ihm erhofft und verspricht.

Ich meine also, dass schon die Kosten/Nutzen-Relation gegen die Vorlage sprechen muss. Aber selbst dann, wenn sich die Kosten-Nutzen-Rechnung günstiger präsentieren würde, kann sich doch der Bund den Aufwand von ungefähr einer halben Milliarde Franken (Kostenstand bereits heute) gar nicht leisten. Der Bund hat doch einfach diese Mittel nicht, es sei denn, er schöpfe sie aus seinem Defizit, wenn das nicht ein Widerspruch in sich wäre.

Es sind erst zwei Tage her, seit in diesem Saal das grosse Klagelied über die Finanzmisere des Bundes angestimmt worden ist. Ich frage mich nun wirklich, wie sich denn Herr Bundesrat Stich die Finanzierung dieses Vorhabens vorstellt. Darüber habe ich der Botschaft nichts entnommen; ich vermute, dass darüber auch noch gar keine tiefeschürfenden Ueberlegungen angestellt worden sind.

Im Zusammenhang mit der Bundeskasse und ihrer fehlenden Strapazierfähigkeit ist darauf aufmerksam zu machen, dass es mit dem Beitrag an die Baukosten nicht sein Bewenden haben wird. Nach meiner Beurteilung muss vielmehr mit gravierenden Betriebsverlusten gerechnet werden. In der Botschaft ist zwar davon die Rede, dass der Betrieb kostendeckend geführt werden könne (ich verweise Sie auf die Ausführungen auf Seite 17), allerdings nur unter der Voraussetzung, dass die 457 Millionen zinsfrei (also geschenkt) zur Verfügung stünden.

Selbst unter dieser Voraussetzung ist ein kostendeckender Betrieb nach meiner Auffassung zum vorneherein ausgeschlossen, ganz abgesehen von den 4 bis 6 Millionen Franken an Beiträgen, die auch gemäss Botschaft so oder so auszurichten sein werden. Ich meine aber, dass man sich über den Betrieb viel zu optimistische Vorstellungen gemacht hat. Wenn nämlich ein so dichter Fahrplan eingehalten werden soll, wie in der Botschaft dargelegt wird, müsste vor allem im Sommer mit leeren Zügen gerechnet werden. Die Botschaft rechnet nämlich damit, dass über das ganze Jahr minimal 270 000 Fahrzeuge und maximal 360 000 Fahrzeuge die Durchfahrt durch den Tunnel benutzen werden. Wenn ich richtig gehört habe, sind das die dreifachen Frequenzen des Furkatunnels. Was ich sicher weiss: Die Frequenzzahlen, von denen die Botschaft ausgeht, würden voraussetzen, dass im Winterhalbjahr Tag für Tag, sonntags und werktags, mindestens 1000, maximal 1400 Fahrzeuge durch den Tunnel fahren würden, und dies für 5900 Einwohner und 11 000 Fremdenbetten, die sowieso zum grössten Teil von Norden her belegt werden. Ich glaube einfach nicht an diese Zahlen. Der Betriebsverlust, der da auf uns zukäme, würde ins Unermessliche gehen, um so mehr, als schon heute der Bahnbetrieb im Bereich Klosters/

Davos und im Unterengadin ab ungefähr 19 oder 20 Uhr abends praktisch eingestellt ist. Der letzte Zug von Davos nach Klosters verlässt Davos um 19.06 Uhr, und Davos ist immerhin ein erheblicher Kurort mit grosser Einwohnerzahl, mit mehr Einwohnern als im ganzen Unterengadin. Im Unterengadin selbst verkehren nach heutigem Fahrplan die letzten Züge zum Beispiel am Samstag zwischen 18.23 Uhr und 20.14 Uhr. Später gibt es keine Züge mehr. Ich glaube also, dass der Betrieb ins Unermessliche gehende Defizite verursachen würde. Zu diesen Betriebsdefiziten kämen aber noch weitere Aufwendungen hinzu: der Ausbau der Prättigauer-Strasse, der zwischen 300 und 500 Millionen Franken kosten wird, der allerdings – das ist zu konzedieren – so oder so kommen muss.

Die zentrale Frage ist aber in diesem Zusammenhang, was mit der Flüelapassstrasse geschehen wird. In der Botschaft ist davon die Rede, dass der Flüela sommersicher ausgebaut würde, aber dass auf einen wintersicheren Ausbau zu verzichten sei. «Die Botschaft hör' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube», bin ich da versucht zu sagen. Ich weiss, dass die Davoser und auch viele Unterengadiner, Prättigauer und Münstertaler mit allem Nachdruck auf einen wintersicheren Ausbau der Flüelapassstrasse hinarbeiten. Ich glaube nicht, dass dieser politische Druck aufgehoben werden kann, auch wenn man mir heute das Gegenteil versichert. Das sind im wesentlichen die Ueberlegungen, die uns nach meiner Auffassung dazu zwingen, auf die Botschaft nicht einzutreten. Es ist noch zu zwei Hinweisen, die schon im Gespräch vor der heutigen Sitzung gemacht worden sind, Stellung zu nehmen. Es ist gesagt worden, es gehe heute darum, einen Volksentscheid des Bündner Stimmvolkes zu respektieren. Ich will in diesem Zusammenhang gar nicht daran erinnern, dass in den betroffenen Regionen die Vorlage eigentlich mehrheitlich abgelehnt oder höchstens ganz knapp angenommen worden ist. Ich will nicht Abstimmungsergebnisse interpretieren, auch wenn festzuhalten bleibt, dass von einer Grundwelle im Kanton Graubünden wirklich keine Rede sein kann. Aber es geht mir um etwas anderes. Ich möchte Ihnen darlegen, worüber die Bündner abgestimmt haben. Die Vorlage, die den Bündnern präsentiert wurde, ging davon aus, dass der Bund 457 Millionen Franken ohne Gegenleistung zur Verfügung stellen würde. Das war die Vorlage, über die sich die Bündner Stimmbürger geäussert haben. Die 81 Millionen kommen zwar noch dazu. Aber zentrales Anliegen dieser Vorlage im Kanton Graubünden waren die 457 Millionen Franken des Bundes, und um diese 457 Millionen geht es heute. Von einem Druck des Bündner Stimmvolkes, den wir zu respektieren hätten, kann also nicht gesprochen werden. Es ist ein Wunsch.

Gesprächsweise ist vor der heutigen Beratung auch schon die Meinung geäussert worden, es wäre sinnvoller, auf die Vorlage zwar einzutreten, dieselbe aber dann zurückzuweisen mit dem Auftrag, das Konzept in die Vorlage «Bahn 2000» einzubauen, ein Konnex zur «Bahn 2000» fehlt heute. Treten wir heute nicht ein, geht das Geschäft an den Nationalrat, und es kommt dort genau richtig, um mit der Vorlage «Bahn 2000» koordiniert zu werden. Denn die Behandlung des «Bahn-2000-Konzeptes» ist in der nationalrätlichen Kommission gerade so weit gediehen, dass die Vereina-Vorlage dort schlank und nahtlos eingebaut werden könnte. Es wäre deshalb verfahrenstechnisch nach meiner Auffassung falsch, wenn wir heute auf die Vorlage eintreten und sie zurückweisen würden. Dann wäre wieder der Konnex nicht hergestellt. Richtiger ist, nicht einzutreten und die Vorlage damit an den Nationalrat gehen zu lassen, der dann «Bahn 2000» und Vereina-Bahn koordinieren kann. So liegen wir zeitlich richtig.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, dem Nichteintretensantrag, den ich Ihnen unterbreitet habe, zuzustimmen.

**Mme Bauer:** Je voudrais exprimer l'embarras, la perplexité de plusieurs membres de la commission et de notre conseil. La décision n'est pas simple, en effet, face à un projet de cette importance.

Membre pour ma part de la commission, je dois reconnaître

que j'étais très partagée, lorsqu'il s'est agi d'évaluer les conséquences positives et négatives de la construction de la Vereina. En séance de commission, j'ai été sensible à des arguments tels que «les Grisons constituent la minorité romanche de notre pays; il importe d'être attentif à leurs besoins» ou encore «les jeunes générations ont tendance à abandonner des régions mal desservies, il importe de leur redonner vie en en favorisant les accès» et puis «ne s'agit-il pas de transports en commun, d'une ligne ferroviaire en l'occurrence qui, en transportant les voitures, limiterait les nuisances?»

Mais les arguments contraires ne manquent certes pas et ils sont de taille. J'en distinguerai trois. Premièrement, les populations directement concernées sont très partagées, voire en majorité opposées. Elles ne veulent pas de ce tunnel qui favorisera, à travers la Basse-Engadine et le Prättigau, vers et hors Klosters, vers et hors Lavin, un afflux de voitures innombrables. La circulation intense qui en résultera modifiera profondément la vie de ces vallées, exposées désormais à une pollution intense, tant atmosphérique qu'acoustique. D'autre part, l'abondance de touristes qui résultera du percement du tunnel, avec l'urbanisation accélérée, avec l'inévitable infrastructure hôtelière lourde que cela implique, modifiera profondément la région. Nombreux sont les habitants des Grisons qui craignent qu'au tourisme sélectif, qui de plus en plus recherche des régions naturelles encore intactes, ne se substitue inéluctablement un tourisme de masse. La mode est passée désormais des villes à la montagne.

Deuxième objection: malgré l'entrée en vigueur de la loi sur la protection de l'environnement, il y a trois ans, l'étude d'impact préalable à toute construction n'a pas été soumise aux membres de la commission. Je m'en suis informée auprès de M. Schlumpf, conseiller fédéral, qui a répondu être en contact constant avec l'Office de la protection de l'environnement. Or, cela ne saurait suffire et, pour un projet de cette importance, l'étude d'impact est indispensable. Il s'agit tout de même, je le rappelle, d'une ligne ferroviaire de 22 kilomètres de long et d'un tunnel de 19 kilomètres. Qu'on songe, par exemple, au volume de roches et de terre extrait de la montagne! Quoiqu'on en dise, la configuration des villages qui se trouvent à l'entrée et à la sortie de la Vereina en sera profondément modifiée. Le Conseil fédéral ne saurait se dérober aux exigences de la loi sur la protection de l'environnement. Il se doit au contraire, dans ce domaine particulièrement, de montrer l'exemple.

Troisième argument enfin, qui touche à l'aspect financier, et c'est une objection de poids: Que l'on juge plutôt! Les coûts de construction du tunnel sont estimés à 538 millions de francs. On ajoute prudemment: (prix 1985). La durée des travaux étant évaluée à onze ans, il faut avoir le courage d'affirmer, si l'on se réfère non seulement à l'inflation mais encore aux expériences cuisantes que nous avons faites concernant la Furka et pratiquement tous les autres tunnels, que ce projet va atteindre le milliard. Comme la Confédération prendra en charge le 85 pour cent des dépenses, les pouvoirs publics assurant un financement à fonds perdus – ainsi que le message le rappelle – on se doit de s'interroger sur l'opportunité d'un tel projet, dès lors que ce Parlement a maintes fois manifesté son intention de freiner, sinon de combler tant le déficit chronique des CFF que celui de la Confédération.

Plus on avance dans l'étude de ce dossier, plus on est frappé par les imprécisions et par la mégalomanie qui s'en dégagent. C'est pourquoi, dès lors que le tunnel de la Vereina est disproportionné – seuls quelques milliers d'habitants sont directement concernés et encore la plupart d'entre eux n'en veulent-ils pas – dès lors qu'il est surdimensionné et qu'il nécessitera des sommes énormes à une époque où nous affirmons qu'il faut plutôt économiser, je vous engage, ainsi que le propose M. Schoch, à ne pas entrer en matière concernant l'arrêté fédéral proposé.

**Cavelty:** Zunächst habe ich meine Interessen offenzulegen. Ich bin einer der fünf vom Bundesrat ernannten Vertreter

des Bundes im Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn. Persönlich erwachsen dem Verwaltungsrat keine Vorteile aus der Realisierung des Vereina-Tunnels, da keine Erhöhung der Verwaltungsratshonorare vorgesehen ist! Es bleibt nach wie vor beim Null-Honorar.

Als Vertreter des Kantons Graubünden, dem die Rhätische Bahn praktisch gehört, möchte ich zunächst den Dank aussprechen an den Bundesrat, an das Departement, an unsere Kommission, die einstimmig war. Jetzt ist sie es allerdings nicht mehr, Frau Bauer hat ihre Meinungsänderung bekanntgegeben. Dank auch an den Präsidenten für die gute Darstellung der Vorlage hier im Rat.

Es geht um eine notwendige, sichere Verbindung eines entlegenen Teils unseres Kantons mit der übrigen Schweiz. Parlament und Volk Graubündens haben sich für die Bahn-Variante mit rollender Strasse und somit für eine zeit- und umweltgerechte Verbindung entschieden. Daran dürfte sich sowohl aus föderalistischen als auch aus sachlichen Gründen keine Korrektur rechtfertigen. In der Ständekammer darf wohl besonders auf den föderalistischen Aspekt hingewiesen werden. Wenn die Berechtigung des Anliegens bejaht wird – und das tut man allgemein, auch Herr Schoch bejaht es –, dass eine entlegene Talschaft eine wintersichere, vernünftige Verbindung zur übrigen Schweiz haben soll, und wenn ein Kanton auch noch eine zeitgemässe Lösung dafür vorsieht, ist es sicher nicht am Bund und am Ständerat, das eigene Ermessen an die Stelle des Ermessens des Volkes und des Parlamentes des Kantons zu setzen.

Zu den Einwänden und Kritiken, mit denen wir konfrontiert wurden, in Ergänzung dessen, was bereits gesagt wurde, nur wenige Bemerkungen:

1. Der wintersichere Ausbau der Flüelapassstrasse, also die Alternative zur heutigen Vorlage, hätte gemäss verkehrswissenschaftlichen Abklärungen einen bedeutend grösseren Verkehr und eine viel stärkere Verlagerung vom Julier zum Flüela zur Folge. Dies ist aus den bekannten Gründen unerwünscht. Frau Bauer hat auch darauf hingewiesen, dass eben zu viel Verkehr, eine zu grosse Masse in das Unterengadin «hineingepumpt» würde. Wir wollen diese Sogwirkung verhindern, indem wir nicht die Strasse, sondern die Bahn bauen.

2. Die rollende Strasse kommt sowohl den Automobilisten wie den Nichtmotorisierten zugute. Es rechtfertigt sich nur eine Lösung, die beiden Verkehrsgruppen zugute kommt. Vor allem wäre es unvernünftig, wenn wir nur eine Bahn ohne rollende Strasse bauen würden; denn Sie dürfen nicht vergessen: Dort, wo die Bahn im Engadin aufhört, beginnen erst die Zufahrtswege zu den bahnlosen Talschaften Münstertal, Samnaun und zu den bahnlosen Dörfern, die in der dortigen Gegend sehr zahlreich verstreut sind. Die Bevölkerung und die Gäste, die in dieses Tal hineinfahren wollen, müssen von der Bahn weg zu den einzelnen Stationen fahren können. Nur eine Bahnverbindung mit gelegentlichen Autoverladen, so wie wir sie von Thusis nach Samaden kennen, wäre in der heutigen Zeit nicht zu rechtfertigen. Es gibt keine Sicherheit, man muss warten, unter Umständen stundenlang, und weiss nicht, wann man mit diesem Verlad «darankommt». Wenn wir etwas machen, dann etwas Sicheres, nicht zu gross, nicht unvernünftig, etwas, das allen dient.

3. Als Romane habe ich Gehör für die Befürchtungen, eine bessere Erschliessung könnte die einheimische romanische Kultur gefährden. Ich lasse diese Befürchtung als Warnruf durchaus gelten. Sehen wir jedoch die konstante Entvölkerung und die Ueberalterung der romanischen Dörfer, so müssen wir feststellen, dass gerade fehlende wirtschaftliche Möglichkeiten sich vor allem aus den fehlenden Verbindungen ergeben, was eine quantitative und qualitative Bevölkerungsabnahme mit sich bringt. Extrem gesagt: Wo niemand mehr ist, wird natürlich auch keine romanische Kultur mehr gepflegt oder, wie es die Römer sagten: *primum vivere deinde philosophari*.

Wir müssen demnach vernünftige Bedingungen schaffen, damit die romanische Bevölkerung bestehen und sich

entwickeln kann. Gute und vernünftige Verkehrsverbindungen sind ein geeignetes Mittel dazu. Es ist dann selbstverständlich Sache der einzelnen Gemeinden, Regionen und des Kantons, primär in ihren Demarchen mit der Planung dafür zu sorgen, dass die Proportionen gewahrt werden. Ich kann Ihnen versichern, dass unsere Gemeinden dies auch tun.

Persönlich kenne ich zahlreiche Beispiele aus touristischen Gemeinden, in denen zugezogene Anderssprachige assimiliert wurden und deren Kinder unter sich und in der Schule natürlich romanisch sprechen. Damit ist nicht nur für den Bestand der gegenwärtigen Bevölkerung gesorgt, sondern sogar für Zuwachs aus sprachfremden Bereichen.

Da hinein gehört wahrscheinlich der Einwand der Kosten/Nutzen-Ueberlegung von Herrn Schoch. Misst man diesen Werten auch eine Bedeutung bei, kann man natürlich nicht mit Millionen kommen. Die Erhaltung der entlegenen Dörfer und der Kultur darf einige Millionen kosten. Ich habe die Sympathiekundgebungen von Herrn Schoch zur Kenntnis genommen. Nur etwas hat mich berührt, seine Aussage, man solle den Leuten in diesen entlegenen Regionen die Millionen lieber in bar schicken. Wenn es nicht von einem Appenzeller käme, von dem ich weiss, dass er sehr viel Verständnis für die Minderheiten hat, würde ich sagen: Das ist etwas imperialistisch, das ist so, wie wir früher in das Käselein für die Neger einen Franken einwarfen, worauf der Neger nickte. Ich weiss, Herr Schoch hat es sicher nicht so böse gemeint. Aber, extrem gesagt, wäre das ungefähr die Richtung, die man bei jemand anderem annehmen könnte, bei ihm nicht. Soviel zu den Einwänden.

Nun noch eine Bemerkung zur Situierung der Vorlage im verkehrspolitischen Strauss, den uns der Bundesrat präsentiert. Fassen Sie bitte diese Bemerkung nicht als Undank auf, sozusagen als Blick ins Maul des geschenkten Gauls, sondern als notwendige und rechtzeitige Klarstellung.

Der Bau der Vereinabahn liegt im Interesse der Eidgenossenschaft beziehungsweise eines grossen Teils derselben. Das vorliegende Projekt, das unabhängig von «Bahn 2000» geplant wurde, entspricht in jeder Beziehung auch den Zielsetzungen des Konzeptes «Bahn 2000». Aber es soll unabhängig von «Bahn 2000» realisiert werden. Dazu gibt es von mir aus gesehen zwei Gründe:

Der erste Grund ist ein rein formeller, auf den Herr Schoch schon hingewiesen hat: Man soll nicht ein Geschäft, das wie «Bahn 2000» bereits auf dem Tisch des Nationalrates liegt, mit einem Geschäft von uns vermengen. Das gibt gegenseitige Abhängigkeiten rein formeller Natur, bei denen der Ständerat mit Sicherheit den kürzeren ziehen würde. Wir würden, wenn wir das alles miteinander vermischten, vom Nationalrat überfahren. «Bahn 2000» gibt vor allem wegen der Neubaustrecken im Mittellandgebiet (Variante Nord, Variante Süd, Variante Südpus) zu politischen Diskussionen Anlass. Sie kennen die Probleme. Es ist möglich, dass deswegen gar ein Referendum ergriffen werden wird, man weiss das nicht. Nun wäre es aber wirklich unsinnig und sachlich nicht gerechtfertigt, wenn wir diese Probleme und Fragen mit der Vereinabahn vermengen würden, so dass wir gar wegen eines eventuellen Referendums gegen die «Bahn 2000» im Mittelland das Vereinabahnprojekt hinauschieben müssten.

Der zweite Grund liegt darin: Die Rhätische Bahn ist eine grosse und schöne Bahn mit beinahe 400 km Schienenlänge; sie ist für den Kanton Graubünden von grosser Bedeutung. Sie liegt im volkswirtschaftlichen Interesse Graubündens und der ganzen Schweiz. Es entspricht den Bestrebungen unserer Verkehrspolitik, dass wir den öffentlichen Verkehr fördern und ihn auf der Höhe der Zeit halten. Darum muss die Rhätische Bahn auch in Zukunft vollumfänglich am Konzept «Bahn 2000» partizipieren können, ohne sich wegen des Vereina-Projektes Abzüge oder Vorausbezüge in Abzug bringen zu lassen. Mit anderen Worten darf das bestehende Netz der RhB nicht wegen des Baues des Vereina im Rahmen der künftigen nötigen Investitionen und der technischen Erneuerung benachteiligt werden; sonst würden wir den Vereinatunnel zu Lasten der übrigen

Rhätischen Bahn bauen, was ja wirklich niemand will. Es ist wichtig, dass man diesen Punkt hier festhält, einen Punkt, der dazu führt, dass wir die Vorlage der Vereina getrennt und losgelöst von der «Bahn 2000» behandeln und verabschieden.

Zum Schluss noch eine Bemerkung zur Frage: Strasse oder Bahn?

Es ist vom Präsidenten – völlig zu Recht – schon gesagt worden; ich nehme an, Herr Bundesrat Schlumpf wird es auch nochmals bestätigen: Die Flüelapasstrasse soll Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes bleiben, jedoch ohne Bundessubventionen für allfällige Ausbauten zum Zwecke der Kapazitätserweiterung oder zum Zwecke einer erhöhten Wintersicherheit. Wir verlangen demnach nicht den Fünfer und das Weggli, wie auch schon behauptet wurde; wir lassen uns gerne dabei behaften. Im übrigen können Sie versichert sein, dass das übrige Graubünden auch nicht bereit wäre, den Fünfer und das Weggli einer einzigen Gegend zu geben. Dafür ist Graubünden viel zu weitläufig und mannigfaltig.

Zusammengefasst kann gesagt werden, dass mit der Vereina ein zeitgemässes, sinnvolles und taugliches öffentliches Werk im Interesse der Eidgenossenschaft unterstützt wird.

Ich bitte deshalb zusammen mit der Kommission um Eintreten und – in Uebereinstimmung mit Herrn Schoch – keinesfalls um Rückweisung. Ich erinnere Sie an das Schicksal der Schwerverkehrsvorlage: Dort haben wir einen solchen Entscheid gefällt, wonach das Geschäft bei uns blieb und doch nicht weiterging. Sie werden sich wohl noch daran erinnern, wie wir schliesslich mit einem Kunstgriff den Beschluss als Nichteintretensbeschluss erklären mussten, damit das Geschäft wenigstens an den Nationalrat weitergehen konnte.

Ich hoffe also, dass wir eintreten und das Geschäft heute im positiven Sinne verabschieden. Sonst aber würde ich einem Nichteintreten einem Zurückschieben gegenüber den Vorzug geben.

Ich habe privat und zufällig mit Leuten aus der Verkehrskommission des Nationalrates gesprochen. Diese Kommission spielt mit dem Gedanken sich durch den Augenschein überzeugen zu lassen, zusammen mit der Bautengruppe, mit Leuten, die auch etwas von Geologie verstehen. Wenn das Geschäft also an den Nationalrat geht, so ist dafür Gewähr geboten, dass diese Zweifel, die Herr Schoch noch bezüglich der Geologie aufgeworfen hat, beseitigt werden. Ich bitte um Eintreten und um Zustimmung.

**Knüsel:** Ich gehe in meinen Ausführungen davon aus, dass der Bundesbeitrag an die Vereina-Linie, welcher heute zur Diskussion steht, im Finanzplan in Ordnung ist. Bei meinen Ueberlegungen habe ich mich gefragt: Ist das, wenn ich für Eintreten bin und dieser Vorlage zustimme, ein Liebesdienst, der nicht ganz in Ordnung ist, gegenüber einer Region, die ein unvernünftiges Projekt verwirklichen will? Oder wäre eine Ablehnung ein Affront gegen den stolzen Stand Graubünden?

Wenn ich die Ausführungen von Herrn Kollega Schoch richtig verstanden habe, hat er ein sehr grosses Einfühlungsvermögen und viel, viel Herz für das Engadin; er verknüpft es aber auch mit dem grossen «Aber».

Gemäss Botschaft ersucht die Direktion der Rhätischen Bahnen den Bundesrat um eine Konzessionserweiterung ihres Bahnnetzes für die Schmalspurlinie von Klosters im Prättigau nach Susch im Engadin. Der Regierungsrat dieses Standes stellt das Gesuch um einen möglichst hohen Bundesbeitrag. Das geht in Ordnung. Nun hat auch der Stimmbürger im Kanton Graubünden über dieses Projekt abgestimmt; das Resultat war doch recht eindeutig. Es wäre von unserer Seite her etwas heikel, wenn wir als Vertreter anderer Stände die Resultate einzelner Gemeinden untersuchen würden. Dürfen wir das? Ich glaube kaum. Ich vertrete die Auffassung, dass, wenn ein Stand eine Abstimmung durchgeführt hat, das Resultat des gesamten Kantons massge-

bend ist. Und die Bürger dieses Standes haben zum Projekt ja gesagt. Der Entscheid liegt nun bei uns.

Und nun glaube ich, heisst die entscheidende Frage, über die wir zu befinden haben: Vereina-Tunnel, wintersichere Verbindung zwischen Prättigau und dem Engadin auf der einen Seite; wintersicherer Ausbau – unser Kommissionspräsident hat das sehr deutlich gesagt – des Flüela-Passes von Davos ins Engadin auf der anderen Seite. Hier stellen sich eine ganze Reihe von Fragen. Ich darf sie ganz kurz aufzählen. Herr Otto Schoch hat bereits darauf hingewiesen. Erster Punkt: Der Strassenzubringer von Küblis nach Klosters führt mitten durch Dörfer, ist kurvenreich, es ist eine schmale Strasse, und sie ist für die touristische Grossregion des oberen Prättigaus und vor allem des Engadins ungenügend. Das sagen die Bündner einhellig. Ein Ausbau dieses Strassenstückes von Küblis nach Klosters ist dringend erforderlich. Wir haben beim Augenschein diese Frage auch gestellt, und die Vertreter des kantonalen Tiefbauamts und des Regierungsrates haben uns gesagt, dass erstens dieses Strassenstück den Gegebenheiten entsprechend ausgebaut werden müsse und zweitens zwischen dem Tiefbauamt und der Rhätischen Bahn eine Koordination bestehe. Es ist also nicht anzunehmen, dass der Vereina-Tunnel in Betrieb, das entsprechende Strassenstück aber nicht ausgebaut sein wird. Diese Koordination ist also gewährleistet.

Zweiter Punkt: Die Verbindung vom Engadin nach Chur wird mit dem Tunnel effektiv wintersicher, da können wir sicher sein. Für die Leute, die im mittleren und unteren Engadin oder im Münstertal leben, gibt es tatsächlich Tage und Wochen, während welchen sie unter den heutigen Verhältnissen mit dem besten Willen nicht nach Chur fahren können. Das wäre eine Tagesreise! Ich finde, dass wir diese Leuten nicht mit Fakten und Zahlen abspeisen sollten. Wenn wir nur eine bestimmte Zahl ausweisen können und entsprechend die Frequenzen kleiner werden, sollten wir deswegen nicht schon dieses Projekt ablehnen. Die Zeitersparnis ist dermassen gross, dass ich mir von einer regionalen Entwicklung des mittleren und unteren Engadins doch einiges verspreche.

Dritter Punkt: Ein wirklich wintersicherer Ausbau des Flüela-Passes kann selbst mit enormen finanziellen Aufwendungen kaum gewährleistet werden. Wer den Flüela-Pass schon mit den Wanderschuhen überquert hat oder dort oben im Winter war, weiss, wie heikel diese Region ist. Ueber 50 zum Teil äusserst gefährliche Lawinenzüge müssen eliminiert werden. Wohlverstanden, es handelt sich dabei um die Erschliessung einer der wohl schönsten und reizvollsten touristischen Gebiete der Schweiz. Im Klartext würde das aber heissen, dass der Flüela-Pass fast von Davos an, also weit vor dem Tschuggen, bis vor die Tore des Engadins mit einem durchgehenden Schlauch von Galerien oder Tunnels inklusive einem Scheiteltunnel ausgebaut werden müsste. Und was bietet diese traumhaft schöne Landschaft noch, wenn wir als wintersichere Verbindung diesen Schlauch von Davos bis ins Engadin hinüber bauen? Wir machen diese Landschaft total kaputt! Auf der anderen Seite steht den Engadinern effektiv ein Recht zu. Die entscheidende Frage für mich heisst: Kann diese paradiesisch schöne Landschaft einen derart harten Eingriff verkraften, wie ihn der wintersichere Ausbau des Flüela-Passes bedeutet? Ich glaube nicht! Vierter Punkt: die Landschaft selbst. Der Augenschein mit der Kommission – ich möchte unserem Kommissionspräsidenten dafür danken – hat gezeigt, dass die beiden Verladeanlagen, sowohl jene in Klosters wie auch jene im Engadin, in der Umgebung praktisch nicht auffallen. Die Anlagen sind umweltschonend, und es kommt dazu, dass an beiden Orten auch keine Lärmimmissionen zu erwarten oder zu befürchten sind. Ich glaube, das ist ein ganz wesentlicher Punkt. Nun hat Herr Kollega Schoch mit Recht die Problematik der Geologie und vor allem auch die der zu erwartenden Frequenzen miteinbezogen. Gemäss Botschaft Seite 14 erwarten die Rhätischen Bahnen im Jahr 2000 ein Verkehrsaufkommen im Vereina-Tunnel von ungefähr 270 000 bis 360 000 Motorfahrzeugen pro Jahr. Man muss sich aber fragen: Sind diese Annahmen nicht zu optimistisch? Man

hat auch schon in Diskussionen gehört, sie seien weit über-rissen und entbehrten jeder objektiven Betrachtungsweise. Wir leiden ja immer noch unter einem Furka-Syndrom! Der Furka spielt in den Diskussionen noch eine grosse Rolle. Darf ich Ihnen die Frequenzen aus dieser ganz anderen Region doch angeben: Im Furka-Tunnel betrug die Frequenz an Motorfahrzeugen 1982 19 800, 1983 84 000, 1984 110 500 und 1985 104 000. Die Frage von Herrn Otto Schoch ist berechtigt, wenn er im Sommer und Winter 1000 Fahrzeuge pro Tag erwartet. Aber: Ist das wirklich zu erwarten? Die Region Obergoms-Andermatt ist nicht mit dem Prättigau und dem Engadin vergleichbar. Da ist mehr Verkehr zu erwarten. Vergleichen wir mit dem Furka-Tunnel! Dort wurden im März dieses Jahres über 21 000 Motorfahrzeuge befördert. Das gibt über 700 pro Tag. Im Mai dieses Jahres waren es ebenfalls über 500 Motorfahrzeuge pro Tag, die durch den Tunnel befördert worden sind. Nach meinem Dafürhalten kann mit Fug und Recht angenommen werden, dass diese Zahlen, die in der Botschaft ausgewiesen sind, in einigen Jahren auch tatsächlich erreicht werden können. Eine letzte Ueberlegung: Ein wirklich wintersicherer Ausbau des Flüelapasses würde diese Region völlig zerstören, so dass wir mit einem solchen Bau ein sehr gefährliches Projekt realisieren würden. Bei der Beurteilung der Vereina-Vorlage gibt es aber – und darauf möchte ich Wert legen – nicht nur rationale und analytische Argumente, es gibt nicht nur Franken und Meter, nicht nur die Kosten-Nutzen-Analyse, sondern es gibt auch ethnische Argumente. Gerade diese scheinen mir von besonderem Wert zu sein und müssen in die Erwägungen miteinbezogen werden. Zugegeben, es wäre gefährlich, aus dieser wundervollen Landschaft ein Reservat oder ein Ghetto zu schaffen. Tatsache aber ist, dass die einheimische Bevölkerung aus dem unteren und mittleren Engadin inklusive dem Münstertal immer stärker ins Unterland abwandert, eine Entwicklung, die der regionalen Wirtschaftsförderung seit vielen Jahren zuwiderläuft. Die neue Zugverbindung – das ist meine Ueberzeugung – erschliesst diese herrlich schöne Region in bester, umweltschonendster Art und Weise. Eidgenössische Solidarität heisst nach meinem Dafürhalten auch Berücksichtigung von Minderheiten, von Randregionen durch Verbesserung der verkehrsmässigen Infrastruktur. Das ist meine persönliche Auffassung. Ich bin für Eintreten, und ich stimme der Vorlage zu, zumal dieses Projekt in das Konzept «Bahn 2000» eingebettet ist.

**M. Debétaz:** Après les interventions de qualité que nous venons d'entendre, je serai bref et je n'entrerai pas dans des considérations à caractère technique.

Le projet de la Vereina a fait l'unanimité au sein de notre commission, unanimité qui reflète certes la solidarité confédérale, mais aussi la conviction de soutenir une solution opportune. Ce matin, ce projet de construction suscite quelques divergences et Mme Bauer, bien que membre de la commission, se distance du projet de la Vereina!

La proposition de non-entrée en matière, défendue vigoureusement par M. Schoch, a le mérite d'engager notre conseil à se livrer à un examen approfondi. Mon cœur bat pour la Basse-Engadine, disait tendrement tout à l'heure M. Schoch; les cœurs des membres de la commission battent aussi pour le même objet, avec des raisons que la raison non seulement n'ignore pas, mais justifie objectivement.

Il s'agit, on l'a souligné, d'améliorer l'accessibilité de la Basse-Engadine et du val Müstair; cette amélioration, justifiée et opportune, est désirée de part et d'autre. Deux solutions sont évoquées: maintenir en service durant toute l'année la route de la Flüela, ce qui coûterait cher; autre solution: chaussée roulante ferroviaire, de Klosters à Lavin. Le coût de la solution ferroviaire serait un peu plus élevé, mais on y gagnerait nettement en matière de sécurité et de régularité des transports, d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement et de lutte contre la pollution. Les deux variantes ont fait l'objet de longues et vives discussions dans le canton des Grisons. Le gouvernement et le Grand Conseil se sont clairement prononcés en faveur de la

solution du chemin de fer. Ils l'ont fait en pleine connaissance de cause, ... et des avis divergents de la population. Le peuple grison s'est prononcé lui-même en faveur de la solution ferroviaire à une nette majorité de 23 000 contre 17 000.

Il nous appartient maintenant d'honorer cette affirmation de volonté cantonale. Mes sentiments fédéralistes m'engagent naturellement à aller dans ce sens; je m'empresse d'ajouter que j'arrive aussi à cette conclusion après l'examen des problèmes posés. L'étude effectuée par la commission fut approfondie; nous estimons que la solution proposée par le Conseil fédéral est judicieuse.

Même si on réalise la solution du chemin de fer, on engagera tout de même des dépenses importantes afin que la route de la Flüela soit ouverte toute l'année. C'est une crainte que nous avons entendue. Voyons à ce sujet le chiffre 112.3 du message. Le Conseil fédéral y déclare expressément: «... nous avons accepté de proposer aux Chambres d'octroyer une contribution fédérale se montant à 85 pour cent des coûts. Dans cette hypothèse, les constructions destinées à augmenter la capacité de la route de la Flüela Davos-Susch ou à en améliorer la sécurité en hiver seraient exclues de l'aide fédérale». La déclaration est claire. Et je précise qu'en matière d'aide fédérale, le Parlement a la maîtrise de la décision.

La dépense à la charge de la Confédération n'est pas légère, je le reconnais, mais soyons bien conscients qu'il y va de la santé de deux vallées. Or le bien de l'ensemble du pays dépend de celui de chacune de ses régions. Tel doit être notre objectif prioritaire.

En conclusion, je maintiens la position que j'ai prise en séance de commission; je suis persuadé que la réalisation du projet soumis par le Conseil fédéral sera un enrichissement tant pour les deux vallées intéressées que pour la Suisse. C'est dans ces sentiments que je vous engage à entrer en matière et à voter en faveur de l'arrêté en question.

**Meier Hans:** Es ist zu bedauern, dass die Gegner der Vorlage, die zweifellos hier im Rat vorhanden sind, bisher in der Diskussion den Nichteintretensantrag von Herrn Schoch noch nicht unterstützt haben, damit man sich mit ihren Argumenten vermehrt auseinandersetzen könnte. Das zwingt die Mitglieder der Kommission erst recht, hier im Rat Farbe zu bekennen. Es stehen zwei Hauptfragen im Vordergrund: Erstens: Ist eine bessere Erschliessung dieses Raumes zwischen Prättigau und der österreichischen und italienischen Grenze notwendig, und wenn ja, welche Lösung soll realisiert werden?

Zweitens: Sind die zugegeben hohen Kosten verantwortbar?

Ich möchte mich zuerst Punkt 2 zuwenden. In Anbetracht der Diskussion vom letzten Dienstag – und hier stimme ich mit Herrn Schoch voll überein – erhält die Grössenordnung des Bundesbeitrages ein ganz besonderes Gewicht. Den diesbezüglichen Bedenken muss daher volles Verständnis entgegengebracht werden. Es ist aber der Gesamtbundesrat, der die finanzielle Situation des Bundes aus nächster Nähe kennt und trotzdem, unter Berücksichtigung der schwerwiegenden Gründe, die in der Botschaft dargelegt sind, diesen Beitrag beantragt. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission nicht über den Antrag des Bundesrates hinausgeht. Man muss bei der Beurteilung dieser Frage doch auch die ungünstige geographische Lage des Kantons Graubünden mitberücksichtigen, seine grosse Fläche und vor allem seine Topographie. Die vielen und grossen Nachteile in den Berggebieten – in den verschiedensten Bereichen – muss man auch in diesem Zusammenhang und nicht nur am 1. August anerkennen.

Die Auswirkungen der schlechten Verkehrslage sind in der Botschaft dargelegt. Ich brauche da keine weiteren Ausführungen zu machen. Ich stimme mit denjenigen Kommissionsmitgliedern vollständig überein, die darauf hingewiesen haben. In solchen Fällen dürfen nicht nur die Zahl der Einwohner, der Hotelbetten und die Investitionen pro Kopf und Bett berücksichtigt werden. Wir wollen auch nicht nur

das Herz sprechen lassen, sondern die staatspolitischen Ueberlegungen miteinbeziehen, die im Zusammenhang mit dieser Vorlage eine wichtige Rolle spielen.

Zur Frage der Verbindung mittels Ausbau Flüela haben sich verschiedene Kommissionsmitglieder und vor allem auch der Präsident geäussert. Ich möchte nur auf eines aufmerksam machen: Im Berggebiet kann von einem Tag auf den andern oder sogar von einer Stunde auf die andere der Verkehr auf solchen Verbindungen unterbrochen werden. Hundertprozentig wintersicher wird eine Strasse nicht sein. Wenn Sie wissen, dass über 50 Lawenzüge auf dem Flüelapass existieren, können Sie sich vorstellen, was ein wintersicherer Ausbau zu bedeuten hat. Herr Kollega Knüsel hat darauf hingewiesen. Ich möchte Herrn Schoch nur fragen: Wie stellt er sich die Zustimmung der Natur- und Landschaftsschutzkreise vor? Er hat ja auch gegenüber diesen Ueberlegungen eine positive Einstellung. Wie würden die Natur- und Landschaftsschutzkreise reagieren, wenn man als Alternative einen wintersichern Ausbau des Flüela mit Galerien und Tunnels vorziehen würde? Einen einzigen Vorteil sehe ich für eine solche Lösung: Diese Kosten würden dann aus den Treibstoffzöllen berappt und nicht aus der Bundeskasse. Wir unterstützen die Aussage unseres Kommissionspräsidenten. Wir haben volles Verständnis, dass der Flüela im Hauptstrassennetz bleibt. Aber wir wenden uns entschieden gegen einen verkappten wintersicheren Ausbau. Das wurde mit aller Deutlichkeit dargestellt.

Wir müssen für die spezielle Situation des Kantons Graubünden Verständnis haben, und ich beurteile es als nationale Aufgabe, die schlechte Verkehrslage des Unterengadins, des Münstertals und der angrenzenden Regionen zu verbessern. Es wurde bereits darauf angespielt. Es gibt auch so etwas wie eine eidgenössische Solidarität gegenüber wirklich benachteiligten, ungünstig gelegenen Gegenden. Wir wenden für die Entwicklungshilfe in der Dritten Welt sehr grosse Beträge auf. Darob dürfen wir aber nicht vergessen, dass auch in unserem Lande in dieser Hinsicht einiges zu tun ist. Wenn schon finanzielle Ueberlegungen ausschlaggebend sein sollen, müssen wir auch die Frage stellen, ob nicht vorübergehend – während der Laufdauer dieser Beitragsleistungen von 42 Millionen jährlich – die Kredite für die Entwicklungshilfe entsprechend reduziert werden könnten. Ich sage: überlegen. Es ist unbestritten, dass für diese Lösung beträchtliche Mittel notwendig sind, und in Anbetracht der finanziellen Situation des Bundes ist das kein leichter Entscheid. Ich stimme trotzdem für Eintreten.

**Weber:** Im Kanton Graubünden wird auch heute noch über verschiedene Lösungsvarianten gesprochen. Wir bekommen auch Briefe aus der übrigen Schweiz, die uns bessere Lösungen vorschlagen. Da hört man alles: Vereinatunnel allein als Basistunnel für die Bahndurchfahrt, Vereinatunnel als rollende Strasse, anstelle des Tunnelausbaus den Ausbau des Flüelapasses mit Wintersichermachung. Es gibt auch Leute, die beides anstreben, Bahn und Passstrasse. Es gibt auch Leute, die von allem nichts wissen wollen. In der Kommission wurde bei der Abwägung vom Batzen und Weggli gesprochen. Herr Cavelty hat zwar «Fünfer und Weggli» gesagt; aber in Anbetracht der Kosten sind es wahrscheinlich schon eher Batzen.

Es wurde auf die Verhältnisse am Gotthard verwiesen, wo auch beides – sowohl Bahn wie Strasse – ermöglicht wurde. Ein Vergleich mit dem Gotthard ist aber nur bedingt zulässig, weil am Gotthard sowohl Bahn wie Strasse nicht nur der Erschliessung einer Region, eines Kantons dienen (insbesondere dann nicht, wenn neben der Passstrasse und der Alpenbahnlinie auch der Strassentunnel und der geplante Basistunnel in die Betrachtung miteinbezogen werden), sondern weil dort wahrscheinlich fast alles dem Transitverkehr dienen muss. Wir können also daraus nicht ein Recht für die Bündner ableiten, wonach, wenn das eine gebaut wird, auch das andere gebaut werden kann.

Der Bau des Vereinatunnels – so meine ich – kann nicht von den Einwohnerzahlen im Engadin abhängig gemacht werden. Wenn schon etwas berücksichtigt werden sollte, muss-

ten die vorhandenen Bettenzahlen genommen werden, weil der Fremdenverkehr heute fast die einzige Möglichkeit ist, um die weitere Entvölkerung der Talschaft zu verhindern. Es gilt aber – das ist gesagt worden –, einer grossen Talschaft als Lebensraum Rechnung zu tragen. Schliesslich wollen wir doch daran denken, dass sich die Bedürfnisse im Fremdenverkehr geändert haben. Wir müssen heute mit dem Auto rechnen. Wichtig ist aber, dass wir eine umweltfreundliche Lösung suchen und Autos vom Umweg über die Flüelastrasse abhalten.

Wenn Sie nichts von der rollenden Strasse wissen wollen, politisieren Sie an den Realitäten vorbei. Auf der anderen Seite müssen wir die Autos lenken können, um Schaden zu verhindern. Die Ignorierung des Autos ist also keine Lösung. Deshalb ist das Konzept des Bundesrates richtig.

Ich kann die Begehren der Davoser nicht verstehen, die eine wintersichere Flüelapassstrasse wollen. Damit würde der Transitverkehr – Herr Knüsel hat das bereits gesagt – durch eine schöne Landschaft geführt, die schon heute vom Zubringerverkehr der Touristen geplagt ist. Davos ist erschlossen und gewinnt durch Mehrverkehr überhaupt nichts.

Zurück zum Engadin: Auch wenn nur Adam und Eva heute dort wohnen würden, wäre der Tunnel notwendig und müsste gebaut werden, damit die Talschaft bevölkert wird und damit wir auf bequeme Art in dieses Paradies zurückkehren könnten.

Eine Kosten-Nutzen-Rechnung kann man wohl anstellen. Nachher sollte man sie aber gleich wieder vergessen, weil wir uns vermutlich über die Gewichtung des Nutzens nie einigen könnten. Herr Cavelti hat da wichtige und richtige Argumente vorgetragen.

Noch ein Vergleich. Es geht doch nicht an, dass wir zum Beispiel für die Region Zürich Bundesmittel einsetzen für den Ausbau des Flughafens, für eine Erschliessung durch die SBB-Flughafenlinie, für das S-Bahnnetz und anderes mehr, nur weil dort viele Leute wohnen. Zürich wäre übrigens in der Lage, alles selber zu finanzieren. Aber als gute Eidgenossen wollen wir auch Zürich gegenüber gerecht sein. Die gute Finanzlage von Zürich ist ja nicht ein Verdienst der Zürcher selber. Viele, die über subventionierte Wege nach Zürich geschleust werden, bringen ja vor allem «Pinkepinke» in die stolze Stadt. Wie wäre es, wenn einige Grossbanken ihren Geschäftssitz ins Engadin verlegen würden? Die Probleme könnten vielleicht leichter gelöst werden.

Nun wurde das «Furkaloch» – Herr Knüsel hat bereits darauf hingewiesen – lange belächelt und kritisiert. Vieles ist dort krumm gelaufen, von der ersten Kostenberechnung über die Abklärung der Geologie bis zur Planung. Früh schon habe ich aber gesagt, dass Herr Bundesrat Bonvin einmal ein Denkmal als Tunnelbauer bekomme, weil die Tatsachen ihm später recht geben werden. Die Zahlen haben das heute schon belegt. Die Zeit, so glaube ich, wird auch beim Vereinatunnel den Planern recht geben. Schliesslich wollen wir auch einem Kanton einen Dienst leisten, der über Jahrzehnte über eine Privatbahn die Lasten des Verkehrsflusses selber getragen hat und schwer, schwer hat tragen müssen. Wir sind nicht nur dem Engadin, dieser Region, den Bau des Tunnels schuldig. Wir sind uns selber, aber vor allem auch dem Kanton Graubünden gegenüber den Bau des Tunnels schuldig.

Ich bitte Sie, den Rückweisungsantrag von Herrn Schoch abzuweisen, auf das Geschäft einzutreten und dem Bundesbeschluss zuzustimmen.

**Gadient:** Erlauben Sie mir einleitend einige Hinweise auf das bündnerische Bahngeschehen. Die heutige Vorlage – so meine ich – kann nur in diesem Kontext umfassend gewertet werden. Die Geschichte Graubündens ist mit der Geschichte seiner Verkehrswege aufs engste verbunden. Bis in die zweite Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts herrschte auf den Alpenpässen ein reger Verkehr. So machten damals allein im Bergdorf Splügen täglich über 200 Saumpferde Station. Dieser rege Gütertransfer bedeutete für die ortsan-

sässige Bevölkerung Beschäftigung und Verdienst. Mit der Eröffnung des Gotthardtunnels aber kam es in Graubünden zu einem Einbruch des Verkehrs von verheerendem Ausmass, von dem sich der Kanton allen Anstrengungen zum Trotz bis lange nach dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr erholen sollte. Die Abwanderung nahm katastrophale Ausmass an, und dieser Substanzverlust erwies sich als weitgehend irreversibel, doppelt schwerwiegend in einem Kanton der kleinen Gemeinden: Wir haben heute 43 Gemeinden mit weniger als 100 Einwohnern, und 91 der 213 Gemeinden weisen eine Einwohnerzahl von 100 bis 200 auf.

Freilich – ich teile die Auffassung von Kollege Schoch – ein solches Vorhaben bietet noch keine Gewähr dafür, dass dieser Trend aufgehalten werden kann. Aber wir wissen aus Erfahrung, dass ohne hinreichende Erschliessung der peripheren Regionen eine ganz wesentliche Voraussetzung für Gedeih und Entwicklung nicht erfüllt ist.

Die Eigenleistung des Kantons zur Ueberwindung der erwähnten Krise liegt vorab in der Schaffung der Rhätischen Bahn, die stufenweise auf einen beachtlichen Ausbaustand gebracht wurde, aber vor allem wegen der Weltwirtschaftskrise der dreissiger Jahre und der zunehmenden Konkurrenz durch das Automobil in eine akute Notlage geriet. Der Kanton sah sich ausserstande, die enormen finanziellen Lasten der Bahn zu tragen, und gelangte bereits 1933 mit einer Eingabe an den Bund. Man argumentierte damals, ohne jedes Verschulden von seiner Seite sei der Kanton Graubünden in die ganz eigenartige Lage gekommen, ein Bahnnetz ausserhalb des Rahmens der Bundesbahnen ausbauen zu müssen. Während Jahrzehnten habe die bündnerische Volkswirtschaft die aus dieser Situation erwachsene Mehrbelastung getragen. So scheine es lediglich ein Gebot des gerechten Ausgleiches zu sein, wenn heute durch eine entsprechende Bundeshilfe dem Kanton die Gleichstellung mit den von den Bundesbahnen bedienten Kantonen zuerkannt werde.

Es ging aber noch weitere 25 Jahre, bis dann wenigstens die Personentaxen für die einheimische Bevölkerung den Bundesbahntaxen angeglichen wurden. Die Gütertaxen blieben damals weiterhin auf dem Niveau von 140 Prozent der SBB. Man hat errechnet, dass allein der Taxunterschied für die Zeit von 1902 bis 1939 auf 420 Millionen Franken zu stehen kam – und das in der damaligen Währung! Bis 1969 hat der Kanton für die Bahn über 237 Millionen direkt aus eigenen Mitteln erbracht.

Als die Berninabahn, die Bellinzona-Mesocco-Bahn und die Chur-Arosa-Bahn vor dem Zusammenbruch standen, haben wir den Bund vergeblich um Hilfe gebeten. Der damals finanzschwache Kanton Graubünden musste allein handeln und auf sich allein gestellt den Weg finden; so haben wir diese Bahnen damals in selbstverständlicher Solidarität mit den Randgebieten in die Rhätische Bahn integriert.

Das war sicher auch nicht nach intellektuellem Kalkül geschehen! Aber es war vielleicht ein Mittelweg: es war mit dem Herzen gedacht und mit dem Kopf gefühlt. Wenn man sich damals lediglich nach der Bevölkerungszahl ausgerichtet hätte, wie man das heute zum Teil tun will, hätte man sich diese Sorgen in Graubünden nicht aufladen müssen. Aber der Kanton bekannte sich getreu seiner historischen Tradition zu seinen Minderheiten.

Bereits 1952 war eine vom Bundesrat eingesetzte Kommission unter unserem ehemaligen Kollegen Armstalden zum Schluss gelangt, dass ein Glied der Eidgenossenschaft Gefahr laufe, durch seine Eisenbahnlast arg in Mitleidenenschaft gezogen zu werden. Aber auch dieser Appell blieb, wie sämtliche Uebernahmebegehren der Bündner Regierung aus den Jahren 1941, 1945, 1946, 1948, 1956, 1957 und 1967, ungehört. Noch 1970 verabschiedete der bündnerische Grosse Rat einstimmig eine auf die Uebernahme zielende Resolution. Die SBB, die konsultiert wurden, errechneten jedoch, dass der sogenannte negative kommerzielle Wert der Rhätischen Bahn 750 Millionen Franken betrage, das heisst, um so viel sei die Bahn weniger Wert als nichts. Bei der Uebernahme hätte den SBB diese Summe ausgeglichen werden müssen, und so blieb es einmal mehr bei

diesem Begehren. So zählt heute der Kanton Graubünden in einem bedeutenden verkehrspolitischen Anliegen auf Ihre Solidarität, und ich hoffe, dass Sie im Lichte der dargelegten Fakten für unser Begehren Verständnis haben werden.

Wir sind uns bewusst, dass es ein sehr hoher Betrag ist. Herr Schoch hat das zu Recht ausgeführt. Darüber kann und muss man diskutieren und befinden. Aber ich meine, wir müssen vielleicht auch sehen, dass ein Vergleich der in den letzten Jahren erfolgten oder im Bau befindlichen Verkehrsvorhaben für den öffentlichen Verkehr zeigt, dass die Kosten dieses Vereinaprojektes eben durchaus im Rahmen anderer, ebenfalls vom Bund weitgehend finanzierter Investitionen liegen. Ich erinnere Sie an den Flughafenanschluss in Genf: 250 Millionen Franken; die Bahnhöfe Bern und Luzern: je über 300 Millionen Franken; den Ausbau Olten inklusive die neue Linie Olten–Rothrist: 250 Millionen Franken; die Heitersberglinie: 350 Millionen Franken; die Flughafenlinie Zürich–Oerlikon–Effretikon: 400 Millionen Franken; den Furkatunnel (Beitragsatz des Bundes übrigens 94,6 Prozent – im Gegensatz zur heutigen Vorlage): 300 Millionen Franken. Und war es etwas anderes als praktizierte Solidarität, als wir im Zusammenhang mit den Treibstoffzöllen jene «Lex Appenzell» in die Verfassung aufnehmen?

Freilich sind das Unterengadin und das Münstertal nicht dicht besiedelt, aber diese Talschaften sind, bezogen auf die Schweiz wie auf den Kanton selbst, geographisch äusserst peripher gelegen und verfügen, mit Ausnahme der Verbindung ins Oberengadin, über schlechte, zeitraubende Verkehrsverbindungen mit den übrigen Kantonsgebieten. Und das gilt, wie der Herr Kommissionsspräsident bereits gesagt hat, insbesondere im Winter, wenn die Flüelastrasse wegen Lawinengefahr und Schneeverwehungen geschlossen ist und die Verbindung des privaten Motorfahrzeugverkehrs mit den übrigen Kantonsgebieten nur über die einen Umweg bedeutende Julier- oder Arlbergroute hergestellt werden kann. Und zu der sich durch die Schliessung der Passstrasse ergebenden Benachteiligung kommt die im Winter permanent bestehende Ungewissheit über die die Schliessung verursachenden Witterungsverhältnisse hinzu. Diese prekären Erschliessungsverhältnisse bedürfen dringend der Verbesserung.

Es geht heute um die Konzessionserweiterung für die Rhätische Bahn auf der einen Seite, auf der anderen Seite um den Kredit. Es ist nicht so, wie behauptet worden ist, dass die Kommission sich geweigert hätte, eine Umweltverträglichkeitsprüfung anzuordnen und die Vorlage zu diesem Zweck an den Bundesrat zurückzuweisen. Wir haben darüber diskutiert, aber eben erkannt, dass diese Umweltverträglichkeitsprüfung durchaus gemacht wird, aber sie ist projektbezogen vorgesehen, und der Bundesrat hat die entsprechenden Dispositionen auch bereits getroffen. Auch wurde das ganze Vereina-Projekt, der Grossteil der Anlage befindet sich im übrigen im Berg, gerade durch die zweite Ueberarbeitung extrem umweltschonend gestaltet: Die Verladebahnhöfe sind im Tunnel, die für die Autos wurden reduziert, auf der Seite Klosters wird weniger Kulturland beansprucht, bei Susch–Lavin handelt es sich nicht um wertvolles Land, das im Bereich der Verladeanlagen beansprucht werden muss. Herr Schoch hat im privaten Gespräch mir gegenüber zugestanden, dass der Verladebahnhof im Raum Klosters aus dem Gesichtspunkt des Landschaftsschutzes heraus geradezu ideal situiert sei. Im Vereina-Projekt wurden dem Gesichtspunkt von Immissionen aller Art auf die Umwelt sorgfältig Rechnung getragen (Autoverlad abseits von Ortschaften und teilweise im Tunnel).

Wir müssen uns vergegenwärtigen, dass die Alternative zum Projekt gemäss Vorlage der wintersichere Ausbau des Flüela ist, und die Fachleute sind überzeugt, dass sowohl beim Gesamtverkehr zwischen dem Norden und dem Oberengadin wie auch zwischen dem Norden und dem Unterengadin der private Verkehr sowohl im Sommer- wie auch im Winterhalbjahr beim wintersicheren Ausbau des Flüela grösser sein wird als bei der Variante Vereina.

Die Bündner Regierung, der Grosse Rat und das Bündner Volk haben sich für den Eisenbahntunnel entschieden. Die

beiden Regionalorganisationen, die Pro Prättigau und die Pro Engadina Bassa, von denen wir ja eine regionale Wertung erwarten, stehen beide hinter der Vorlage. Aber im fraglichen Entscheid ist auch festgelegt worden, dass, wenn der Eisenbahntunnel nicht realisiert werden kann, die Regierung dem Grossen Rat unverzüglich einen Bericht über die Gewährleistung der Wintersicherheit am Flüela zu unterbreiten hat. Der Druck zum Ausbau der Flüelastrasse war bereits im Vorstadium der Volksabstimmung erheblich. Wird der Eisenbahntunnel nicht verwirklicht, ist der wintersichere Ausbau der Flüela-Strasse nach meinem Dafürhalten die Konsequenz. Auf diese steuern wir los, wenn wir die Behandlung des heutigen Bundesbeschlusses aussetzen oder nicht darauf eintreten!

Und nun ein Wort zur These «Fünfer und Weggli», in Graubünden wolle man beides: Ich möchte Ihnen zur Beweisführung drei Stellen zitieren:

1. Unsere Botschaft Seite 5. «Ausbauten zum Zwecke einer Kapazitätssteigerung oder einer erhöhten Wintersicherheit der Flüelastrasse Davos–Susch wären dann von einer Bundeshilfe ausgeschlossen.»

2. Die Aussage der Bündner Regierung in der Botschaft an den Grossen Rat lautet ebenso eindeutig: Im Falle der Verwirklichung der Vereina-Variante werde der Bundesrat Investitionen auf der Flüelastrasse zwischen Davos und Susch nur so weit mit Bundesmitteln unterstützen, als sie zur Erhaltung des Flüelapasses für einen sicheren Sommerverkehr notwendig seien. Für Ausbauvorhaben zum Zwecke einer Kapazitätssteigerung oder einer erhöhten Wintersicherheit werde hingegen eine Bundeshilfe ausgeschlossen. Der bündnerische Grosse Rat hat also en pleine connaissance dieses Umstandes gehandelt.

3. Auch dem Bündnervolk ist im Abschied zur Volksabstimmung eine nämliche Aussage schriftlich unterbreitet worden.

Ich glaube, hier ist das Zitat von der «Botschaft» – ich höre wohl, wie es angebracht worden ist –, wirklich fehl am Platz. Ich kann Ihnen auch sagen, was der Sommer-Ausbau bedeutet: Er bedeutet ein Minimum, gemessen an der Wintersicherheit, für die rund 57 Lawinenhänge und Rufenzonen abgesichert werden müssten, während für die Sommersicherheit, also gegen Rufen- und Steinschlaggefahr, etwa fünf bis acht Verbauungen nötig werden. Darüber war man sich in Graubünden von Anfang an im klaren.

Durch den Bau des Vereinatunnels wird die Bahn für das Unterengadin überhaupt erst konkurrenzfähig zur Strasse, sie wird attraktiv für den Reise- und Güterverkehr. Der Motorisierungsgrad wird nicht durch die Variantenwahl Flüela–Vereina bestimmt. Erst ein stark verbessertes Angebot des öffentlichen Verkehrs kann den Autofahrer zum Umsteigen bewegen. Der Vereina bedeutet für die Rhätische Bahn auch viel mehr als nur die wintersichere Verbindung ins Unterengadin und ins Münstertal: er schafft eine zweite Achse Nord–Süd, was erhöhte Sicherheit bedeutet, einen sehr teuren Kapazitätsausbau am Albula vermeidet und die vorhandene Infrastruktur besser nutzen lässt. In einem zusätzlichen Markt werden wir mit der Bahn dadurch überhaupt erst konkurrenzfähig, was eben den Reise- und Güterverkehr befruchtet.

Die mögliche Verbesserung des Betriebsergebnisses der Rhätischen Bahn ist mit vier Millionen Franken errechnet worden. Wir müssen dabei auf die Spezialisten abstellen. Zu berücksichtigen ist auch eine indirekte Auswirkung auf das Betriebsergebnis durch die Nichtrealisierung des wintersicheren Flüela-Ausbaus. Gesamthaft würde nämlich die wintersichere ausgebaut Flüelastrasse für die Rhätische Bahn Mindererträge von fünf Millionen Franken pro Jahr bewirken, die nur zu einem geringen Teil durch Einsparungen beim Aufwand kompensiert werden könnten.

Schliesslich noch zu den Frequenzen, die angezweifelt worden sind: Man muss diese Zahlen natürlich relativieren. Absolut gesehen sind die Angaben der Botschaft von 250 000 bis 360 000 Fahrzeugen pro Jahr in der Tat hoch, aber man hat aufgeteilt zwischen Winter- und Sommersituation und angenommen, dass im Winter um 45 Prozent aller

Fahrzeuge, die von Nordbünden ins Engadin oder umgekehrt fahren, und im Sommer etwa neun Prozent des erwarteten Verkehrsaufkommens respektive 20 Prozent der die Flüela-Route benützenden Fahrzeuge via Vereina fahren werden. Die Ausgangsdaten für die Festlegung des Betriebskonzeptes und für die eigentlichen Projektierungsarbeiten haben sich aus den gemeinsamen für das Vereina- und das Flüela-Projekt ausgearbeiteten Verkehrsprognosen ergeben. Diese stützen sich vorerst auf die konkreten Verkehrs-Zahlen des Jahres 1970 ab. Man hat für den Zeitraum von 1970 bis ins Jahr 2000 eine Verkehrszunahme von 30 Prozent berücksichtigt. Bis heute bestätigen sich diese Annahmen durchaus, so dass wir also nicht im leeren Raum argumentieren.

Ein letzter Satz zur Prättigauer-Strasse: Deren Ausbau fällt als Hauptstrasse in den Kompetenzbereich des Kantons Graubünden. Wie Herr Schoch zutreffend sagte, muss dieser Ausbau so oder anders vollendet werden. Bis nach Küblis ist das bereits geschehen. Es geht nun darum, die gewichtige Schlussetappe zu realisieren. Wir sind uns bewusst, dass diese Strasse zeitgerecht bereitgestellt werden muss. Das ist für den Kanton eine grosse Aufgabe. Diese kommt aber auch dann auf uns zu, wenn es zu einem wintersicheren Flüela-Ausbau kommen sollte.

Ich danke Ihnen für Ihr geschätztes Wohlwollen und die objektive Abwägung all dieser Voraussetzungen.

**M. Genoud:** Je tiens compte de l'heure avancée et de la longueur de ce débat. Je vous promets, Monsieur le Président, d'être très bref.

Quelques orateurs ont déjà fait remarquer quelle est la disproportion qui apparaît au premier abord entre le chiffre de 457 millions pour une contribution à fonds perdus pour le tunnel de la Vereina et le chiffre de population de 5900 habitants de la Basse-Engadine et de 1600 habitants pour le Val Müstair.

Il est vrai que ces chiffres impressionnent mais il y en a d'autres également qui doivent retenir notre attention et qui sont tout aussi impressionnants. Je retiens du message que dans les circonstances actuelles, le temps nécessaire au voyage par chemins de fer entre Zurich et Scuol est de cinq heures et même il faut compter six heures pour atteindre le Val Müstair.

Je déduis de ces renseignements que nous ne devons pas nous laisser arrêter par la grandeur de l'effort qui nous est demandé pour aménager mieux l'accès à ces régions très à l'écart dans notre pays. Il est, à mon avis, tout à fait inacceptable de continuer d'exiger des temps de déplacement aussi longs pour les atteindre. Nous devons nous souvenir que des régions qui n'ont pas un équipement routier ou ferroviaire suffisant sont des régions qui non seulement ne vont plus se développer mais qui vont connaître des problèmes de survie. On nous annonce du reste que la Basse-Engadine et le Val Müstair sont aujourd'hui déjà sur le coup d'un phénomène de dépeuplement. Vous me permettrez peut-être d'ajouter en passant, comme représentant d'un canton de montagne qui connaît également d'abord une situation périphérique et des régions assez éloignées, que l'on ne peut pas toujours faire une équation entre la construction d'une voie de communication et le rendement économique de cette réalisation. Nous sommes payés pour savoir qu'il faut souvent investir des millions pour pouvoir atteindre de petits villages mais que, par ailleurs, on n'est pas non plus autorisé à les condamner à la disparition.

Ici, le problème se pose à une échelle plus grande et, comme on le souligne avec raison, il s'agit d'une portion importante du territoire national. Même si l'effort est sérieux, même si l'effort demandé est lourd, nous devons, dans le principe d'abord, l'accepter. Je crois qu'il faut reconnaître comme une tâche fondamentale d'un Etat moderne de la grandeur du nôtre et aussi des moyens financiers qui sont les nôtres, de doter toutes les régions du pays de voies de communications suffisantes.

Cela dit, reste à savoir quelle est la solution la meilleure. Il y a une alternative devant nous: ou bien le tunnel avec le

transport des voitures, ou bien l'amélioration du col de la Flüela pour l'hiver.

J'ai rappelé à la commission que l'altitude de ce col qui culmine à 2383 mètres et non pas à 3800, comme le fait dire le procès-verbal de la commission, me semble quand même problématique, même avec l'engagement de gros moyens financiers pour en assurer la sécurité hivernale. Je fais une comparaison – vous me direz qu'il faudrait la nuancer davantage – avec le col du Simplon qui culmine à environ 400 mètres de moins que le col de la Flüela. Cette année, même en avril, il a connu de nombreux jours d'interruption du trafic. Donc, il me semble, après un examen très sommaire, je le reconnais, que c'est une entreprise presque impossible que de vouloir réaliser cette sécurité hivernale, cette sûreté, cette fiabilité à 2383 mètres d'altitude. Si elle était possible, j'aurais penché en faveur de cette solution qui me semble apporter de plus grands services à une région que la solution du transport de voitures. Mais le critère de sécurité est celui qui doit être retenu en priorité. Les exemples que nous connaissons de bon fonctionnement du transport de voitures peuvent nous rassurer quant à l'efficacité du système proposé. Voilà la raison pour laquelle je préfère cette solution.

Je le fais d'autant plus que nous votons ici une contribution pour une réalisation qui est d'abord l'affaire des gens des Grisons. Or, comme on l'a rappelé, le gouvernement, le Parlement et le peuple lui-même se sont prononcés pour cette solution dans des décisions absolument claires. C'est une raison supplémentaire pour mon adhésion à cette solution.

En un mot, je reconnais que le sacrifice financier qui nous est demandé est important, mais j'accorde une importance encore plus grande à la nécessité de créer des voies de communications satisfaisantes avec ces importantes régions du pays. Nous n'avons pas le droit, sous prétexte de maintenir une nature plus sympathique ou plus gentille à laquelle on ne porte pas la main, de vouloir contribuer à créer dans le pays des réserves d'Indiens. Ce sont les habitants des régions en question qui doivent prendre les décisions quant à leur avenir.

Un développement raisonnable et modéré du tourisme se réalise à travers l'aménagement du territoire. Nous devons faire confiance aux autorités locales et cantonales et non pas essayer, par la bande en j'en dirais, d'entreprendre un développement minimum nécessaire à la survie de ces régions.

Comme je l'ai déjà exprimé en séance de commission, je souhaite la sympathie la plus large pour ce problème vital. Je souhaite aussi cette sympathie pour toutes les régions qui, dans notre pays, connaissent une situation semblable. Je crois que la dotation en bonnes voies de communication est un postulat fondamental pour toutes les régions du pays. Je propose d'accepter l'entrée en matière et de voter le projet qui nous est soumis par le Conseil fédéral.

**Frau Bühner:** Ich habe meine Meinung zu diesem Projekt geändert – in jüngster Zeit, allerdings nicht heute morgen! Es ist nicht so, dass die Befürworter bei mir kontraproduktiv gewirkt hätten. Aber Sie haben mich immerhin nicht umstimmen können. Als Nicht-Kommissionsmitglied bin ich in einer komfortableren Lage. Meine ursprünglich positive Einstellung hängt vermutlich mit dem fast traumatischen Erlebnis zusammen, das uns der «Gotthard-Selbstfahrradtunnel» beschert hat. Gemessen an jenem katastrophalen historischen Irrtum berührt das Projekt einer rollenden Strasse von vorneherein positiv. Wenn man aber tiefer eindringt, verblissen die positiven Aspekte, und es stellen sich unübersehbare Fragezeichen ein.

Herr Cavelti hat uns zu bedenken gegeben, dass wir unser eigenes Ermessen nicht an die Stelle desjenigen des Bündnerischen Volkes stellen sollten. Auch Herr Knüsel hat in diese Kerbe gehauen. Ich kann diese Argumentation nicht akzeptieren. Es kann nicht so sein, dass ein kantonaler Volksentscheid den eidgenössischen Goldesel zur automatischen Erledigung seines Geschäfts veranlassen könnte. Wir

dürfen uns nicht nur erlauben, diese Sache sehr genau unter die Lupe zu nehmen, wir sind sogar dazu verpflichtet. Die Finanzlage des Bundes zwingt uns auf Schritt und Tritt, das Wünschbare vom Notwendigen zu trennen. Selbst wenn wir uns darüber hinwegsetzen wollten – aufgrund der gehörten Argumente, dass es um eine abgelegene Region, um eine Minderheit geht –, müssten wir die Wünschbarkeit als solche sehr genau unter die Lupe nehmen. Mag sein, dass wir bei einer nochmaligen Prüfung zu einem ähnlichen Projekt kommen werden – persönlich glaube ich allerdings nicht daran. Es kann in meinen Augen nicht der Weisheit letzter Schluss sein, eine Blechlawine ins Unterengadin zu leiten, und erst noch auf erleichterten Wegen. Ich akzeptiere auch nicht, dass wir vor einer Entweder-Oder-Situation stehen: entweder den Maximalausbau der Strasse oder dieses Vereina-Projekt zu beschliessen. Ich empfinde das als Druckversuch.

Es liegt ein Projekt vor, über das wir zu befinden haben. Wollen wir diese Hunderte von Millionen Franken hier und auf diese Weise investieren und – vor allem – wollen wir sie heute investieren? Es kann auch sein, dass die Wünschbarkeit in fernerer Zukunft, wenn sich unsere Finanzlage wieder etwas geändert hat, anders beurteilt werden kann.

Herr Schoch hat ausführlich argumentiert, und ich will nichts wiederholen. Mir scheint, dass der Antrag Schoch der richtige Weg ist, nämlich eine Besinnungsphase einzulegen. In dieser Besinnungsphase müsste die Umweltverträglichkeit des ganzen Projektes überprüft werden, nicht nur die Umweltverträglichkeit der Ausführung. Das «Ob», nicht nur das «Wie», muss unter dem Aspekt der Umweltverträglichkeit überprüft werden. Ich unterstütze den Antrag Schoch in diesem Sinne und niemals in der Absicht, einem maximalen wintersicheren Ausbau des Flüelapasses das Wort zu reden.

**Schönenberger:** Herr Meier hat sich beklagt, dass die Gegner das Wort noch nicht ergriffen hätten. Dies habe die Befürworter daran gehindert, auf ihre Argumente einzugehen. Unser Ratsreglement gebietet jedoch, dass vorerst die Diskussion unter den Mitgliedern der Kommission geführt wird. Daher hatten wir gar keine Gelegenheit, unsere Argumente früher darzulegen. Selbstverständlich ist es von besonderer Brisanz, dass sämtliche Mitglieder der Kommission, darunter zwei Bündner Kollegen, sich für dieses Projekt ausgesprochen haben.

Herr Schoch hat die Gründe für das Nichteintreten aber derart meisterhaft dargelegt, dass diesen Ausführungen eigentlich sehr wenig beizufügen ist.

Ich begreife, dass die Bündner sehr gerne ein Bundesgeschenk von 457 Millionen gegen eine Eigenleistung von 81 Millionen Franken entgegennähmen. Wie hoch sich dann die Summe gegen das Jahr 2000 ausweitete, ist immer noch ein Geheimnis und kann – auch wenn man die Botschaft noch so genau studiert – heute sicher nicht gesagt werden. Ich begreife auch, dass der Kanton Graubünden ein Bedürfnis nach einer wintersicheren Verbindung zu einer entlegenen Region verspürt. Es scheint mir aber, dass man jetzt vorerst diese rollende Strasse bauen will, um dann später ganz sicher mit dem Ausbau des Flüela zu kommen. Wenn Sie sehen, dass es fast bis zum Jahr 2000 dauern wird, bis dieser Tunnel betriebsbereit ist, so werden Sie mir doch zugeben müssen, dass es völlig undenkbar ist, den Flüela auch nur für diese Zeit in seinem heutigen Zustand zu belassen. Interessanterweise wird der Flüela schon heute sehr oft im Winter befahren; das hat allerdings eine Privatinitiative ermöglicht. Ich glaube nicht, dass ein wintersicherer Ausbau derart viel kosten würde, wie man es jetzt darlegt. Abgesehen davon: Eine hundertprozentige Wintersicherheit gibt es überhaupt nicht, weder auf der Strasse noch auf der Schiene. Sie ist aber auch nicht notwendig.

Aber mit Sicherheit wollen wir jetzt die rollende Strasse und nachher dann den Ausbau des Flüelapasses.

Es sind hauptsächlich zwei Gruppen von Gründen, die mich zum Gegner dieser Vorlage machen: einerseits gesellschaftspolitische und Umweltschutzgründe, und andererseits wirtschaftliche, finanzielle Gründe.

Zur ersten Gruppe: Die Botschaft beklagt die Abwanderung der Bevölkerung aus den Gemeinden des Unterengadins. Wenn Sie dieses Phänomen verfolgen, so finden Sie es auch in vielen anderen Gebieten der Schweiz, ohne dass Sturm geläutet werden müsste; denn es sind nicht immer nur die schlechten Verbindungen, die die Leute zur Abwanderung treiben. Die Botschaft erklärt auch, die touristischen Entwicklungsmöglichkeiten der Region seien bei weitem nicht ausgeschöpft. Da möchte ich doch einmal die Gegenfrage stellen an alle jene, die hier immer für Umweltschutz plädieren: Müssen denn alle touristischen Möglichkeiten ausgeschöpft sein, oder sind nicht schon genügend touristische Möglichkeiten ausgeschöpft? Nimmt denn die Lebensqualität zu, wenn die touristischen Möglichkeiten ausgeschöpft sind? Werden die Leute dabei glücklicher, oder wird nicht viel eher ihr kulturelles Erbe gefährdet? Ich glaube, das wären auch einmal Fragen, die man allen Ernstes überprüfen müsste und die dann sicher zu einer andern Haltung führen würden. Wenn wir diese touristischen Möglichkeiten ausbauen, wird die Folge ein Verkehrs- und Bauboom im Unterengadin sein in einer landschaftlich sehr schönen und ansprechenden Gegend. Und weshalb sollen wir diese intakte Landschaft verbetonieren und damit entwerten? Weshalb sollen wir mit Gewalt jährlich 300 000 oder mehr Autos durch den Vereina-Tunnel ins Unterengadin hinschicken? In der «Bündner Zeitung» vom 19. September 1985 hat ein Einsender geschrieben: «Was nützt es uns, wenn der Autoverlad tatsächlich in dem Umfang Verwendung findet, wie ihn die Planer erhoffen und damit ihr überrissenes Konzept rechtfertigen, wenn dafür unsere Täler durch den Verkehr verpestet, durch grössere Strassen zubetoniert und durch zusätzlichen Fremdenverkehr verbaut und verspekuliert werden?» – Ich unterstütze diese Fragestellung, und ich bin oft erstaunt ob der Inkonsequenz, die in diesem Rate herrscht. Am ersten Tag verflucht man das Auto, am zweiten Tag preist man es wieder als das Ziel der Schöpfung und glaubt, ohne dieses Auto könne man nicht glücklich werden!

Zur zweiten Gruppe: Die wirtschaftlichen Gründe. Die Kosten von 538 Millionen für diesen Tunnel sind derart gewaltig, dass sie meiner Ansicht nach weder vertretbar noch verantwortbar sind; denn wir haben das Geld einfach nicht. Und weder Herr Bundesrat Schlumpf noch einer seiner Kollegen wird mir sagen, wo er die zusätzlich benötigten Millionen Franken herholt.

Dazu kommt der weitere, von Herrn Schoch schon erhobene Einwand, dass die Erfahrungen des Furka-Tunnels in der Botschaft überhaupt nicht berücksichtigt worden sind. Ich habe mir von Fachleuten bestätigen lassen, dass mehrere grosse Fragezeichen hinter dieses ganze Konzept gesetzt werden müssten und dass dieser Tunnel am Schluss wahrscheinlich 800 Millionen und nicht 538 Millionen Franken kosten wird.

Es kommen aber später auch die Betriebskosten dazu. Es gibt mir kein Mensch an, dass dieser Tunnel selbsttragend betrieben werden kann. Wir werden noch höhere Defizite zu verkraften haben und werden dies alles aus der leeren Bundeskasse berappen.

Schliesslich darf ich noch darauf aufmerksam machen, dass ein Gesamtkonzept fehlt. Wir reden von der Splügenbahn, wir reden vom Alpen-Ypsilon, weiteren Tunnels in Graubünden, wir reden von der «Bahn 2000» usw. Ich möchte doch wissen, wie all diese Projekte aufeinander abgestimmt sind und zusammenspielen.

Letztlich möchte ich festhalten, dass wir der Region keinen Dienst tun. Diejenigen, denen man mit diesem Projekt helfen will, haben in der Volksabstimmung des Kantons Graubünden nein gesagt, und zwar waren es 26 von 45 Gemeinden. Man kann jetzt schon einwenden, das Ergebnis der Gemeinden könnten wir nicht berücksichtigen; der Kanton sei entscheidend. Ich würde meinen: Wir sind in unserem Entscheid frei, unabhängig davon, ob die Gemeinden, ob die Region oder ob der Kanton ja oder nein gesagt haben. Wir entscheiden frei und müssen auch die Verantwortung

für die 457 Bundesmillionen tragen, die wir ausgeben wollen, ohne sie zu besitzen.

Ich möchte nur an Kaiseraugst erinnern: Dort wird immer zur Achtung des Willens der Region aufgerufen. Hier, wo die Region anderer Auffassung ist, verlangen die gleichen Rufer, man müsse auf den Kanton abstellen. Sonderbare Logik. Sie sehen: Sie können so oder so nicht weiterkommen. Sicher ist aber, dass die Leute, die in der betroffenen Region wohnen und denen man helfen will, den Tunnel gar nicht wollen. Warum wollen sie diesen Tunnel nicht? Weil sie einsehen, dass sie gesellschafts- und kulturpolitisch die Verlierer sind.

Aus all diesen Gründen unterstütze ich kräftig den Nichteintretensantrag von Herrn Schoch.

*Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen*  
*Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 12.00 Uhr*  
*La séance est levée à 12 h 00*

## Neunte Sitzung – Neuvième séance

**Dienstag, 17. Juni 1986, Nachmittag**  
**Mardi 17 juin 1986, après-midi**

16.00 h

*Vorsitz – Présidence: Herr Gerber*

86.007

## Vereinabahn

### Chemin de fer de la Vereina

*Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 331 hiervor – Voir page 331 ci-devant

**Piller, Berichterstatter:** Erlauben Sie mir, dass ich mich noch ganz kurz zu einzelnen Voten, die am letzten Donnerstag gefallen sind, äussere.

Von einzelnen Votanten wurden Befürchtungen geäussert, dass hinsichtlich Geologie Probleme auftauchen könnten und dass unter anderen die Bautengruppe des Nationalrates sich noch einmal mit dieser Frage befassen solle.

«Furka lässt grüssen» wurde gesagt. Dem muss ich als Kommissionspräsident widersprechen. Ihre Kommission hat den anwesenden Experten einige diesbezügliche Fragen gestellt. Als Kommissionsmitglieder erhielten wir auch eine entsprechende Dokumentation zugestellt. Wir konnten uns überzeugen, dass für den Vereinatunnel und für den Zugwald-Tunnel geologische Längenprofile erstellt wurden. Ich habe solche Pläne hier. Es wurden drei Tiefbohrungen ausgeführt. Die Kostenberechnungen fussen auf seriösen Abklärungen; nicht zuletzt haben die Erfahrungen bei der Furka in diesen Berechnungen ihren Niederschlag gefunden. Sie finden die entsprechenden Erläuterungen auf den Seiten 10, 11 und 21 der Botschaft. Ich sehe nicht ein, was die Bautengruppe des Nationalrates, die ja nicht aus Geologen besteht, mit einer zusätzlichen Ortsbesichtigung Neues bringen könnte ausser Spesen. Denn ausser über schöne Alpweiden zu wandern und die herrliche Gegend zu bewundern, kann man sicher ohne Werkzeug nichts Neues erbringen.

Unser Land hat wie kein zweites eine gewaltige Erfahrung im Tunnelbau. Unsere Geologen und Tunnelbauer verdienen unser Vertrauen. Sie werden vom Ausland sehr oft als Experten geholt. Ich sehe nicht ein, warum wir ihnen nicht trauen sollten. Dazu kommt, dass der Bau eines Tunnels dieser Länge immer noch ein gewisses Wagnis, ja sogar ein gewisses Abenteuer mit sich bringt, was sicher auch tröstlich ist.

Ihre Kommission ist der einstimmigen Meinung, dass bis zur heutigen Phase der Projektierung dieser Problematik die volle Aufmerksamkeit geschenkt wurde.

Zur Frage, ob die Kapazität der rollenden Strasse zu gross dimensioniert sei, möchte ich nochmals betonen, dass Ihre Kommission zur Kenntnis genommen hat, dass der Kanton Graubünden zwei Projekte studierte. Erstens der wintersichere Ausbau der Flüelapassstrasse mit Scheiteltunnel und zweitens die Vereinabahn mit rollender Strasse. Der wintersichere Flüela hätte bestimmt die weit grössere Kapazität als 180 Autos per Stunde. In der Botschaft zur kantonalen Abstimmung schreibt die Bündner Regierung an das Bündnervolk, dass die Hoffnung bestehe, mit der neuen Linie wesentlich mehr Reisende auf die Bahn zu bringen und dass

## Vereinabahn

### Chemin de fer de la Vereina

|                     |                                              |
|---------------------|----------------------------------------------|
| In                  | Amtliches Bulletin der Bundesversammlung     |
| Dans                | Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale    |
| In                  | Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale |
| Jahr                | 1986                                         |
| Année               |                                              |
| Anno                |                                              |
| Band                | II                                           |
| Volume              |                                              |
| Volume              |                                              |
| Session             | Sommersession                                |
| Session             | Session d'été                                |
| Sessione            | Sessione estiva                              |
| Rat                 | Ständerat                                    |
| Conseil             | Conseil des Etats                            |
| Consiglio           | Consiglio degli Stati                        |
| Sitzung             | 08                                           |
| Séance              |                                              |
| Seduta              |                                              |
| Geschäftsnummer     | 86.007                                       |
| Numéro d'objet      |                                              |
| Numero dell'oggetto |                                              |
| Datum               | 12.06.1986 - 08:00                           |
| Date                |                                              |
| Data                |                                              |
| Seite               | 331-343                                      |
| Page                |                                              |
| Pagina              |                                              |
| Ref. No             | 20 014 555                                   |

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.  
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.  
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.