



Sitzung vom
27. April 2021

Mitgeteilt den
3. Mai 2021

Protokoll Nr.
373/2021

Fraktionsanfrage SVP

betreffend

Aufnahme des Strassenteils des Vereinatunnels in das Nationalstrassennetz zwecks
Finanzierung des Ausbaus des Autoverlad-Teils mittels Strassengeldern

Antwort der Regierung

Beim Vereinatunnel handelt es sich um eine Eisenbahninfrastruktur, welche primär über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert wird, sowohl der laufende Unterhalt wie auch ein Ausbau der Infrastruktur. Die Bundesgesetzgebung über die Verwendung der Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG; SR 725.116.2) sieht zudem Investitions- wie auch Betriebsbeiträge für den Transport begleiteter Motorfahrzeuge vor, wodurch dieser heute schon mit Mitteln aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert werden kann. Der Autoverlad der Rhätischen Bahn (RhB) durch den Vereinatunnel wird heute noch eigenwirtschaftlich betrieben. Überlastet ist der Vereina nur an gewissen Wochenenden im Winter. Eine Mehrbelastung durch eine verlängerte Vinschgau Bahn ist in den nächsten 20 Jahren nicht zu erwarten.

Bei allen Verladeanlagen und dem eingesetzten Rollmaterial in der Schweiz stehen umfassende Modernisierungen an. Mit dem bereits 2018 beschlossenen Verpflichtungskredit von 60 Millionen Franken des Bundes konnten die prioritären Erneuerungsvorhaben bei den Verladeanlagen und dem eingesetzten Rollmaterial umgesetzt werden. Davon hat auch die RhB beim Vereina profitieren können.

Zu Frage 1: Die Aufnahme eines Bahntunnels in das Nationalstrassennetz wäre ein Novum. Im Zusammenhang mit dem seit 2020 geltenden neuen Netzbeschluss (NEB) hat sich der Bund bereits mit dieser Frage auseinandergesetzt und den Autoverlad Lötschberg als Teil der Bahn-Infrastruktur definiert. Die Aufnahme neuer Strecken ins Nationalstrassennetz ist Sache des Bundes. Der Bund (ASTRA und BAV) setzt sich für eine sachgerechte Abgrenzung der Strassen- zur Bahninfrastruktur ein. Wie die eben erwähnte Debatte zum Lötschberg-Autoverlad gezeigt hat, übernimmt das ASTRA grundsätzlich keine Verladeinfrastrukturen. Da bereits heute die Finanzierung des Autoverlads zulasten der Spezialfinanzierung Strassenverkehr erfolgt, ergäben sich für den Kanton Graubünden darum weder Vor- noch Nachteile aus einem Systemwechsel.

Zu Frage 2: Wie unter Frage 1 ausgeführt, stellt sich die Frage nach einer Veränderung der Jahresrechnungen von RhB und Kanton nicht. Eine Abgeltung zukünftig ungedeckter Betriebskosten des Autoverlads Vereina als Folge weiterer Erneuerungsinvestitionen in das Rollmaterial ist Sache des Bundes. Deshalb ergibt sich auch hier keine Veränderung bei der Rechnung der RhB wie auch des Kantons.

Zu Frage 3: Wie sich aus den einleitenden Ausführungen ergibt, wäre ein Vorstoss hinsichtlich Aufnahme des Strassenteils des Vereinatunnels in das Nationalstrassennetz momentan wenig zielführend. Dies umso mehr als auf nationaler Ebene ausserdem das Postulat des Walliser Nationalrats Bregy (Nr. 19.3781) zur gleichen Frage hängig bzw. die Beratung im Plenum noch ausstehend ist, was ein Zuwarten in der Sache empfiehlt. Je nach Ausgang der Beratungen ist die Regierung bereit, diese Thematik zu einem späteren Zeitpunkt aufzugreifen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Mario Cavigelli

Der Kanzleidirektor:

i.V. lic. iur. W. Frizzoni