



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

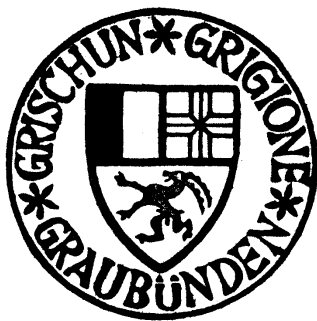
Beim Vereinatunnel handelt es sich um eine Eisenbahninfrastruktur, welche primär über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert wird, sowohl der laufende Unterhalt wie auch ein Ausbau der Infrastruktur. Die Bundesgesetzgebung über die Verwendung der Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und 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:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "M. Cavigelli".

Dr. Mario Cavigelli

Der Kanzleidirektor:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "W. Frizzoni".

i.V. lic. iur. W. Frizzoni

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

Die Autostrasse Landquart – Selfranga ist Teil des Nationalstrassennetzes. Der Gotschna-Strassentunnel wurde als Zufahrt zum Vereinatunnel durch den Bund aus Nationalstrassenmitteln erstellt. Es ist nicht einsichtig, weshalb der Autoverlad des Vereinatunnels nicht auch Teil des Nationalstrassennetzes ist (übrigens auch nicht derjenige des Lötschberg-Scheiteltunnels, hingegen bei Zufahrtsstrassen vom Norden und vom Süden!).

Der Autoverlad am Vereina ist unbestritten ein Erfolgsmodell. Der Erfolg ist so gross, dass sich in den nächsten Jahren grössere Kapazitätsausbauten aufdrängen. Zudem ist das Rollmaterial zu erneuern.

Es drängt sich deshalb eine Systemänderung auf: Der Strassenteil des Vereinatunnels ist als Teil der Nationalstrasse zu klassieren. Damit fallen die strassenseitig nötigen Ausbauten in den Kompetenzbereich des Strassenbundes (Verladeanlagen, Rollmaterial, Kapazitätsausbauten im Tunnel).

Die Kombination von Autozügen und RhB-Personenzügen führt im Vereinatunnel zu immer grösseren Problemen. Ohne weitere Kreuzungs- resp. Ausweichstellen wird die Kapazität des Vereinatunnels immer beschränkt bleiben. Der Vereinatunnel ist Strecken-Bestandteil der wichtigen Zugsläufe Landquart – Scuol und Landquart – St. Moritz.

Im Zusammenhang mit der diskutierten Bahnverbindung vom Unterengadin ins Obere Vinschgau ist ein Kapazitätsausbau der Vereinalinie ebenfalls unausweichlich. Es drängt sich deshalb eine klare Aufteilung in «Autoverlad» und «RhB-Verkehr» auf. Der Autoverlad am Vereina ist in das Nationalstrassennetz aufzunehmen. Grundsätzlich wäre mit einer Aufnahme in das Nationalstrassennetz auch eine Nutzung des Autoverlads Vereina mit der Autobahnvignette möglich, muss jedoch nicht.

Mit der Aufnahme des Autoverlads ins Nationalstrassennetz ist nicht gleichzeitig die Forderung verbunden, dass der Autoverlad gratis sein soll. Gemäss Art 82 Abs. 3 der Bundesverfassung kann die Bundesversammlung Ausnahmen von der Gebührenfreiheit bewilligen. Der Vereina-Autoverlad wäre zweifelsfrei eine solche Ausnahme. Die Durchfahrt durch den Vereinatunnel darf durchaus etwas kosten. Die Höhe der Kosten sind dann aber mit dem Strassenbund und nicht allein mit dem Kanton Graubünden auszuhandeln, wobei zu berücksichtigen ist, dass günstige Tarife nicht nur im Sinne der nutznussenden Bündner Bevölkerung sind, sondern auch als aus der Sicht der Wirtschaftsförderung (Tourismus) zu betrachten sind.

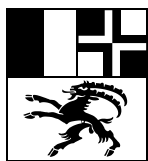
Des Weiteren sei noch der Hinweis platziert, dass der Bund den Autoverlad (Betrieb, Ausbau) weiterhin der RhB übertragen kann, auch wenn der Vereinatunnel als Nationalstrasse klassiert ist, vgl. Art. 83 BV.

Wir fragen die Regierung an:

1. Wie stellt sich die Regierung zur Übernahme des Autoverladeteils des Vereinatunnels in das Nationalstrassennetz? Welches sind die Vor-, welches sind die Nachteile für den Kanton Graubünden, welche für die RhB?
2. Um welchen Betrag würde sich die jährliche Rechnung des Kantons und diejenige der RhB durch die Aufnahme des Vereinatunnels ins Nationalstrassennetz verändern?
3. Ist die Regierung bereit, im Austausch mit den Bündner Bundesparlamentariern einen entsprechenden Vorstoss zu thematisieren und auszuarbeiten, allenfalls gemeinsam mit den Kantonen Bern und Wallis in Sachen Autoverlad Lötschberg?

Davos, 18. Februar 2021

Favre Accola, Salis, Della Cà, Brandenburger, Dürler, Gort, Hefti, Koch, Renkel



Sesida dals

27 d'avrigl 2021

Communitgà ils

3 da matg 2021

Protocol nr.

373/2021

Dumonda da la fracziun da la PPS

concernent

l'integraziun dal tunnel dal Veraina en la rait da vias naziunalas cun l'intent da financiar l'extenziun da la part per transportar autos cun daners da las vias

Resposta da la Regenza

En cas dal tunnel dal Veraina sa tracti d'ina infrastruttura da viafier che vegn finanziada en emprima lingia sur il fond per l'infrastructura da viafier (FIV), tant il mantegniment current sco er la renovaziun da l'infrastructura. La legislaziun federala davart l'utilisaziun da la taglia liada sin l'eli mineral e d'auters meds destinads al traffic sin via ed al traffic aviatic (LUMin; CS 725.116.2) prevesa ultra da quai contribuziuns d'investiziun sco er da gestiun per il transport da vehichels a motor accumpagnads, uschia che quest transport po gia oz vegnir finanzià cun meds da la finanziaziun speziala dal traffic sin via. Il transport dad autos da la Viafier retica (VR) tras il tunnel dal Veraina vegn manà anc oz sin agen quint. Surchargià è il Veraina mo a tschertas fins d'emna da l'enviern. Cun ina grevezza supplementara pervia da la prolungaziun da la Viafier dal Vnuost na stoi betg vegnir fatg quint durant ils proxims 20 onns.

Tut ils stabiliments da chargiar autos e tut il material rullant duvrà en Svizra ston vegnir modernisads totalmain ils proxims onns. Cun il credit d'impegn da 60 milliuns francs che la Confederaziun aveva gia deliberà l'onn 2018 han pudì vegnir realisads ils projects da renovaziun prioritars tar ils stabiliments da chargiar autos e tar il material rullant duvrà. Da quels daners ha er la VR pudì profitar per il Veraina.

Tar la dumonda 1: L'integraziun d'in tunnel da viafier en la rait da vias naziunalas fiss in novum. En connex cun il Conclus federal davart la rait da vias naziunalas (NEB),

ch'è en vigur dapi l'onn 2020, è la Confederaziun gia sa fatschentada cun questa dumonda ed ha definì il transport d'autos tras il Lötschberg sco part da l'infrastructura da viafier. L'inscripziun da novs trajects en la rait da vias naziunalas è chaussa da la Confederaziun. La Confederaziun (Uffizi federal da vias [UVIAS] ed Uffizi federal da traffic [UFT]) sa stenta da far ina cunfinaziun adattada da l'infrastructura da via e da l'infrastructura da viafier. Sco che la debatta menziunada qua survart davart il transport d'autos tras il Lötschberg ha mussà, na surpiglia il UVIAS da princip naginas infrastructures per transportar autos. Perquai ch'il transport d'autos cun la viafier vegn gia oz finanzià sur la finanziaziun speziala dal traffic sin via, na resultassan per il chantun Grischun ni avantatgs ni dischavantatgs da la midada dal sistem.

Tar la dumonda 2: Sco declerà sut la dumonda 1 na sa tschenta betg la dumonda da midar ils quintes annuals da la VR e dal chantun. Ina indemnizaziun dals custs da manaschi dal transport d'autos tras il Veraina che n'èn betg cuvids en l'avegnir en consequenza d'ulteriuras investiziuns da renovaziun en il material rullant è chaussa da la Confederaziun. Pervia da quai na resulta er qua nagina midada en il quint da la VR sco er dal chantun.

Tar la dumonda 3: Sco che las explicaziuns qua survart mussan, avess ina intervenziun en regard ad ina inscripziun dal tunnel dal Veraina en la rait da vias naziunalas mumentanamain pauc success. Quai tant dapli, perquai che sin plaun naziunal è ultra da quai pendent resp. sto anc vegnir tractà en il plenum il postulat dal cusseglier naziunal Bregy (nr. 19.3781) che tschenta la medema dumonda. Pervia da quai èsi recumandabel da spetgar en chaussa. Tut tenor il resultat da las debattas è la Regenza pronta da revegnir pli tard a questa tematica.



En num da la Regenza

Il president:

Dr. Mario Cavigelli

Il chancelier:

e.sub. lic. iur. W. Frizzoni

Dumonda da la fracziun da la PPS concernent l'integraziun dal tunnel dal Veraina en la rait da vias naziunalas cun l'intent da finanzia l'extensiu da la part per transportar autos cun daners da las vias

Il traject da via Landquart – Selfranga è ina part da la rait da vias naziunalas. Il tunnel da via Gotschna è vegnì construi da la Confederaziun cun meds finanzials da las vias naziunalas sco access al tunnel da via dal Veraina. I n'è betg chapaivel, pertge ch'il transport d'autos tras il tunnel dal Veraina n'è betg er ina part da la rait da vias naziunalas (dal rest er betg quel tras il tunnel da culminaziun dal Lötschberg, percenter bain las vias d'access dal nord e dal sid!).

Il transport d'autos tras il Veraina è senza dubi in model da success. Il success è uschè grond ch'i s'imponan extensiuns pli grondas da la capacita durant ils proxims onns. Ultra da quai sto il material rullant vegnir renovà.

Pervia da quai s'impona ina midada dal sistem: il traject da via dal tunnel dal Veraina sto vegnir classificà sco part da la via naziunala. Uschia crodan las restructuraziuns ch'èn necessarias da vart da la via en il sector da cumpetenza da la cassa stradala federala (stabiliments per chargiar ils vehichels, material rullant, extensiu da la capacita en il tunnel).

La cumbinaziun da trens d'autos e da trens da persunas da la Viafier retica chaschuna problems adina pli gronds en il tunnel dal Veraina. Senza ulteriurs lieus da cruschada resp. da sviament vegn la capacita dal tunnel dal Veraina adina a restar limitada. Il tunnel dal Veraina è in traject parzial impurtant da las lingias Landquart – Scuol e Landquart – San Murezzan.

Er en connex cun la colliaziun da viafier discutada da l'Engiadina Bassa en la part sura dal Vnuost èsi indispensabel d'engrondir la capacita da la lingia dal Veraina. Pervia da quai s'impona ina clera separaziun en «transport d'autos» ed en «traffich da la Viafier retica». Il transport d'autos tras il Veraina sto vegnir integrà en la rait da vias naziunalas. Sch'il transport d'autos tras il Veraina daventass ina part da la rait da vias naziunalas, pudess el da princip er vegnir duvrà cun la vignetta d'autostrada, quai na sto dentant betg esser il cas.

Cun l'integraziun dal transport d'autos en la rait da vias naziunalas n'è betg colliada a medem temp la pretensiu ch'il transport d'autos duai esser gratuit. Tenor l'art. 82 al. 3 da la Constituziun federala po l'Assamblea federala permetter excepziuns da l'exemziun da taxas. Il transport d'autos tras il Veraina fiss senza dubi ina tala excepziun. Il transport tras il tunnel dal Veraina dastga en mintga cas custar insatge. L'atezza dals custs sto alura vegnir fixada cun la cassa stradala federala e betg mo unicamain cun il chantun Grischun. En quest connex èsi da resguardar che tariffas favuraivlas n'èn betg mo en il senn da la populaziun grischuna profitadra, mabain ch'ellas ston er vegnir considerata or da l'optica da la promoziun da l'economia (turissem).

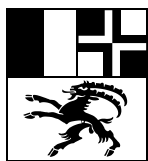
Ultra da quai poi anc vegnir menziunà che la Confederaziun po surdar il transport d'autos (gestiun, extensiu) vinavant a la Viafier retica, er sch'il tunnel dal Veraina è classificà sco via naziunala, cf. art. 38 Cst.

Nus dumandain la Regenza:

1. Tge posiziun ha la Regenza envers la surpigliada dal transport d'autos tras il tunnel dal Veraina en la rait da vias naziunalas? Tge avantatgs e tge dischavantatgs ha quai per il chantun Grischun, per la Viafier retica?
2. Per tge import vegniss il quint annual dal chantun e quel da la Viafier retica a sa midar, sch'il tunnel dal Veraina vegniss integrà en la rait da vias naziunalas?
3. È la Regenza pronta da tematisar e d'elavurar ina intervenziun correspudenta en in discurs cun las parlamentarias ed ils parlamentaris federals dal Grischun, eventualmain ensemen cun ils chantuns Berna e Vallais en la dumonda dal transport d'autos tras il Lötschberg?

Tavau, ils 18 da favrer 2021

Favre Accola, Salis, Della Cà, Brandenburger, Dürler, Gort, Hefti, Koch, Renkel



Seduta del

27 aprile 2021

Comunicata il

3 maggio 2021

Protocollo n.

373/2021

Interpellanza di frazione UDC

concernente l'inserimento della parte riferibile alla strada della galleria della Vereina nella rete delle strade nazionali allo scopo di finanziare il potenziamento della parte relativa al trasporto di veicoli mediante fondi generati dalla strada

Risposta del Governo

La galleria della Vereina è un'infrastruttura ferroviaria finanziata principalmente tramite il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), sia per quanto riguarda la manutenzione corrente, sia per quanto riguarda l'ampliamento dell'infrastruttura. La legislazione federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin; RS 725.116.2) prevede inoltre contributi d'investimento e d'esercizio per il trasporto di veicoli stradali accompagnati; quest'ultimo può quindi essere finanziato già oggi con mezzi dal finanziamento speciale per il traffico stradale. Oggi il trasporto di veicoli della Ferrovia retica (FR) attraverso la galleria della Vereina viene ancora finanziato con mezzi propri. La galleria della Vereina è sovraccarica soltanto in determinati fine settimana invernali. Nei prossimi 20 anni non è da attendersi un carico maggiore a seguito del prolungamento della Ferrovia Val Venosta.

Per tutti gli impianti di carico e per il materiale rotabile impiegato in Svizzera sono previsti vasti ammodernamenti. Con il credito d'impegno della Confederazione pari a 60 milioni di franchi già deciso nel 2018 è stato possibile realizzare i progetti di rinnovamento prioritari per quanto riguarda gli impianti di carico e il materiale rotabile impiegato. Anche la FR ha potuto beneficiarne per la galleria della Vereina.

In merito alla domanda 1: l'inserimento di una galleria ferroviaria nella rete delle strade nazionali sarebbe una novità. In relazione al nuovo decreto concernente la rete (NEB) in vigore dal 2020 la Confederazione si è già confrontata con tale questione e ha definito il trasporto di veicoli del Lötschberg quale parte dell'infrastruttura ferroviaria. L'inserimento di nuovi tratti nella rete delle strade nazionali è di competenza della Confederazione. La Confederazione (USTRA e UFT) si impegna a favore di un'opportuna separazione dell'infrastruttura stradale da quella ferroviaria. Come ha evidenziato il dibattito appena menzionato relativo al trasporto di veicoli del Lötschberg, in linea di principio l'USTRA non rileva infrastrutture di carico. Poiché già oggi il finanziamento del trasporto di veicoli è a carico del finanziamento speciale per il traffico stradale, questo cambiamento di sistema non comporterebbe né vantaggi, né svantaggi per il Cantone dei Grigioni.

In merito alla domanda 2: come spiegato nella risposta alla domanda 1, la questione di una variazione dei conti annuali di FR e Cantone non si pone. Una compensazione di futuri costi d'esercizio scoperti del trasporto di veicoli della Vereina quale conseguenza di ulteriori investimenti di rinnovo del materiale rotabile è di competenza della Confederazione. Perciò nemmeno a questo riguardo risulta una variazione relativa ai conti della FR e del Cantone.

In merito alla domanda 3: come risulta dalle spiegazioni introduttive, al momento un intervento avente ad oggetto l'inserimento della parte riferibile alla strada della galleria della Vereina nella rete delle strade nazionali sarebbe poco utile. Ciò a maggior ragione se si considera che a livello nazionale il postulato presentato dal consigliere nazionale vallesano Bregy (n. 19.3781) sullo stesso tema è ancora pendente ovvero il dibattito nel plenum non è ancora stato svolto, fatto che suggerisce di attendere con la questione. A seconda dell'esito dei dibattiti, il Governo è disposto a riprendere questo tema in un secondo momento.



In nome del Governo

Il Presidente:

Dr. Mario Cavigelli

Il Cancelliere:

i.v. lic. iur. W. Frizzoni

Interpellanza di frazione UDC concernente l'inserimento della parte riferibile alla strada della galleria della Vereina nella rete delle strade nazionali allo scopo di finanziare il potenziamento della parte relativa al trasporto di veicoli mediante fondi generati dalla strada

La semiautostrada Landquart – Selfranga fa parte della rete delle strade nazionali. La galleria stradale Gotschna è stata costruita dalla Confederazione con mezzi destinati alle strade nazionali quale accesso alla galleria della Vereina. Non si capisce perché il trasporto di veicoli della galleria della Vereina non faccia anch'esso parte della rete delle strade nazionali (come del resto nemmeno quello della galleria di base del Lötschberg, mentre per contro lo sono le strade di accesso da nord e da sud!).

Il trasporto di veicoli della Vereina è senza dubbio un modello di successo. Il successo è tale che nei prossimi anni si imporranno importanti potenziamenti della capacità. Inoltre occorre rinnovare il materiale rotabile.

Si impone perciò una modifica del sistema: la parte riferibile alla strada della galleria della Vereina deve essere classificata quale parte della rete delle strade nazionali. In questo modo gli ampliamenti necessari con riguardo alla strada rientrano nell'ambito di competenza dell'USTRA (impianti di carico, materiale rotabile, potenziamento della capacità in galleria).

La combinazione tra treni per il carico di veicoli e treni passeggeri FR comporta crescenti problemi nella galleria della Vereina. Senza ulteriori punti di incrocio o sorpasso, la capacità della galleria della Vereina rimarrà sempre limitata. La galleria della Vereina è un elemento delle importanti linee ferroviarie Landquart – Scuol e Landquart – St. Moritz.

Un potenziamento della capacità della linea della Vereina è inevitabile anche in relazione al collegamento ferroviario oggetto di discussioni dall'Engadina Bassa verso l'alta Val Venosta. Si impone perciò una chiara separazione tra "trasporto di veicoli" e "traffico FR". Il trasporto di veicoli della Vereina deve essere inserito nella rete delle strade nazionali. In linea di principio, l'inserimento nella rete delle strade nazionali permetterebbe anche di utilizzare il trasporto di veicoli della Vereina con la vignetta autostradale, ma non deve per forza essere così.

L'inserimento del trasporto di veicoli nella rete delle strade nazionali non implica la richiesta che il trasporto di veicoli debba essere gratuito. Conformemente all'art. 82 cpv. 3 della Costituzione federale, l'Assemblea federale può consentire eccezioni all'esenzione dalle tasse. Il trasporto di veicoli della Vereina rappresenterebbe senza dubbio una tale eccezione. L'attraversamento della galleria della Vereina può senz'altro essere a pagamento. L'ammontare dei costi dovrà poi però essere contrattato con l'USTRA e non soltanto con il Cantone dei Grigioni; va considerato che tariffe vantaggiose non rientrano soltanto nell'interesse della popolazione grigionese che farà uso della galleria, bensì anche della promozione economica (turismo).

Occorre inoltre ancora osservare che la Confederazione potrà continuare a delegare il trasporto di veicoli (esercizio, potenziamento) alla FR, anche se la galleria della Vereina sarà classificata quale strada nazionale, cfr. art. 83 Cost.

Chiediamo al Governo:

1. Qual è la posizione del Governo riguardo all'inserimento della parte del trasporto di veicoli della galleria della Vereina nella rete delle strade nazionali? Quali sono i vantaggi e quali gli svantaggi per il Cantone dei Grigioni e per la FR?
2. In misura di quale importo varierebbero il conto annuale del Cantone e quello della FR a seguito dell'inserimento della galleria della Vereina nella rete delle strade nazionali?
3. Il Governo è disposto a discutere e a elaborare un corrispondente intervento con i parlamentari federali grigionesi, eventualmente insieme ai Cantoni di Berna e del Vallese per quanto riguarda il trasporto di veicoli del Lötschberg?

Davos, 18 febbraio 2021

Favre Accola, Salis, Della Cà, Brandenburger, Dürler, Gort, Hefti, Koch, Renkel