

# Widerstand der «Bereisten» gegen den Vereinatunnel, 1986

*Bild: Vereinabahn ... ein schönes Geschenk! Informationsbroschüre des Komitees für einen vernünftigen Vereinatunnel (Zusammenschluss diverser Umweltorganisationen), 1986.*

## Kommentar

Die politische Karikatur hat in der Schweiz Tradition. In Abstimmungskämpfen ist sie ein häufig verwendetes Mittel zur Verdeutlichung von Standpunkten.

Im kantonalen Urnengang vom 22. September 1985 befürworteten die Bündnerinnen und Bündner die Gewährung eines Kantonsbeitrags für den Bau der Vereinalinie der Rhätischen Bahn mit 23425 Ja- gegen 17019 Neinstimmen. Im Grossen Rat nahm dies der Landespräsident in seiner Eröffnungsrede vom 30. September 1985 freudig zur Kenntnis: «Die bessere Erschliessung der abgelegenen Talschaften Unterengadin und Münstertal ist näher gerückt. Auf kantonaler Ebene sind nun die Weichen gestellt für einen wintersicheren Vereinatunnel und eine harmonische Erweiterung des Verkehrsnetzes der Rhätischen Bahn.» Weniger harmonisch gestaltete sich im Anschluss an das Abstimmungsergebnis die politische Diskussion um den geplanten Tunnel. Die vom Projekt in erster Linie betroffenen Gegenden nämlich lehnten die Variante des Vereinatunnels, die – anstatt nur dem Personenverkehr offenzustehen – eine rollende Strasse beinhaltete, mehrheitlich ab. Grund hierfür war der zu erwartende Mehrverkehr mit entsprechender zusätzlicher Umweltbelastung. Die Gegnerschaft aber hatte sich offenbar zu spät organisiert. Trotz Aufklärungsarbeit von Umweltschutzkreisen und dem von ihnen geäusserten Wunsch, die Variante eines Tunnels ohne rollende Strasse als Alternativlösung mindestens zu prüfen, erfolgte 1991 der Spatenstich für das Projekt, wie es ursprünglich geplant worden war. Das «Jahrhundertwerk» stellt die erste Erweiterung des RhB-Netzes seit 1914 dar und ist 1999 fertiggestellt worden, wobei 1994 ein niedriger als erwartet ausgefallener Zusatzkredit des Bundes gewisse Abstriche am Projekt zur Folge hatte. Mit nur zwei anstatt der drei geplanten Autozugskompositionen erfolgte eine Verringerung der Kapazität um rund ein Drittel. Die rollende Strasse blieb umstritten.

## Literatur:

Vgl. den Beitrag von Bruno Fritzsche und Sandra Romer in Band 3. (Kurzfassung)