

Votum Grossrätin Valérie Favre Accola zum Auftrag Cramerer Gesamtschau des öffentlichen Verkehrs in GR

Der Auftrag Cramerer fordert eine **Gesamtschau des öffentlichen Verkehrs in Graubünden** und unterstützt damit grundsätzlich auch Projekte wie die Bahnverbindung Engadin-Vinschgau (BEV). Es fehlt indessen der konkrete Raumbezug.

Die Antwort der Regierung hingegen ist weniger klar, unterstützt das überholte damalige Verkehrskonzept "Retica 2011", welches im Übrigen das Projekt Bahnverbindung Engadin-Vinschgau (BEV) ausschliesst und erwähnt den **Kantonalen Richtplan KRIP**, welcher alles offenlässt.

Die gewünschte "Gesamtschau des öffentlichen Verkehrs" braucht Zeit und sollte weitere Verzögerungen vermeiden und dies nicht nur, weil die Folgen der Coronakrise für die Bündner Wirtschaft erwartungsgemäss schwerwiegend sind: Per Ende April eine **Zunahme der Arbeitslosigkeit um 112%**, per Ende März ist das **kantonale Bruttoinlandsprodukt um 3.1 % geschrumpft** und **die Bündner Exporte lagen im 1. Quartal um 6.8 % tiefer als im Vorjahr**, während die **Logiernächte mit einem Minus von 12.9% abschlossen**.

Wenn wir Post-Corona einen Blick in die Zukunft wagen, dann müssen wir leider davon ausgehen, dass den **Gebirgskantonen in Punkto Finanzausgleich zukünftig weniger entgegengekommen wird**: die Folge, **Investitionen des Kantons und des Bundes würden sich stark zurücknehmen** und auf die **Zentren konzentrieren**. Manche würden gerne die **peripheren Regionen rasch ökologisieren**. Der **Gegenplan Graubündens müsste darin bestehen**, dass **Graubünden politisch so eigenständig wie möglich handelt** und seine **natürlichen Ressourcen weitgehend autonom bewirtschaftet**. Dafür braucht es auch **Infrastrukturen, welche die wirtschaftlichen Zentren auch indirekt verlagern bzw. ein wirtschaftliches DRAIN in ein wirtschaftliches GAIN in peripheren Regionen wandeln**.

Der Landeshauptmann Südtirols hat letztes Jahr mehrfach festgehalten, dass er die **Bahnverbindung Mals - Scuol klar favorisiert** und der **Schweiz bei Finanzierung, Betrieb und Unterhalt der 26 Kilometer entgegenkommt**. Das Projekt passt perfekt zur **EU Klimastrategie des 'Green Deal' mit entsprechender finanzieller Unterstützung**. Graubünden kann damit trotz Corona-Defiziten sehr günstig zu einer **wertvollen Bahnverbindung zum Brenner Basistunnel und der boomenden Po-Ebene kommen**. Ich erinnere an die historische Analogie: Vor 200 Jahren baute Österreich/Habsburg die Passstraße von Chiavenna nach Splügen auf eigene Kosten jedoch mit Bündner Bewilligung.

Daher

- 1.) erachten wir es als wichtig, dass im **Kantonalen Richtplan GR und SG der "Entwicklungsraum Alpenrheintal" mit Verkehrsverbindungen nach Süden und Osten, den so genannten Entwicklungsachsen, geprüft und begründet werden**. Ein weiteres nacktes Verkehrskonzept ohne klare raumplanerische Begründung und Abstützung ist strikte zu vermeiden.
- 2.) Das **Bahnverbindungs-Projekt Engadin-Vinschgau sollte möglichst bald als Ostschweizerisches Projekt in Bern deponiert werden sollte**, denn die Zeichen stehen gut für dieses Projekt. Dies bedingt sowohl eine umgehende Konkretisierung des Projektes wie ein strategisches Vorgehen in Graubünden.