



Fragestunde Februarsession 2024

Zanetti (Sent) betreffend Produktionsanpassungen bei der Rhätischen Bahn

Gemäss Medienmitteilung der Rhätischen Bahn vom 25. Januar 2024 werden mit Zustimmung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) verschiedene Produktionsanpassungen ab dem 11. März bis zum Fahrplanwechsel 2025 im kommenden Dezember vorgenommen. So werde auch das Flügelkonzept gemäss erwähnter Medienmitteilung, Zitat: «leicht angepasst» und die RE 4-Züge Landquart – Scuol-Tarasp verkehren nur bis Sagliains. Reisende steigen in Sagliains auf die R15-Züge Pontresina-Sagliains-Scuol Tarasp um.

Mit dieser Massnahme werden die Transportkapazitäten auf der Schiene mit einem Schlag halbiert, Zugreisende müssen in Sagliains mit einer Wartezeit von bis zu 12 Minuten rechnen. Dadurch sinkt der Reisekomfort messbar durch zusätzliche Umsteigevorgänge und längere Fahrzeiten, die Anschlusszeiten am wichtigen Verkehrsknotenpunkt Scuol-Tarasp werden verkürzt. Insbesondere in der Sommersaison sind Anschlussbrüche zu erwarten.

Diese Produkthanpassung als Massnahme auf ein eigentlich antizipierbares Problem wurde zu kurzfristig und ohne Vorabklärung mit den direkt betroffenen Partnern aus Politik, Wirtschaft und Tourismus beschlossen, was gerade bei ebendiesen zu grossem Unmut und Unverständnis führt.

Gerade die Region, die schweizweit einen der höchsten Anteile an Gästen, welche mit dem öV anreisen, hat, wird unverhältnismässig benachteiligt. Die Region fördert die öV-Nutzung dank der Gästekarte mit inkludiertem öV, dem flächendeckend angebotenen Tür-zu-Tür-Gepäck-Special und engagiert sich stark und seit Jahren für den öV im Tourismus – alle Angebote der Destination sind auf den öV abgestimmt. Die Einführung des Halbstundentakts wurde mehrfach zu Gunsten anderer Strecken verschoben, auch dies hat die Region solidarisch mitgetragen wie auch die Streichung der Direktverbindung von Scuol-Tarasp nach Chur.

Deshalb meine Fragen an die Regierung:

1. Inwiefern wurden seitens der zuständigen Stellen beim Kanton die genannten Anstrengungen der Region im Hinblick auf den öV bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt?
2. Inwieweit wurde bei der Gesamtbeurteilung dem nachweislich zu erwartenden wirtschaftlichen Schaden einer gesamten Region Rechnung getragen?
3. Weshalb ist es geplant, Direktverbindungen an den Randzeiten auf besagter Strecke zu Lasten der frequenzstärkeren Zeiten aufrecht zu erhalten?