

Auftrag Epp betreffend Prüfung durchgehender Züge MGB/RhB bei der Schnittstelle Disentis und Verkürzung der Fahrzeiten Chur - Sedrun

Die wirtschaftlich grösseren Zentren sind von der oberen Surselva (Sedrun, Disentis und Medel) nur sehr schlecht erreichbar. Gegen den Westen (Oberalppass) sind die Zentren der Zentralschweiz im Winter (rund 5 Monate) nur per ÖV (MGB) erreichbar. Richtung Osten ist das Zentrum Chur von Sedrun aus via ÖV und dem Zwischenstopp in Disentis nur sehr mühsam und mit grossem Zeitaufwand erreichbar. So beträgt die Reisezeit mit dem Zug von Sedrun nach Chur zwischen 1.45 - 2 Stunden. Seit dem Auftrag Placi Berther vom 6. Dezember 2007 (Auftrag betreffend bessere Zugs- und Strassenverbindungen der Surselva an die Zentren) hat sich daran nicht viel geändert. Die Reise mit der RhB/MGB bleibt für Einheimische, Pendler oder sonstige Feriengäste weiterhin sehr unattraktiv.

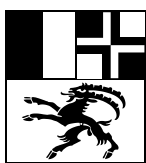
Auch der Siedlungsbericht des Kantons GR vom Jahre 2007 weist im Generellen darauf hin, dass die verkehrliche Erschliessung in der Surselva zum nächsten überregionalen Zentrum schlecht ist und auch innerhalb der Region zumindest für die obere Surselva sehr grosse Mängel aufweist.

Gute Verkehrserschliessungen sind für die Entwicklung von Randregionen massgeblich. Für eine Verkürzung der heutigen langen Fahrzeiten Chur – Disentis (75 Minuten für 59,2 Bahnkilometer = Durchschnittsgeschwindigkeit von 47 km/h) und Sedrun fordern die Unterzeichneten die Regierung auf:

1. Eine Einführung durchgehender Züge MGB/RhB über Disentis hinaus zu prüfen, um das Umsteigen (vor allem im Wintersportverkehr) am Bahnhof Disentis zu vermeiden.
2. Die Einführung von beschleunigten Regional Express-Zügen alternierend mit Regionalzügen zu prüfen.
3. Das Stärken der Surselva Linie durch den Bau von Doppelspurinseln und Stationen mit schienenfreien Zugängen an den Systemkreuzungsstellen (Minute..00 bzw. Minute..30) zu prüfen, um gleichzeitige Einfahrten zu erlauben und so die Kreuzung viel flüssiger abzuwickeln und zugleich auch die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes abzudecken.
4. Die punktuellen Begradigungen auf topografisch einfachen Abschnitten oder die Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeiten auf den geraden Abschnitten durch den Einsatz von schnelleren Triebfahrzeugen (120 km/h statt 90 km/h) zu prüfen.

Chur, 11. Februar 2015

Epp, Alig, Deplazes, Albertin, Berther, Buchli-Mannhart, Caduff, Caluori, Casanova (Ilanz), Casutt-Derungs, Cavegn, Crameri, Darms-Landolt, Della Vedova, Dosch, Florin-Caluori, Kollegger, Kunfermann, Märchy-Caduff, Niederer, Noi-Togni, Paterlini, Sax, Schneider, Tenchio, Thomann-Frank, Tomaschett (Breil), Tomaschett-Berther (Trun), Toutsch, Andri, Derungs, Lombardi, Tuor



Sitzung vom

14. April 2015

Mitgeteilt den

17. April 2015

Protokoll Nr.

266

Auftrag Epp

betreffend Prüfung durchgehender Züge MGB/RhB bei der Schnittstelle Disentis
und Verkürzung der Fahrzeiten Chur - Sedrun

Antwort der Regierung

Das Postulat nach schnelleren und umsteigefreien Bahnverbindungen in der gesamten Surselva ist im Grundsatz berechtigt, aber aufgrund von divergierenden Interessen des Marktes, der Transportunternehmungen und der Besteller nicht einfach umzusetzen. Bereits in ihrer Antwort zum Auftrag Berther (Sedrun) vom 6. Dezember 2007 hat die Regierung zu diesem Thema Stellung genommen. Die damals gemachten Aussagen haben weiterhin Gültigkeit.

Zur Forderung 1: Der Kanton hat bereits 2007 bei der Erneuerung der Konzession der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) darauf hingewiesen, dass die Systemgrenze in Disentis zwischen MGB und der Rhätischen Bahn (RhB) aus Marktsicht sowie aus fahrplantechnischen Gründen verlegt werden sollte. Dies hat noch heute Gültigkeit. Nebst der Anschaffung von zusätzlichem Rollmaterial, welches auch den technischen Anforderungen einer Systemgrenze Rechnung tragen kann, müsste zudem geprüft werden, ob zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten bzw. Stationsausbauten zwischen Disentis/Mustér und Sedrun nötig sind. Der Kanton wird zusammen mit dem Bund, RhB und MGB die Möglichkeiten einer Verschiebung der System-Schnittstelle Disentis/Mustér im Rahmen der Planung der neuen Angebotskonzepte RhB/MGB prüfen (Strategische Eisenbahnprojekte STEP 2025 bzw. 2030).

Zur Forderung 2: Im Rahmen des schweizweiten Ausbaus Schrittes STEP 2025 bzw. 2030 wird ein durchgängiger Halbstundentakt für die gesamte Surselva geprüft. Die bestehenden sowie auch die prognostizierten Nachfragezahlen liegen unter den vom BAV geforderten Mindestwerten, aufgrund der touristischen Ausrichtung sind jedoch Ausnahmen möglich. Um ein gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis zu erhalten, sind die Infrastrukturausbauten zu minimieren. Die Fahrplangestaltung hängt daher nicht

ausschliesslich von der Nutzeroptimierung oder dem Wunsch nach einem schnellen Produkt ab. Zudem gilt es zu berücksichtigen, dass mit einem beschleunigten Regional-Express die Zeitersparnis gegenüber einem Regionalzug relativ gering wäre.

Zur Forderung 3: Im Rahmen der Fahrplanentwicklung wird auch die Notwendigkeit von zusätzlichen Kreuzungsstellen geprüft. Die gleichzeitige Einfahrt und schienenfreie Zugänge in den Stationen würden gegenüber der heutigen gestaffelten Einfahrt eine zeitliche Einsparung von 2-3 Minuten ermöglichen. Die RhB wird im Rahmen der Arbeiten zu STEP 2030 die Notwendigkeit und den Mehrwert prüfen und wo notwendig beantragen. Ferner arbeiten RhB und MGB auch aktiv an der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten können nicht überall technische Lösungen umgesetzt werden.

Zur Forderung 4: In der Surselva kann heute nur zwischen Waltensburg/Vuorz und Tavanasa mit 90 km/h gefahren werden. Die Zeitersparnis bei 120 km/h beträgt unter Berücksichtigung der Beschleunigungs- und Abbremsdistanz allerdings nur rund 20 Sekunden. Es müsste dafür zudem geeignetes Rollmaterial eingesetzt werden. Im Rahmen von Unterhaltsarbeiten bei der Infrastruktur prüft die RhB überdies auch Kurvenbegradigungen. Nur in vereinzelt Fällen sind diese möglich bzw. aus Kosten/Nutzen-Überlegungen sinnvoll. Die Zeiteinsparung beträgt jedoch auch hier nur wenige Sekunden pro Massnahme.

Die Regierung hat in ihrer Botschaft "Planung neuer Verkehrsverbindungen" (Heft Nr. 12/2012–2013, S. 751 ff.) das Projekt «Beschleunigung Surselva-Strecke» als Kategorie B-Projekt bewertet, womit es nicht prioritär weiterverfolgt wird. Der Kanton wird aber, wie oben dargelegt, zusammen mit RhB, MGB und BAV die Möglichkeiten einer Verschiebung der System-Schnittstelle Disentis/Mustér im Rahmen der Planung der neuen Angebotskonzepte RhB/MGB prüfen.

Die Regierung ist bereit, den Auftrag mit den erwähnten Einschränkungen entgegenzunehmen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Martin Jäger".

Martin Jäger

Der Kanzleidirektor:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Dr. C. Riesen".

Dr. C. Riesen

Incumbensa Epp concernent l'examinaziun da trens da la Viafier Matterhorn-Gottard e da la Viafier retica che passan tras la staziun da Mustér e concernent la reducziun dals temps da viadi tranter Cuira e Sedrun

Ils centers economics pli gronds èn cuntanschibels mo malamain davent da la part sura da la Surselva (Sedrun, Mustér e Medel). Vers vest (Alpsu) èn ils centers da la Svizra centrala cuntanschibels durant l'enviern (circa 5 mais) mo cun il traffic public (Viafier Matterhorn-Gottard). Vers ost dovri bler temp ed èsi fitg stentus da cuntanscher il center Cuira davent da Sedrun cun il traffic public e cun ina fermada intermediara a Mustér. Uschia dura il viadi cun il tren da Sedrun a Cuira tranter 1 ura 45 minutas e 2 uras. Dapi l'incumbensa Placi Berther dals 6 da december 2007 (incumbensa concernent meglras colliaziuns da viafier e da via da la Surselva cun ils centers) n'è questa situaziun betg sa midada da num. Per persunas indigenas, per pendularias e pendularis, ma er per giasts da vacanzas resta il viadi cun la Viafier retica e cun la Viafier Matterhorn-Gottard vinavant fitg nunattrattiv.

Er il rapport davart ils abitadis dal chantun Grischun da l'onn 2007 renda en general attent che la colliaziun da traffic da la Surselva cun il proxim center surregional saja nauscha e che questa colliaziun haja fitg grondas mancanzas er entaifer la regiun Surselva, almain per la part sura da la Surselva.

Bunas colliaziuns da traffic èn decisivas per il svilup da las regiuns perifericas. Per scursanir ils temps da viadi actualmain lungs tranter Cuira – Mustér (75 minutas per 59,2 kilometers da viafier = sveltezza media da 47 km/h) e Sedrun incumbenseschan las sutsegnadras ed ils sutsegnaders la regenza:

1. d'examinar ina introducziun da trens da la Viafier Matterhorn-Gottard e da la Viafier retica che passan tras la staziun da Mustér per evitar da stuair midar tren a Mustér (cunzunt per il traffic da sport d'enviern);
2. d'examinar l'introducziun da trens express regiunals accelerads en moda alternanta cun ils trens regiunals ordinaris;
3. d'examinar in rinforzament da la lingia da la Surselva cun construir – a las cruschadas da sistem (minuta ..00 resp. minuta ..30) – inslas da dus binaris e staziuns, nua che l'access als perruns n'ha betg pli lieu sur ils binaris. Quai per ch'ils trens possian entrar a medem temp en las staziuns e per che las cruschadas hajan lieu en moda pli fluida, ma er per satisfar a medem temp a las pretensiuns da la lescha davart l'egualitad da persunas cun impediments;
4. d'examinar singulas rectificaziuns dal trassé en lieus topograficamain simpels u l'augment da las sveltezzas maximalas sin trajects gulivs tras l'applicaziun da cumposiziuns pli sveltas (120 km/h empè da 90 km/h).

Cuira, ils 11 da favrer 2015

Epp, Alig, Deplazes, Albertin, Berther, Buchli-Mannhart, Caduff, Caluori, Casanova (Glion), Casutt-Derungs, Cavegn, Crameri, Darms-Landolt, Della Vedova, Dosch, Florin-Caluori, Kollegger, Kunfermann, Märchy-Caduff, Niederer, Noi-Togni, Paterlini, Sax, Schneider, Tenchio, Thomann-Frank, Tomaschett (Breil), Tomaschett-Berther (Trun), Toutsch, Andri, Derungs, Lombardi, Tuor



Sesida dals

Communitgà ils

Protocol nr.

14 d'avrigl 2015

17 d'avrigl 2015

266

Incumbensa Epp

concernent l'examinaziun da trens da la Viafier Matterhorn-Gottard e da la Viafier retica che passan tras la staziun da Mustér e concernent la reducziun dals temps da viadi tranter Cuir e Sedrun

Resposta da la regenza

Il postulat per colliaziuns da viafier pli sveltas e senza midar tren en tut la Surselva è da princip giustifitgà, ma betg simpel da realisar pervia d'interess divergents dal martgà, da las interpresas da transport e dals empustaders. Gia en sia resposta a l'incumbensa Berther (Sedrun) dals 6 da december 2007 ha la regenza prenià posiziun davart quest tema. Las decleraziuns fatgas quella giada valan anc adina.

Tar la pretensiun 1: Il chantun aveva rendì attent gia l'onn 2007 a chaschun da la renovaziun da la concessiun da la Viafier Matterhorn-Gottard (VMG) ch'il cunfin dal sistem a Mustér tranter la VMG e la Viafier retica (VR) stuess vegnir spustà ord vista dal martgà sco er per motivs da l'urari. Quai vala anc adina. Sper l'acquisiziun da material rullant supplementar che er adattà per las pretensiuns tecnicas d'in cunfin da sistem stuess ultra da quai vegnir sclerì, sch'igl è necessari da construir ulteriuras pussaivladads per cruschar resp. d'engrondir staziuns tranter Mustér e Sedrun. Il chantun vegn ad examinar ensemen cun la confederaziun, cun la VR e cun la VMG la pussaivladad da spustar il punct da midada da sistem a Mustér en il rom da la planisaziun dal nov concept da purschida VR/VMG (program da svilup strategic da l'infrastructura da viafier PROSSIV 2025 resp. 2030).

Tar la pretensiun 2: En il rom dal pass d'engrondiment PROSSIV 2025 resp. 2030 en tut la Svizra vegn examinà in tact da mes'ura permanent per tut la Surselva. Las cifras da dumonda existentas sco er prognostitgadas sa chattan sut las valurs minimalas che l'UFT pretenda. Pervia da l'orientaziun turistica èsi però pussaivel da far excepziuns. Per survegnir ina buna relaziun dals custs e dal niz ston las cumplettaziuns da l'infrastructura vegnir minimadas. La concepziun da l'urari na

dependa pia betg mo da l'optimaziun per l'utilisader u dal giavisch d'in product svelt. Ultra da quai stoi vegnir considerà ch'in tren express accelerà gidass a spargnar relativamain pauc temp envers il tren regional.

Tar la pretensiun 3: En il rom dal svilup da l'urari vegn er examinada la necessitad da lieus da cruschada supplementars. L'entrada simultana dals trens en las staziuns ed ils access als trens senza stuair traversar ils binaris pussibilitass da spargnar 2 fin 3 minutas envers las entradas successivas actualas. En il rom da las lavurs tar PROSSIV 2030 vegn la VR ad examinar la necessitad e la plivalur e far propostas respectivas, nua che quai è necessari. Ultra da quai lavuran la VR e la VMG er activamain vi da la realisaziun da la lescha davart l'egualitad da persunas cun impediments (LImp). Pervia da las relaziuns localas na pon betg vegnir realisadas dapertut soluziuns tecnicass.

Tar la pretensiun 4: En la Surselva pon ils trens cursar ozendi cun 90 km/h mo tranter Vuorz e Tavanasa. Cun charrar cun 120 km/h importa il respargn da temp però mo var 20 secundas pervia da la distanza d'acceleraziun e da franar. Ultra da quai stuess vegnir duvrà material rullant adattà. En il rom da las lavurs da mantegniment da l'infrastructura examinescha la VR ultra da quai er da gulivar stortas. Mo en cas singuls è quai pussaivel resp. raschunaivel or da ponderaziuns dals custs e dal niz. Il temp che po vegnir spargnà uschia importa er qua mo paucas secundas per mesira.

En sia missiva "Planisaziun da novas colliaziuns da traffic (carnet nr. 12/2012–2013, p. 751 ss.)" ha la regenza valità il project «Acceleraziun dal traject da la Surselva» sco project da la categoria B, pia sco project che na vegn betg persequità vinavant prioritarmain. Il chantun vul però, sco explitgà qua survar, examinar ensemen cun la VR, cun la VMG e cun l'UFT las pussaivladads da spustar la midada da sistem a Mustér en il rom da la planisaziun dals novs concepts da purschida VR/VMG.

La regenza è pronta d'acceptar l'incumbensa cun las restricziuns menziunadas.



En num da la regenza

Il president:

Martin Jäger

Il chancelier:

dr. C. Riesen

Incarico Epp concernente l'esame dell'introduzione di treni diretti MGB/FR presso il punto di interscambio tra sistemi ferroviari di Disentis e la riduzione dei tempi di percorrenza tra Coira e Sedrun

Dall'alta Surselva (Sedrun, Disentis e Medel), i principali centri economici sono raggiungibili solo con grande difficoltà. Verso ovest (passo dell'Oberalp), d'inverno (per circa 5 mesi) i centri della Svizzera centrale sono raggiungibili solo con i trasporti pubblici (MGB). Verso est, Coira è raggiungibile da Sedrun con i trasporti pubblici, facendo tappa a Disentis, solo con grande fatica e grande dispendio in termini di tempo. Ad esempio, la durata del viaggio in treno da Sedrun a Coira varia tra 1.45 e 2 ore. Da quando è stato presentato l'incarico Placi Berther del 6 dicembre 2007 (incarico concernente migliori collegamenti ferroviari e stradali tra la Surselva e i centri) non è cambiato molto. Il viaggio con la FR/MGB rimane estremamente poco interessante per la popolazione locale, i pendolari o i turisti.

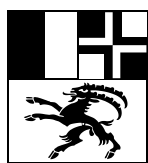
Anche il rapporto sugli insediamenti del Cantone GR del 2007 rileva in generale che in Surselva i collegamenti con i mezzi di trasporto dal prossimo centro sovraregionale sono inadeguati e che anche all'interno della regione, perlomeno per quanto riguarda l'alta Surselva, vi sono lacune notevoli.

Buoni collegamenti con i mezzi di trasporto sono determinanti per lo sviluppo delle regioni periferiche. Al fine di ridurre i lunghi tempi di percorrenza attuali Coira – Disentis (75 minuti per 59,2 chilometri di linea ferroviaria = velocità media di 47 km/h) e Sedrun, le firmatarie e i firmatari invitano il Governo:

1. A esaminare l'introduzione di treni diretti MGB/FR oltre Disentis, per evitare un cambio (soprattutto nel traffico legato agli sport invernali) nella stazione di Disentis.
2. A esaminare l'introduzione di treni RegioExpress in alternanza ai treni regionali.
3. A esaminare un potenziamento della linea della Surselva con la costruzione di isole a doppio binario e stazioni con accessi ai treni senza necessità di attraversare i binari nei punti di traffico intermodale (minuto ..00 e minuto ..30), per consentire arrivi contemporanei e permettendo così incroci molto più fluidi, adempiendo al contempo anche ai requisiti della legge sui disabili.
4. A esaminare la possibilità di procedere puntualmente a rendere più diritta la linea nei tratti che topograficamente lo consentono oppure di aumentare la velocità massima nei tratti diritti utilizzando motrici più veloci (120 km/h anziché 90 km/h).

Coira, 11 febbraio 2015

Epp, Alig, Deplazes, Albertin, Berther, Buchli-Mannhart, Caduff, Caluori, Casanova (Ilanz), Casutt-Derungs, Cavegn, Cramer, Darms-Landolt, Della Vedova, Dosch, Florin-Caluori, Kollegger, Kunfermann, Märchy-Caduff, Niederer, Noi-Togni, Paterlini, Sax, Schneider, Tenchio, Thomann-Frank, Tomaschett (Breil), Tomaschett-Berther (Trun), Toutsch, Andri, Derungs, Lombardi, Tuor



Seduta del

14 aprile 2015

Comunicata il

17 aprile 2015

Protocollo n.

266

Incarico Epp

concernente l'esame dell'introduzione di treni diretti MGB/FR presso il punto di interscambio tra sistemi ferroviari di Disentis e la riduzione dei tempi di percorrenza tra Coira e Sedrun

Risposta del Governo

La richiesta di collegamenti ferroviari più rapidi e diretti in tutta la Surselva è sostanzialmente giustificata. A seguito di interessi divergenti del mercato, delle imprese di trasporto e dei committenti, non è tuttavia facile darvi seguito. Il Governo ha già preso posizione in merito a questo argomento nella sua risposta all'incarico Berther (Sedrun) del 6 dicembre 2007. Le affermazioni fatte a suo tempo rimangono valide.

In merito alla richiesta 1: Già nel 2007, in occasione del rinnovo della concessione della Matterhorn Gotthard Bahn (MGB), il Cantone ha fatto osservare che il punto di interscambio tra i sistemi di MGB e Ferrovia retica a Disentis andrebbe spostato sia per ragioni di mercato, sia per ragioni legate all'orario. Questo vale ancora oggi. Oltre all'acquisto di materiale rotabile supplementare che possa tenere conto anche dei requisiti tecnici posti a un punto di interscambio tra sistemi ferroviari, si dovrebbe esaminare se tra Disentis/Mustér e Sedrun sia necessario predisporre possibilità di incrocio supplementari o un ampliamento delle fermate. Insieme alla Confederazione, alla FR e alla MGB, il Cantone esaminerà le possibilità per uno spostamento del punto di interscambio di Disentis/Mustér nel quadro della pianificazione delle nuove strategie d'offerta FR/MGB (programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria PROSSIF 2025 e 2030).

In merito alla richiesta 2: Nel quadro della fase di ampliamento nazionale PROSSIF 2025 e 2030 è allo studio l'introduzione di una cadenza semioraria continua per tutta la Surselva. La domanda esistente, così come quella prevista, è inferiore ai valori minimi richiesti dall'UFT; tuttavia, a seguito dell'orientamento turistico della regione, sono possibili eccezioni. Per ottenere un buon rapporto costi/benefici, i lavori di potenziamento delle infrastrutture vanno contenuti il più possibile. L'organizzazione dell'orario non dipende perciò esclusivamente dall'ottimizzazione per l'utenza o dal

desiderio di disporre di un prodotto rapido. Si deve inoltre considerare che un RegioExpress permetterebbe un risparmio di tempo relativamente modesto rispetto a un treno regionale.

In merito alla richiesta 3: Nel quadro dello sviluppo dell'orario si esamina anche la necessità di punti di incrocio supplementari. L'arrivo contemporaneo e accessi ai treni senza necessità di attraversare i binari permetterebbero un risparmio di 2-3 minuti rispetto all'attuale arrivo scaglionato. La FR ne esaminerà il valore aggiunto nel quadro dei lavori relativi a PROSSIF 2030 e dove necessario formulerà una richiesta in tal senso. Inoltre, FR e MGB stanno lavorando attivamente all'attuazione della legge sui disabili (LDis). Per via delle condizioni locali, non dappertutto è possibile attuare soluzioni tecniche.

In merito alla richiesta 4: Ad oggi, in Surselva è possibile circolare a 90 km/h solo tra Waltensburg/Vuorz e Tavanasa. Tuttavia, considerando lo spazio di accelerazione e di frenata, se si potesse circolare a 120 km/h il risparmio di tempo ammonterebbe soltanto a una ventina di secondi. Per questo andrebbe inoltre impiegato materiale rotabile idoneo. Nel quadro di lavori di manutenzione dell'infrastruttura, la FR esamina anche la possibilità di rendere meno marcate alcune curve. Solo in singoli casi ciò risulta possibile od opportuno sotto il profilo del rapporto costi/benefici. Tuttavia, anche in questi casi il risparmio di tempo è di pochi secondi per ciascuna misura adottata.

Nel suo messaggio concernente la pianificazione di nuovi collegamenti di trasporto (quaderno n. 12/2012–2013, p. 751 segg.), il Governo ha valutato il progetto «Beschleunigung Surselva-Strecke» per la riduzione dei tempi di percorrenza in Surselva quale progetto di categoria B, ragione per cui non viene considerato prioritario. Come spiegato sopra, il Cantone esaminerà tuttavia insieme a FR, MGB e UFT l'opportunità di uno spostamento del punto di interscambio tra sistemi ferroviari di Disentis/Mustér nel quadro della pianificazione delle nuove strategie d'offerta FR/MGB.

Il Governo è disposto ad accogliere l'incarico con le limitazioni citate.



In nome del Governo

Il Presidente:

Martin Jäger

Il Cancelliere:

Dr. C. Riesen