

Auftrag Engler betreffend Verbesserung Erreichbarkeit Graubündens

Der Antrag der Regierung, den Auftrag Engler betreffend Revival der Ostalpenbahn-Idee abzulehnen ist auf Grund der Kosten nachvollziehbar, darf uns aber nicht dazu bringen, dass wir die Erreichbarkeit unseres Kantons aus den Augen verlieren.

In Anbetracht der auch für die Regierung unbestritten grossen Bedeutung einer guten Erreichbarkeit Graubündens aus den benachbarten Metropolitanräumen soll die Idee einer Ostalpenbahn nach dem AlpTrain-Konzept für den schnellen Personenverkehr als Vision weiter verfolgt werden.

Aus einer durchgeführten Untersuchung (Bericht vom 15.12.2011) geht hervor, dass für Graubünden die grössten Potenziale in den Metropolitanräumen Zürich und Mailand vorhanden sind. Als erster Schritt soll der Fokus daher auf den Ausbau von Zürich – Chur gerichtet werden. Graubünden näher an den Metropolitanraum Zürich zu bringen enthält aus verschiedenen Gründen die grössten Chancen, den Kanton entscheidend und nachhaltig weiter entwickeln zu können. Es muss das Ziel dieser Untersuchung sein, gegenüber der vorhandenen Studie «Zu(g)kunft Zürich – Chur» vom 1.3.2010 wesentlich kostengünstigere Lösungen zu finden.

Kürzlich wurde mit Hyperloop One ein neues Verkehrssystem (Magnetschwebbahn) vorgestellt. Mit einer Reisegeschwindigkeit von rund 1000 km/h, sowie markant tieferen Investitionen, könnte der Realisierung der Ostalpenbahn eine völlig neue Dimension und Dynamik gegeben werden.

Die Unterzeichnenden beauftragen die Regierung, nach dem Ostalpenbahn-/AlpTrain-Konzept dem Grossen Rat bis Mitte 2019 einen Vorbericht mit folgenden Abklärungen abzugeben:

1. Technische Machbarkeit für einen «Low-Cost»-Ausbau Zürich – Chur, ausgerichtet auf eine Reisezeit unter einer Stunde, sowie Investitionen von max. 3-4 Mrd. CHF. Die Studie vom 1.3.2010 vermag diese Bedingungen nicht zu erfüllen. Der Ausbau ist zwingend bei einem nächstmöglichen Ausbausritt von STEP anzumelden. Zur Beschleunigung des Ausbaus sind Vorfinanzierungsmöglichkeiten durch den Kanton zu prüfen.
2. Ermittlung des betriebs-/volkswirtschaftlichen Nutzens sowie Beurteilung der verkehrlichen und ökologischen Aspekte sowie einer Einschätzung der Nachfrage.
3. Vorabklärung der Machbarkeits-/Realisierungschancen einer unterirdischen Magnetschwebbahn (nach Hyperloop One) als Alternative zu einem normalspurigen HGV-Ausbau am Beispiel der Referenzstrecke Zürich – Chur.

Chur, 14. Juni 2017

Engler, Caluori, Jeker, Alig, Bondolfi, Buchli-Mannhart, Burkhardt, Caduff, Cahenzli-Philipp, Caviezel (Chur), Della Vedova, Felix (Scuol), Giacomelli, Hitz-Rusch, Holzinger-Loretz, Jaag, Jenny, Joos, Kasper, Kunfermann, Kunz (Fläsch), Kunz (Chur), Locher Benguerel, Marti, Paterlini, Peyer, Pfenninger, Pult, Schneider, Schutz, Steiger, Stiffler (Davos Platz), Stiffler (Chur), Tenchio, Thomann-Frank, Tomaschett (Breil), Troncana-Sauer, Vetsch (Pragg-Jenaz), von Ballmoos, Wieland, Altmann, Berther (Segnas), Gassmann, Geisseler Severin, Pfister, Plattner Gerber, Wellig