

Sitzung vom

8. Juni 2021

Mitgeteilt den

10. Juni 2021

Protokoll Nr.

537/2021

Anfrage Favre Accola

betreffend RhB-Wolfgangtunnel

Antwort der Regierung

Im kantonalen Richtplan Verkehr und im Sachplan Verkehr des Bunds (Teil Programm und Teil Infrastruktur Schiene) figurieren zahlreiche Bahnprojekte in unterschiedlichen Planungsstadien. Voraussetzung für eine Realisierung ist aber die Aufnahme in einen Ausbauschritt des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur des Bundes (AS STEP). Im Jahre 2013 bzw. 2019 wurden vom eidgenössischen Parlament die AS 2025/30 bzw. 2035/40 beschlossen. Der Wolfgangtunnel der Rhätischen Bahn (RhB) ist darin nicht enthalten und im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS), zudem lediglich als "Vororientierung" aufgeführt.

Momentan laufen erste Arbeiten für den nächsten Ausbauschritt 2040/45. Voraussichtlich wird die Planungsregion Ost, welcher der Kanton Graubünden angehört, im Dezember 2022 dem Bundesamt für Verkehr (BAV) ein Angebotskonzept dazu einreichen. Die Bewertung der Vorschläge der Planungsregionen bzw. der darin vertretenen Kantone wird durch den Bund abschliessend vorgenommen.

Mit dem bereits beschlossenen neuen Bahntunnel Fideris – Dalvazza sowie weiteren laufenden Ausbauten im Raum Landquart und Prättigau wird die Reisezeit nach Davos, Scuol und St.Moritz verkürzt und die Stabilität/Pünktlichkeit des Bahnbetriebs verbessert werden können.

Zu Frage 1: Beim Wolfgangtunnel stellt sich tatsächlich die Frage nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis, da er lediglich für Davos einen zusätzlichen Nutzen generiert, aber keinen Mehrwert für das übrige RhB-Streckennetz schafft. Dies im Gegensatz zu Investitionen im Prättigau. Zudem ergibt sich mit dem neuen Flügelzugkonzept das Problem der betrieblich heiklen Folgefahrten Klosters Platz – Selfranga, welche für einen der beiden Zugteile zu verlängerten Haltezeiten in Klosters Platz führte. Somit beurteilt die Regierung aus einer Gesamtsicht das Kosten-Nutzen-Verhältnis des

Wolfgangtunnels als ungünstig und in Bezug auf die betrieblichen Konsequenzen als problematisch.

Zu Frage 2: Der Verlust der landschaftlich interessanten Bahnfahrt zwischen Klosters Platz und Davos ist aus touristischer Sicht sicherlich negativ zu bewerten. Diese Fragestellung kann allerdings nur als Teil einer Gesamtabwägung im Rahmen eines konkreten, sich im Bewilligungsverfahren befindlichen Projekts verstanden und erst in diesem Kontext berücksichtigt und gewichtet werden.

Zu Frage 3: Die Zeitersparnis Landquart – Klosters hängt neben den Ausbaumassnahmen bei der Infrastruktur auch wesentlich von der Haltepolitik der Züge und dem eingesetzten Rollmaterial sowie den zukünftigen Betriebsvorschriften ab. Die Umfahrung Grüşch ist zudem nicht im SIS oder im AS STEP 2025 bzw. 2035 enthalten.

Zu Frage 4: Die Zeitersparnis Landquart – Küblis hängt neben den Ausbaumassnahmen bei der Infrastruktur auch wesentlich von der Haltepolitik der Züge und dem eingesetzten Rollmaterial sowie von den zukünftigen Betriebsvorschriften ab.

Zu Frage 5: Ausbauten im Prättigau haben naturgemäss einen wesentlich grösseren Nutzen, da neben Davos auch das Unter- und Oberengadin sowie die bedeutenden innerregionalen Beziehungen Prättigau – Landquart – Chur von Infrastrukturmassnahmen profitieren können. Im Vordergrund stehen dabei aus heutiger Sicht eine Umfahrung Grüşch, zusätzliche Doppelspurabschnitte im Raum Jenaz und Saas sowie punktuelle Kurvenstreckungen Saas – Klosters Dorf.

Zu Frage 6: Die RhB steht in ständigem Kontakt mit dem Kanton und dem für die Eisenbahninfrastruktur zuständigen Bundesamt für Verkehr. Der SIS wird im Normalfall alle zwei Jahre von den Bundesämtern für Verkehr und Raumentwicklung angepasst und vom Bundesrat anschliessend verabschiedet. Ob ein Eintrag der noch fehlenden relativ kurzen Teilstücke einer durchgehenden Doppelspur Landquart – Küblis in den SIS nötig ist, hängt von den im Einzelfall tangierten Flächen/Schutzgebieten ab.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Mario Cavigelli

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Anfrage Favre Accola betreffend RhB-Wolfgangtunnel

In den langfristigen Ausbauzielen der RhB figuriert seit mehr als 20 Jahren ein Wolfgangtunnel zwischen Klosters-Selfranga und Davos-Stilli. Die Kosten werden auf über 380 Millionen Franken geschätzt. Die Gefällsverhältnisse wären ähnlich wie auf der Steilstrecke zwischen Küblis und Klosters (40 Promille). Begründet wird der Tunnel mit einem Reisezeitgewinn von ca. 8 Minuten. Die Fahrzeit Landquart – Davos könnte unter 60 Minuten gedrückt werden.

Im Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Infrastruktur Schiene, ist dieser Wolfgangtunnel bereits als fester Bestandteil aufgeführt, ohne dass im Kanton Graubünden je eine öffentliche Diskussion über die Vor- und Nachteile dieses doch sehr teuren Tunnelbauwerkes stattgefunden hat.

Zu den technischen Details: Der Tunnel Selfranga – Davos-Stilli soll 7,1 km lang werden. Vorgesehen ist eine Einspurröhre mit zwei je 500 m langen doppelspurigen Kreuzungsstellen, jeweils etwa in den Drittelpunkten. Als Sicherheitsstollen ist ein paralleler Flucht- und Rettungsstollen von 7,16 km geplant. Zum Haupttunnel sind alle 500 m Querverbindungen vorgesehen. Die geschätzten Kosten des Tunnelsystems betrugen 2010 377 Millionen Franken.

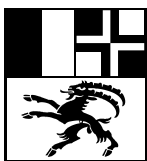
Gemäss den Angaben der Projektanten soll der Wolfgangtunnel ein wesentliches Element für eine nachhaltige Beschleunigung der Strecken Landquart – Davos sein. Dabei soll in erster Linie die Reisezeit der RhB von Landquart nach Davos unter 60 Minuten erreicht werden. Damit könnte die «Systemzeit» zwischen Klosters und Davos auf 15 Minuten gesenkt und die Fahrplanstabilität verbessert werden (heutige Reisezeit Klosters Davos-Dorf: 23 Minuten). Mit dem ca. 7 km langen Wolfgangtunnel zwischen der Verladestation Klosters-Selfranga und Davos-Stilli sollen diese Anforderungen erfüllt werden können. Der neue Tunnel soll mit 40 Promille von Klosters-Selfranga bis zum Portal Davos ansteigen.

Angesicht der hohen Kosten und des sehr geringen Nutzens des Wolfgangtunnels stellen sich folgende Fragen:

1. Wie beurteilt die Regierung heute das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Wolfgangtunnels?
2. Wie beurteilt die Regierung den Verlust der landschaftlich interessanten Bahnfahrt zwischen Klosters und Davos gegenüber dem geringen Zeitvorteil von rund 8 Minuten?
3. Welche Reisezeitverkürzungen können auf dem Streckenabschnitt Landquart – Klosters mit den geplanten Projekten Umfahrung Grüşch und Neubaustrecke Fideris – Dalvazza erreicht werden?
4. Welche Reisezeiterparnis mit einer durchgehenden Doppelspur Landquart – Küblis?
5. Ist die Regierung nicht auch der Meinung, dass mit den für den Wolfgangtunnel im Jahre 2010 geschätzten Kosten von 380 Millionen Franken besser der Streckenabschnitt Landquart – Klosters resp. Landquart – Küblis auf möglichst durchgehende Doppelspur ausgebaut werden sollte?
6. Steht die Regierung mit der RhB und dem Bund im Gespräch, um den zurzeit im Sachplan eingetragenen Wolfgangtunnel aus dem Langfristziel der RhB zu entfernen und dafür die durchgehende Doppelspur der Strecke Landquart – Küblis einzutragen?

Davos, 21. April 2021

Favre Accola, Wilhelm, von Ballmoos, Berweger, Bettinaglio, Brandenburger, Brunold, Buchli-Mannhart, Cahenzli-Philipp, Caviezel (Chur), Della Cà, Derungs, Dürler, Felix, Gartmann-Albin, Gort, Grass, Hardegger, Hartmann-Conrad, Hefti, Holzinger-Loretz, Hug, Koch, Müller (Susch), Niggli-Mathis (Grüşch), Preisig, Rettich, Salis, Schutz, Tanner, Weber, Costa, Pajic, Renkel



Sesida dals

8 da zercladur 2021

Communitgà ils

10 da zercladur 2021

Protocol nr.

537/2021

Dumonda Favre Accola

concernent il tunnel dal Wolfgang da la Viafier retica

Resposta da la Regenza

En il Plan directiv chantunal Traffic ed en il Plan sectorial Traffic da la Confederaziun (part Program e part Infrastructura da la viafier) figureschan numerus projects ch'èn en differents stadis da planisaziun. La premissa per ina realisaziun è dentant l'integrasiun d'in tal project en in pass da cumplettaziun dal Program da svilup strategic da l'infrastructura da viafier da la Confederaziun (PC PROSSIV). L'onn 2013 resp. 2019 ha il Parlament federal concludì il PC 2025/30 resp. il PC 2035/40. Il tunnel dal Wolfgang da la Viafier retica n'è betg cuntegnì en quests PC ed è plinavant menziunà en il Plan sectorial Traffic, part Infrastructura da la viafier (SIS), mo sco "preorientaziun".

Actualmain han lieu las emprimas lavurs per il proxim pass da cumplettaziun 2040/45. Previsiblamain vegn la regiun da planisaziun Ost, a la quala il chantun Grischun appartegna, ad inoltrar il december 2022 a l'Uffizi federal da traffic (UFT) in concept da purschida en chaussa. Las propostas da las regions da planisaziun resp. dals chantuns represchentads en talas vegnan validadas definitivamain tras la Confederaziun.

Il nov tunnel da viafier Fideris – Dalvazza ch'è gia concludì sco er ulteriuras renovaziuns currentas en il territori da Landquart e dal Partenz permettian da reducir il temp da viadi a Tavau, a Scuol ed a San Murezzan e da meglierar la stabilitad/punctualitad dal manaschi da viafier.

Tar la dumonda 1: Per il tunnel dal Wolfgang sa tschenta efectivamain la dumonda da la relaziun tranter ils custs ed il niz, perquai ch'el generescha in niz supplementar mo per Tavau, na creescha dentant nagina plivalur per l'ulteriura rait da la Viafier retica. Quai cuntrari a las investiziuns en il Partenz. Pervia dal nov concept da trens accuplabels resulta plinavant il problem dals viadis consecutivs Claustra Plaz – Selfranga. Quels èn delicats ord vista dal manaschi e chaschunassan temps da fermada pli lungs a Claustra Plaz per ina da las duas parts dal tren. Ord ina vista complessiva giuditgescha la Regenza perquai la relaziun tranter ils custs ed il niz dal tunnel dal

Wolfgang sco disfavuraivla ed – areguard las consequenzas per il manaschi – sco problematica.

Tar la dumonda 2: La perdita d'in viadi cun tren tras ina cuntrada interessanta tranter Claustra e Tavau sto segiramain vegnir validada en moda negativa ord vista turistica. Questa dumonda po dentant vegnir chapida mo sco part d'ina consideraziun cum-plexsiva en il rom d'in project concret che sa chatta en la procedura da permissiun, e po vegnir resguardada e validada pir en quest context.

Tar la dumonda 3: Il gudogn da temp da viadi tranter Landquart e Claustra na dependa betg mo da las mesiras prendidas per renovar l'infrastructura, mabain essenzialmain er da la politica da fermada dals trens, dal material rullant che vegn duvrà sco er da las prescripziuns da manaschi futuras. Il sviament da Grüşch n'è dal rest betg cuntegnì en il SIS u en il PC PROSSIV 2025 resp. 2035.

Tar la dumonda 4: Il gudogn da temp da viadi tranter Landquart e Küblis na dependa betg mo da las mesiras prendidas per renovar l'infrastructura, mabain essenzialmain er da la politica da fermada dals trens, dal material rullant che vegn duvrà sco er da las prescripziuns da manaschi futuras.

Tar la dumonda 5: Renovaziuns en il Partenz han da natira ennà in niz bler pli grond, perquai che betg mo Tavau, mabain er l'Engiadina Bassa e l'Engiadina'Ota sco er las colliaziuns infraegiunalas impurtantas Partenz – Landquart – Cuira pon profitar da las mesiras infrastructuralas. En il center stattan en quest connex actualmain in sviament da Grüşch, trajects supplementars a dus binaris en il territori da Jenaz e da Saas sco er la gulivaziun d'intginas stortas tranter Saas e Claustra Vitg.

Tar la dumonda 6: La Viafier retica è en contact permanent cun il chantun sco er cun l'Uffizi federal da traffic, ch'è responsabel per l'infrastructura da viafier. Il SIS vegn normalmain adattà mintga dus onns da l'Uffizi federal da traffic e da l'Uffizi federal da svilup dal territori ed alura deliberà dal Cussegl federal. Schebain igl è necessari d'inscriver en il SIS ils trajects mancants ch'èn relativamain curts, per cuntanscher in traject nuninterrut a dus binaris tranter Landquart e Küblis, dependa da las surfatschas e dals territoris da protecziun ch'èn tangads en il cas singul.



En num da la Regenza

Il president:

Dr. Mario Cavigelli

Il cancellier:

Daniel Spadin

Dumonda Favre Accola concernent il tunnel dal Wolfgang da la Viafier retica

En las finamiras d'amplificaziun da la Viafier retica a lunga vista figurescha dapi passa 20 onns in tunnel dal Wolfgang tranter Clastra-Selfranga e Tavau-Stilli. Ils custs vegnan stimads a passa 380 milliuns francs. Las relaziuns da pendenza fissan sumegliantas sco sin il traject stip tranter Küblis e Clastra (40 promils). Motivà vegn il tunnel cun in gudogn da temp da viadi da ca. 8 minutas. Il temp da viadi da Landquart a Tavau pudess vegnir scursanì a sut 60 minutas.

En il plan sectorial Traffic da la Confederaziun, part Infrastructura da la viafier, figurescha quest tunnel dal Wolfgang gia sco element fix, senza ch'igl avess gi lieu en il chantun Grischun x insacura ina discussiun publica davart ils avantatgs e dischavantatgs da quest tunnel, ch'è bain fitg char.

Davart ils detagls technics: Il tunnel Selfranga – Tavau-Stilli duai avair ina lunghezza da 7,1 km. Previs è in tunnel ad in binari cun dus lieus da cruschada da mintgamai 500 m lunghezza a dus binaris, e quai circa suenter in terz e suenter dus terzs dal tunnel. Sco galleria da segirezza è planisada ina galleria parallela da fugia e da salvament d'ina lunghezza da 7,16 km. Mintga 500 m èn previsas colliaziuns trasversalas tranter il tunnel principal e la galleria da segirezza. Ils custs per il sistem da tunnels eran vegnids stimads l'onn 2010 a 377 milliuns francs.

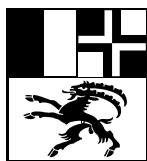
Tenor las indicaziuns da las projectadras e dals projectaders duai il tunnel dal Wolfgang esser in element essenzial per in'acceleraziun persistenta dal traject Landquart – Tavau. En quest connex duai vegnir scursanì en emprima lingia il temp da viadi da la Viafier retica da Landquart a Tavau a sut 60 minutas. Uschia pudess il «temp da sistem» tranter Clastra e Tavau vegnir reduci a 15 minutas e la stabilitad da l'urari pudess vegnir meglierada (viadi actual tranter Clastra e Tavau Vitg: 23 minutas). Cun il tunnel dal Wolfgang da ca. 7 km lunghezza tranter la staziun per transportar autos Clastra-Selfranga e Tavau-Stilli duain pudair vegnir ademplidas questas pretensiuns. Il nov tunnel duai muntar cun 40 promils da Clastra-Selfranga fin al portal Tavau.

En vista als gronds custs ed al niz fitg pitschen dal tunnel dal Wolfgang sa tschentan las suandantas dumondas:

1. Co giuditgescha la Regenza oz la relaziun tranter ils custs ed il niz dal tunnel dal Wolfgang?
2. Co giuditgescha la Regenza la perdita d'in viadi cun tren tras ina cuntrada interessanta tranter Clastra e Tavau envers il pitschen gudogn da temp da var 8 minutas?
3. Tge reducziuns dal temp da viadi pon vegnir cuntanschidas sin il traject Landquart – Clastra tras ils projects planisads, vul dir il sviament da Grisch ed il traject nov Fideris – Dalvazza?
4. Tge gudogn da temp da viadi resultass tras binaris dubels sin l'entir traject da Landquart a Küblis?
5. N'è la Regenza betg er da l'avis ch'i fiss meglier d'investir ils custs da 380 milliuns francs, stimads l'onn 2010 per il tunnel dal Wolfgang, per cumpletter sche pussaivel l'entir traject Landquart – Clastra resp. Landquart – Küblis cun binaris dubels?
6. È la Regenza en discussiun cun la Viafier retica e cun la Confederaziun per allontanar il tunnel dal Wolfgang, ch'è actualmain inscrit en il plan sectorial, or da la finamira a lunga vista da la Viafier retica e per inscriver percenter binaris dubels sin l'entir traject da Landquart a Küblis?

Tavau, ils 21 d'avrigl 2021

Favre Accola, Wilhelm, von Ballmoos, Berweger, Bettinaglio, Brandenburger, Brunold, Buchli-Mannhart, Cahenzli-Philipp, Caviezel (Cuira), Della Cà, Derungs, Dürler, Felix, Gartmann-Albin, Gort, Grass, Hardegger, Hartmann-Conrad, Hefti, Holzinger-Loretz, Hug, Koch, Müller (Susch), Niggli-Mathis (Grüsch), Preisig, Rettich, Salis, Schutz, Tanner, Weber, Costa, Pajic, Renkel



Seduta del

8 giugno 2021

Comunicato il

10 giugno 2021

Protocollo n.

537/2021

Interpellanza Favre Accola

concernente la galleria del Wolfgang della FR

Risposta del Governo

Nel Piano direttore cantonale traffico e nel piano settoriale della Confederazione (parte programma e parte infrastruttura ferroviaria) figurano numerosi progetti edilizi che si trovano in fasi di pianificazione differenti. Affinché un progetto possa essere realizzato, è indispensabile però l'inserimento in una fase di ampliamento del programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria della Confederazione (PROSSIF FA). Negli anni 2013 e 2019 il Parlamento federale ha deciso le FA 2025/30 e 2035/40. La galleria del Wolfgang della Ferrovia retica (FR) non è prevista in queste fasi e inoltre nel piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria (SIS) è indicata solo a titolo di "Informazione preliminare".

Attualmente sono in corso i primi lavori per la prossima fase di ampliamento 2040/45. Presumibilmente la regione di pianificazione est, di cui fa parte il Cantone dei Grigioni, nel dicembre del 2022 presenterà un piano d'offerta al riguardo all'Ufficio federale dei trasporti (UFT). È la Confederazione a effettuare la valutazione definitiva delle proposte formulate dalle regioni di pianificazione e dai Cantoni rappresentati in esse.

La nuova galleria ferroviaria già decisa Fideris – Dalvazza nonché gli ulteriori ampliamenti in corso nella zona di Landquart e della Prettigovia permettono di ridurre i tempi di percorrenza verso Davos, Scuol e St. Moritz e di migliorare la stabilità/puntualità dell'attività ferroviaria.

In merito alla domanda 1: con riferimento alla galleria del Wolfgang si pone effettivamente la questione riguardo al rapporto costi-benefici, in quanto la galleria comporta un'utilità aggiuntiva solo per Davos, ma non genera valore aggiunto per la rimanente rete della FR, a differenza degli investimenti effettuati in Prettigovia. Inoltre il nuovo piano che prevede convogli scomponibili risolve il problema legato alle corse in successione sulla stratta Klosters Platz – Selfranga, delicate sotto il profilo dell'esercizio, che per una delle due composizioni del treno comportavano soste prolungate a Klosters Platz. Pertanto in un'ottica complessiva il Governo ritiene che il rapporto costi-

benefici della galleria del Wolfgang sia svantaggioso e problematico con riferimento alle conseguenze operative.

In merito alla domanda 2: la perdita del tragitto interessante sotto il profilo paesaggistico tra Klosters Platz e Davos va senz'altro valutata in termini negativi sotto il profilo turistico. Tuttavia tale questione può essere considerata solamente come elemento di una ponderazione complessiva nel quadro di un progetto concreto sottoposto alla procedura di autorizzazione e potrà essere considerata e ponderata solo in questo contesto.

In merito alla domanda 3: oltre che dalle misure di ampliamento dell'infrastruttura, il risparmio di tempo tra Landquart e Klosters dipende in misura sostanziale anche dalla politica di fermata dei treni e dal materiale rotabile impiegato nonché dalle prescrizioni future per l'esercizio. Inoltre la circonvallazione di Grüşch non è prevista né nel SIS, né nel FA PROSSIF 2025 o 2035.

In merito alla domanda 4: oltre che dalle misure di ampliamento dell'infrastruttura, il risparmio di tempo tra Landquart e Küblis dipende in misura sostanziale anche dalla politica di fermata dei treni e dal materiale rotabile impiegato nonché dalle prescrizioni future per l'esercizio.

In merito alla domanda 5: per loro natura gli ampliamenti in Prettigovia producono un'utilità nettamente maggiore, in quanto oltre a Davos le misure infrastrutturali vanno a beneficio anche dell'Engadina Bassa e dell'Engadina Alta nonché dei significativi collegamenti regionali Prettigovia – Landquart – Coira. Da una prospettiva odierna risultano avere priorità una circonvallazione a Grüşch, tratti aggiuntivi a doppio binario nella zona di Jenaz e Saas nonché allargamenti puntuali di curve nel tratto Saas – Klosters Dorf.

In merito alla domanda 6: la FR è in costante contatto con il Cantone e con l'Ufficio federale dei trasporti, competente per le infrastrutture ferroviarie. Di norma il SIS viene adeguato a cadenza biennale dall'Ufficio federale dei trasporti e dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale e successivamente deciso dal Consiglio federale. La necessità di inserire nel SIS i tratti relativamente brevi ancora mancanti per ottenere un doppio binario continuo tra Landquart e Küblis dipende dalle superfici/dalle zone di protezione interessate nel caso specifico.



In nome del Governo

Il Presidente:

Dr. Mario Cavigelli

Il Cancelliere:

Daniel Spadin

Interpellanza Favre Accola concernente la galleria del Wolfgang della FR

Una galleria del Wolfgang tra Klosters-Selfranga e Davos-Stilli figura da più di 20 anni tra gli obiettivi di potenziamento a lungo termine della FR. I costi stimati ammontano a oltre 380 milioni di franchi. Le pendenze sarebbero simili a quelle del tratto ripido tra Küblis e Klosters (40 per mille). La realizzazione della galleria viene motivata con una riduzione della durata del viaggio di circa 8 minuti. Il tempo di percorrenza tra Landquart e Davos potrebbe essere ridotto a meno di 60 minuti.

Nel piano settoriale dei trasporti della Confederazione, parte infrastruttura ferroviaria, questa galleria del Wolfgang è già indicata come elemento fisso, senza che nel Cantone dei Grigioni ci sia mai stata una discussione pubblica riguardo ai vantaggi e agli svantaggi di questa galleria molto costosa.

Ecco i dettagli tecnici: secondo quanto previsto la galleria Selfranga – Davos-Stilli avrà una lunghezza di 7,1 km. È previsto un tubo a binario unico con due punti d'incrocio a doppio binario lunghi 500 m, collocati rispettivamente dopo un terzo e dopo due terzi del tratto. Come cunicolo di sicurezza è previsto un cunicolo parallelo di fuga e di salvataggio di 7,16 km. Ogni 500 m sono previsti collegamenti trasversali con la galleria principale. Nel 2010 i costi stimati del sistema di gallerie ammontavano a 377 milioni di franchi.

Stando alle indicazioni fornite dai progettisti, la galleria del Wolfgang è intesa come elemento sostanziale per ridurre in maniera duratura i tempi di percorrenza sul tratto Landquart – Davos. In primo luogo si intende ottenere una riduzione del tempo di percorrenza della FR tra Landquart e Davos a meno di 60 minuti. Ciò permetterebbe di ridurre i "tempi tecnici di percorrenza" tra Klosters e Davos a 15 minuti e di migliorare la stabilità dell'orario (tempo di percorrenza odierno Klosters-Davos Dorf: 23 minuti). Con la galleria del Wolfgang lunga circa 7 km tra la stazione di carico Klosters-Selfranga e Davos-Stilli si intende raggiungere questi risultati. La nuova galleria dovrà salire da Klosters-Selfranga fino al portale di Davos con una pendenza del 40 per mille.

Considerati i costi elevati e l'utilità molto scarsa della galleria del Wolfgang si pongono le seguenti domande:

1. Ad oggi il Governo come valuta il rapporto costi-benefici della galleria del Wolfgang?
2. Il Governo come valuta la perdita del tragitto interessante sotto il profilo paesaggistico tra Klosters e Davos a fronte di un esiguo risparmio di tempo di circa 8 minuti?
3. Quali riduzioni dei tempi di percorrenza potrebbero essere raggiunte sul tratto Landquart – Klosters con i progetti previsti per la circonvallazione di Grüşch e il nuovo tratto Fideris – Dalvazza?
4. Quanto tempo di percorrenza permette di risparmiare un doppio binario continuo tra Landquart e Küblis?
5. Il Governo non condivide l'opinione secondo cui con i costi stimati nel 2010 per la galleria del Wolfgang pari a 380 milioni di franchi sarebbe preferibile potenziare il tratto Landquart – Klosters rispettivamente Landquart – Küblis realizzando possibilmente un doppio binario continuo?
6. Il Governo è in contatto con la FR e con la Confederazione per rimuovere dal piano settoriale la galleria del Wolfgang, inserita attualmente come obiettivo a lungo termine della FR, e in compenso inserire il doppio binario continuo sul tratto Landquart – Küblis?

Davos, 21 aprile 2021

Favre Accola, Wilhelm, von Ballmoos, Berweger, Bettinaglio, Brandenburger, Brunold, Buchli-Mannhart, Cahenzli-Philipp, Caviezel (Coira), Della Cà, Derungs, Dürler, Felix, Gartmann-Albin, Gort, Grass, Hardegger, Hartmann-Conrad, Hefti, Holzinger-Loretz, Hug, Koch, Müller (Susch), Niggli-Mathis (Grüşch), Preisig, Rettich, Salis, Schutz, Tanner, Weber, Costa, Pajic, Renkel