



Sitzung vom

8. Juni 2021

Mitgeteilt den

10. Juni 2021

Protokoll Nr.

536/2021

Anfrage Favre Accola

betreffend Bahntunnel Davos – Schanfigg (Arosa)

Antwort der Regierung

Im kantonalen Richtplan Verkehr (KRIP V) sowie im Sachplan des Bundes Infrastruktur Schiene (SIS) figurieren zahlreiche Projekte in unterschiedlichen Planungsstadien. Voraussetzung für eine Realisierung eines Bahntunnels der Rhätischen Bahn (RhB) ist die Aufnahme in einen Ausbauschritt des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur des Bundes (AS STEP). Im Jahre 2013 bzw. 2019 wurden vom Parlament die Ausbauschritte AS 2025/30 bzw. AS 2035/40 bereits beschlossen. Mit dem bereits beschlossenen neuen Bahntunnel Fideris – Dalvazza sowie weiteren laufenden Ausbauten im Raum Landquart und Prättigau wird die Reisezeit nach Davos von Zürich sowie von Chur her verkürzt. Die in der Anfrage angesprochene Verbesserung der Reisezeiten aus dem Raum Zürich-Ostschweiz via Schanfigg ist unrealistisch, da der Weg über Landquart distanz- und fahrzeitmässig kürzer bleiben wird.

Zu den Fragen 1 und 2: Gemäss der vom Kanton in Auftrag gegebenen Studie des Ingenieurbüros Amberg 2010 gibt es zahlreiche Varianten von Tunnelverbindungen von Davos ins Schanfigg, wobei die Variante Litzirüti – Frauenkirch als Bestvariante hervorging. Allerdings stellen sich auch bei dieser Variante grundsätzliche Fragen nach dem Potential einer teuren neuen Strecke bzw. dem schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis angesichts des sehr begrenzten Wirkungsgrades dieser neuen Verbindung. Zwar verkürzte sich distanzmässig die Strecke Chur – Davos erheblich. Da hingegen die Arosalinie über weite Strecken nur mit maximal 33-38 km/h befahren werden kann, erforderte die Strecke Chur – Litzirüti weiterhin eine Fahrzeit von ca. 50 Minuten, sodass die Reisezeitersparnis gegenüber der Route über Landquart relativ bescheiden bliebe. Zudem wäre die Einbindung der neuen Linie in Litzirüti aus Gründen des Landschaftsschutzes heikel und mit hohen Einspracherisiken behaftet.

Auch das Angebots- und Betriebskonzept gestaltete sich aufwendig, da auf die Direktverbindung Chur – Arosa nicht verzichtet werden könnte. Die Station Litzirüti und die anschliessende Strecke nach Arosa müssten zudem für die erhöhten Zugszahlen ausgebaut werden. Bereits mit dem Angebotskonzept Retica 30+ werden die Züge Scuol – Landquart zwischen Klosters Platz und Landquart mit den Davoser Zügen vereinigt und ab Landquart nonstop nach Chur weitergeführt, sodass auf der Linie Davos – Chur nur noch ein Wechsel des Zugteils erforderlich ist. Zudem wird die Reisezeit mit den Ausbauten im Prättigau weiter verkürzt. Auch das Argument der Redundanz kann zur Stützung eines Bahntunnels Davos – Schanfigg nicht herangezogen werden, da Davos bei Unterbrüchen der Prättigauerlinie bereits heute über die Strecke Filisur – Davos erreichbar bleibt wie auch über die Postautolinie Chur – Lenzerheide – Davos, deren Angebot in den letzten Jahren stetig ausgebaut wurde.

Zu Frage 3: Die Investitionskosten wurden seit 2010 nicht neu berechnet, dürften aber heute bei mindestens 500 Mio. Franken liegen. Neben diesen hohen Investitionskosten wäre auch mit hohen jährlichen ungedeckten Betriebskosten aufgrund des aufwendigen Angebots- und Betriebskonzeptes zu rechnen.

Zu Frage 4: Ein Bahntunnel Davos – Schanfigg der RhB ist aus den oben dargelegten Gründen weder im SIS noch im KRIP V aufgeführt.

Zu Frage 5: Wie eingangs erwähnt, erfolgt die Planung des Ausbaus der gesamten Bahninfrastruktur der Schweiz unter Federführung des Bundesamtes für Verkehr. Momentan laufen erste Arbeiten für den nächsten Ausbauschritt 2040/45. Bereits jetzt ist absehbar, dass im Kanton Graubünden höchstens ein einziges Tunnelprojekt Aufnahme in die Wunsch-Liste der Planungsregion Ost findet. Da in Graubünden noch diverse andere Vorschläge für Lückenschlüsse im (inter-)nationalen Bahnnetz vorliegen, dürften weder Wolfgang- noch Schanfiggertunnel zu den Projekten mit den grössten Chancen zählen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Der Kanzleidirektor:

Dr. Mario Cavigelli

Daniel Spadin