

Parlamentarische Anfrage 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.



Auszug aus Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Infrastruktur Schiene

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 betragen 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 ‰ von Klosters-Selfranga bis zum Portal Davos ansteigen.

Angesichts der hohen Kosten und dem sehr geringen Nutzen 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 Reisezeitersparnis 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?

Valérie Favre Accola, Davos

Philipp Wilhelm, Davos

Walter von Ballmoos, Davos

Beilage:

- Wolfgangtunnel, Alternative mit Kurztunnel Laret – Davos, 2 Varianten

