

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». Favre Accola meint dazu: «Die Verbindungen nach Davos sind tatsächlich heute schon gut. Der RR bezog sich in seiner Antwort aber nur auf Davos, und nicht aufs Schanfigg. Das ist eine sehr einseitige Interpretation».

Was sie aber lobend erwähnt, ist die Tatsache, dass der Kanton internationalen Bahnlinien – konkret der Linie Scuol–Mals – hohe Priorität einräumt. Der RR schreibt dazu: «Da in Graubünden noch diverse andere Vorschläge für Lückenschlüsse im (inter-)nationalen Bahnnetz vorliegen, dürften weder Wolfgang- noch Schanfigger Tunnel zu den Projekten mit den grössten Chancen zählen».

Nebst allen verkehrstechnischen Aspekten bringt die Grossrätin noch einen weiteren Punkt in die Diskussion ein: das Stromnetz. Auch diesbezüglich ist Davos mit seiner Ringleitung bereits gut versorgt – Strom kann sowohl vom Prättigau als auch aus dem Albulatal her bezogen werden. Doch der Bahntunnel könnte auch eine wichtige Stromverbindung ins Schanfigg sicherstellen.

Vorteile für beide Seiten

Die schnelle und bequeme Bahnverbindung hätte für Davos diverse Vorteile. «Während Grossanlässen kommt Davos bei den Hotelbetten öfters an seine Kapazitätsgrenzen», führt Favre Accola aus. «Mit dem Bahntunnel wären Hotels in Arosa nicht mehr in weiter Ferne, sondern würden viel näher zum Landwassertal rücken». Der Kanton sehe daher die

touristische Wichtigkeit des Projekts gar nicht. Diese bestehe nämlich nicht nur in der Steigerung der Bettenkapazität für Grossanlässe in Davos, sondern auch, dass Davos für Tagesgäste aus Arosa in unmittelbare Nähe rücke.

Profitieren würde somit auch das Schanfigg von diesem Tunnel. «Er würde den wirtschaftlichen Wirkungskreis vergrössern». Bildungsangebote – ein wichtiger Standortfaktor für jede Gemeinde – könnten so vergrössert werden. Beispielsweise könnten Schanfigger unter anderem die Talentschule und das SSGD in Davos besuchen – diese Angebote gibt es in Chur nicht und sind gerade für die Wintersportler höchst attraktiv. Auch könnten sie im Landwassertal eine Lehrstelle antreten oder die Berufsfachschule absolvieren. «Das Schanfigg hätte plötzlich mehr Möglichkeiten, auch in Bezug auf Ausbildungs- und Arbeitsplätze».

Wie geht es weiter?

Da es sich bei Favre Accolas Vorstössen um einfache Anfragen handelt, verpflichten diese den RR nicht zu etwaigen Aufträgen. Die Papiere werden aber an der nächsten Session behandelt, und es findet eine Diskussion dazu statt. Die Grossrätin hofft nun, dass eine Bewegung entsteht, die das Projekt vorantreiben will. Auch die Gemeinden und die Regionen müssten den Druck erhöhen. «Anschließend müssen wir das Vorhaben auf kantonaler Ebene pushen, damit anschließend beim Bund entsprechende Gelder abgeholt werden können». Denn die Eidgenossenschaft müsste den Tunnel teilfinanzieren.

Favre Accola führt als positives Beispiel die vorhin erwähnte Verbindung Scuol–

Mals ins Feld. «Dem Projekt wurde lange Zeit keine hohe Priorität eingeräumt, doch nun setzt der Kanton alles daran, es umzusetzen». Auch für den Schanfigger Tunnel wird sich die Parlamentarierin weiter einsetzen. «Verkehrsverbindungen interessieren mich ganz allgemein. In unserem Kanton stellen sie wirtschaftliche Lebensadern dar».

Wenig Begeisterung für Wolfgangtunnel

ad | Ein Tunnel zwischen Klosters Selfranga und Davos Stilli – im Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Infrastruktur Schiene, bereits erwähnt – würde rund 380 Millionen Franken kosten und eine Zeitersparnis von rund acht Minuten mit sich bringen. Favre Accola sieht darin ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Diese Ansicht teilt nun auch der RR: «Beim Wolfgangtunnel stellt sich tatsächlich diese Frage [...], da er lediglich für Davos einen zusätzlichen Nutzen generiert, aber keinen Mehrwert für das übrige RhB-Streckennetz schafft. [...] 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». Die SVP-Politikerin zeigt sich deshalb zufrieden mit der Antwort aus Chur: «Der RR zeigt nun den Mut, sich hier klar zu positionieren». Favre Accola wollte auch wissen, wie der RR zu einem Ausbau der RhB-Prättigauerlinie steht anstelle des Wolfgangtunnels. Auch dort ist die Position der Kantonsregierung klar: «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 Grösch, zusätzliche Doppelspurabschnitte im Raum Jenaz und Saas sowie punktuelle Kurvenstreckungen Saas–Klosters Dorf».



Beim Bau eines Wolfgangtunnels würde die landschaftlich attraktive Strecke über den Pass wegfallen. Eine Realisierung dieses Projekts erscheint derzeit aber ohnehin unwahrscheinlich.

Bild: Archiv DZ