

## Parlamentarische Anfrage betreffend Ausbau der RhB-Prättigauer-Linie

Valérie Favre Accola, Davos

Die RhB-Strecke Landquart – Klosters ist die Stammstrecke für drei Destinationen:

- Landquart – Klosters – Davos (-Filisur)
- Landquart – Klosters – Scuol
- Landquart – Klosters – St. Moritz

Zwischen Landquart und Schiers verkehren noch stündliche S-Bahn-Züge.

Der Ausbaugrad dieser stark befahrenen Linie entspricht schon lange nicht mehr den Anforderungen für ein rasches, verdichtetes und dadurch attraktives Fahrplannangebot im Prättigau. Die Linie ist durch die langen Einspur-Abschnitte zudem extrem verspätungsanfällig.

In der Studie «Zu(g)kunft Graubünden» im Auftrag der damaligen kantonalen Fachstelle für öV und des Raumplanungsamtes von 2001 wurden in Kapitel «6. Massnahmen zur Beschleunigung und Hebung der Leistungsfähigkeit des RhB-Netzes» für die Prättigauerlinie folgende Vorschläge aufgelistet:

*«Das Ziel muss eine weitgehende Doppelspur zwischen Landquart und Klosters sein. Als Etappenziele sollen folgende Bauvorhaben forciert werden:*

- 1. Durchgehende Doppelspur Bahnhof Landquart – Malans – Chlus (bis vor Tunnel), vordringlich ist der Abschnitt Malans RhB bis Chlunstunnel*
- 2. Neutrassierungen bei Grüşch (entlang Strassenumfahrung Grüşch) für den Schnellzugsverkehr ohne Bedienungsaufgaben von Grüşch*
- 3. Neutrassierungen in den Abschnitten Fideris – Küblis und Küblis – Klosters*
- 4. Ausbau des Bahnhofes Schiers (schienenfrei zugängliche Perrons), Doppelspur Richtung Grüşch bis zur RhB-Brücke über die Prättigauer-Umfahrungsstrasse*

*Mit diesen Bauabschnitten kann einerseits die Leistungsfähigkeit gesteigert und andererseits die Fahrzeit erheblich gesenkt werden.»*

Seither ist einiges realisiert worden bzw. in Planung (Raumkonzept Prättigau / Davos 2020), vieles aber auch nicht. Die Prättigauerlinie der RhB wird im Hinblick auf die zur Diskussion stehenden **Bahn-Verbindungsline Scuol (– Val Müstair) – Mals** zusätzlich noch stärker beansprucht werden. Vor allem ist eine deutliche Beschleunigung für Schnellzüge notwendig.

Die Regierung wird angefragt:

1. Wie stellt sich die Regierung zur Forderung nach einem durchgehenden Doppelspurausbau des Streckenabschnittes Landquart – Küblis? Mit welchen Kosten wäre zu rechnen?
2. Wie weit sind die Projekte Umfahrung Grüşch entlang der Umfahrungsstrasse für Schnellzüge gediehen? Welche konkreten Unterlagen und Kostenberechnungen existieren?
3. Ist die Regierung auch der Auffassung, dass auch mit einer Neubaustrecke Grüşch die Bestandesstrecke aufrechterhalten werden muss, damit der Dorfkern von Grüşch möglichst gut erschlossen bleibt? (inkl. zusätzliche Haltestelle Grüşch Ost für Lokalzüge).
4. Wie weit ist das Projekt für die Neubaustrecke Fideris – Dalvazza gediehen, das als Kombiprojekt mit der Nationalstrasse A 28 geplant wird?
5. Ist die Regierung auch der Auffassung, dass alle Neubaustrecken von Anfang an doppelspurig erstellt werden müssen? Welches ist die Differenz zwischen den Kosten für eine Doppelspurstrecke und einer Einspurstrecke, die nachträglich trotzdem auf Doppelspur ausgebaut werden muss? Zu wie viel Zeitersparnis führen diese Ausbaumassnahmen auf der Strecke Landquart-Davos?
6. Erachtet die Regierung das Generationenprojekt Bahnhofsverschiebung Davos Dorf ebenfalls als wichtige Infrastrukturmassnahmen, um eine signifikante Verbesserung des Angebots der Prättigauerachse zu erreichen?

2. Februar 2021/Valérie Favre Accola (Davos), Martin Bettinaglio (Klosters) und Thomas Gort (Küblis)