

Anfrage Crameri betreffend Fahrplan 2025

Der öffentliche Verkehr wird im Kanton Graubünden vom Kanton bei den Transportunternehmungen bestellt (sog. Bestellverfahren; Art. 8 f. des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden [GöV; BR 872.100]). Die Rhätische Bahn AG (RhB) hat zusammen mit weiteren Transportunternehmungen den Fahrplan 2024/2025 präsentiert. Dieser sieht unter anderem eine sog. Kurzwende in St. Moritz vor, wonach die Züge aus Chur innerhalb von 14 Minuten in St. Moritz wenden. Zudem soll die Reisezeit am Albula von Chur nach St. Moritz beziehungsweise in die entgegengesetzte Richtung um sieben Minuten verkürzt werden. Erreicht werden soll dies durch die Erhöhung der zulässigen Maximalgeschwindigkeit im neuen Albula-Tunnel auf 120 km/h. Zudem seien weitere Massnahmen am Albula erforderlich, wie namentlich die Aufhebung der Halte von Bernina- und Glacier-Express oder der Bedarfshalte der Züge 1117 und 1169 in Surava und Alvaneu. Mit der Kurzwende in St. Moritz können Mitarbeitende und eine Zugskomposition gespart werden.

Die Region Albula ist heute auf der Schiene nicht mit dem Halbstundentakt erschlossen. Mit den vorgesehenen Taktverdichtungen gehen auch kürzere Umsteigezeiten einher und Anschlüsse können nur noch bis rund vier Minuten abgewartet werden. Damit steigt das Risiko von Anschlussbrüchen, was besonders einschneidend für die Region Albula ist, welche per Bahn nicht mit einem Halbstundentakt erschlossen ist.

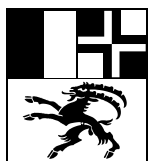
Für die Attraktivität einer Region ist eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr von entscheidender Bedeutung. Die Region Albula positioniert sich als attraktiven Wohn-, Arbeits- und Ferienstandort. Um diese Ziele zu erreichen und auch eine zunehmende Bevölkerungsentwicklung voranzutreiben, braucht es den Halbstundentakt auf der Schiene bis ins Albulatal. Mit attraktiven Verbindungen im öffentlichen Verkehr kann auch ein Beitrag für die umweltverträgliche Mobilität geleistet werden.

Vor dem Hintergrund dieser geplanten Änderungen gelangen die Unterzeichnenden mit folgenden Fragen an die Regierung:

1. Wie viele Mitarbeiterstunden können durch die Einführung der sog. Kurzwende in St. Moritz eingespart werden? Welche weiteren Einsparungen sind dadurch möglich?
2. Können die dadurch frei werdenden Kapazitäten dafür eingesetzt werden, den Halbstundentakt auf der Schiene ins Albulatal zu führen (Verlängerung der RE8-Züge ins Albulatal)?
3. Teilt die Regierung die Meinung der Unterzeichnenden, dass der Halt von Bernina- und Glacier-Express für die Region Albula in Tiefencastel (mit Anschluss in die Tourismusdestinationen Surses und Lenzerheide) von grosser wirtschaftlicher und touristischer Bedeutung ist?

Chur, 12. Juni 2024

Crameri, Schutz, Ulber, Beeli, Bergamin, Berther, Bettinaglio, Caluori, Collenberg, Derungs, Epp, Furger, Gansner, Laim, Lamprecht, Loepfe, Luzio, Messmer-Blumer, Righetti, Said Bucher, Spagnolatti, Tomaschett



Sitzung vom

20. August 2024

Mitgeteilt den

23. August 2024

Protokoll Nr.

649/2024

Anfrage Crameri

betreffend Fahrplan 2025

Antwort der Regierung

Es ist auf dem mehrheitlich einspurigen Netz der Rhätischen Bahn (RhB) sehr anspruchsvoll, den Fahrplan gemäss Retica30+ zu einem pünktlichen und stabilen Halbstundentakt zu verdichten, weil Kreuzungsstellen oftmals fehlen. Besonders gross ist die Herausforderung auf der Albulalinie mit Knotenpunkten in Chur, Reichenau, Filisur, Bever, Samedan und St. Moritz, wo die RhB besonders tiefe Pünktlichkeitswerte hat, die sich regelmässig auf das ganze RhB-Netz auswirken. Diese Situation wird aktuell durch den Brienzer-Rutsch weiter verschärft, weil die Rutschzone nur mit 20-30 km/h statt der geplanten 55 km/h passiert werden kann. Es besteht deshalb dringender Handlungsbedarf, um die Pünktlichkeit und Fahrplanstabilität auf der Albulalinie zu verbessern. Nebst zahlreichen technischen Massnahmen (z.B. Geschwindigkeitserhöhung im neuen Albulatunnel) wurde deshalb im Fahrplanentwurf 2025 vorgeschlagen, in Tiefencastel verschiedene Halte des Glacierexpresses (GEX) und der Halt des Morgenzuges des Berninaexpresses (BEX) von Chur in Richtung Tirano aufzuheben. Diese Massnahmen hätten – zusammen mit der sogenannten Kurzwende in St. Moritz – dazu beigetragen, den Fahrplan auf einem grossen Teil des RhB-Netzes zu stabilisieren.

Zu Frage 1: Mit der Kurzwende in St. Moritz reduziert sich die Einsatzzeit des Lokführers bzw. der Lokführerin und des Zugbegleiters bzw. der Zugbegleiterin zwischen Samedan und St. Moritz retour von heute 1 Stunde 20 Minuten auf 30 Minuten. Dies bedeutet einen theoretischen Gewinn von rund 12 Einsatzstunden pro Tag und Berufskategorie oder 4400 Einsatzstunden pro Jahr, was rund 2,5 Vollzeitäquivalenten entspricht.

Zu Frage 2: Nein. Für eine integrale Verlängerung der RE8-Züge nach Tiefencastel fehlen einerseits die Trassen, diese werden in diesen Zeiträumen für den Güterverkehr benötigt. Andererseits erlaubt die Betriebsbewilligung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) für den Bahnhof Tiefencastel nur, dass ausnahmsweise und maximal eine Zugskreuzung pro Tag mit zwei haltenden Zügen vollzogen werden kann. Angesichts dieser Einschränkung ist ein solches Angebotskonzept (Verlängerung der RE8-Züge ins Albulatal), welches planmässige Kreuzungen im Bahnhof Tiefencastel mit entgegenkommenden Zügen vorsieht, vor dem Umbau des Bahnhofs Tiefencastel nicht zulässig.

Zu Frage 3: Der Halt des BEX und des GEX in Tiefencastel entspricht einem Bedürfnis der lokal beziehungsweise regional übernachtenden Gäste und somit wirtschaftlichen und touristischen Interessen. Im Vorfeld der Publikation des Fahrplanentwurfs wurden diverse Gespräche mit den Gemeinden und der Region geführt. Um die regionalen touristischen Interessen besser berücksichtigen zu können, haben sich Vertreterinnen und Vertreter der Region, der RhB sowie des Amts für Energie und Verkehr anfangs August 2024 in Tiefencastel zur Überarbeitung des Fahrplanentwurfs und Diskussion verschiedener Varianten getroffen. Die dabei mit der Region abgestimmte Fahrplanvariante sieht die von 8:28 auf 8:17 vorverschobene Abfahrt des BEX in Chur und Beibehaltung des Halts in Tiefencastel vor. Dabei wird der Nachteil in Kauf genommen, dass der Anschluss des Intercitys (IC3, Zürich – Chur) in Chur nicht mehr abgewartet wird. Für Reisende mit Herkunft westlich und nördlich von Zürich wird damit eine unterbruchsfreie Anreise – respektive das Erreichen des BEX (Chur – Tirano) am Morgen – nicht mehr möglich sein. Zudem soll der GEX alternierend in Filisur oder Tiefencastel weiterhin halten. Sobald der Bahnhof in Tiefencastel umgebaut und die Systematisierung der Fahrlage für die GEX-Halte im Domleschg umgesetzt ist, können die heutigen BEX-/GEX-Halte wieder gefahren werden.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Jon Domenic Parolini

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Dumonda Crameri concernent l'urari 2025

En il chantun Grischun vegn il traffic public empustà dal chantun tar las interpresas da transport (l'uschenumnada procedura d'empustaziun; art. 8 f. da la Lescha davart il traffic public en il chantun Grischun [LTrP; DG 872.100]). Ensem cun ulteriuras interpresas da transport ha la Viafier retica SA (VR) preschentà l'urari 2024/2025. Quel prevesa tranter auter in'uschenumnada curta vieuta a San Murezzan. Tenor quella volvan ils trens da Cuira entaifer 14 minutas a San Murezzan. Ultra da quai duai il temp da viadi tras l'Alvra vegnir reduci da Cuira a San Murezzan respectivamain en la direcziun opposta per 7 minutas. Cuntanschì duai quai vegnir cun augmentar la sveltezza maximala admissibla en il nov tunnel d'Alvra a 120 km/h. Ultra da quai sajan necessarias ulteriuras mesiras a l'Alvra, sco en spezial l'aboliziun da las fermadas dal Bernina Express e dal Glacier Express u da las fermadas tenor basegn dals trens 1117 e 1169 a Surava ed ad Alvagni. Cun la curta vieuta a San Murezzan pon ins spargnar collavuraturas e collavuratur sco er ina cumposiziun da tren.

Cun la viafier n'è la regiun Alvra oz betg accessibla en il tact da mes'ura. Cun render pli spess il tact previs daventan er ils temps da midada pli curts e sin las colliaziuns ston ins mo pli spetgar ca. 4 minutas. Uschia augmenta la ristga da manchentar las colliaziuns, quai ch'è ina mesira spezialmain radicala per la regiun Alvra che n'è betg accessibla cun la viafier en in tact da mes'ura.

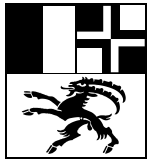
Per l'attraktivitad d'ina regiun è ina buna colliaziun al traffic public d'ina impurtanza decisiva. La regiun Alvra sa posiziunescha sco lieu d'abitar, da lavurar e da far vacanzas attractiv. Per cuntanscher questas finamiras e per er far avanzar in svilup demographic creschent, dovri il tact da mes'ura sin ils binaris fin en la Val d'Alvra. Cun colliaziuns attractivas dal traffic public, po er vegnir prestada ina contribuziun a favur d'ina mobilitad ecologica.

Sut l'aspect da questas midadas planisadas drizzan las sutsegnadras ed ils sutsegnaders las suandantas dumondas a la Regenza:

1. Quantas uras da lavur da collavuraturas e collavuratur pon vegnir spargnadas cun introducir l'uschenumnada curta vieuta a San Murezzan? Tge ulteriurs respargns èn qua tras pussaivels?
2. Pon las capacitads che vegnan libras vegnir applitgadas per manar il tact da mes'ura dals trens en la Val d'Alvra (prolungaziun dals trens RE 8 en la Val d'Alvra)?
3. È er la Regenza da l'opiniun da las sutsegnadras e dals sutsegnaders che la fermada dal Bernina Express e dal Glacier Express a Casti (cun colliaziun en las destinaziuns turisticas Surses e Lai) saja da gronda impurtanza economica e turistica per la regiun Alvra?

Cuira, ils 12 da zercladur 2024

Crameri, Schutz, Ulber, Beeli, Bergamin, Berther, Bettinaglio, Caluori, Collenberg, Derungs, Epp, Furger, Gansner, Laim, Lamprecht, Loepfe, Luzio, Messmer-Blumer, Righetti, Said Bucher, Spagnolatti, Tomaschett



Sesida dals

20 d'avust 2024

Communitgà ils

23 d'avust 2024

Protocol nr.

649/2024

Dumonda Crameri

concernent l'urari 2025

Resposta da la Regenza

Igl è fitg pretensius da densifitgar l'urari tenor Retica30+ ad in tact da mes'ura punctual e stabil sin la rait da la Viafier retica (VR) ch'è per gronda part sin in vial, perquai che lieus per cruschar mancan savens. Zunt gronda è la sfida sin la lingia da l'Alvra cun puncts centrals a Cuira, La Punt/Rehenau, Filisur, Bever, Samedan e San Murezzan, nua che la VR ha valurs da punctualitad spezialmain bassas che s'effectueschan regularmain sin l'entira rait da la VR. Questa situaziun vegn actualmain pegiurada anc pli fitg tras la bova da Brinzauls, perquai che la zona da la bova po mo vegnir traversada cun 20–30 km/h enstagl dals 55 km/h planisads. Pia ston ins agir urgentmain per meglierar la punctualitad e la stabilitad dals uraris sin la lingia da l'Alvra. Ultra da numerusas mesiras tecnicas (p.ex. augment da la sveltezza en il nov tunnel da l'Alvra) èsi perquai vegnì proponì en il sboz da l'urari 2025 d'abolir differents fermadas dal Glacier Express (GEX) a Casti sco er la fermada dal tren da la damaun dal Bernina Express (BEX) da Cuira en direcziun Tirano. Questas mesiras avessan – ensemen cun l'uschenumnada curta vieuta a San Murezzan – contribuì a stabilisar l'urari sin ina gronda part da la rait da la VR.

Tar la dumonda 1: Cun la curta vieuta a San Murezzan sa reducescha il temp da lavur da la locomotivista u dal locomotivist e da l'accompagnadra u da l'accompagner da trens tranter Samedan e San Murezzan retour dad oz 1 ora 20 minutas a 30 minutas. Quai signifitga in avantatg teoretic da var 12 uras da lavur per di e per categoria professiunala u da 4400 uras da lavur per onn, quai che correspunda a var 2,5 equivalents a temp cumplain.

Tar la dumonda 2: Na. Per ina prolungaziun integrala dals trens RE8 a Casti mancan d'ina vart ils trassés. Durant questas periodas vegnan quels duvrads per il traffic da rauba. Da l'autra vart permetta la permissiun da manaschi da l'Uffizi federal da traffic (UFT) per la staziun da Casti mo, ch'i possa vegnir fatga excepziunalmain e maximalmain ina cruschada da trens per di cun dus trens che sa ferman. En vista a questa restricziun è in tal concept da purschidas (prolungaziun dals trens RE8 en la Val d'Alvra), che prevesa cruschadas tenor plan a la staziun da Casti cun trens che vegnan encunter, betg permess avant che la renovaziun da la staziun da Casti è terminada.

Tar la dumonda 3: La fermada dal BEX e dal GEX a Casti correspunda ad in basegn dals giasts che pernotteschan en il lieu respectivamain en la regiun ed uschia ad interess economics e turistics. Avant la publicaziun da l'urari èn vegnids fatgs differents discurs cun las vischnancas e cun la regiun. Per pudair resguardar meglier ils interess turistics regiunals, èn sa scuntrads represchentantas e represchentants da la regiun, da la VR sco er da l'Uffizi d'energia e da traffic il cumenzament d'avust 2024 a Casti. Els han reelavurà il sboz da l'urari e discutà differentas variantas. La varianta da l'urari accordada cun la regiun prevesa la partenza anticipada dal BEX a Cuira da las 8.28 a las 8.17 ed il mantegniment da la fermada a Casti. Uschia vegn acceptà il dischavantatg, che la VR na spetga betg pli l'Intercity (IC3, Turitg–Cuira) a Cuira. Per viaggiaturas e viaggiaturs cun derivanza dal vest e dal nord da Turitg na vegni uschia betg pli ad esser pussaivel d'arrivar senza interrupziun – respectivamain da cuntanscher il BEX (Cuira–Tirano) la damaun. Ultra da quai duai il GEX sa fermar vinavant en moda alternanta a Filisur u a Casti. Uschespert che la staziun a Casti è renovada e che la situaziun da charrar per la fermada dal GEX en la Tumleastga è sistematisada, pon las fermadas actualas dal BEX e dal GEX puspè vegnir servidas.



En num da la Regenza

Il president:

Dr. Jon Domenic Parolini

Il cancellier:

Daniel Spadin

Interpellanza Cramerì concernente l'orario 2025

Nel Cantone dei Grigioni il trasporto pubblico viene ordinato dal Cantone alle imprese di trasporto (cosiddetta procedura di ordinazione; art. 8 seg. della legge sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni [LTPubb; CSC 872.100]). La Ferrovia retica SA (FR) ha presentato insieme ad altre imprese di trasporto l'orario 2024/2025. Esso prevede tra l'altro una cosiddetta inversione rapida della direzione di marcia a St. Moritz grazie alla quale i treni provenienti da Coira possono ripartire nella direzione opposta entro 14 minuti. Inoltre il tempo di percorrenza lungo la linea dell'Albula tra Coira e St. Moritz e nella direzione opposta deve essere ridotto di sette minuti. Tale obiettivo deve essere raggiunto aumentando la velocità massima consentita nella nuova galleria dell'Albula a 120 km/h. Inoltre sarebbero necessarie ulteriori misure sulla linea dell'Albula, come segnatamente la soppressione delle fermate di Surava e Alvaneu del Bernina Express e del Glacier Express, che sui treni 1117 e 1169 sono fermate su richiesta. Con l'inversione rapida della direzione di marcia a St. Moritz è possibile ridurre il personale e rinunciare a una composizione.

Oggi la Regione Albula non dispone della cadenza semioraria per quanto riguarda il servizio ferroviario. L'aumento della frequenza previsto comporterà anche tempi per cambiare treno più brevi e le coincidenze potranno essere aspettate solo ancora fino a circa quattro minuti. Aumenterà perciò il rischio di perdere la coincidenza, fatto particolarmente incisivo per la Regione Albula che non dispone della cadenza semioraria per quanto riguarda il servizio ferroviario.

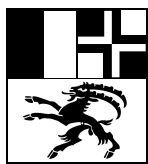
Per l'attrattiva di una regione è essenziale un buon collegamento con il trasporto pubblico. La Regione Albula si posiziona quale luogo attrattivo per vivere, lavorare e trascorrere le vacanze. Per raggiungere questi obiettivi e far progredire anche un aumento dello sviluppo demografico è necessaria una cadenza semioraria fino nella Valle dell'Albula per quanto riguarda il trasporto ferroviario. Con collegamenti interessanti del trasporto pubblico è anche possibile fornire un contributo alla mobilità rispettosa dell'ambiente.

Sulla base di questi cambiamenti previsti, le firmatarie e i firmatari pongono al Governo le seguenti domande:

1. Quante ore di lavoro dei collaboratori sarà possibile risparmiare introducendo la cosiddetta inversione rapida della direzione di marcia a St. Moritz? Quali ulteriori risparmi saranno possibili?
2. Le capacità liberatesi potranno essere impiegate per introdurre la cadenza semioraria ferroviaria nella Valle dell'Albula (continuazione della linea dei treni RE8 nella Valle dell'Albula)?
3. Il Governo condivide l'opinione delle firmatarie e dei firmatari secondo cui la fermata a Tiefencastel del Bernina Express e del Glacier Express è di grande importanza economica e turistica per la Regione Albula (con coincidenza verso le destinazioni turistiche di Surses e Lenzerheide)?

Coira, 12 giugno 2024

Cramerì, Schutz, Ulber, Beeli, Bergamin, Berther, Bettinaglio, Caluori, Collenberg, Derungs, Epp, Furger, Gansner, Laim, Lamprecht, Loepfe, Luzio, Messmer-Blumer, Righetti, Said Bucher, Spagnolatti, Tomaschett



Seduta del

20 agosto 2024

Comunicato il

23 agosto 2024

Protocollo n.

649/2024

Interpellanza Cramerì
concernente l'orario 2025
Risposta del Governo

Sulla rete perlopiù a binario unico della Ferrovia retica (FR) è molto impegnativo densificare l'orario secondo Retica30+ per permettere una cadenza semioraria puntuale e stabile, siccome spesso mancano i punti d'incrocio. La sfida è particolarmente grande sulla linea dell'Albula con gli snodi di Coira, Reichenau, Filisur, Bever, Samedan e St. Moritz dove la FR presenta un livello di puntualità particolarmente basso che si ripercuote regolarmente sull'intera rete della FR. Al momento la situazione viene inasprita ulteriormente dalla frana di Brienz, poiché la zona di franamento può essere attraversata solo a una velocità di 20-30 km/h invece dei 55 km/h previsti. Vi è dunque urgente necessità di agire per migliorare la puntualità e la stabilità dell'orario sulla linea dell'Albula. Oltre a numerose misure tecniche (ad es. aumento della velocità nella nuova galleria dell'Albula), nella bozza di orario 2025 è perciò stato proposto di sopprimere la fermata di Tiefencastel per diverse corse del Glacier Express (GEX) e per la corsa del treno mattutino del Bernina Express (BEX) da Coira a Tirano. Insieme alla cosiddetta inversione rapida della direzione di marcia a St. Moritz, queste misure contribuirebbero a stabilizzare l'orario su una gran parte della rete della FR.

In merito alla domanda 1: con l'inversione rapida della direzione di marcia a St. Moritz la durata dell'impiego del macchinista e del controllore tra Samedan e St. Moritz e ritorno diminuisce dall'attuale ora e venti minuti a trenta minuti. Ciò equivale a un risparmio teorico di circa 12 ore di impiego al giorno per categoria professionale oppure 4400 ore di impiego all'anno, corrispondenti a circa 2,5 equivalenti a tempo pieno.

In merito alla domanda 2: no. Per una continuazione integrale della linea dei treni RE8 fino a Tiefencastel mancano da un lato le tracce: in questi momenti esse vengono utilizzate dal traffico merci. D'altro lato per la stazione di Tiefencastel l'autorizzazione d'esercizio dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) permette l'incrocio di treni solo eccezionalmente e al massimo una volta al giorno con due treni che si fermano. In considerazione di questa limitazione, un piano d'offerta di questo tipo (continuazione della linea dei treni RE8 nella Valle dell'Albula) che prevede incroci previsti nella stazione di Tiefencastel con treni provenienti in senso inverso non è ammesso prima della ristrutturazione della stazione.

In merito alla domanda 3: la fermata del BEX e del GEX a Tiefencastel corrisponde a una necessità degli ospiti che pernottano a livello locale e regionale e quindi a un interesse economico e turistico. Prima della pubblicazione della bozza di orario sono stati svolti diversi colloqui con comuni e regioni. Per poter considerare meglio gli interessi turistici regionali, a inizio agosto 2024 i rappresentanti della Regione, della FR e dell'Ufficio dell'energia e dei trasporti si sono incontrati a Tiefencastel per elaborare la bozza di orario e discutere diverse varianti. La variante di orario coordinata in questa occasione con la Regione prevede l'anticipo della partenza da Coira del BEX dalle ore 8:28 alle ore 8:17 e il mantenimento della fermata a Tiefencastel. In questo contesto viene accettato lo svantaggio costituito dal fatto che la coincidenza dell'intercity (IC3 Zurigo – Coira) non può più essere aspettata. Per passeggeri che partono da località a ovest e a nord di Zurigo non sarà quindi più possibile un viaggio senza interruzioni, rispettivamente non sarà più possibile usufruire del collegamento BEX (Coira – Tirano) la mattina. Inoltre il GEX dovrà continuare a fermarsi in modo alternato a Filisur o Tiefencastel. Appena la stazione di Tiefencastel sarà rinnovata e l'intervallo dell'orario sarà sistematizzato per le fermate del GEX in Domigliasca, le fermate attuali BEX/GEX potranno essere nuovamente servite.



In nome del Governo

Il Presidente:

Dr. Jon Domenic Parolini

Il Cancelliere:

Daniel Spadin