

## **Projektleitblatt Porta Alpina Sedrun Auflageprojekt 2**

### **Inhaltsverzeichnis**

<b>1. Gesuchsteller</b>	<b>2</b>
<b>2. Kurzbeschrieb Projekt Porta Alpina Sedrun</b>	<b>2</b>
<b>3. Besonderheiten</b>	<b>3</b>
3.1 PGV 1 Vorinvestition	3
3.2 Legimitation zur Gesuchseinreichung PGV2	4
3.3 Verfahrensart der Plangenehmigung und Zuständigkeit	4
3.4 Erfordernis der Konzessionen und Betriebsbewilligungen	4
3.5 Sachplan AlpTransit, Eigentumsverhältnisse	5
<b>4. Anträge und Verfahrensanträge</b>	<b>5</b>
<b>5. Umwelt</b>	<b>5</b>
<b>6. Termine</b>	<b>6</b>
<b>7. Kosten und Finanzierung</b>	<b>7</b>
<b>8. Politische Gemeinde und Kanton</b>	<b>7</b>
<b>9. Projektorganisation</b>	<b>8</b>

## 1. Gesuchsteller

Kanton Graubünden

Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement Graubünden (BVFD)

Stadtgartenweg 11

7001 Chur

Zur Legitimation des Kantons Graubünden zur Gesuchseinreichung im PGV 2 wird unter Ziffer 3 "Besonderheiten" näher eingegangen

## 2. Kurzbeschrieb Projekt Porta Alpina Sedrun

Das vorliegende Auflageprojekt 2 (PGV2) umfasst die Gesamtanlage Porta Alpina Sedrun.

Die ersuchte Genehmigung umfasst jedoch nur die baulichen und technischen Massnahmen von der Perronkante im Gotthard-Basistunnel bis zur Portalvorzone Las Rueras.

Angaben über den Bedarf von Grundstücken Übertag und dinglichen Rechten sind daher hinfällig. Somit erübrigt sich auch die Aussteckung der vorgesehenen, übertägigen Anlagen im Gelände. Aufgrund des zeitlichen Abstandes zwischen Planauflage, - Ausführung und Inbetriebnahme der Anlage ist das Gesuch nicht an die Erteilung der für die Inbetriebnahme erforderlichen Konzession geknüpft. Erst gestützt auf die Detailplanung und das Ausführungsprojekt werden die für den Betrieb der Anlagen erforderlichen Konzessionen und Bewilligungen beantragt. Bei diesem Verfahren werden dann die erforderlichen Angaben über Land- und Rechtserwerb getätigt (nachgelagertes Verfahren).

Aus informativen Gründen und zum besseren Verständnis der Gesamtanlage, ist jedoch auch der beabsichtigte Anschluss an den weiterführenden öffentlichen Verkehr in Sedrun dargestellt und erläutert.

Mit Porta Alpina Sedrun (PAS) entsteht die Möglichkeit, die im Gotthard-Basistunnel vorgesehene Nothalte- und Multifunktionsstelle Sedrun so zu konzipieren, dass eine permanente Haltestation für die Surselva geschaffen werden kann. Dadurch wird diese Bündner Bergregion direkt an das europäische Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetz angeschlossen.

Stündlich soll zwischen 06 und 22 Uhr ein InterRegio-Zug in der Porta Alpina Sedrun halten.

Das bahnbetriebliche Konzept baut auf den Grundlagen der FinÖV-Vorlagen (Nov. 1998) auf. Das FinöV-Konzept sieht im GBT einen stündlichen A-Zug Zürich – Mailand und einen zweistündlichen A-Zug Basel – Mailand, alternierend mit einem B-Zug Basel – Locarno vor.

Die Zeitersparnis von den nördlichen Zentren zur Station Sedrun der Matterhorn-GotthardBahn beträgt rund 1 ½ Stunden, von Süden und von St. Gallen etwas weniger. Die Zeitersparnis beschränkt sich auf die obere Surselva.

Die Benutzer der PAS erreichen rund 20 – 25 Minuten nach Zugsankunft in der Haltestelle im Basistunnel, die MGB-Station Sedrun. Die Fahrgäste gelangen von den Haltestellen über die Wartehallen und mit einem Elektrobus durch die Seitenstollen zum Aufzug. Der Weg von Zugsmitte bis Aufzug beträgt dabei auf der Nord-Seite (Haltestelle Ost) ca. 380 m, auf der Süd-Seite (Haltestelle West) ca. 860 m. Die Verbindung zum 800 m höher gelegenen Zugangsstollen erfolgt über einen Aufzug im Schacht I (im Zuluftstrom). Dabei werden die Hauptkomponenten der heutigen För-

deranlage, nach einer Revision übernommen und an die Bedürfnisse der Porta Alpina Sedrun angepasst.

Der Aufzug befördert die Personen in knapp zwei Minuten zum Schachtkopf. Ein Bus fährt durch den Zugangsstollen via Zarcuns nach Sedrun. Die von Porta Alpina abfahrenden Passagiere warten in den Wartehallen auf Tunnelniveau bis der Zug eingefahren ist.

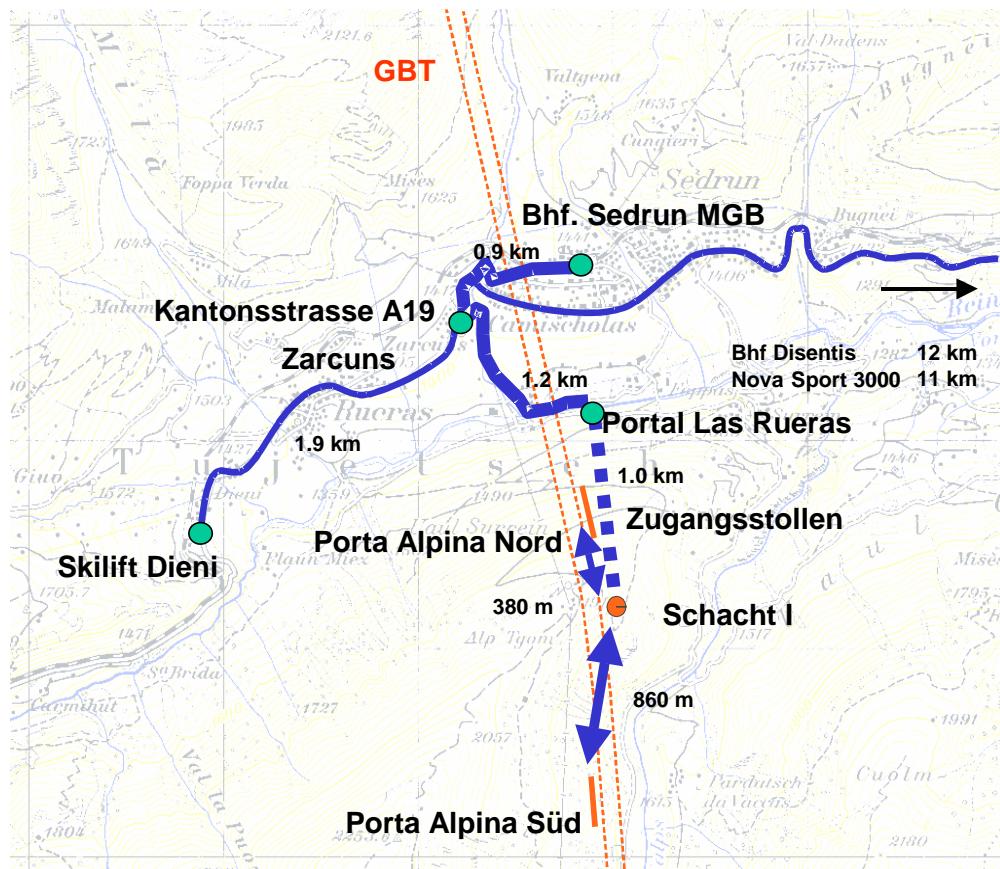


Abbildung 2.1: Wege von der Station PAS bis nach Sedrun

### 3. Besonderheiten

#### 3.1 PGV 1 Vorinvestition

Die Arbeiten am Gotthard-Basistunnel dürfen sich durch Porta Alpina Sedrun in keiner Art und Weise verzögern. Der Bau des Basistunnels ist soweit fortgeschritten, dass sich daraus die zwingende Notwendigkeit in eine Aufteilung in 2 Phasen (Vorinvestition – spätere Hauptinvestition) ergab, um die Option für eine zukünftige Haltestelle PAS zu wahren.

Es wurde deshalb das Auflageprojekt 1 (AP 1) mit Gesuch vom 14. September 2005 zur Genehmigung eingereicht. Dies beinhaltete die Rohbauarbeiten für vier Wartehallen bei den Nothaltestellen Ost und West im Teilabschnitt Sedrun.

Das UVEK hat das Auflageprojekt 1 (PGV 1) mit Plangenehmigungsverfügung (PGVf) vom 02. Mai 2006 genehmigt.

### **3.2 Legitimation zur Gesuchseinreichung PGV2**

Das UVEK hat die Legitimation des Kantons Graubünden im Plangenehmigungsverfahren der Vorinvestition PAS (PGV 1) anerkannt. Die künftige Betreiberin der Porta Alpina ist zurzeit noch nicht bestimmt. Die in Frage kommenden möglichen Betreiberinnen, bestehend aus den Transportunternehmungen MG-Bahn, RhB und Siemag GmbH haben im Rahmen der gebildeten Arbeitsgruppe zur Untersuchung von Angebot und Betrieb ihr grundsätzliches Interesse gegenüber dem Kanton an der Herstellung und dem Betrieb der künftigen Station "Porta Alpina Sedrun" erklärt.

Aufgrund des zeitlichen Abstandes zwischen Planauflage und Inbetriebnahme der Anlage kann die künftige Betreiberin der Porta Alpina im jetzigen Zeitpunkt nicht bestimmt werden. Wie in der Plangenehmigung der Vorinvestition PAS (PGV 1) tritt der Kanton Graubünden, als Vertreter der zukünftigen Betreiberin PAS, als Gesuchsteller im Plangenehmigungsverfahren betreffend die Hauptinvestition (PGV 2) auf.

### **3.3 Verfahrensart der Plangenehmigung und Zuständigkeit**

Das vorliegende Auflageprojekt 2 (AP 2) als Planvorlage für das Plangenehmigungsverfahren 2 (PGV 2) beinhaltet die "Gesamtanlage Porta Alpina Sedrun". Die Planvorlage betrifft alle notwendigen Leistungen und Investitionen zur Realisierung der Gesamtanlage der Haltestelle Porta Alpina Sedrun, von der Haltekante im Gotthard-Basistunnel bis zur Vorportalzone Las Rueras in Sedrun. Dazu zählen insbesondere die Ausrüstung der vier Wartehallen, bauliche Anpassungen an den Seitenstollen, am Schachtfuss und am Schachtkopf sowie eine Unterhalts- und Wartungsstätte für die Transportmittel (Unterhaltsgarage). Ferner zählen dazu die Umrüstung der jetzigen Schachtförderanlage in einen öffentlichen Personenaufzug sowie das Personenförderungskonzept mittels Bus (Auto-Tram) auf Tunnelniveau und ein hybrid angetriebener Bus auf Zugangsstollenniveau.

Das vorliegende Projekt basiert auf der Plangenehmigungsverfügung des UVEK für die Vorinvestitionen der Rohbauarbeiten für vier Wartehallen vom 02. Mai 2006 (PGV 1).

Aufgrund der sich zahlreich ergebenden Abhängigkeiten sowohl während des Baus als auch beim künftigen Betrieb der PAS mit dem Bau und dem Betrieb des Basis-tunnels kann aus Gründen der Koordination kein anderes als das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren in Frage kommen (vgl. Aktennotiz KRP Bespre-chung BAV vom 11.07.2006).

Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich somit nach Art. 18 ff. des Eisenbahn-gesetzes (EBG; SR 742.101) und der Verordnung über das Plangenehmigungsver-fahren für Eisenbahnanlagen (VPVE; SR 742.142.1).

Gemäss Art. 18 Abs. 2 lit. b EBG, ist vorliegend das UVEK die zuständige Plange-nehmigungsbehörde (Auflageprojekte nach Art. 12 Alptransit-Beschluss (ATB; SR 742.104)).

Leitbehörde ist das Bundesamt für Verkehr (BAV; Art. 11 Abs. 2 lit. g der Alpentransit-Verordnung (AtraV; SR 742.104.1)).

### **3.4 Erfordernis der Konzessionen und Betriebsbewilligungen**

Aufgrund des zeitlichen Abstandes zwischen Planauflage, Planausführung und Inbetriebnahme der Anlage ist das Gesuch um Plangenehmigung der Hauptinvestitionen (PGV 2) nicht an die Erteilung der für die Inbetriebnahme erforderlichen Konzessio-nen und Bewilligungen geknüpft. Gegenstand der Plangenehmigung sind nur bauli-

che und technische Massnahmen (vgl. Aktennotiz KRP Besprechung BAV vom 11.07.2006). Erst gestützt auf die Detailplanung und das Ausführungsprojekt sind die für den Betrieb der Anlage erforderlichen Konzessionen und Bewilligungen zu beantragen (nachgelagertes Verfahren). Teile des Berichtes der Arbeitsgruppe "Angebot und Betrieb" (Beilage 1 zu AP 2) können aber unter Umständen und insoweit für das Plangenehmigungsverfahren relevant sein, als die darin dargestellten betrieblichen Abläufe Auswirkungen auf die baulichen und technischen Anlagen der PAS zeigen. Die abschliessende Genehmigung seitens des UVEK kann in diesem Fall ebenfalls im nachgelagerten Verfahren im Rahmen der Detailplanung erfolgen.

### **3.5 Sachplan AlpTransit, Eigentumsverhältnisse**

Die PAS ist kein AlpTransit-Objekt und wird auch nicht über FinöV finanziert. Die Eintragung im Sachplan AlpTransit (SAT) ist kein Erfordernis für die Ausführung des PAS-Projektes. Indessen wird es wie in anderen Fällen von Projekten Dritter, die in einem engen räumlichen und finanziellen Zusammenhang mit dem AlpTransit-Projekt stehen, auch hier angezeigt sein, die PAS im Rahmen einer Überarbeitung in den SAT aufzunehmen. Ein entsprechendes Gesuch des Kantons Graubünden ist beim Bund hängig.

Die Frage der allgemeinen Eigentumsverhältnisse stellt sich auch für andere Anlagen des GBT und soll zu einem späteren Zeitpunkt, im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Infrastrukturen, in gegenseitigem Einvernehmen mit dem Betreiber geregelt werden.

Siehe dazu Aktennotiz KRP Besprechung BAV vom 11.07.2006.

## **4. Anträge und Verfahrensanträge**

- 4.1 Das Auflageprojekt 2 Porta Alpina Sedrun (AP 2) sei im ordentlichen Verfahren nach Eisenbahngesetz als Gesamtprojekt zu genehmigen.
- 4.2 Die noch einzureichenden Detailprojekte seien in nachgelagertem Genehmigungsverfahren zu prüfen und zu bewilligen.

## **5. Umwelt**

Der UVB zum Auflageprojekt 2 zeigt auf, dass mit den gegenwärtig geplanten Projektelelementen der Porta Alpina, Untertag wie Übertag (Wartehallen, Bus -> Schachtfuss Niveau GBT, Aufzug, Bus ab Schachtkopf -> Portal Zugangsstollen -> Zarcuns -> Station MGB resp. -> Camischolas -> Haltestelle Porta Alpina (heute Zentrum AlpTransit) -> Gemeindehaus Sedrun) die angestrebte Verbindung zwischen den öffentlichen Verkehrsträgern SBB (Gotthardbasis-Tunnel) und MGB (Disentis – Oberalp – Andermatt) sowie einer minimalen lokalen Einbindung der Gemeinde Tujetsch unter den heute gegebenen raum- und ortsplanerischen Rahmenbedingungen einfach sichergestellt und daher bestmöglich erfüllt werden kann.

Die zusätzlichen, projektbedingten Flächenbeanspruchungen Übertag (Bushaltestellen) sind voraussichtlich sehr gering und verursachen keine relevanten Eingriffe in wertvolle Lebensräume. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch den Busbetrieb führt zwar lokal zu wesentlichen Steigerungen des Gesamtverkehrs, welcher aber insgesamt immer noch auf sehr tiefem Niveau verharrt.

Es wird festgehalten, dass mit den projektintegrierten Umweltschutzmassnahmen, sowohl in der Bauphase (analog den Auflagen bei AlpTransit Gotthard) als auch in der anschliessenden Betriebsphase ab ca. 2017 (Bestandteil eines nachgelagerten

Verfahrens) das Vorhaben Porta Alpina Sedrun mit seinen direkten Auswirkungen insgesamt als im Einklang mit den relevanten Bestimmungen über den Schutz der Umwelt eingestuft werden kann.

Hingegen kann an dieser Stelle über indirekte Wirkungen von Porta Alpina, wie beispielsweise auf die Siedlungsentwicklung in der Surselva, keine abschliessende Beurteilung abgegeben werden. Dies hat im Rahmen der zu revidierenden raumplanerischen Instrumente, insbesondere der kommunalen Ortsplanung noch zu erfolgen.

Das vorliegende Auflageprojekt 2 stellt eine Entscheidungsgrundlage bezüglich umwelt-, raum- und eigentumsrelevanter Aspekte der Porta Alpina Sedrun dar.

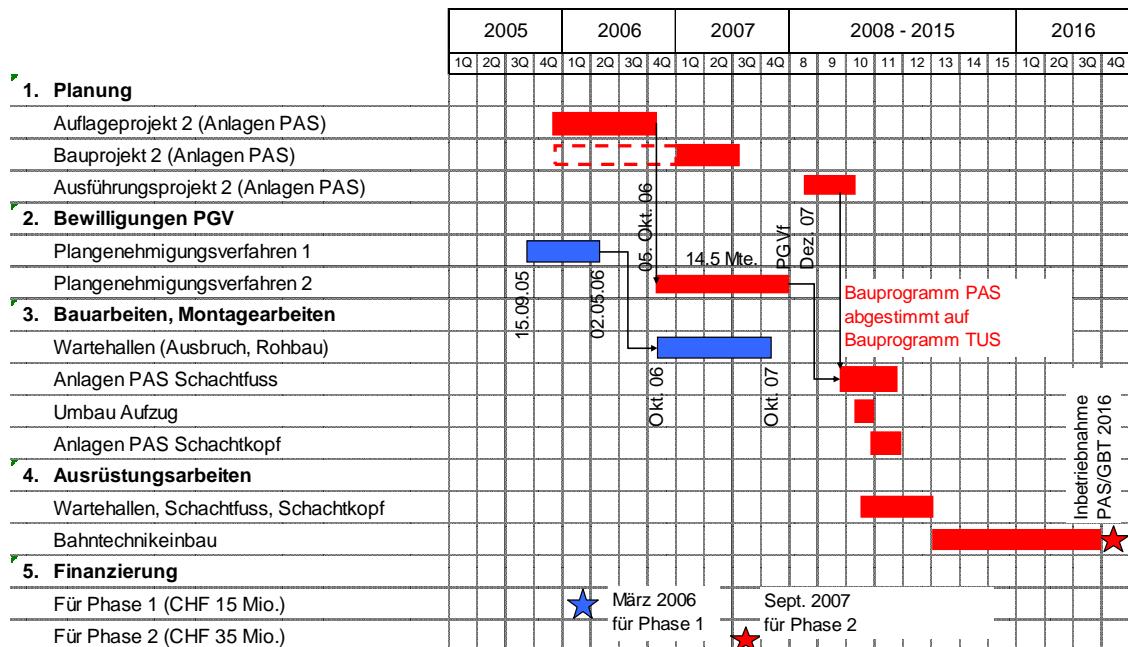
Der Realisierung des Vorhabens Porta Alpina Sedrun stehen unter Berücksichtigung der projektintegrierten vorsorglichen Umweltschutzmassnahmen grundsätzlich keine gesetzlichen Vorschriften entgegen.

Teilweise müssen die zonenrechtlichen Voraussetzungen rechtzeitig vor der geplanten Inbetriebnahme ca. 2015 auf kommunaler Ebene noch geschaffen werden.

## 6. Termine

Seit Oktober 2006 sind die Arbeiten für die Vorinvestitionen (Auflageprojekt 1 dat. 9. September 2005) im Gang.

Die Arbeiten am Gotthard-Basistunnel dürfen durch Porta Alpina Sedrun sich in keiner Art und Weise verzögern. Der Bau des Basistunnels ist soweit fortgeschritten, dass sich daraus die zwingende Notwendigkeit ergibt, dass die **rechtskräftige Plangenehmigung** des Auflageprojekts 2 Porta Alpina Sedrun bis **spätestens Ende Dezember 2007** vorliegt. Eine Verlängerung des Genehmigungsverfahrens würde die Arbeiten am Gotthard-Basistunnel verzögern. Zur Verfahrensbeschleunigung wird vorerst die Genehmigung des Gesamtprojektes als „Hauptbewilligung“ beantragt. In der Folge können die Detailprojekte in nachgelagerten Genehmigungsverfahren geprüft und genehmigt werden.



## 7. Kosten und Finanzierung

Die Investitionskosten des Gesamtvorhabens Porta Alpina Sedrun inkl. Vorinvestition (PGV 1) werden auf CHF 47.1 Mio. exkl. MWSt. geschätzt, Genauigkeit  $\pm$  15%, Preisbasis April 2006.

Für die Kosten, welche der ATG entstanden wären ohne Realisierung der PAS und durch das Vorhaben entfallen, die so genannten „Ohnehinkosten“, wurde ein Anteil von 50% im Kostenvoranschlag berücksichtigt. Dies soll jedoch kein Präjudiz sein für Ergebnisse der notwendigen Verhandlungen zwischen dem Gesuchsteller und der ATG.

In den Kosten ist ein Zuschlag von 10 % für Unvorhergesehenes berücksichtigt.

In der Wintersession 05/06 haben der National- und der Ständerat dem Vorschlag des Bundesrates für einen Bundesbeitrag in der Höhe von 7.5 Mio. für die Vorinvestitionen zugestimmt.

Der Souverän des Kantons Graubünden hat für die Realisierung des Vorhabens CHF in der Volksabstimmung vom 12. Feb. 2006 20.0 Mio. zugesichert.

Die Region Surselva (Gde. Tujetsch, Disentis, etc) hat ebenfalls 5.0 Mio. für die Realisierung der PAS gesprochen.

Der Kanton Graubünden (inkl. Region Surselva) ist bereit sich mit 50% an den Gesamtkosten zu beteiligen.

Das entsprechende Finanzierungsgesuch über den 50%-Anteil von 17.5 Mio. für die Hauptinvestition wird vom Kanton Graubünden dem Bund anfangs November 2006 eingereicht.

Die Finanzierung durch den Bund ist gebunden an die Konkretisierung der Raumentwicklung Gotthard sowie an die Aufzeigung der raumplanerischen Auswirkungen der PAS im Raum Surselva.

Gemäss dem vorliegenden Terminprogramm und in Übereinstimmung mit den Ansichten der AlpTransit Gotthard AG muss die **Finanzierung** der Porta Alpina **bis im September 2007** gesichert sein. Ein späterer Entscheidungszeitpunkt würde sich verzögernd auf das Bauprogramm des GBT auswirken und würde nicht vorhersehbare Folgekosten auslösen.

## 8. Politische Gemeinde und Kanton

Die Gemeinden in der Surselva und der Kanton Graubünden sind der festen Überzeugung, dass aus regionaler und kantonaler Sicht das Vorhaben Porta Alpina Sedrun mit Erhöhung der Erreichbarkeit eine gute Chance für die wirtschaftliche Entwicklung darstellt. Der Anschluss an die NEAT über die "Porta Alpina Sedrun" erlaubt es, mit dem Zwischenangriff Sedrun schon erbrachte Vorleistungen auf Dauer nachhaltig zu nutzen. Der Kanton Graubünden, die Standortgemeinde Tujetsch und die Region Surselva sind deshalb bereit, sich an den Erstellungskosten massgeblich zu beteiligen.

## 9. Projektorganisation

Für das Auflageprojekt 2 sind die folgenden Personen Ansprechpartner:

**Projektleitung Gesuchsteller:**

Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement Graubünden  
Stadtgartenweg 11  
7001 Chur  
Arno Lanfranchi  
Tel. +41 81 257 36 12  
Fax +41 81 257 21 60

**Rechtsdienst Gesuchsteller:**

Kaufmann Rüedi & Partner  
Advokatur & Notariat  
Frau Barbara Klett  
Zürichstrasse 12  
6004 Luzern  
Tel. +41 41 417 10 70  
Fax +41 41 417 10 77

**Projektverfasser:**

Ingenieurgemeinschaft Gotthard-Basistunnel Süd  
c/o Lombardi SA, Minusio  
Roland Hug (Pöyry Infra AG)  
Projektleiter Porta Alpina Sedrun  
Hardturmstrasse 161 / Postfach  
8037 Zürich  
Tel. +41 76 356 20 96  
Fax +41 44 355 55 56

Umweltbelange

Dr. Andreas Stäubli (Pöyry Infra AG)  
Hardturmstrasse 161 / Postfach  
8037 Zürich  
Tel. +41 76 356 29 18  
Fax +41 44 355 55 56