



## **Kantonale Volksabstimmung vom 12. Februar 2006**

### Erläuterungen des Grossen Rates

#### **Gewährung eines Kredites für den Bau der Porta Alpina, Sedrun**

Mit dem 57 km langen Gotthard-Basistunnel entsteht derzeit der längste Eisenbahntunnel der Welt und zugleich eine der wichtigsten Verbindungen im europäischen Nord-Süd-Verkehr.

Für den Bau dieses Tunnels wurde im Raum Sedrun ein Bauzugang (Zwischenangriff) realisiert. Über einen 800 m tiefen, senkrechten Schacht gelangt man auf das Tunnelniveau, von wo aus der Tunnel nach Norden und Süden vorgetrieben wird. Für den künftigen Bahnbetrieb des Gotthard-Basistunnels wird hier eine so genannte Multifunktionsstelle mit Nothaltemöglichkeit eingerichtet. Mit dem Projekt Porta Alpina soll diese Multifunktionsstelle nach Meinung der Befürworter zu einer öffentlichen Haltestelle umfunktioniert werden und der vorhandene Förderlift in einen Personenlift umgebaut werden.

Der Grosse Rat, die Bündner Regierung und die Region Surselva unterstützen das Projekt Porta Alpina in der Überzeugung, dass mit der Realisierung des Vorhabens ein wesentlicher Grundstein zur Stärkung der Standortqualität der Region Surselva gelegt werden kann. Dass die Porta Alpina baulich machbar ist, und zwar zu günstigeren Bedingungen als ursprünglich angenommen, ergeben die verschiedenen getätigten Abklärungen. Auch der Betrieb der Anlage lässt sich mit dem Betriebskonzept der NEAT, wie es heute geplant ist, grundsätzlich vereinbaren.

Der Bundesrat hat die Idee der Porta Alpina ebenfalls klar befürwortet und die Mitfinanzierung der Vorinvestition zugesichert. Über eine definitive Beteiligung an der Hauptinvestition wird der Bundesrat hingegen erst aufgrund technischer Zusatzabklärungen und eines «Raumkonzepts Gotthard» entscheiden, welcher von den Gotthard-Kantonen (Uri, Tessin, Wallis und Graubünden) erarbeitet wurde und noch zu konkretisieren ist.

Auch das eidgenössische Parlament hat sich im Rahmen seiner Budgetdebatte mit diesem Vorhaben auseinandergesetzt. Nach gründlicher Diskussion haben schliesslich sowohl der Ständerat als auch der Nationalrat der Beteiligung des Bundes an der Vorinvestition mit klarem Mehr zugestimmt.

Die Realisierung der Porta Alpina hängt letztlich davon ab, ob die Frage des politischen Willens in unserem Land positiv beantwortet wird, nämlich der Region Surselva und dem Kanton Graubünden eine direkte Verbindung an die internationale Nord-Süd-Verkehrsachse und gleichzeitig auch anderen Teilen des Gotthardraums eine nachhaltige Entwicklung zu ermöglichen.



Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger

Wir unterbreiten Euch die nachfolgende Vorlage zur Abstimmung:

## **Gewährung eines Kredites für den Bau der Porta Alpina, Sedrun**

### **1. Eine wichtige Option soll gewahrt werden**

Durch den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) stellt sich die Schweiz als Transitland nicht nur in den Dienst der europäischen Integration, sondern sie führt auch eigene Landesteile näher zusammen. Herzstück dieser neuen Nord-Süd-Verbindungen bildet der 57 km lange Gotthard-Basistunnel zwischen Erstfeld und Bodio.

Damit alle Landesteile in den Genuss von attraktiven Reisezeitverkürzungen kommen, ist die NEAT als Netzlösung konzipiert. Trotzdem ist dem Kanton Graubünden bis heute eine entsprechende Anbindung als Berg- und Randregion an dieses Eisenbahn-Hochleistungsnetz versagt geblieben. Das Projekt Porta Alpina bildet die einmalige Gelegenheit, diesen Nachteil aufzufangen und günstige Bedingungen für eine nachhaltige Entwicklung einer abgelegenen Region zu schaffen. Die Idee einer öffentlichen Haltestelle (Porta Alpina) im Gotthard-Basistunnel bildete in den letzten Jahren Gegenstand verschiedener parlamentarischer Vorstösse auf nationaler und kantonaler Ebene. Dies wurde zum Anlass genommen, um eine Machbarkeitsstudie sowie

weitere Abklärungen für eine NEAT-Tunnelstation in Auftrag zu geben.

Mit der Porta Alpina erhöht sich die Schienen-Erreichbarkeit der Surselva und von Graubünden beträchtlich. Die Anreisezeit aus grösseren Agglomerationen (Zürich, Luzern, Lugano, Mailand) reduziert sich von heute über drei Stunden auf rund die Hälfte.

### **2. Beschrieb des Bauwerks Porta Alpina**

Für den Bau des Gotthard-Basistunnels wurde im Raum Sedrun ein Bauzugang (Zwischenangriff) realisiert. Über eine 1.9 km lange Zufahrtsstrasse, die 900 m südlich von Sedrun von der Kantonsstrasse A19 abzweigt, wird das Portal des 1 km langen horizontalen Zugangsstollens erreicht.

Über einen 800 m tiefen vertikalen Schacht gelangt man auf das Tunnelniveau des Gotthard-Basistunnels, von wo aus der Tunnel nach Norden und Süden vorgetrieben wird. Für den künftigen Bahnbetrieb wird hier eine so genannte Multifunktionsstelle mit Nothaltemöglichkeit errichtet.

Bei der Porta Alpina geht es nicht um eine zusätzliche Haltestelle, sondern um den Ausbau der für den Gotthard-Basistunnel vorgesehenen Nothaltestelle Sedrun. Die wichtigsten Anlagen (Perrons, Verbindungs- und Seitenstollen, Zugangsstollen zum Lift sowie Bauten und Anlagen für die Zu- und Abluft) werden ohnehin im Rahmen des Sicherheitskonzepts für die Multifunktionsstelle Sedrun des Gotthard-Basistunnels realisiert.

Für die Haltestelle Porta Alpina sind gemäss heutigem Projektstand pro Richtung je zwei Warteräume zwischen den Verbindungsstollen und der Umbau des vorhandenen Förderlifts für die Bedürfnisse des Personentransports notwendig. Die baulichen Massnahmen umfassen auch die Gestaltung der Personenverkehrswege auf Tunnelniveau. Zudem sind Anpassungen in den Bereichen Schachtkopf und Schachtfuss notwendig.

Die Personenführung dauert von der Ankunft des Zuges in der Haltestelle Porta Alpina bis zum Eintreffen in Sedrun rund 20 Minuten. Der Lift befördert die ankommenden Passagiere in knapp zwei Minuten zum Schachtkopf. Die Leistungsfähigkeit der Station wird durch die Abläufe und die Liftkapazität von 80 Personen pro Richtung und Fahrt bestimmt. Im Rahmen des Auflage- und Bauprojekts werden hiezu noch Optimierungsmöglichkeiten im Interesse von kunden- und betriebsfreundlichen Abläufen geprüft. Ziel ist es, die Umsteigewege möglichst zu verkürzen.

### **3. Bauliche und betriebliche Machbarkeit bejaht**

Die verschiedenen Studien und Zusatzabklärungen haben gezeigt, dass das

Vorhaben Porta Alpina aus baulicher und betrieblicher Sicht machbar ist. Gemäss Betriebskonzept soll der so genannte B-Zug (Zürich–Gotthard–Basis-tunnel–Locarno) mit einem Zusatzzug zum Stundentakt ergänzt und in der Porta Alpina Sedrun angehalten werden. Da dieser B-Zug vor den langsameren Güterzügen verkehrt, wird mit dem Halt in der Porta Alpina der Betrieb im Gotthard-Basistunnel nicht beeinträchtigt und auch der Kapazitätsausbau für den Güterverkehr ist nach heutigem Kenntnisstand nicht gefährdet.

### **4. Breites Bekenntnis für die Porta Alpina**

Das eidgenössische Parlament, der Bundesrat, der Bündner Grosse Rat und die Bündner Regierung sind sich darüber einig, dass durch das Vorhaben Porta Alpina positive Impulse für die Region mit einer Stärkung des regionalen Produktions- und Wertschöpfungssystems erwartet werden können. Auch die Ziele einer nachhaltigen Raumentwicklung können mit geeigneten flankierenden Massnahmen unterstützt werden. Entscheidend ist dabei, dass das Projekt Porta Alpina nicht blos ein technisches Projekt bleibt, sondern dass es in ein überzeugendes raumplanerisches Konzept eingebettet wird.

Die sich in diesem Zusammenhang stellenden Fragen sind in einem Bericht «Raumkonzept Gotthard» vom 31. August 2005 behandelt und aufbereitet worden. Gestützt darauf hat sich der Bundesrat am 19. Oktober 2005 für eine Mitfinanzierung der Vorinvestition mit einem Bundesanteil von 50% (7.5 Mio. Franken) ent-

schieden. Auch die eidgenössischen Räte haben sich im Rahmen der Budgetberatungen während der Wintersession 2005 nach einlässlicher Diskussion schliesslich mit deutlichem Mehr für eine Gewährung des Beitrags ausgesprochen.

Die Gemeinde Tujetsch, die Region Surselva, der Grosse Rat und die Regierung setzen ihrerseits grosse Hoffnungen in die Verkehrsanbindung an die NEAT. Deshalb sind sie auch bereit, die Finanzierung des Projekts in wesentlich höherem Mass (50%) mitzutragen, als dies bei Eisenbahnprojekten üblich ist. Das finanzielle Engagement soll untermauern, dass man geschlossen hinter diesem weltweit einzigartigen Vorhaben steht.

Restfinanzierung sichergestellt ist. Mit dieser Vorinvestition können alle zukünftigen Nutzungsmöglichkeiten gewahrt werden. Eine weitere Voraussetzung für die Realisierung der Vorinvestition bildet die Projektgenehmigung, die seitens des Bundes bis Februar 2006 in Aussicht gestellt wurde.

#### **b) Hauptinvestition**

Die Kosten für die Hauptinvestition betragen rund **35 Mio. Franken**. Unter der Voraussetzung, dass der gleiche Verteilschlüssel wie bei der Vorinvestition zum Tragen kommt, ergibt sich folgende Aufteilung:

*Bund 17.5 Mio. Franken (50%),  
Kanton 14 Mio. Franken (40%),  
Region Surselva 3.5 Mio. Franken (10%).*

### **5. Aufteilung der Gesamtkosten**

Die Gesamtinvestitionen für die Porta Alpina belaufen sich gemäss Machbarkeitsstudie auf rund 41.5 Mio. Franken (Preisbasis 2003). Die reinen Baukosten betragen 38 Mio. Franken. Bei einer üblichen Kostenschätzungsgenauigkeit von  $-10/+30$  Prozent ist realistischerweise mit einem Kostenrahmen von 50 Mio. Franken zu rechnen.

#### **a) Vorinvestition**

Die Kosten für die Vorinvestition werden mit rund **15 Mio. Franken** veranschlagt und wie folgt aufgeteilt:

*Bund 7.5 Mio. Franken (50%),  
Kanton 6 Mio. Franken (40%),  
Region Surselva 1.5 Mio. Franken (10%).*

Der Kantonsbeitrag ist an die ausdrückliche Bedingung geknüpft, dass der Betrag von 6 Mio. Franken für die Vorinvestition nicht überschritten werden darf und die

Ein Entscheid des Bundesrates über die Mitfinanzierung der Hauptinvestition ist zum heutigen Zeitpunkt noch offen und hängt mitunter davon ab, ob die Bedingungen aufgrund des noch zu konkretisierenden Raumkonzepts Gotthard erfüllt werden können. Der Kantonsbeitrag von 14 Mio. Franken an die Hauptinvestition ist ebenfalls an die Bedingung geknüpft, dass die restliche Finanzierung gesichert ist.

Für die Bündner Regierung und den Grossen Rat hat sich bei dieser Ausgangslage die Frage gestellt, ob mit der Unterbreitung der Kreditvorlage an das Stimmvolk zu gewartet werden soll, bis der Bundesrat auch zur Frage der Hauptinvestition definitiv entschieden hat. Dabei ist man gemeinsam zum Schluss gelangt, dass der Kreditbetrag des Kantons gesamthaft von Anfang an beantragt werden soll, damit das Bündner Stimmvolk sich in einem Zug darüber äussern kann. Die Abwicklung

lässt sich dadurch wesentlich vereinfachen, und anderseits erfährt die Kreditvorlage zusätzliche Transparenz.

## **6. Vom Kanton zu übernehmender Kostenanteil**

Ausgehend vom Rahmenkredit von 50 Mio. Franken ergibt sich für den Kanton Graubünden ein **Kreditbetrag von 20 Mio. Franken netto** (Vorinvestition 6 Mio. Franken, Hauptinvestition 14 Mio. Franken). Es handelt sich dabei um einen Verpflichtungskredit im Sinne von Art. 24 des Finanzhaushaltsgesetzes (FHG; BR 710.100). Er steht unter der ausdrücklichen Bedingung, dass sich auch der Bund und die Region Surselva an den Investitionskosten im dargelegten Sinn beteiligen. Dieser Kredit basiert auf dem Preisstand 2003. Erhöht oder vermindert sich der Preisindex, so verändert sich der Kredit im gleichen Verhältnis.

Dieser Verpflichtungskredit des Kantons soll befristet werden, d.h. längstens auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels im Jahre 2016. Wird bis dann die Hauptinvestition nicht realisiert, so würde der Kredit verfallen.

## **7. Chancen und Risiken**

Das Projekt Porta Alpina ist gestützt auf verschiedene Abklärungen und Studien auch nach Feststellung des Bundesrats und der grossen Mehrheit des eidgenössischen Parlaments aus baulicher und betrieblicher Sicht machbar.

Um Bauzeitverzögerungen und damit zusätzliche Kosten durch die Projektorganisation zu vermeiden, sind jedoch rasch

klare Verantwortlichkeiten für die Bau- und Betriebszeit festzulegen. Dabei soll auf die vorhandene Projektorganisation für die Planung, Ausführung und Überwachung der NEAT-Baustelle zurück gegriffen werden. Für die Betriebsphase sind keine zusätzlichen, gegenüber heute erkennbaren technischen Risiken auszumachen. Hingegen bedarf das Betriebskonzept der Porta Alpina noch vertiefter Abklärungen, die in der nächsten Phase vorzunehmen sind. Zur Zeit wird abgeklärt, ob die Möglichkeit besteht, die Perrons der beiden Haltestellen zentraler anzutragen. Damit würden die Umsteigewege verkürzt.

Die Porta Alpina verteuert weder die NEAT noch entzieht sie Mittel aus dem Fonds über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV). Der Bundesrat will sich vorderhand nur an den «Rohbauarbeiten» mit 7.5 Mio. Franken beteiligen, d.h. die Frage der Mitfinanzierung des Bundes an der Hauptinvestition wird erst nach Vorliegen der Zusatzabklärungen und der Konkretisierung des Raumkonzepts Gotthard entschieden. Dieser aus Sicht des Bundes verständliche Entscheid ist nicht als Absage an die Porta Alpina zu werten, im Gegenteil, er lässt alle Optionen für ein nicht nur regionalpolitisch wichtiges Zukunftsprojekt offen.

## **8. Betrieb der Anlage**

Die mutmasslichen jährlichen Betriebskosten betragen gemäss Studie rund 2.4 Mio. Franken, wobei die Personalkosten für 10–12 Mitarbeitende 1.7 Mio. Franken und die Energie- und Unterhaltskosten 0.7 Mio. Franken ausmachen.

Die dem Projekt zugrunde gelegte Kosten-Nutzen-Analyse rechnet unter Berücksichtigung der Verkehrserträge mit einem Kostendeckungsgrad von minimal 86% und im besten Falle von über 104%. Als Betreiberin der Infrastruktur steht eine Bahnunternehmung (z.B. Rhätische Bahn oder Matterhorn-Gotthard-Bahn) im Vordergrund, welche die Anforderungen einer reibungslosen Betriebsführung am Besten zu erfüllen vermag.

## **9. Folgen eines negativen Ausgangs der Volksabstimmung**

Eine Ablehnung des kantonalen Kreditbetrags von 20 Mio. Franken durch das Bündner Stimmvolk würde bedeuten, dass – trotz positivem Entscheid von Bundesrat und eidgenössischem Parlament – von Beginn unwiderruflich auf eine Realisierung des Projektes Porta Al-

pina verzichtet werden müsste. Das enge Bauprogramm für die Realisierung des Gotthard-Basistunnels verträgt keinerlei Verzögerungen.

## **10. Antrag**

Der Grosse Rat hat die Vorlage für die Gewährung eines Kredites für den Bau der Porta Alpina, Sedrun, behandelt und mit 107 zu 0 Stimmen zuhanden der Volksabstimmung verabschiedet. Wir beantragen Euch, liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger, diesem Verpflichtungskredit zuzustimmen.

Namens des Grossen Rates

Der Standespräsident: *Hans Geisseler*

Der Aktuar: *Claudio Riesen*

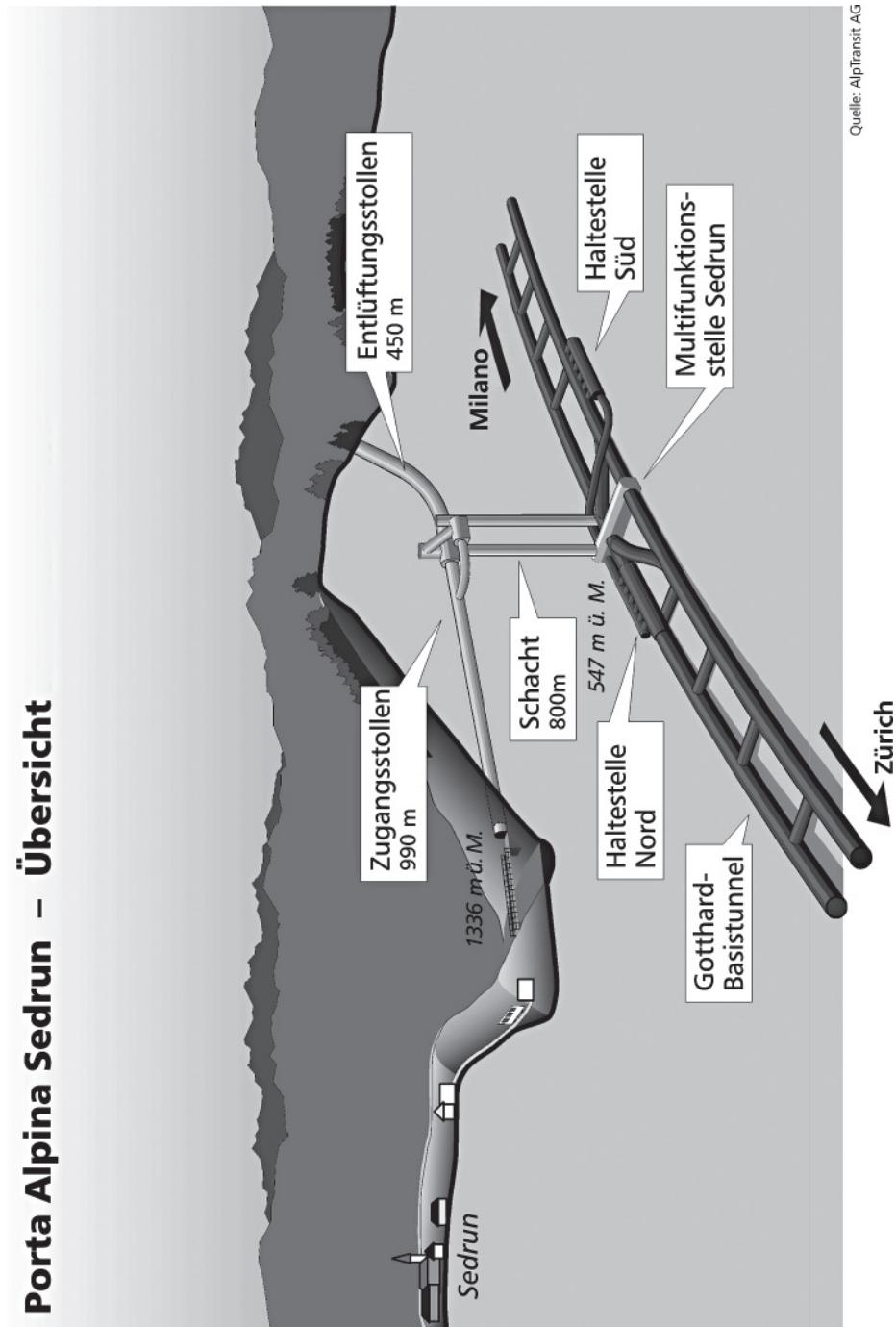
## **Abstimmungsvorlage**

### **Gewährung eines Kredites für den Bau der Porta Alpina, Sedrun**

Grossratsbeschluss vom 8. Dezember 2005

1. Für den Bau der Porta Alpina Sedrun wird ein Verpflichtungskredit von netto 20 Millionen Franken (Preisstand 2003) bewilligt.
2. Die nötigen Jahreskredite werden nach Projektierungs- und Baufortschritt sowie nach Finanzbedarf bereit gestellt.
3. Dieser Beschluss gilt nur unter der Voraussetzung, dass sich der Bund und die Region Surselva oder allenfalls Dritte im verbleibenden Umfang an der Finanzierung des Vorhabens beteiligen.
4. Der Verpflichtungskredit ist befristet, längstens auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels.
5. Die Regierung vollzieht diesen Beschluss.

## Porta Alpina Sedrun – Übersicht



Quelle: AlpTransit AG





# Abstimmen ist einfacher, als man denkt!

Wenn Sie am Abstimmungssonntag abwesend oder am Gang zur Urne verhindert sein sollten, haben Sie folgende Möglichkeiten, trotzdem an der Abstimmung teilzunehmen:

## **1. Vorzeitige Stimmabgabe**

Auch in Ihrer Gemeinde besteht an mindestens zwei der vier letzten Tage vor dem Abstimmungstag die Gelegenheit, entweder

- an der Urne abzustimmen
- oder
- den Stimmzettel in einem verschlossenen Umschlag bei einer Amtsstelle der Gemeinde abzugeben.

## **2. Briefliche Stimmabgabe**

- Die notwendigen Unterlagen (Zustellkuvert, Stimmkuvert) erhalten Sie automatisch von der Gemeinde zugesellt.
- Das Zustellkuvert oder den Stimmrechtsausweis haben Sie unbedingt zu **unterzeichnen**, weil Ihre Stimmabgabe sonst ungültig ist.
- In der Folge haben Sie zwei Möglichkeiten zur brieflichen Stimmabgabe: entweder übergeben Sie das Zustellkuvert der **Post** oder Sie werfen es in einen von der Gemeinde bezeichneten **Briefkasten der Gemeindeverwaltung**.

Auskünfte zu allen Fragen im Zusammenhang mit der vorzeitigen und brieflichen Stimmabgabe erteilt Ihnen Ihre Gemeindekanzlei. Beachten Sie zudem bitte die amtlichen Publikationen.