



Botschaft der Regierung an den Grossen Rat

Heft Nr. 13/2005–2006

Inhalt

Seite

19. Gewährung eines Kredites für den Bau der Porta Alpina, Sedrun ... 1195

Inhaltsverzeichnis

19.	Gewährung eines Kredites für den Bau der Porta Alpina, Sedrun	
I.	Vorgeschichte	1195
	1. Ausgangslage	1195
	2. Politische Vorstösse und darauf beruhende Abklärungen für eine Haltestelle Porta Alpina Sedrun	1198
	3. Notwendige Vorleistungen	1199
	3.1. Zeitliche Dringlichkeit	1199
	3.2. Vorleistungen der Gemeinde Tujetsch und des Kantons	1199
	3.3. Finanzierungsgesuch an den Bundesrat	1200
II.	Das Vorhaben Porta Alpina Sedrun	1200
	1. Beschrieb des Werkes	1200
	2. Gesamtinvestitionen	1201
	2.1. Baukosten und Kosten für Fahrzeuganschaffungen ..	1201
	2.2. Jährliche Betriebskosten	1202
	3. Zusammenfassende Ergebnisse der Studien	1203
	3.1. Vorbemerkungen	1203
	3.2. Marktanalyse	1203
	3.3. Machbarkeit	1204
	3.4. Kosten-Nutzen-Analyse	1206
	a) Kosten und Erträge	1206
	b) Raumplanerische und touristische Aspekte	1207
	c) Wirtschaftliche Aspekte	1208
	d) Ökologische Aspekte	1208
	3.5. Zusatzberichte	1208
III.	Grundsatzentscheid des Bundesrates	1209
	1. Grundsätzliche Zustimmung zur Idee Porta Alpina	1209
	2. Verkehrspolitische und regionalwirtschaftliche Bedeutung ..	1209
	3. Bedingungen einer Mitfinanzierung der Vorinvestition	1210
IV.	Ergänzende Abklärungen	1210
	1. Ausgangslage	1210
	2. Raumkonzept Gotthard	1211
	2.1. Situationsanalyse	1211
	2.2. Strategien und Massnahmen	1211
	2.3. Fazit	1213

V.	Einbezug der Kantone des Gotthardraums.....	1213
VI.	Entscheide zur Finanzierung der Investitionen	1214
	1. Vorinvestition	1214
	2. Hauptinvestition.....	1216
	3. Notwendiger Gesamtkredit des Kantons.....	1217
VII.	Kosten für den Betrieb.....	1218
VIII.	Beurteilung der Risiken und Chancen	1219
IX.	Trägerschaft für Bau und Betrieb	1220
	1. Ausgangslage	1220
	2. Trägerschaft für den Bau.....	1221
	3. Trägerschaft für den Betrieb.....	1222
	4. Eigentum an der Infrastruktur	1223
X.	Finanzkompetenzen	1223
XI.	Folgen eines negativen Ausgangs der Volksabstimmung	1223
XII.	Schlussfolgerungen	1224
XIII.	Anträge	1224

Botschaft der Regierung an den Grossen Rat

19.

Gewährung eines Kredites für den Bau der Porta Alpina, Sedrun

Chur, 1. November 2005

Sehr geehrter Herr Landespräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen hiermit Botschaft und Antrag für einen Volksbeschluss betreffend die finanzielle Beteiligung des Kantons Graubünden am Bau der Porta Alpina Sedrun.

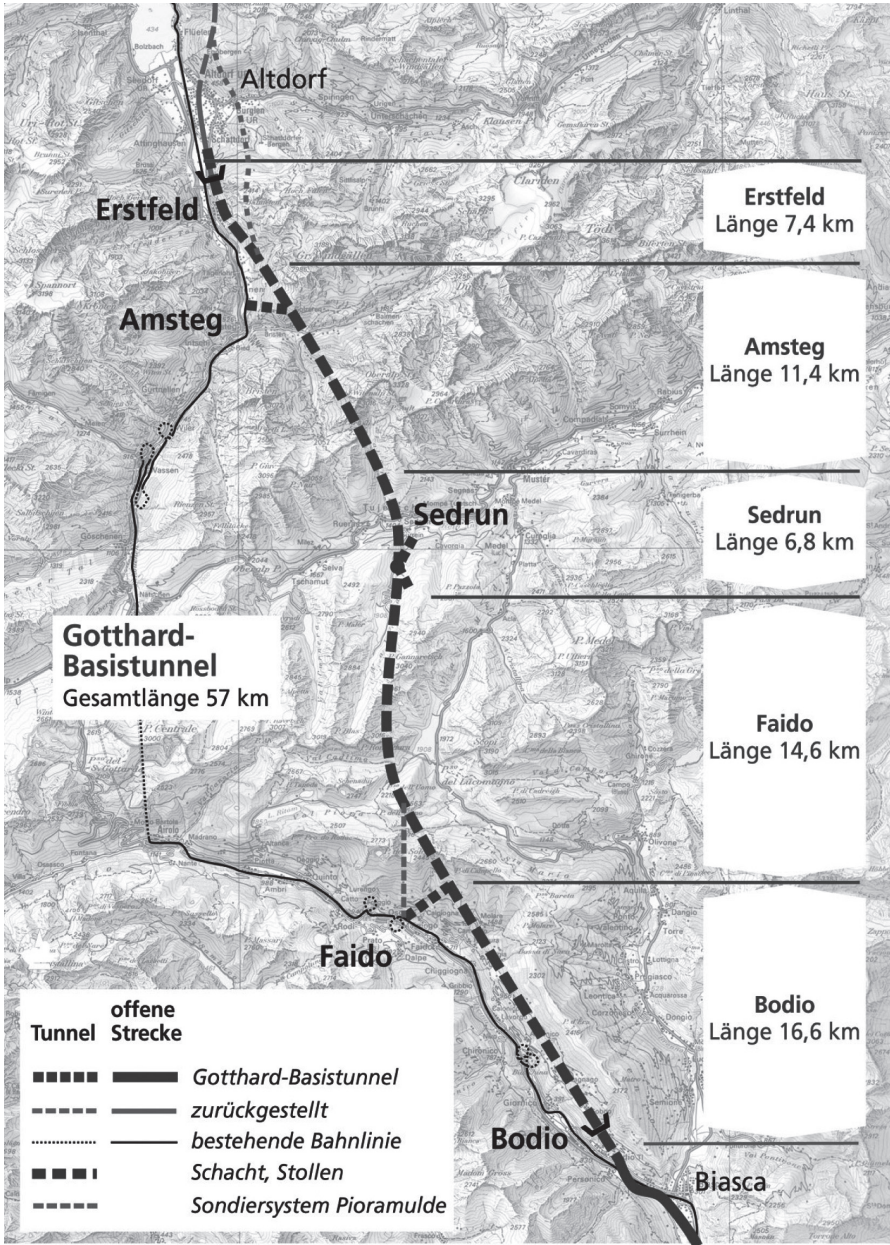
I. Vorgeschichte

1. Ausgangslage

Mit Beschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale stimmten die eidgenössischen Räte der Realisierung eines umfassenden Konzeptes zu, welches die verkehrspolitische Stellung der Schweiz in Europa stärken und die Alpen vor weiteren umweltschädigenden Einflüssen schützen soll. Am 27. September 1992 haben Volk und Stände diesem Vorhaben ebenfalls grünes Licht erteilt.

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 gleichzeitig die eigenen Landesteile noch näher zusammen. Herzstück dieser neuen Nord-Süd-Verbindungen bilden dabei der 57 km lange Gotthard-Basistunnel (GBT) zwischen Erstfeld und Bodio sowie der 34 km lange Lötschberg-Basistunnel zwischen Frutigen und Raron.

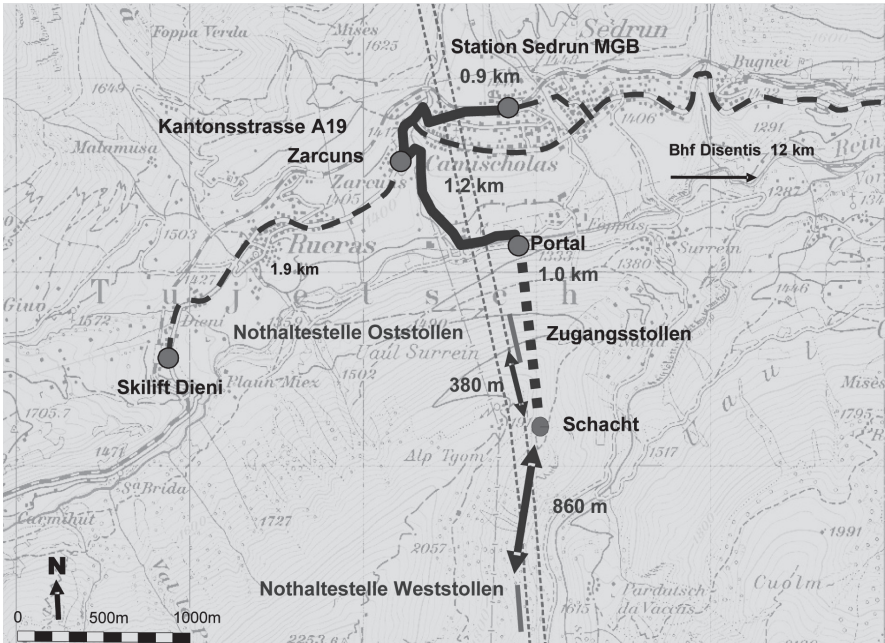
Abb. 1: Gotthard-Basistunnel, Situationsplan



Quelle: AlpTransit

Für den Bau des Gotthard-Basistunnels wurde südlich von Sedrun ein Bauzugang (Zwischenangriff) realisiert. Über eine 1900m lange Zufahrtsstrasse, die 900m südlich von Sedrun von der Kantonsstrasse A19 abzweigt, wird das Portal des 1000m langen horizontalen Zugangsstollens erreicht.

Abb. 2: Zugangsstollen Zwischenangriff Sedrun, Distanzen



Quelle: sma + blj, 2003

Über einen 800m tiefen vertikalen Schacht gelangt man auf das Tunnelniveau, von wo aus der Tunnel nach Norden und Süden vorgetrieben wird. Für den künftigen Bahnbetrieb wird hier eine so genannte Multifunktionsstelle (MFS) mit Nothaltemöglichkeit errichtet. Eine ständige Verbindung nach Sedrun mittels einer Liftanlage ist gemäss Projekt des Gotthard-Basistunnels nicht vorgesehen. Diese Multifunktionsstelle hat vor allem zum Zweck, in einem Störfall gute Überlebenschancen für die Bahnreisenden und das Bedienungspersonal zu schaffen (Belüftung, geschützte Bereiche usw.). Evakuierungseinsätze erfolgen im Ereignisfall auf der Schiene. Der bestehende Förderlift soll gemäss genehmigtem Projekt lediglich zu einem bescheidenen Unterhaltslift für die Betriebsphase ersetzt werden.

2. Politische Vorstösse und darauf beruhende Abklärungen für eine Haltestelle Porta Alpina Sedrun

Im Jahre 2000 regten Kreise in der Surselva an, die GBT-Nothaltestelle zu einer öffentlichen Haltestelle umzufunktionieren und den bestehenden Baulift in einen Personenlift umzubauen, damit die getätigten Investitionen für den Zwischenangriff beim Gotthard-Basistunnel langfristig und nachhaltig genutzt werden können.

Mit dem einstimmig überwiesenen Postulat Nr. 00.3041 vom 8. März 2000 von Nationalrätin Brigitta Gadiant wurde der Bundesrat am 28. Oktober 2000 durch den Nationalrat beauftragt, die Machbarkeit einer Erschliessung der Surselva mittels einer Tunnelstation Sedrun zu prüfen.

Am 28. März 2001 reichte Grossrat Placi Berther, Sedrun, ein Postulat im Grossen Rat mit der gleichen Stossrichtung ein (GRP 2000/2001; 699). Dieses Postulat wurde einstimmig der Regierung zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen (GRP 2001/2002; 24, 137). In der Folge wurden im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und des Kantons Graubünden beim Institut für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus der Universität St. Gallen eine Marktanalyse und eine Bedürfnisabklärung für eine «Porta Alpina» veranlasst (Marktanalyse und Bedürfnisabklärung für eine NEAT-Tunnelstation Sedrun [Modul A], Prof. Dr. Thomas Bieger/Dr. Christian Laesser, Bericht September 2003). Zusätzlich wurden die erforderlichen Massnahmen für den Schacht und die Multifunktionsstelle Sedrun in Bezug auf die bauliche und betriebliche Machbarkeit geprüft (Porta Alpina Sedrun; Bauliche und betriebliche Machbarkeit [Module B und C], Jakob U. Blickenstorfer/SMA und Partner AG, Schlussbericht 28. August 2003).

Am 25. April 2003 reichte die Junge CVP Surselva den eidgenössischen Räten und dem Kanton Graubünden eine mit über 5 100 Unterschriften versehene Petition ein, welche verlangt, dass unter dem Ort Sedrun im Gotthard-Basistunnel ein Bahnhof gebaut werde.

Gemäss überwiesenem Postulat Nr. 03.3581 der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen vom 20. November 2003 wurde in Anlehnung an die Petition der Jungen CVP Surselva der Bundesrat beauftragt, gemeinsam mit dem Kanton Graubünden eine langfristige Kosten-Nutzen-Analyse einer für den Personenverkehr geeigneten unterirdischen Station sowie eine Nachhaltigkeitsbeurteilung vorzunehmen, welche auch soziale und ökologische Gesichtspunkte berücksichtigt. Der Bericht sollte dabei die Kosten und Nutzen für die Region Surselva ebenso zum Gegenstand haben wie die langfristigen Auswirkungen und Kosten auf den Betrieb und eine allfällige Weiterentwicklung der NEAT. Die Federführung für diesen Bericht lag beim Kanton Graubünden (Porta Alpina Sedrun; Kosten-Nutzen-Analyse und Nachhaltigkeitsbeurteilung [Modul D], Hermann Alb, Schlussbericht Dezember 2004).

3. Notwendige Vorleistungen

3.1. Zeitliche Dringlichkeit

Das Vorhaben Porta Alpina Sedrun steht wegen der Bautermine für den Gotthard-Basistunnel unter einem hohen Zeitdruck. Um die Option für eine Haltestelle offen zu halten, muss die Erarbeitung des Auflage- und Plangenehmigungsprojektes sowie des Bauprojektes unverzüglich erfolgen. Die einzelnen Termine und deren gegenseitigen Abhängigkeiten gehen aus einem entsprechenden Terminprogramm vom 7. Januar 2005 hervor (Verfasser: Jakob U. Blickenstorfer). Die Bauarbeiten bei der GBT-Zwischenangriffstelle Sedrun haben gegenüber den ursprünglichen Planungen einen Vorsprung von einem Jahr. Die ersten Ausbrucharbeiten für die Porta Alpina Sedrun müssen deshalb bereits im ersten Halbjahr 2006 beginnen, statt wie im ursprünglichen NEAT-Zeitplan vorgesehen erst im Laufe des Jahres 2007.

Damit das Vorhaben zeitgerecht genehmigt werden kann, musste das Vor- und Plangenehmigungsprojekt bereits im Juni/Juli 2005 vorbereitet werden. Die weiteren Arbeiten, wie die Erarbeitung des Bauprojektes und des Ausführungsprojektes sowie die Offerteinholung für die Rohbauarbeiten der Wartehallen haben andererseits bis Februar 2006 zu erfolgen.

Da der Bund im damaligen massgebenden Zeitpunkt nicht über bewilligte Kredite für die Porta Alpina Sedrun verfügte, konnte er keine Mittel für die Planungsarbeiten freigeben. Diese mussten deshalb von dritter Seite vorfinanziert werden. Nachdem sowohl der Kanton Graubünden als auch die Region Surselva von Anfang an ein erhebliches Interesse daran bekundeten, die Option Porta Alpina Sedrun offen zu halten, haben sie diese Projektierungsarbeiten durch eine eigene Vorfinanzierung zeitgerecht ausgelöst.

3.2. Vorleistungen der Gemeinde Tujetsch und des Kantons

Die gesamten Kosten für die Erarbeitung der Vor-, Auflage- und Bauprojekte der Porta Alpina Sedrun betragen 1.15 Mio. Franken. Die Gemeindeversammlung Tujetsch hat am 11. Mai 2005 einstimmig einen Kredit von 350 000 Franken für die Erarbeitung des Vorprojektes beschlossen, und zwar zulasten eines bereits am 24. Juni 2004 vom Gemeinderat bewilligten kommunalen Rahmenkredites von 3 Mio. Franken für die Porta Alpina Sedrun. Somit verbleibt dem Kanton noch ein Betrag von 800 000 Franken für diese Projektierungsarbeiten zu finanzieren (inkl. Reserve von 99 000 Franken). Sofern das Projekt realisiert werden kann, werden diese Kosten dem Hauptkredit von 50 Mio. Franken belastet. Im Falle eines Verzichts auf das Projekt

müssten diese Gelder hingegen abgeschrieben werden. In diesem Sinne hat die Regierung mit Beschluss vom 14. Juni 2005 (Prot. Nr. 743) einen Kredit von 800'000 Franken für die Erarbeitung des Auflage- und Bauprojektes der Porta Alpina Sedrun, für die Offerteinholung bezüglich Rohbauarbeiten der Wartehallen und für die Vertragsunterlagen bewilligt.

Abb. 3: Zusammenstellung der benötigten Finanzmittel für die Projektierung (im Jahre 2005 ca. CHF 500'000, bis Februar 2006 ca. CHF 300'000)

	CHF (exkl. MWSt)	CHF (inkl. MWSt)
Vorprojekt, Auflageprojekt, Bauprojekt, Ausführungsprojekt, Offerteinholung und Vertragsunterlagen für Rohbau Wartehallen	891'000.-	959'000.-
Planer- und Ingenieurleistungen PGV (bahnbetriebliche Aspekte)	65'000.-	70'000.-
Projektbegleitung	20'000.-	22'000.-
Reserve		99'000.-
Zwischentotal		1'150'000.-
Beitrag Vorprojekt Gemeinde Tujetsch		350'000.-
Vom Kanton Graubünden bewilligter Betrag		800'000.-

3.3. Finanzierungsgesuch an den Bundesrat

Mit Beschluss vom 21. Dezember 2004 (Prot. Nr. 1880) hat die Regierung den Bundesrat ersucht, sich in grundsätzlicher Hinsicht zum Vorhaben Porta Alpina Sedrun zu äussern und im befürwortenden Fall auch den Bundesanteil an die Investitionskosten festzulegen. In der Folge wurden zahlreiche Gespräche mit verschiedenen Bundesämtern geführt, welche die Entscheidungsgrundlagen für den Bundesrat vertiefen sollten.

II. Das Vorhaben Porta Alpina Sedrun

1. Beschrieb des Werkes

Bei der Porta Alpina Sedrun geht es nicht um eine neue Haltestelle, sondern um den Ausbau und die «Ertüchtigung» der für den Gotthard-Basistunnel vorgesehenen Nothaltestelle Sedrun zu einer vollwertigen Haltestelle für Bahnreisende. Die wichtigsten Anlagen, nämlich die Perrons, die Verbindungs- und Seitenstollen als Zugang sowie die Zugangsstollen zum Lift, die Bauten und Anlagen für die Zu- und Abluft werden im Rahmen des Sicherheitskonzeptes für die GBT-Multifunktionsstelle Sedrun ohnehin realisiert.

Für die Haltestelle Porta Alpina Sedrun sind im Wesentlichen pro Richtung je zwei Warteräume zwischen den Verbindungsstollen und der Umbau des vorhandenen Förder-Lifts für die Bedürfnisse des Personentransports zusätzlich notwendig.

Mit Bezug auf die Porta Alpina Sedrun darf festgestellt werden, dass hier eine nachhaltige Nutzung schon erbrachter Vorleistungen zu Gunsten künftiger Generationen ermöglicht wird. Es gibt schweizweit wohl kaum ein Eisenbahnvorhaben, bei welchem das Verhältnis zwischen der Investition und dem Reisezeitgewinn besser ausfällt als im Falle der Porta Alpina Sedrun. Der Haupteffekt der Porta Alpina Sedrun ist der Reisezeitgewinn für die Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr aus den Agglomerationen Zürich, Luzern und Lugano und vom Grossraum Mailand in die Obere Surselva. Die Reisezeit von heute über 3 Stunden kann durch die Porta Alpina Sedrun praktisch halbiert werden.

Der Kanton Graubünden unterstützt seit deren Anfängen die entsprechenden Bestrebungen, die Surselva über einen Lift im bestehenden Schacht des Zwischenangriffs Sedrun an die NEAT-Gotthard-Achse anzuschliessen. Das Tor in die Alpen (die Porta Alpina Sedrun) verbindet Landesteile, Städte mit den Bergen sowie städtische und ländliche Kulturen. Die Porta Alpina Sedrun bietet die einmalige Gelegenheit, den Glauben an die Zukunft zum Ausdruck zu bringen. Das Vorhaben ist somit viel mehr als «nur» eine Verkehrsinfrastrukturanlage. Die Porta Alpina Sedrun ist Symbol für Fortschritt, Vorausblick, Ingenieurkunst und zugleich Beweis schweizerischen Zusammenhalts.

2. Gesamtinvestitionen

2.1. Baukosten und Kosten für Fahrzeuganschaffungen

Die Machbarkeitsstudie [Modul B] weist Gesamtinvestitionen von 41.5 Mio. Franken aus (Genauigkeit –10/+30%). Die reinen Baukosten betragen 38 Mio. Franken (Preisbasis 2003). In diesem Betrag enthalten sind die für die Porta Alpina Sedrun notwendigen baulichen Anpassungen.

Abb. 4: Baukosten Porta Alpina Sedrun (Preisbasis 2003, aus: Bericht Machbarkeit Porta Alpina Sedrun, Module B und C, August 2003)

(Angaben in CHF 1'000)

	Ausbruch und Rohbau	Innenausbau	e/m An- lagen ¹⁾	Honorare	Total
Zugangsstollen und Schachtkopf	310	2'290	870	320	3'790
Schachtfuss, Stollen, Garage Bus	2'030	1'720	570	550	4'870
Wartehallen Nord und Süd	11'910	2'140	²⁾ 3'040	1'700	18'790
Haltestellen Nord und Süd	400	1'280	2'500	420	4'600
Aufzugsanlage SIEMAG ³⁾	300	400	4'300	300	5'300
Total	14'950	7'830	11'280	3'290	37'350
Total gerundet	15'000	8'000	11'500	3'500	38'000

- 1) e/m-Anlagen = Elektro-/mechanische Anlage wie z.B. Stromversorgung, Telekommunikation, Beleuchtung, Überwachung, Pumpen, Werkstatteinrichtungen etc.
- 2) Spezialabschlüsse der Wartehallen gegen den Tunnelfahrraum/Perron, Sicherheitstore in den Verbindungsstollen.
- 3) Die Baukosten von CHF 5.3 Mio. berücksichtigen die Revision und Anpassung der heutigen Förderanlage an die Bedürfnisse der Porta Alpina. Die Lebenserwartung der Anlage beträgt rund 30–40 Jahre.

Zu den Baukosten von 38 Mio. Franken kommen die Anschaffungskosten für ein Zweirichtungsfahrzeug für den Transport der Passagiere von der Haltestelle Süd zum Liftschachtfuss und für ein Elektro-Unterhaltsfahrzeug inkl. Batterieladestation und Werkstatteinrichtungen, für welche insgesamt 3.5 Mio. Franken veranschlagt sind. Bei einer angenommenen Kostenschätzungsge nauigkeit von –10/+30 Prozent wird realistischerweise mit einem **Kostenrahmen von 50 Mio. Franken** zu rechnen sein.

2.2. Jährliche Betriebskosten

Die Station und die Liftanlage werden während der ganzen Betriebszeit permanent von zwei, im Bedarfsfall von drei Personen bedient. Die Personalkosten der insgesamt 10–12 Mitarbeitenden betragen rund 1.7 Mio. Franken. Für Energie und Unterhalt ist mit 0.7 Mio. Franken jährlich zu rechnen; insgesamt werden die jährlichen Betriebskosten auf rund 2.4 Mio. Franken geschätzt. Es ist dabei davon auszugehen, dass der Betreiber der Infrastruktur auch für den Betrieb der gesamten Anlagen zuständig sein wird, der sich an wirtschaftliche Kriterien orientieren muss.

Abb. 5: Betriebskosten der Porta Alpina Sedrun (aus: *Kosten-Nutzen-Analyse und Nachhaltigkeitsbeurteilung, Modul D, Dezember 2004*)

Betrieb Station	Energie und Unterhalt	CHF	0.7 Mio. / Jahr
	Personal	CHF	1.7 Mio. / Jahr
	Total	CHF	2.4 Mio. / Jahr

Die direkten Betriebskosten von 2.4 Mio. Franken pro Jahr sind ohne Kosten für die Amortisation (z. B. Liftanlage) und ohne allfällige Abgeltung der Leistungen der SBB (Zugshalte, Zug-Mehrkilometer) gerechnet.

3. Zusammenfassende Ergebnisse der Studien

3.1. Vorbemerkungen

Grundsatzentscheide, die auf ungenügenden Abklärungen beruhen, bilden eine schwere Hypothek auch für ein Vorhaben wie die Porta Alpina Sedrun. Deshalb haben Analysen und Machbarkeitsabklärungen zu Beginn dieses Vorhabens einen zentralen Stellenwert. Die Regierung ist sich dieses Umstandes bewusst. Sie ist aber gleichzeitig auch überzeugt, mit den vorliegenden Entscheidungsgrundlagen über alle wichtigen Informationen und Annahmen zu verfügen, die eine seriöse Beurteilung der Situation ermöglichen.

3.2. Marktanalyse

Die im Jahre 2003 gemeinsam vom Bundesamt für Verkehr (BAV) und dem Kanton Graubünden beim Institut für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus der Universität St. Gallen in Auftrag gegebene «Marktanalyse und Bedürfnisabklärung für eine NEAT-Tunnelstation Sedrun» [Modul A] stellt fest, dass die vergangene Entwicklung in der Surselva im Allgemeinen und in der Oberen Surselva im Speziellen als problematisch zu bezeichnen ist. Auch wenn die Bevölkerungszahl derzeit stabil bis leicht wachsend ist, werden der Region zusehends die Lebensgrundlagen entzogen. Nicht nur nimmt die Zahl der Arbeitsplätze ab (absolut und im gesamtbündnerischen Vergleich), sondern auch bei der wichtigsten Basis der touristischen Entwicklung – den Logiernächten – muss derzeit von einer überdurchschnittlichen Erosion gesprochen werden. Ein Handlungsbedarf kann deshalb klar identifiziert werden. Die Porta Alpina Sedrun soll dazu beitragen, diese Entwicklung zu stoppen.

Auch wenn die Erreichbarkeit der Oberen Surselva durch die Porta Alpina Sedrun verbessert würde, geht es dabei nur um einen von verschiedenen Kriterien bei der Wahl des Wohnstandortes. Dennoch könnte gemäss Studie bei der Eröffnung der Tunnelstation von einem Zuzugspotenzial von maximal ca. 1000 Personen oder 330 Haushalten ausgegangen werden.

Die Tunnelstation würde ausserdem die Obere Surselva neu für Tagesausflüge aus verschiedenen Ballungsräumen in der Schweiz und Italien (namentlich Mailand) erschliessen. Daneben würde die Region auf Basis des öffentlichen Verkehrs auch als Übernachtungsziel besser erschlossen, obwohl die Studie nicht mit einer signifikant steigenden Zahl von Übernachtungsgästen rechnet.

Unter verschiedenen Annahmen und bei entsprechenden Marketing-Massnahmen würde die Tunnelstation pro Jahr ein realistisches Potenzial von 56000 Tagestouristen generieren, was einem gleichmässigen Tagesdurchschnitt von 153 Personen oder einem auf die Wochenenden konzentrierten Durchschnitt von 500 Personen (je Samstag und Sonntag) entspricht. Um negative Auswirkungen aufzufangen, die sich aus einer Steigerung des Tages-tourismus ergeben, sind die Bemühungen darauf zu konzentrieren, den Übernachtungstourismus zu stärken. Dies kann durch Bildung von thematischen «Packages» für verschiedene Zielgruppen gefördert werden.

3.3. Machbarkeit

Die ebenfalls gemeinsam vom BAV und dem Kanton Graubünden im Jahre 2003 in Auftrag gegebenen Studien zur baulichen und betrieblichen Machbarkeit [Module B und C] zeigen auf, dass die Haltestelle technisch und betrieblich machbar ist. Die im Juli/August 2003 einbezogenen Stellen des BAV, der SBB und der AlpTransit Gotthard AG bestätigen die Machbarkeit in allen Punkten. Sie fordern jedoch vertiefte Abklärungen für eine spätere Phase im Bereich der Lüftung (Normalbetrieb und Brandfall) sowie in den Betriebskonzepten auf den Zufahrtsstrecken.

Die baulichen Massnahmen (Stand August 2003) umfassen je zwei Wartehallen pro Haltestelle, einen einfachen, sicheren Ausbau der Perronanlagen (im Bereich der geplanten Haltestellen) und die Gestaltung der Personenverkehrswege auf Tunnelniveau. Zudem sind Anpassungen in den Bereichen Schachtkopf und Schachtfuss notwendig.

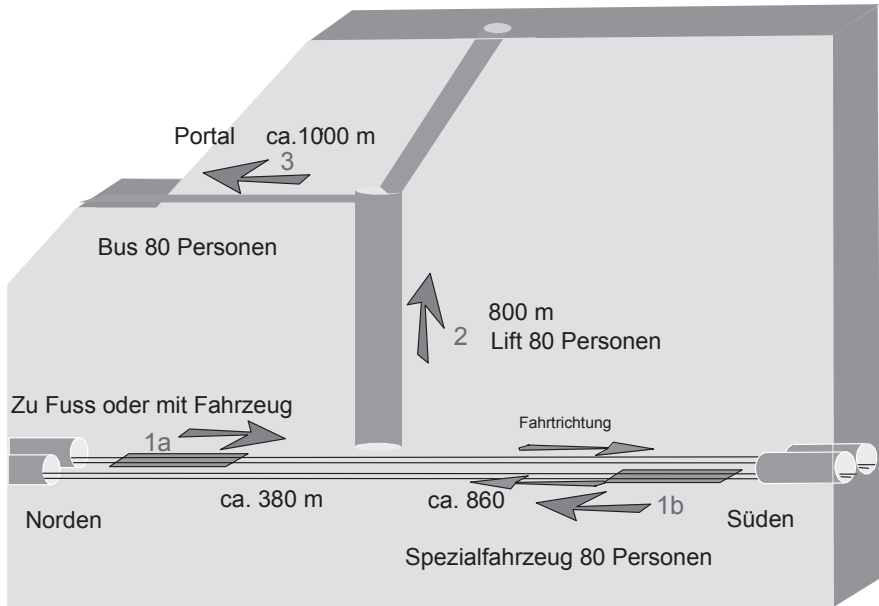
Die Verbindung zum 800 m höher gelegenen Zugangsstollen erfolgt über einen Lift im Schacht I (im Zuluftstrom). Dabei werden die Hauptkomponenten der heutigen Förderanlage, nach einer gründlichen Revision, übernommen und an die Bedürfnisse der Porta Alpina Sedrun angepasst.

Das bahnbetriebliche Konzept baut auf den Grundlagen der FinöV-Vorlage (1997) auf. Die so genannten A-Züge (Schnellzüge) sind so knapp in die Knoten Zürich und Mailand eingebunden, dass ein Halt bei der Porta Alpina Sedrun nicht möglich ist und auch von der Haltestruktur nicht zu rechtfertigen wäre. Statt dessen soll zwischen 05.00 Uhr und 24.00 Uhr der vorgesehene, zweistündlich verkehrende, so genannte B-Zug Basel–Luzern–Arth-Goldau–Gotthard-Basistunnel–Bellinzona–Lugano 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 die Kapazität im Gotthard-Basistunnel – entgegen verschiedentlich gehörter Behauptungen – nicht beeinträchtigt. Gemäss einem vorliegenden Zusatzgutachten wird die Leistungsfähigkeit sogar noch gesteigert (Beeinflussung der Leistungsfähigkeit des Gotthard-Basistunnels durch den Haltepunkt Porta Alpina Sedrun, Prof. Dr. Ing. Ekkehard Wendler/Dipl. Ing. Nils Niessen, Eisenbahnbetriebswissenschaftliches Gutachten, April 2005).

Die Personenführung dauert von der Ankunft des Zuges in der Porta Alpina bis zum Eintreffen in Sedrun rund 20 Minuten. Der von Norden kommende Fahrgast gelangt von der Haltestelle durch die Wartehallen zu den Seitenstollen zu Fuss, allenfalls mit einem Bus zum Lift (Zugsmittle bis Lift ca. 380 m). Von der Haltestelle Süd (Fahrtrichtung Süd-Nord) fährt ein Elektrobuss die Fahrgäste zum Lift (Fahrtdistanz ca. 860 m). Der Lift befördert seinerseits die Passagiere in knapp zwei Minuten zum Schachtkopf. Ein Bus fährt durch den Zugangsstollen via Zarcuns nach Sedrun. Die abfahrenden Gäste warten in den speziell zu erstellenden Wartehallen, bis der Zug eingefahren ist. Die Leistungsfähigkeit der Station wird durch die Abläufe und die Liftkapazität von 80 Personen pro Richtung und Fahrt bestimmt.

Im Rahmen der Erarbeitung des Auflage- und Bauprojektes werden hierzu noch Optimierungsmöglichkeiten im Interesse von kunden- und betriebsfreundlichen Abläufen geprüft. Ziel ist es, die Umsteigewege möglichst zu verkürzen.

Abb. 6: Betrieb Station Porta Alpina Sedrun, Wege und Abläufe



Quelle: sma + blj, 2003

- Legende:
- 1a Weg aus dem Berg zu Fuss
 - 1b Weg aus dem Berg mit einem Spezialfahrzeug (80 Personen)
 - 2 Weg aus dem Berg mit dem Lift
 - 3 Weg aus dem Berg mit dem Bus (80 Personen)

Die Arbeiten für die Porta Alpina Sedrun dürfen sich gemäss Machbarkeitsstudie in keiner Art und Weise verzögernd auf die Arbeiten für den Gotthard-Basistunnel auswirken. Daraus ergibt sich auch gemäss Studie die zwingende Notwendigkeit, den Ausführungsentscheid für die Porta Alpina Sedrun, einschliesslich der gesicherten Finanzierung, bis spätestens Ende 2005 zu fällen und rechtsverbindlich zu kommunizieren.

3.4. Kosten-Nutzen-Analyse

a) Kosten und Erträge

In Erfüllung des überwiesenen Postulates der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen für eine langfristige Kosten-Nutzen-Analyse sowie eine Nachhaltigkeitsbeurteilung für die Porta Alpina Sedrun (Postulat Nr. 03.3581) hat das Büro für Verkehrs- und Raumplanung Her-

mann Alb, Zürich, im Auftrag des BAV und des Kantons Graubünden, eine solche Untersuchung vorgenommen [Modul D]. Basierend auf den Modulen A, B und C zeigt diese Kosten-Nutzen-Analyse vom Dezember 2004 die wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Aspekte der Porta Alpina Sedrun auf und beurteilt diese. Dabei werden ein mittelfristiger Zustand (Eröffnung Gotthard-Basistunnel ca. 2015) und ein langfristiger Zustand (Bahn 2000 2. Etappe, ca. 2025) betrachtet. In der Kosten-Nutzen-Bilanz werden die Kosten und Erträge für verschiedene Systemabgrenzungen gegenübergestellt. Bei der Betrachtungsweise, dass aus den Erträgen der Porta Alpina Sedrun, welche durch zusätzliche Billettverkäufe an Tagestouristen, Pendler und Besucher sowie durch Steuereinnahmen infolge von Neuzuzüglern und Tagestouristen generiert werden, ausschliesslich die anfallenden Betriebs- und Unterhaltskosten gedeckt werden müssen, kann gemäss Studie mit einem Kostendeckungsgrad zwischen 86 und 104 Prozent im Jahr 2015 und mit einem solchen zwischen 105 und 129 Prozent im Jahre 2025 gerechnet werden.

b) Raumplanerische und touristische Aspekte

Eine verbesserte Bahnerschliessung des Raumes Disentis–Oberalp entspricht einer ganzen Reihe von wichtigen Zielsetzungen und Grundsätzen des kantonalen Richtplanes Graubünden, der vom Bundesrat am 19. September 2003 genehmigt wurde. Auf Grund des Reisezeitgewinns werden die Nachteile der peripheren Lage der Oberen Surselva nachhaltig reduziert. Es werden Voraussetzungen geschaffen, um die Abwanderung zu stoppen, indem Berufstätige künftig in die Agglomerationen pendeln können. Gemäss Modul A wird mit 300 bis 1000 Neuzuzüglern (+4 bis +13 Prozent) gerechnet, womit die Infrastruktur der Oberen Surselva besser ausgenützt werden kann, ohne dass nennenswerte Neu- und Ausbauten erforderlich sind.

Die Porta Alpina Sedrun verknüpft die schienengebundene alpenquerende Ost-West-Verbindung (Glacier-Express) mit der schienengebundenen alpenquerenden Nord-Süd-Verbindung. Sowohl die Ost-West- wie auf die Nord-Süd-Verbindung sind im Grundnetz der Bahn vorgesehen (Bahnreform 2). Eine Verknüpfung der beiden Korridore besteht bereits heute über die Matterhorn-Gotthard-Bahn; sie ist in Bezug auf die Reisezeit und die Qualität der Verbindung in keiner Weise mit der Porta Alpina Sedrun vergleichbar. Die bestehende Ost-West-Verbindung ist als touristisches Produkt weltbekannt. In diesem Sinne ist die Porta Alpina nicht nur eine neue «Streckenergänzung», sondern ein neues «Netzelement» mit grossen Potenzialen für die Anbindung von Graubünden. Die Porta Alpina Sedrun kann für den Tourismus auch als «Zwischeneinstieg» auf den Glacier-Express, den Zugang zu weltbekannten Tourismusdestinationen im Alpenraum, und damit auch dem Ausbau eines umweltfreundlichen Tourismusangebotes im Gotthardraum dienen.

Die Erreichbarkeit der Destinationen Disentis und Sedrun wird mit der Porta Alpina Sedrun deutlich verbessert. Die Anreisezeit aus den grösseren Agglomerationen (Zürich, Mailand) wird ungefähr halbiert bzw. die Erreichbarkeit aus dem Raum Mailand wird mit dem öffentlichen Verkehr überhaupt «ganzjährig realistisch». Gerade die Erreichbarkeit ist aber ein Schlüsselfaktor für den Tourismus. Von der vorgesehenen Infrastruktur profitiert besonders der öffentliche Verkehr. Es wird dabei eine Verschiebung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und der ökologisch weniger belastenden Mobilitätsformen erwartet.

c) Wirtschaftliche Aspekte

Aus den durch die Porta Alpina Sedrun ausgelösten zusätzlichen öV-Fahrten entstehen für die Transportunternehmungen (z.B. SBB, RhB, MGB, Betreiber der Porta Alpina Sedrun) zusätzliche Einnahmen gemäss Untersuchung. Diese werden für 2015 auf 2.9 bis 5.2 Mio. Franken und für 2025 auf 3.6 bis 6.7 Mio. Franken jährlich geschätzt. Die grössten Beiträge stammen von den Tagestouristen sowie von den Tagesausflügen von Einwohnern und Feriengästen der Surselva. 45 bis 60 Prozent der Erträge können dabei gemäss Studie dem Betreiber der Porta Alpina-Anlage (Lift, Bus) zugerechnet werden.

d) Ökologische Aspekte

Das Bauwerk Porta Alpina führt gegenüber dem Zwischenangriff Sedrun mit einer reinen Multifunktionsstelle – abgesehen vom geringfügigen höheren Energieverbrauch – zu keinen weiteren wesentlichen Umweltbelastungen. Da die Bahnfahrt aus den Agglomerationen via Porta Alpina in die Obere Surselva gegenüber der Route via Chur bzw. Andermatt wesentlich kürzer ist und über längere Abschnitte im Tunnel verläuft, wirkt sich dies bezüglich Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, klimawirksamen Emissionen sowie Energieverbrauch reduzierend aus. Dies gilt vor allem für den von der Strasse auf die Schiene verlagerten Verkehr.

3.5. Zusatzberichte

Nach einer Aussprache mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), dem Staatssekretariat für Wirtschaft (seco), dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und den betroffenen kantonalen Ämtern von Anfang März 2005 wurden noch folgende Zusatzberichte erstellt:

- Porta Alpina und nachhaltige räumliche Entwicklung (Amt für Raumplanung Graubünden, 11. März 2005)
- Auswirkungen des Haltes Porta Alpina auf die Kapazität des Gotthard-Basistunnels (SMA und Partner AG, 18. April 2005)

- Kurzbeurteilung der Baukosten (Batigroup AG, Tunnelbau, 21. März 2005)

Auch diese nachträglichen Gutachten bestätigten die Richtigkeit der in den erwähnten Machbarkeitsstudien von 2003 getroffenen Annahmen.

III. Grundsatzentscheid des Bundesrates

1. Grundsätzliche Zustimmung zur Idee Porta Alpina

In Beachtung der verschiedenen parlamentarischen Vorstösse auf Bundesebene, welche die Prüfung der Machbarkeit einer unterirdischen Bahnstation im Gotthard-Basistunnel mit Anschluss an die Surselva verlangen, sowie in Berücksichtigung der Ergebnisse der verschiedenen vorgenannten Studien, welche eine solche Haltestelle mit dem Ausbau des NEAT-Bauzugs im Raum Sedrun aus baulicher und betrieblicher Sicht als grundsätzlich machbar beurteilen, hat sich auch der Bundesrat am 29. Juni 2005 mit dem Projekt Porta Alpina Sedrun befasst. Er hat dabei bekundet, die Idee einer permanenten Haltestelle im Gotthard-Basistunnel grundsätzlich unterstützen zu wollen.

2. Verkehrspolitische und regionalwirtschaftliche Bedeutung

Bei seiner grundsätzlichen Beurteilung hat sich der Bundesrat von folgenden Überlegungen leiten lassen:

Das Vorhaben ist aus baulicher und betrieblicher Sicht machbar und der Haltepunkt Porta Alpina Sedrun wirkt sich nicht nachteilig auf die Leistungsfähigkeit des Gotthard-Basistunnels aus.

Mit der Porta Alpina Sedrun erhöht sich die Schienen-Erreichbarkeit der Region Surselva beträchtlich. Die Anreisezeit aus den grösseren Agglomerationen (Zürich, Luzern, Lugano, Mailand) reduziert sich auf rund die Hälfte, und die Region wird direkt an die Nord-Süd-Achse angebunden.

Für den Bundesrat steht dabei die raumordnungs- und regionalpolitische Bedeutung des Vorhabens im Vordergrund. Er unterstützt es insbesondere, weil – aus regionalwirtschaftlicher Sicht – positive Impulse für die Region mit einer Stärkung des regionalen Produktions- und Wertschöpfungssystems zu erwarten sind. Auch die Ziele einer nachhaltigen Raumentwicklung – z.B. die Stärkung des touristischen Zentrums Disentis/Mustér–Sedrun – können nach Beurteilung des Bundesrates mit geeigneten flankierenden Massnahmen unterstützt werden. Entscheidend ist dabei, dass das Projekt Porta Alpina Sedrun nicht bloss ein technisches Projekt bleibt, sondern dass es in ein über-

zeugendes raumplanerisches Konzept eingebettet wird. Eine grossräumigere Betrachtung zeigt, dass nebst der Region Surselva der ganze erweiterte Gotthardraum zum peripheren ländlichen Raum mit geringer Einwohnerdichte zuzurechnen ist. Dazu gehören das Urserntal, das Obere Goms und die Obere Leventina. Ziel muss es deshalb gemäss Bundesrat sein, dass vom Vorhaben Porta Alpina Sedrun für diesen ganzen Raum Impulse für eine Stärkung der wirtschaftlichen und touristischen Entwicklungschancen ausgehen.

3. Bedingungen einer Mitfinanzierung der Vorinvestition

Der Bundesrat hat in seiner ersten Stellungnahme die Mitfinanzierung der Vorinvestition für das Vorhaben Porta Alpina von folgenden Bedingungen abhängig gemacht:

- a) Das Vorhaben Porta Alpina muss in ein überzeugendes raumplanerisches Konzept eingebettet werden. Dieses vom Kanton Graubünden zu erarbeitende Konzept muss aufzeigen, wie die Verbesserung der Erreichbarkeit die Schlüsselbranche Tourismus befruchten kann. Der Nutzen des Vorhabens soll dabei möglichst grossräumig ausfallen. Nebst der Surselva sollen auch der Raum Oberalp-Furka-Obergoms sowie das Urserntal und die Obere Leventina profitieren. Die an diesem erweiterten Gotthardraum beteiligten Kantone und Akteure sollen die gemeinsamen Zukunftschancen und Kooperationsformen aufzeigen. Das zu erarbeitende raumplanerische Konzept muss sich dabei an den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung orientieren.
- b) Die Mitfinanzierung des Vorhabens Porta Alpina durch den Kanton Graubünden (Anteil 50 Prozent) muss gewährleistet sein.

IV. Ergänzende Abklärungen

1. Ausgangslage

Aufgrund der bundesrätlichen Forderung nach einer gesamtheitlichen Betrachtung der räumlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen, die den bisherigen Perimeter auf den Raum Gotthard erweitern soll, sind die sich stellenden Fragen in einem zusätzlichen Bericht «Raumkonzept Gotthard» vom 31. August 2005 behandelt und die erforderlichen Entscheidungsgrundlagen aufbereitet worden. Die Erarbeitung dieses Berichtes erfolgte wiederum in enger Zusammenarbeit und unter Einbezug der betroffenen Bundesämter (ARE, BAV, seco), zusätzlich aber auch unter Mitwirkung der Kantone Uri, Tessin,

Wallis und Graubünden sowie weiterer Vertreter aus den beteiligten Regionen. Mit Beschluss vom 13. September 2005 (Prot. Nr. 1133) hat die Bündner Regierung den Bericht verabschiedet und offiziell dem federführenden Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation zugestellt. Das Departement wurde dabei um eine positive Antragstellung zuhanden des Bundesrates bezüglich der Mitfinanzierung der Vorinvestitionen und der nachfolgenden Hauptinvestition für die Porta Alpina ersucht.

2. Raumkonzept Gotthard

2.1. Situationsanalyse

Die gemäss ergänzendem Bericht «Raumkonzept Gotthard» durchgeführte Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse zeigt ein unausgewogenes Bild der Entwicklung des Gotthardraumes. Einerseits besitzt der Name «Gotthard» als touristische Marke einen hohen Bekanntheitsgrad mit internationaler Vermarktbarkeit. Hochwertige Verkehrsinfrastrukturen und der gestaltete alpine Kulturraum mit hoher Landschaftsqualität sind wichtige Grundlagen für eine nachhaltige Entwicklung. Andererseits führen wirtschaftliche Monostrukturen mit teilweise geringer Wertschöpfung, verhaltener Innovationsgeist im Tourismus, mangelnde Vernetzung zwischen den Akteuren und fehlende Identität des Gesamttraumes Gotthard zu gedämpften Entwicklungserwartungen.

Dabei wird die Wirkung der «Porta Alpina» im Raum sehr unterschiedlich beurteilt: Sie verbessert die Erreichbarkeit der Surselva und bietet zusammen mit der Rhätischen Bahn, der Matterhorn-Gotthard-Bahn, den Postautolinien und der Gotthard-Bergstrecke der SBB zusätzliche Möglichkeiten zu touristischen Angeboten in der gesamten Region, welche die grenzüberschreitende Zusammenarbeit stärken können. Demgegenüber bestehen Bedenken über die zunehmende Zahl an Tagestouristen, über eine weitere Zersiedlung in der Region bei fehlenden flankierenden Massnahmen und über die nicht verbesserte Erreichbarkeit der Talschaften ausserhalb der Surselva durch die Realisierung der Porta Alpina.

2.2. Strategien und Massnahmen

Die aus der Situationsanalyse abgeleiteten Strategien und Massnahmen lassen sich stichwortartig in drei Bereiche aufteilen. Auf der **Inhaltsebene** fasst das vorliegende Raumkonzept bedeutende zukunftsweisende Strategien, Projekte und Massnahmen zusammen:

- *Allgemeine Raum- und Wirtschaftsentwicklung*
Stärkung von wichtigen Branchen und der «Marke Gotthard» im Kontext von Leitthemen wie Verkehr/Technik (Erreichbarkeit, Rundreisen, Alpenquerung), Wasser/Energie, Wetter/Klima und Sicherheit (Wissensvermittlung), Natur-/Landschaftsräume (Natur- und Kulturrumschutz mittels Qualitätslabel) sowie Schnee/Wandersport (Tourismus).
- *Verkehrs- und Infrastrukturplanung*
Gewährleistung und Optimierung der Erreichbarkeit aus den bestehenden Wirtschaftszentren, Fokussierung der touristischen Transportketten auf Porta Alpina und Gotthard-Bergstrecke, Eingrenzung der weiteren Verkehrszunahme.
- *Tourismus*
Tourismusstrategie für die Gesamtregion, Entwicklung von kundensegmentorientierten Gesamtangeboten zum Besuch der Region, Erhaltung und Modernisierung der (touristischen) Infrastrukturen, saisonaler Ausgleich.

Auf der **Strukturebene** soll das Raumkonzept Gotthard einen Beitrag zur besseren Zusammenarbeit der Akteure im Raum leisten. Dabei wird gemäss Konzept vom Grundsatz ausgegangen, die Verantwortung und das Innovationspotenzial in der Region zu stärken und die betroffenen Kantone sowie die massgeblichen Bundesstellen vor allem in der Startphase einzubinden. Das vorgeschlagene Modell der Zusammenarbeit sieht drei Ebenen vor:

- Auf der politisch-strategischen Ebene wirken Bund, Kantone und Regionen in der Aufbauphase unterstützend durch Bereitstellung von Know-how, personellen Ressourcen und Finanzierung der notwendigen Prozesse mit. Im weiteren Prozess erfolgt eine Begleitung der strategischen Entwicklung.
- Das regionale Netzwerk aus Gemeinden und privaten Akteuren trägt die operative Verantwortung zur Weiterentwicklung und Umsetzung des Raumkonzeptes.
- Die Zusammenarbeit soll auf einer operativen Ebene mit einer Ansprechstelle für die Umsetzung der Massnahmen und Projekte gesichert werden.

Zentrale Aufgabe im **Prozess** bis zur Fertigstellung der Porta Alpina bildet das Etablieren der Zusammenarbeit der Akteure. Die Erarbeitung eines

gemeinsamen Raumkonzeptes auf der Basis der im Bericht vom 31. August 2005 enthaltenen Empfehlungen ist das Gefäss dazu. Folgende Meilensteine sind von Bedeutung:

- Eine Übereinkunft der betroffenen Kantone zu einem gemeinsam getragenen Prozess zur Ausarbeitung des Raumkonzeptes Gotthard.
- Die Bereitstellung einer geeigneten Projektorganisation für die überkantonale Weiterbearbeitung und Diskussion des Raumkonzeptes.
- Die Festlegung der erwünschten räumlichen Entwicklung sowie die Sicherung der raumrelevanten Vorhaben in Richtplänen.
- Die Etablierung einer operativen Ebene ab Sommer 2007.

2.3. Fazit

Der vorliegende Bericht «Raumkonzept Gotthard» zeigt mögliche Linien zur nachhaltigen Entwicklung der gesamten Gotthardregion auf. Gleichzeitig dient dieses Konzept als Instrument, um einen Prozess für ein koordiniertes Vorgehen in Gang zu setzen. Als innovatives Verkehrsprojekt stellt die Porta Alpina innerhalb des Raumkonzeptes ein Vorhaben dar, welches im Verbund mit weiteren Projekten positive Impulse für die gesamte Region auslösen kann.

In gleichem Sinne hat sich auch Schweiz Tourismus in einer Stellungnahme vom 6. September 2005 geäussert. Seiner Beurteilung zufolge hat die Porta Alpina «alles, um zu einem touristischen Schaufensterprodukt der Schweiz zu werden». Mit dem Bau der Porta Alpina würden die Surselva und weite Gebiete darüber hinaus einen grossen Schritt näher an die Ballungszentren Mailand und Zürich rücken, und dies «in spektakulärster Reiseform». Als solches könnte das Projekt – nach Einschätzung von Schweiz Tourismus – zu nachhaltigem Wachstum und zur touristischen Zukunftssicherung einen erheblichen Beitrag leisten.

V. Einbezug der Kantone des Gotthardraums

Zusammen mit den verschiedenen Akteuren im Gotthardraum erhofft sich die Bündner Regierung von der Porta Alpina neue Impulse für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung in der gesamten Region. Die Porta Alpina bietet eine einmalige Chance, im Raum Gotthard gemeinsame Ziele

und Strategien zu definieren sowie unterschiedliche Projekte miteinander zu vernetzen. Dieses Vorhaben kann nach Beurteilung der Regierung als Initialzündung und zudem als Modellbeispiel für die neue Regionalpolitik des Bundes dienen, bei welcher neben einem qualitativ hoch stehenden Angebot an qualifizierten Arbeitskräften und Infrastrukturen auch «weiche Faktoren» wie wirtschaftsfreundliche Institutionen, Unternehmergeist, regionale Netzwerke oder der Zugang zu Wissen immer mehr in den Vordergrund gerückt werden sollen.

Die Bündner Regierung hat mit den Regierungen der anderen Gotthard-Kantone Uri, Wallis und Tessin im Verlaufe des Sommers 2005 Kontakt aufgenommen und sie ersucht, den eingeleiteten Prozess zur Erarbeitung und Umsetzung eines gemeinsamen Raumkonzeptes Gotthard im Sinne des nunmehr im Bericht aufgezeigten Vorgehens zu unterstützen. Zu diesem Zweck wurde eine Übereinkunft ausgearbeitet, in welcher sich die Gotthard-Kantone bereit erklären sollen, an diesem Prozess mitzuwirken und auf der politischen und strategischen Ebene den hierzu notwendigen institutionellen Aufbau personell und finanziell mitzutragen. Damit sollte sichergestellt werden, dass die Interessen der einzelnen Kantone gewahrt bleiben (Der Text der Übereinkunft der Gotthard-Kantone findet sich im Anhang 1).

Die Kantone haben sich in der Folge grundsätzlich bereit erklärt, in einem Koordinations- und Kooperationsprozess für die Region des Gotthards im Sinne der erwähnten Übereinkunft mitzuwirken. Die entsprechenden schriftlichen Erklärungen datieren vom 6. September 2005 (Uri), 13. September 2005 (Tessin, Graubünden) und 21. bzw. 28. September 2005 (Wallis).

VI. Entscheide zur Finanzierung der Investitionen

1. Vorinvestition

Der Bau-Fahrplan des Gotthard-Basistunnels ist äusserst eng. Gemäss der baulichen Machbarkeitsstudie [Modul B] und in übereinstimmender Auffassung mit der Bauherrin des Gotthard-Basistunnels (AlpTransit Gotthard AG) muss die Finanzierung der Porta Alpina Sedrun deshalb möglichst bis spätestens Ende 2005 gesichert sein. Ein späterer Entscheidungszeitpunkt würde sich verzögernd auf das Bauprogramm des Gotthard-Basistunnels auswirken, weshalb er von der AlpTransit Gotthard AG nicht akzeptiert wird.

Mit Beschluss vom 19. Oktober 2005 hat der Bundesrat entschieden, das Vorhaben «Porta Alpina» im Rahmen des «Raumkonzeptes Gotthard» zu unterstützen. Besonders aus raumordnungs- und regionalpolitischen Gründen erscheint ihm das Projekt unterstützungswürdig. Er ist deshalb bereit,

sich an der Finanzierung der Vorinvestition im Umfang von rund 15 Mio. Franken zu beteiligen. Vorgeschlagen wird dabei ein Bundesanteil von 50 Prozent, d.h. 7.5 Mio. Franken zulasten des Bundes.

Auch der Bundesrat ist gestützt auf die vom Kanton erarbeiteten Grundlagen zum «Raumkonzept Gotthard» der Ansicht, dass dieses Projekt – mit flankierenden Massnahmen – für grosse Teile der Gotthardregion einen Nutzen generieren und wirtschaftliche Impulse über die Surselva hinaus in den Randregionen der Gotthard-Kantone auslösen kann.

Über die spätere Mitfinanzierung der Hauptinvestition wird der Bundesrat hingegen erst aufgrund des definitiven und politisch konsolidierten «Raumkonzepts Gotthard» entscheiden. Sollte diese Mitfinanzierung wider Erwarten nicht im erhofften Umfang erfolgen, müssten allenfalls andere Finanzierungsmöglichkeiten mit Dritten geprüft werden.

Die Gemeinde Tujetsch, die Region Surselva und der Kanton Graubünden setzen ihrerseits grosse Hoffnungen in die Verkehrsanbindung an den Gotthard-Basistunnel. Deshalb sind sie auch bereit, die Finanzierung des Projekts in wesentlich höherem Mass (50 Prozent) mitzutragen als dies bei Eisenbahnprojekten üblich ist. Dieses finanzielle Engagement beweist, dass sie klar hinter diesem weltweit einzigartigen Vorhaben stehen.

Der Gemeinderat der Standortgemeinde Tujetsch hat sich zu diesem Zweck am 24. Juni 2004 einstimmig für einen Rahmenkredit von 3 Mio. Franken zur Realisierung des Vorhabens ausgesprochen. In diesem Sinne hat auch die Gemeindeversammlung Tujetsch mit Beschluss vom 19. Oktober 2005 der Kreditvorlage – in der Erwartung einer angemessenen Beteiligung von Bund und Kanton sowie der Region an der Finanzierung – zugestimmt. Zudem hat die Gemeinde Disentis/Mustér in einer Resolution vom 27. August 2004 erklärt, ebenfalls einen Finanzierungsbeitrag leisten zu wollen. Schliesslich wurde auch seitens der Region Surselva eine entsprechende Unterstützung signalisiert.

Aufgrund der Ankündigungen darf davon ausgegangen werden, dass es sich hierbei um einen Betrag von 2 Mio. Franken handelt, welcher von der Region Surselva zusätzlich zu den bereits beschlossenen 3 Mio. Franken der Gemeinde Tujetsch gesamthaft beigesteuert werden soll. Die Regierung erwartet denn auch, dass diese Zusicherungen rechtzeitig eingelöst werden, damit die Realisierungschancen des Vorhabens intakt bleiben.

Abb. 7: Gesamtkosten Vorinvestition/Kostenteiler

(Angaben in CHF 1'000)

	Ausbruch und Rohbau	Honorare	Total CHF	gerundeter Betrag CHF
Baukosten	12'000	1'700	13'700	14'000
Reserve			1'000	1'000
Total				15'000
Kostenteiler:				
Bund	50%			7'500
Kanton Graubünden	40%			6'000
Region Surselva	10%			1'500
Total	100%			15'000

2. Hauptinvestition

Ein Entscheid des Bundesrates über die Mitfinanzierung der zeitlich nicht dringenden Hauptinvestition von rund 35 Mio. Franken ist zum heutigen Zeitpunkt noch offen und wird – wie bereits erwähnt – davon abhängig gemacht, ob die Bedingungen aufgrund des definitiven und politisch konsolidierten «Raumkonzepts Gotthard» erfüllt werden können. Gestützt auf die zusätzlich verlangten Konzepte und Nachweise wird dann der Bund definitiv über die Mitfinanzierung der Hauptinvestition entscheiden. Im Vordergrund steht gemäss Vorstellung des Bundes der Weg über eine Leistungsvereinbarung. Der dazu notwendige Zeitaufwand zur Erarbeitung der entsprechenden Botschaft und zur Erreichung eines parlamentarischen Beschlusses beträgt erfahrungsgemäss rund 1 bis 1 ½ Jahre. Eine definitive Zusicherung des Bundes mit Bezug auf die Hauptinvestition kann also frühestens Ende 2006 erwartet werden.

Für die Regierung stellt sich nun die Frage, ob mit dem Kreditgesuch an den Grossen Rat für die Hauptinvestition ebenfalls zugewartet werden soll, bis auch der Bundesrat in dieser Frage definitiv entschieden hat. Die Regierung vertritt die Auffassung, dass der entsprechende Kredit des Kantons gesamthaft bereitgestellt werden sollte. Die Modalitäten für die Abwicklung lassen sich dadurch wesentlich vereinfachen, und andererseits erfährt die Transparenz dieser Finanzvorlage keine Abstriche. Dabei soll sichergestellt werden, dass seitens des Kantons nicht unnötig Finanzmittel in das Vorhaben investiert werden, bevor nicht der definitive Entscheid über die Mitfinanzierung der Hauptinvestition durch den Bund vorliegt.

Unter der Annahme, dass für die Hauptinvestition der gleiche Kostenteiler (Bund und Kanton je 50 Prozent) wie bei der Vorinvestition gelten soll, fallen mithin dem Kanton nach Abzug des aus der Region erwarteten Rest-Anteils von 3.5 Mio. Franken noch insgesamt 14 Mio. Franken für die Hauptinvestition zu.

tinvestition an. Angesichts der Interessenlage und der politischen Bedeutung dieses zukunftsorientierten Projekts sowohl für die Region Surselva als auch für den Kanton Graubünden erachtet es die Regierung als absolut geboten, sich im entsprechenden Umfang finanziell zu engagieren.

Abb. 8: Gesamtkosten Hauptinvestition / Kostenteiler

(Angaben in CHF 1'000)

	Innenausbau	e/m Anlagen ¹⁾	Honorare	Total CHF	gerundeter Betrag CHF
Baukosten	8'000	11'300	3'300	22'600	23'000
Fahrzeuge				3'500	3'500
Inkonvenienzen/ Reserve				8'500	8'500
Total					35'000
Kostenteiler:					
Bund	50%				17'500
Kanton Graubünden	40%				14'000
Region Surselva	10%				3'500
Total	100%				35'000

¹⁾ Elektro-/mechanische Anlagen (Stromversorgung, Telekommunikation, Beleuchtung, Überwachung, Pumpen, Werkstatteinrichtungen etc.)

3. Notwendiger Gesamtkredit des Kantons

Ausgehend von einem Rahmenkredit von 50 Mio. Franken ergibt sich für den Kanton folgender Kreditbetrag:

– Vorinvestition:	
Insgesamt:	15 Mio. Franken
Anteil Kanton Graubünden: (50%)	7.5 Mio. Franken (vermindert um 1.5 Mio. Franken der Region)
– Hauptinvestition:	
Insgesamt:	35 Mio. Franken
Anteil Kanton Graubünden: (50%)	17.5 Mio. Franken (vermindert um 3.5 Mio. Franken der Region)
– Total Kredit Kanton Graubünden:	
	20 Mio. Franken (netto)

Es handelt sich vorliegend um einen Verpflichtungskredit im Sinne von Art. 24 des Finanzhaushaltsgesetzes (FHG; BR 710.100). Er steht unter der Voraussetzung, dass sich der Bund und die Region Surselva an den Investi-

tionskosten beteiligen und soll daher netto beschlossen werden. Der Kredit basiert auf dem Preisstand 2003. Erhöht oder vermindert sich der Preisindex, so verändert sich der Kredit im gleichen Verhältnis. Im Zeitpunkt der Erarbeitung des kantonalen Budgets 2006 waren die nötigen Abklärungen und Vorentscheide für die Finanzierung des Projektes Porta Alpina nicht weit genug fortgeschritten, um bereits in diesem Kontext entsprechende Beträge zu berücksichtigen. Das vorliegende Projekt soll durch den Einsatz von ausserordentlichen Kantonsmitteln finanziert werden. Im Vordergrund steht dabei die Finanzierung der Investition aus den Finanzerträgen im Zusammenhang mit der Rückzahlung von Dotationskapital der Graubündner Kantonalbank, um dieses innovative Projekt gezielt zu unterstützen.

Der erforderliche Kreditbetrag des Kantons für die Vorinvestition im Jahr 2006 von 6 Mio. Franken soll im Rahmen eines Nachtragskredites bereitgestellt werden (neues Konto Investitionsrechnung Rubrik 6300 öffentlicher Verkehr). Dieser Nachtragskredit ist nach erfolgter Volksabstimmung über den Gesamtkredit von 20 Mio. Franken der GPK zu beantragen. Für die Hauptinvestition sind die Kreditanteile in die jährlichen Budgets 2007 bis 2015 entsprechend dem Baufortschritt und Finanzbedarf aufzunehmen.

Der kantonale Anteil für die Hauptinvestition kann aber nur beansprucht werden, wenn sich auch der Bund oder an dessen Stelle allenfalls private Investoren im vorgezeichneten Rahmen von 50 Prozent an der Finanzierung beteiligen.

VII. Kosten für den Betrieb

Wie bereits unter Kap. II. 2. dargestellt, sollen die Haltestelle und die Lifтанlage während des Betriebs permanent von zwei, im Bedarfsfall von drei Personen bedient werden. Für einen reibungslosen, ununterbrochenen Betrieb sind somit 10 bis 12 Personen erforderlich. Die entsprechenden Personalkosten sind mit rund 1.7 Mio. Franken realistisch veranschlagt. Für die nötige Energie und den Unterhalt der Anlage ist gemäss Machbarkeitsstudie mit zusätzlichen 0.7 Mio. Franken zu rechnen. Gesamthaft werden die mutmasslichen jährlichen Betriebskosten folglich auf rund 2.4 Mio. Franken geschätzt.

Entgegen der vereinzelt gehörten Behauptung, das Vorhaben Porta Alpina Sedrun rechne sich nie, zeigt die Kosten-Nutzen-Analyse [Modul D] auf, dass unter Berücksichtigung der generierten Erträge (zusätzliche öV-Fahrten von Tagestouristen, Pendlern und Besuchern sowie durch Steuereinnahmen infolge von Neuzuzügern und Tagestouristen) mindestens mit einem Kostendeckungsgrad zwischen 86 und 104 Prozent (im Jahr 2015) und mit einem solchen von 105 bis 129 Prozent (im Jahr 2025) gerechnet werden

kann (vgl. dazu auch die Ausführungen über die wirtschaftlichen Aspekte, Kap. II. 3.4. c).

In dieser Kostenschätzung nicht enthalten sind die schwer zu beziffernden volkswirtschaftlichen Einkommenseffekte für die ganze Gotthard-Region (induktive Effekte).

VIII. Beurteilung der Risiken und Chancen

Wie bereits dargestellt, wird das Projekt Porta Alpina sowohl aufgrund der verschiedenen getätigten Abklärungen und Studien als auch nach Feststellung des Bundesrates aus baulicher und betrieblicher Sicht als grundsätzlich machbar beurteilt. Bei der Porta Alpina geht es nicht um eine neue Haltestelle, sondern um den Ausbau und die «Ertüchtigung» der für den Gotthard-Basistunnel ohnehin vorgesehenen Nothaltestelle Sedrun zu einer vollwertigen Haltestelle für Bahnreisende. Zusätzliche geologisch-bauliche Risiken sind nicht zu erwarten. Die wichtigsten Anlagen, nämlich die Perrons, die Verbindungs- und Seitenstollen als Zugang zum Schacht sowie die Zugangsstollen zum Lift, die Bauten und Anlagen für die Zu- und Abluft (Normalbetrieb und Ereignisfall) werden ohnehin bereits im Rahmen des Sicherheits-Konzeptes für die Multifunktionsstelle Sedrun des Gotthard-Basistunnels realisiert. Zusätzlich müssen nur noch pro Richtung je zwei Warteräume zwischen den Verbindungsstollen erstellt und die vorhandene Förderanlage für die Bedürfnisse des Personentransportes umgebaut werden.

Allenfalls könnten Bauzeitverzögerungen und damit zusätzliche Kosten durch die Projektorganisation verursacht werden. Deshalb sind klare Verantwortlichkeiten für die Bau- und Betriebszeit festzulegen. Zudem ist der Erfahrungsschatz bei den Bahnen voll zu nutzen. Bahnen und Baubranche weisen diesbezüglich einen hohen Qualitätsstand auf, auf welchen zurückgegriffen werden soll.

Schliesslich findet dieses Vorhaben die Unterstützung des Kantons, der Region Surselva und der angrenzenden Gotthard-Kantone, so dass unter diesem Gesichtspunkt Bauverzögerungen ausgeschlossen werden können.

Für die Betriebsphase sind keine zusätzlichen, gegenüber heute erkennbaren technischen Risiken auszumachen. Mögliche Störungen der Personenförderungsanlage werden auch zu keinen Betriebsunterbrüchen beim Gotthard-Basistunnel führen. Hingegen bedarf das Betriebskonzept der Porta Alpina Sedrun noch vertiefterer Abklärungen, die in einer nächsten Phase vorzunehmen sind. Zurzeit wird abgeklärt, ob die Möglichkeit besteht, die Perrons der beiden Haltestellen zentraler, d.h. direkt bei der Querkaverne zum Lift anzuordnen. Damit würden die Umsteigewege verkürzt, so dass

ein Transport mit dem Elektrobuss entfallen könnte. Zudem könnten die Funktionen der beiden Haltestellen (Nothaltestelle und öffentliche Haltestelle) getrennt und mögliche Konflikte entflochten werden.

Das zukunftsorientierte Projekt Porta Alpina Sedrun stellt eine einzigartige Chance für die Talschaft und für die gesamte Region im Raum Oberalp-Gotthard dar, die es weiter zu verfolgen gilt. Die bereits erstellten Anlagen können dadurch sinnvoll genutzt werden. Die direkte Anbindung der Sur-selva an die Neue Eisenbahn-Alpentransversale und damit an die grossen Agglomerationen eröffnet neue Perspektiven. Dadurch kann auch die Wettbewerbsfähigkeit eines ganzen Raumes wesentlich verbessert werden. Zudem ist eine Verknüpfung mit der wichtigsten inneralpinen Bahn (Glacier-Express, St. Moritz – Zermatt) möglich. Das Vorhaben Porta Alpina Sedrun hat nicht zuletzt auch eine starke Symbolkraft für den Glauben an die Zukunft einer Bergregion und ermöglicht, ein bedeutendes Potential für eine nachhaltige Entwicklung zu nutzen.

IX. Trägerschaft für Bau und Betrieb

1. Ausgangslage

Bahnprojekte wurden in den letzten Jahren durchwegs unter der Leitung der Bahnen realisiert. Hauptbeispiele dafür bilden die Bahn 2000, die S-Bahn Zürich oder der Doppelspurausbau am Lötschberg. Die Möglichkeit einer gemischtwirtschaftlichen Trägerschaftsform wurde zwar jeweils auch geprüft, jedoch nach Klärung der Vor- und Nachteile einer solchen Lösung nicht weiter verfolgt. Insbesondere gaben in den bisherigen Fällen folgende Gründe den Ausschlag, die Bahnen mit der Ausführung des Werkes zu betrauen:

- Die Bahnen verfügen über eine ausgewiesene Erfahrung im Bau von Eisenbahnwerken. Sie stellen auch sicher, dass alle Bauarbeiten mit Blick auf eine spätere reibungslose Betriebsführung und Einfügung in das Bahnnetz erfolgen.
- Die Bahnen garantieren die Bauausführung auch dann, wenn eine betriebswirtschaftliche Rendite nicht gegeben scheint und sich ein Projekt erst aus gesamtwirtschaftlichen Überlegungen lohnt.
- Private Träger müssten, um Erträge zu erwirtschaften, auch in der Betriebsphase die Eigentümer des Werkes bleiben. Sie müssten darum den Bahnen die Anlagen nach dem Bau gegen Entgelt zur Verfügung stellen. Dies zöge aber ein umfangreiches Vertragswerk zwischen Trägerschaft und Bahnen nach sich.

Aufgrund dieser Überlegungen erachtet es die Regierung als sinnvoll und zweckmässig, auch im vorliegenden Fall die Bahnen mit dem Bau und Betrieb der Porta Alpina zu betrauen.

2. Trägerschaft für den Bau

Mit Schreiben vom 6. Juli 2005 wurden dem BAV seitens des Kantons verschiedene Fragen zur Projektabwicklung für die Porta Alpina und zu den Schnittstellen zum NEAT-Projekt unterbreitet. Das BAV nahm am 18. August 2005 dazu Stellung. Es stellte dabei fest, dass die Verknüpfung des Projektes Porta Alpina mit dem NEAT-Projekt und der enge Zeitplan für die Realisierung der Wartehallen als Teil des Projektes Porta Alpina (Vorinvestition) sowie noch ausstehende übergeordnete Entscheide (Hauptinvestition, Finanzierungsmodus, Betreiber der Anlage usw.) ein pragmatisches Vorgehen für die Projektabwicklung erfordern.

Zu diesem Zweck hat das BAV vorgeschlagen, dass der Kanton beim Bund die im Rahmen der Vorinvestition für die Porta Alpina notwendigen Leistungen bestellt (Wartehallen in der Nothaltestelle). Die Bestellung solle in Form einer Vereinbarung zwischen Bund und Kanton geregelt werden (Organisation, Regelungen Finanzierungsabläufe, Leistungen, Kosten, Termine usw.). In Ergänzung der bestehenden AlpTransit-Vereinbarung zwischen dem Bund und der AlpTransit Gotthard AG (ATG) über den Bau des Basistunnels am Gotthard, Zimmerberg und Ceneri sollte der Bund die ATG beauftragen, die vom Kanton bestellten und in der Vereinbarung Bund-Kanton im obgenannten Sinn konkretisierten Leistungen auszuführen. Dabei sollte die Abwicklung dieser Zusatzbestellung gemäss der NEAT-Controlling-Weisung erfolgen.

Zudem hat das BAV festgestellt, dass eine öffentliche Ausschreibung für diese Leistungen aufgrund der speziellen Situation nicht möglich ist. Die ATG müsste deshalb die Planungsarbeiten unter Bezugnahme auf die entsprechende Ausnahmebestimmung im Vergaberecht des Bundes freihändig an den vertraglich gebundenen Projektingenieur vergeben. Ebenfalls freihändig wären die Bauarbeiten der vertraglich gebundenen Bauunternehmung bzw. den Konsortien des NEAT-Loses Sedrun zuzuschlagen.

Mit Bezug auf die erforderliche Plangenehmigung sind gemäss BAV die Voraussetzungen für die Durchführung eines vereinfachten Verfahrens nach Art. 18i des Eisenbahngesetzes (SR 742.101) erfüllt. Dies bedeutet unter anderem, dass das Gesuch weder publiziert noch öffentlich aufgelegt werden muss. Nach Beurteilung des BAV macht es aufgrund der speziellen Umstände kaum Sinn, Ausbauarbeiten für die Porta Alpina vom AlpTransit-Projekt getrennt zu betrachten. Baulich und funktional ist dieses Vorhaben indessen nicht ohne

AlpTransit-Projekt denkbar. Entsprechend müsste die ATG als vom Bund beauftragte Gesuchstellerin auftreten und die Porta Alpina könnte – soweit innerhalb des AlpTransit-Perimeters gelegen – als Projektänderung (Projekterweiterung) des NEAT-Projektes betrachtet werden.

Für die Begleitung der Arbeiten im Rahmen der **Vorinvestition** hat das BAV eine Projektorganisation (vgl. Anhang 2) vorgeschlagen, welche nach folgenden Grundsätzen ausgestaltet werden müsste:

- a) Die Projektleitung für die Planung und Bauausführung liegt bei der ATG;
- b) eine Koordinationsgruppe mit Vertretern des Kantons, der Gemeinde Tujetsch, des BAV und der ATG begleiten die Arbeiten, informieren und koordinieren in ihrer internen Organisation;
- c) im übergeordneten Projektausschuss sind die Besteller Kanton und Bund vertreten, setzen die Ziele und überwachen den Projektablauf.

Für die Projektabwicklung und Organisation bezüglich der **Hauptinvestition** müssten – bei positivem Entscheid des Bundes auch über den zweiten Teil der Mitfinanzierung der Porta Alpina – entsprechende Ergänzungen und Anpassungen an den Grundlagen vorgenommen werden.

In Übereinstimmung mit dem vom BAV vorgeschlagenen pragmatischen Vorgehen hat sich die ATG in einer Stellungnahme vom 26. September 2005 grundsätzlich damit einverstanden erklärt, dass der Bund die für die Erstellung der Porta Alpina benötigten Leistungen bei der ATG bestellt und die bestehende Vereinbarung zwischen dem Bund und der ATG betreffend die Projektierung, den Bau und die Finanzierung der NEAT vom 19. September/8. Oktober 2000 entsprechend angepasst werden soll.

Als Schlussfolgerung kann somit festgehalten werden, dass angesichts der Komplexität der Bauarbeiten an der Gotthard-Basis-Linie und der engen Verknüpfung mit der Haltestelle Sedrun eine Übertragung des Baus der Haltestelle an die Bahnen bzw. an die AlpTransit Gotthard AG auch nach Beurteilung der Regierung sich als zwingend erweist. Jede andere Lösung würde zu unüberwindbaren organisatorischen und logistischen Friktionen und aller Voraussicht nach auch zu Mehrkosten führen.

3. Trägerschaft für den Betrieb

Sowohl die Rhätische Bahn (RhB) als auch die Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) haben ihr grundsätzliches Interesse am Vorhaben Porta Alpina mit Schreiben vom 31. Mai 2005 bzw. vom 15. Juni 2005 bekundet. Sie haben allerdings darauf hingewiesen, dass keine Bereitschaft bestehe, für die Porta Alpina auf andere vorgesehene und über den laufenden Rahmen-

kredit finanzierte Projekte in ihrem Bereich zu verzichten. Der Rahmen der künftigen Leistungsvereinbarungen sei vielmehr entsprechend aufzustocken bzw. für die Porta Alpina sei ein separater Kredit zur Verfügung zu stellen.

Aus Sicht der Regierung bietet sich der Betrieb der Anlage durch die Bahnen geradezu an. Es ist deshalb rasch im Rahmen einer Vereinbarung zu klären, ob entweder die RhB oder die MGB bzw. beide Bahnen zusammen mit dem Betrieb beauftragt werden sollen.

4. Eigentum an der Infrastruktur

Die eigentums- und haftungsrechtlichen Fragen im Zusammenhang mit den erstellten Bauten sind zum gegebenen Zeitpunkt zu klären. Während der Bauphase soll die ATG das Eigentum an Grundstücken und dinglichen Rechten erwerben, die für den Bau der Anlage Porta Alpina erforderlich sind. Will dann der Kanton das Eigentum an der genannten Infrastruktur oder an Teilen davon für sich oder Dritte erlangen, sollen die Einzelheiten des Eigentumsübergangs durch die Parteien einvernehmlich durch schriftliche Vereinbarung gelöst werden.

X. Finanzkompetenzen

Gemäss Art. 16 Ziff. 4 der Kantonsverfassung (KV; BR 110.100) in Verbindung mit Art. 5 und Art. 33 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) unterstehen Beschlüsse des Grossen Rates über neue einmalige Ausgaben von mehr als 10 Mio. Franken dem obligatorischen Referendum (Volksabstimmung).

Bei einer hälftigen Teilung der Gesamtkosten zwischen Bund und Kanton fallen auf letzteren – wie bereits dargestellt – Bruttokosten von 25 Mio. Franken. Von diesen 25 Mio. Franken sind die Beiträge aus der Region Surselva im erwarteten Betrag von 5 Mio. Franken in Abzug zu bringen. Die Nettobelastung des Kantons beträgt somit noch 20 Mio. Franken, über welche gesamthaft entschieden werden soll. Damit ist der Beschluss des Grossen Rates der Volksabstimmung zu unterstellen.

XI. Folgen eines negativen Ausgangs der Volksabstimmung

Wenn das Bündner Volk den nachgesuchten Kreditbetrag von 20 Mio. Franken nicht bewilligen sollte, würde es bedeuten, dass auf eine Realisierung des Projektes Porta Alpina Sedrun unwiderruflich verzichtet werden

müsste, weil das Bauprogramm für den Bau des Gotthard-Basistunnels keine Verzögerungen verträgt. Somit müsste auch der mit Regierungsbeschluss vom 14. Juni 2005 (Prot. Nr. 743) bereits bewilligte Kredit von 800000 Franken für die Erarbeitung des Auflage- und Bauprojektes für die Porta Alpina Sedrun, für die Offerteinholung bezüglich Rohbauarbeiten der Wartehallen und für die Vertragsunterlagen abgeschrieben werden, soweit er bereits beansprucht wurde.

XII. Schlussfolgerungen

Die Realisierung der vollwertigen Haltestelle Sedrun ist keine Frage der technischen Machbarkeit. Die Anlage wird andererseits nach rein betriebswirtschaftlichen Kriterien wohl kaum selbsttragend sein. Es wird vielmehr ausschlaggebend sein, ob die Frage des politischen Willens, der Region Surselva eine direkte Verbindung an das europäische Hochleistungs-Eisenbahnnetz und gleichzeitig auch anderen Teilen des Gotthardraums eine nachhaltige Entwicklung zu ermöglichen, positiv beantwortet wird.

Die Regierung ist überzeugt, dass das einzigartige Bauwerk «Porta Alpina Sedrun» nachhaltige Impulse für die ländlich-touristische Region Surselva und für grosse Teile des Gotthardraums auslösen wird. Das erarbeitete und weiter zu konkretisierende «Raumkonzept Gotthard» bildet eine wichtige Grundlage dazu. Der mit den betroffenen Gotthard-Kantonen eingeleitete Koordinations- und Kooperationsprozess ist deshalb im Hinblick auf die Festlegung und Konkretisierung von gemeinsamen Zielen und Strategien ohne Verzug fortzuführen.

XIII. Anträge

Gestützt auf die vorangehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

1. auf die Vorlage einzutreten;
2. für den Bau der Porta Alpina Sedrun einen Verpflichtungskredit von netto 20 Millionen Franken (Preisstand 2003) zu bewilligen;
3. Die nötigen Jahreskredite nach Projektierungs- und Baufortschritt sowie nach Finanzbedarf bereit zu stellen;
4. das Postulat Placi Berther (GRP 2001/2002; 137) betreffend die Projektidee für eine unterirdische Tunnelstation AlpTransit Sedrun zufolge Erfüllung abzuschreiben.
5. Der Beschluss betreffend den kantonalen Anteil von 20 Millionen Franken 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.

6. Ziffer 2 dieses Beschlusses unterliegt der Volksabstimmung (obligatorisches Finanzreferendum)

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Landespräsident, sehr geehrte Damen und Herren Grossräte, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Namens der Regierung

Die Präsidentin: *Widmer-Schlumpf*

Der Kanzleidirektor: *Riesen*

Anhang 1

Übereinkunft der Kantone Wallis, Uri, Ticino und Graubünden (abgekürzt: Gotthard-Kantone)

Die Gotthard-Kantone kommen überein,

- in der Überzeugung, dass die gesellschaftliche und wirtschaftliche Fortentwicklung auf eine zukunftsweisende Politik für die Bevölkerung im Gotthard-Gebiet aufzubauen und die Nachhaltigkeit zu beachten hat;
 - im Bewusstsein, dass gemeinsame bzw. abgestimmte Ziele und Vorgehensweisen vermehrt Voraussetzung für ein wirkungsvolles und zukunftsweisendes Handeln in den einzelnen Kantonen bilden;
 - in der Erkenntnis, dass die Porta Alpina die Möglichkeit bietet, unterschiedliche Projekte im Gotthardraum miteinander zu vernetzen und gemeinsame Ziele und Strategien zu definieren;
 - unter dem Vorbehalt, dass die Porta Alpina keine negativen Auswirkungen auf die Entwicklung des Regionalverkehrs nördlich und südlich (TILO) des Gotthards hat;
 - miteinander verbunden in der Wahrnehmung der gemeinsamen Verantwortung für das Wohlergehen der Bevölkerung im Gotthard-Gebiet und mit dem festen Willen, das gutnachbarschaftliche Verhältnis zu pflegen und weiter zu entwickeln;
 - im Sinne der nachfolgenden Empfehlungen untereinander eine offene Gesprächskultur zu pflegen und im Rahmen der vorhandenen rechtlichen, politischen und finanziellen Möglichkeiten den initiierten Prozess zu unterstützen.
1. Die Gotthard-Kantone anerkennen den Bedarf, im Rahmen der Neuen Regionalpolitik des Bundes für die Region Gotthard einen Koordinations- und Kooperationsprozess im Hinblick auf die Festlegung von gemeinsamen Zielen und Strategien einzuleiten.
 2. Sie erklären sich bereit, an der Erarbeitung und Umsetzung des Raumkonzeptes Gotthard mitzuwirken und auf der politischen und strategischen

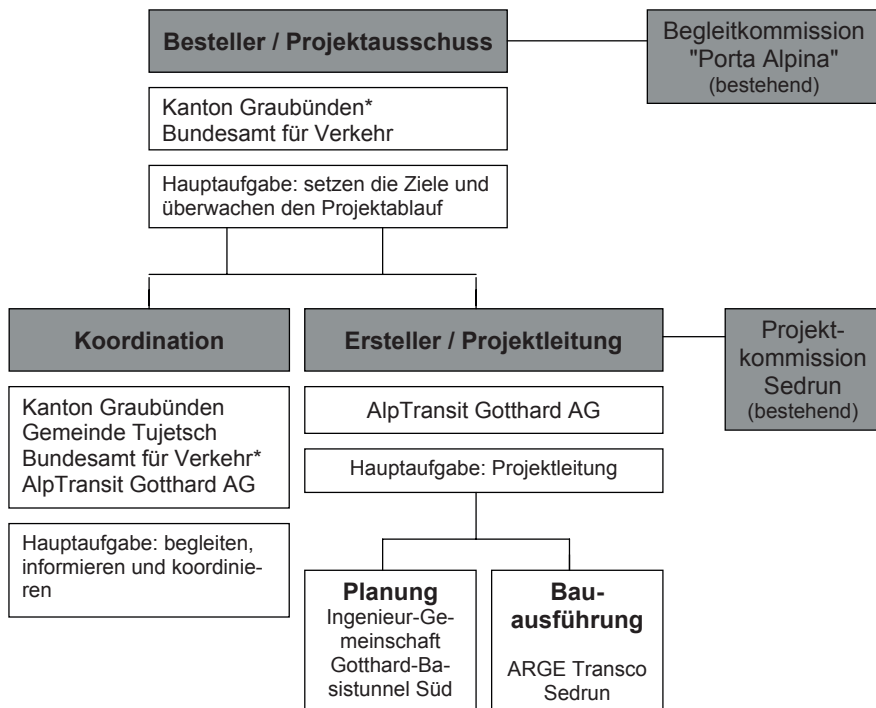
Ebene den hierzu notwendigen institutionellen Aufbau personell und finanziell mitzutragen. Damit wird sicher gestellt, dass die Interessen der einzelnen Kantone gewahrt bleiben.

3. Sie sind bereit, die Porta Alpina, wird sie verwirklicht, mit Massnahmen so zu umgeben, dass sie die einzelnen Teile der Gotthardregion nicht konkurrenziert, sondern wirtschaftlich begünstigt.
4. Sie beabsichtigen, die Gotthard-Bergstrecke mit Einschluss der Matterhorn-Gotthard-Bahn so in das Raum- und Wirtschaftskonzept Gotthard einzubinden, dass sie ein wichtiger Bestandteil der Zukunft der Gotthardregion bleibt.
5. Sie beabsichtigen, gemeinsam mit der SBB ein Personenverkehrskonzept für den Gotthard-Basistunnel und die Bergstrecke zu erarbeiten, das die Bedürfnisse der Regionen berücksichtigt.

Anhang 2

Projekt "Porta Alpina Sedrun"

Organigramm "Vorinvestition" Porta Alpina Sedrun (Entwurf)



* Vorsitz

Anhang 3

Grundlagen-Berichte (Verzeichnis)

(Diese Dokumente sind in der vorliegenden Botschaft nicht abgedruckt, können aber unter www.bvfd.gr.ch eingesehen werden)

- Marktanalyse und Bedürfnisabklärung für eine NEAT-Tunnelstation Sedrun (Porta Alpina), Institut für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus, Prof. Dr. Thomas Bieger/Dr. Christian Laesser, Bericht September 2003 [Modul A]
- Porta Alpina Sedrun: Bauliche und betriebliche Machbarkeit, Jakob U. Blickenstorfer/SMA und Partner AG, Schlussbericht 28. August 2003 [Module B und C]
- Porta Alpina Sedrun: Kosten-Nutzen-Analyse und Nachhaltigkeitsbeurteilung, Hermann Alb, Schlussbericht Dezember 2004 [Modul D]
- Porta Alpina Sedrun: Terminprogramm für die planerischen Vorarbeiten, Termine für die Finanzierung, Submission, PVG und Baubeginn, Jakob U. Blickenstorfer, 7. Januar 2005
- Porta Alpina und nachhaltige räumliche Entwicklung, Amt für Raumplanung Graubünden, Zusatzbericht 11. März 2005
- Auswirkungen des Haltes Porta Alpina auf die Kapazität des Gotthard-Basistunnels, SMA und Partner AG, Zürich, Zusatzbericht 18. April 2005
- Porta Alpina Sedrun: Kurzbeurteilung der Baukosten, Batigroup AG, Zürich, Zusatzgutachten 21. März 2005
- Beeinflussung der Leistungsfähigkeit des Gotthard-Basistunnels durch den Haltepunkt Porta Alpina Sedrun, Prof. Dr. Ing. Ekkehard Wendler/Dipl. Ing. Nils Niessen, Eisenbahnbetriebswissenschaftliches Gutachten, April 2005
- Raumkonzept Gotthard: Grundlagen, Inhalte, Struktur, Prozess; Ernst Basler + Partner AG/Hermann Alb, Bericht 31. August 2005

