

16. Oktober 2003/Stp/GL

## **Porta Alpina Sedrun; Kurzfassung**

### **Bündler Regierung setzt sich für die „Porta Alpina Sedrun“ ein**

Eine vom Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement eingesetzte Begleitkommission, bestehend aus Vertretern des Kantons Graubünden (Fachstelle öffentlicher Verkehr, Amt für Raumplanung), des Bundes (Bundesamt für Verkehr), der AlpTransit Gotthard AG, der Region Surselva, der Gemeinde Tujetsch und der RhB hat ihre Arbeit abgeschlossen und die Ergebnisse von drei Teilstudien der Bündner Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen.

#### **Bauschacht und Nothaltestelle für Haltestelle nutzen**

Der Gotthard-Basistunnel Erstfeld – Biasca ist als Hauptbestandteil der NEAT voll im Bau. In Sedrun, in der oberen Surselva, erfolgt der Bau eines Abschnittes des Jahrhundertbauwerks über einen 800 Meter tiefen Schacht. Am Fusse des Schachtes wird eine Multifunktionsstelle mit integrierter Nothaltestelle errichtet.

Aus der Region Surselva stammt die Idee, die Nothaltestelle zu einer regulären, öffentlichen Haltestelle auszubauen. Zur Unterstützung des Vorschlages wurden im März 2000 auf nationaler Ebene und im März 2001 auf kantonaler Ebene parlamentarische Vorstösse eingereicht, die vom Bundesrat resp. von der Bündner Regierung zur Prüfung entgegengenommen wurden.

#### **Idee „Porta Alpina“ geprüft und für machbar befunden**

Die Idee der „Porta Alpina Sedrun“ wurde unter der Federführung der Fachstelle öffentlicher Verkehr Graubünden in enger Zusammenarbeit und hälftiger finanzieller Beteiligung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) untersucht. Bei der Erarbeitung wurde auch die Bauherrin des Gotthard-Basistunnels, die AlpTransit Gotthard AG, beigezogen. In insgesamt drei Teil-Studien (Modulen) ist nun aufgezeigt worden, dass der Vorschlag sowohl in bautechnischer als auch in betrieblicher Hinsicht machbar und mit finanziell vertretbaren Investitionen realisierbar ist.

#### **Die Ergebnisse der drei Machbarkeitsstudien sind im Wesentlichen folgende:**

**Modul A, Marktanalyse und Bedürfnisabklärung** (Institut für öffentliche Dienstleistungen und Tourismus der Universität St. Gallen):

- Mit der „Porta Alpina Sedrun“ können in der Surselva 50'000 – 60'000 Tages-Touristen pro Jahr generiert werden.
- Für die obere Surselva zeichnet sich ein nennenswertes Zuzugspotential ab.
- Der Umsatzzuwachs wird auf ca. 2.7 Mio CHF pro Jahr prognostiziert.
- Die Wirtschaft kann von einem Umsatz-Zuwachs von Konsumausgaben im Umfang von 22 Mio CHF pro Jahr rechnen.
- Die dadurch ausgelösten Einkommenseffekte können bis zu 30 Mio CHF pro Jahr betragen.
- Der Steuer-Effekt von Kantons- und Gemeindesteuern könnte ca. 4 Mio CHF pro Jahr erreichen.

**Modul B, bauliche Machbarkeit** (Jakob U.Blickenstorfer, dipl. Bauing. HTL/STV, pens. Ober-Bauleiter der NEAT-Baustelle Sedrun):

- die „Porta Alpina Sedrun“ ist baulich machbar. Die Sicherheit für die Haltestellenbenutzer kann gewährleistet werden. Die Nothaltestelle kann aber aus bauterminlichen Gründen nur mit dem Nötigsten ausgerüstet werden. Die Perrons zum Beispiel weisen Breiten von nur ca. 2.20 Meter auf.
- die Baukosten betragen 40 – 50 Mio Franken, inkl. Anschaffung der nötigen Busfahrzeuge zum Personentransport auf Tunnelniveau und vom Schachtkopf über dem Zugangstollen nach Sedrun.
- der Entscheid für den Bau der Haltestelle inklusive Sicherung der Finanzierung muss aus bauablauftechnischen Gründen des Gotthard-Basistunnels bis allerspätestens im November 2005 gefällt sein.

**Modul C, betriebliche Machbarkeit** (SMA und Partner AG, Unternehmens-, Verkehrs- und Betriebsplaner, Zürich):

- die „Porta Alpina Sedrun“ ist betrieblich machbar. Ein Interregio-Zug zwischen Arth-Goldau und Bellinzona könnte von 5-24 h stündlich an der Haltestelle „Porta Alpina Sedrun“ ohne nennenswerte Auswirkungen auf den Tunnel-Betrieb anhalten.
- die Zeitersparnis zwischen den nördlichen Zentren der Schweiz und dem Bahnhof Sedrun der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) beträgt ca. 1½Std. Die zeitlichen Vorteile beschränken sich jedoch nur auf die obere Surselva.
- die Zeit von der „Porta Alpina Sedrun“ bis zur Station Sedrun der Matterhorn-Gotthardbahn MGB (Elektro-Bus auf Tunnelniveau/Lift/öffentlicher Bus) beträgt mindestens 20 Minuten. Es ist zweimal umzusteigen.
- die Betriebskosten für die Haltestelle schlagen mit ca. 2.5 Mio CHF pro Jahr zu Buche. Diese vermindern sich um die Verkehrserlöse.
- allfällige Kosten für die Ergänzung des 2-h-Taktes zum 1-h-Takt sind z.Z. nicht bezifferbar.

**SBB, AlpTransit und BAV bestätigen Machbarkeit von „Porta Alpina Sedrun“**

Die in der Begleitkommission „Port Alpina Sedrun“ involvierten Stellen wie SBB, Alp-Transit, und Bundesamt für Verkehr haben in ihren Stellungnahmen zu den Studien die Machbarkeit der Haltestelle grundsätzlich bestätigt.

### **Wertung der Studien durch die Regierung**

Die Regierung nimmt mit Befriedigung und in **zustimmendem Sinne** von den Ergebnissen der Studien (Module A-C) Kenntnis. Aufgrund der grossen volkswirtschaftlichen Vorteile sowohl für die Surselva als auch für Graubünden setzt sie sich für die Realisierung der „Porta Alpina Sedrun“ ein. Die Kosten der „Porta Alpina Sedrun“ sind im Vergleich zum Gotthardbasistunnel (Endkosten NEAT-Gotthardachse z.Z. = 9'550 Mio. Fr.) bescheiden.

### **Graubünden auf gute Erschliessung angewiesen**

Die Bündner Regierung misst dem Projekt aus verkehrspolitischer Sicht eine hohe Bedeutung zu, musste Graubünden als grösster Schweizer Kanton doch sowohl bei der Ostalpenbahn als auch bei der Untertaglegung der Chur-Arosa-Bahn und neuerdings auch mit der zeitlichen Zurückstellung des Hirzeltunnels immer wieder erfahren, wie seine verkehrlichen Anliegen vom Bund unberücksichtigt blieben. Die Regierung erwartet deshalb vom Bund ein starkes Engagement bei diesem Projekt. Mit der „Porta Alpina Sedrun“ kann ein nicht unbedeutender Teil von Graubünden zweckmässig und kostengünstig an die NEAT angeschlossen werden.

Gestützt auf die Erkenntnisse unterbreitet sie nun dem Vorsteher des eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesrat Moritz Leuenberger, den Vorschlag, die AlpTransit-Gotthard AG zu beauftragen, ein ausführungsfähiges Projekt für die „Porta Alpina Sedrun“ auszuarbeiten. Gleichzeitig wird das UVEK gebeten, unverzüglich eine Finanzierungsvorlage auszuarbeiten. Es bestehen die Möglichkeiten, dass das Vorhaben entweder über NEAT-Kredite finanziert wird oder dass eine analoge Finanzierung wie beim Vereinatunnel über Art. 81 der Bundesverfassung<sup>1</sup> ins Auge gefasst wird. Dieser Artikel erlaubt dem Bund, öffentliche Werke zu errichten und zu betreiben, welche im Interesse des ganzen oder eines grossen Teils des Landes liegen. Diese Voraussetzungen treffen für die „Porta Alpina Sedrun“ zu.

### **Beilage:**

---

<sup>1</sup> Art. 81 BV: „Der Bund kann im Interesse des ganzen oder eines grossen Teils des Landes öffentliche Werke errichten und betreiben oder ihre Erstellung unterstützen“.

- 1 Blatt „Ausgewählte Abbildungen“

Auszug aus Schlussbericht Module B / C, Version 2-00, 28.8.03

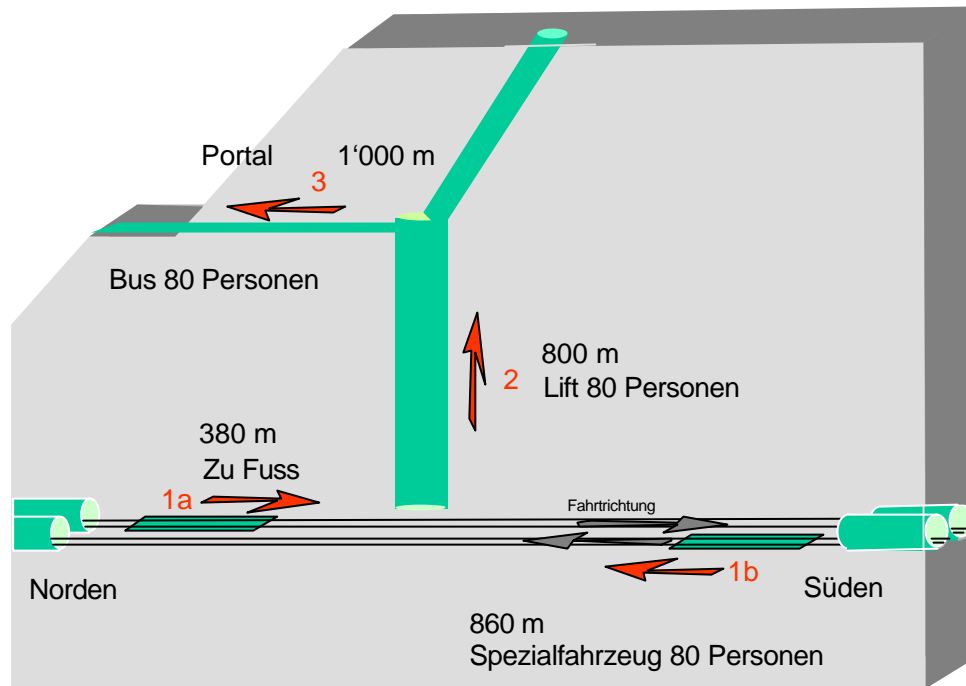


Abbildung 4-1: Wege von der Station bis zur Kantonsstrasse in Sedrun

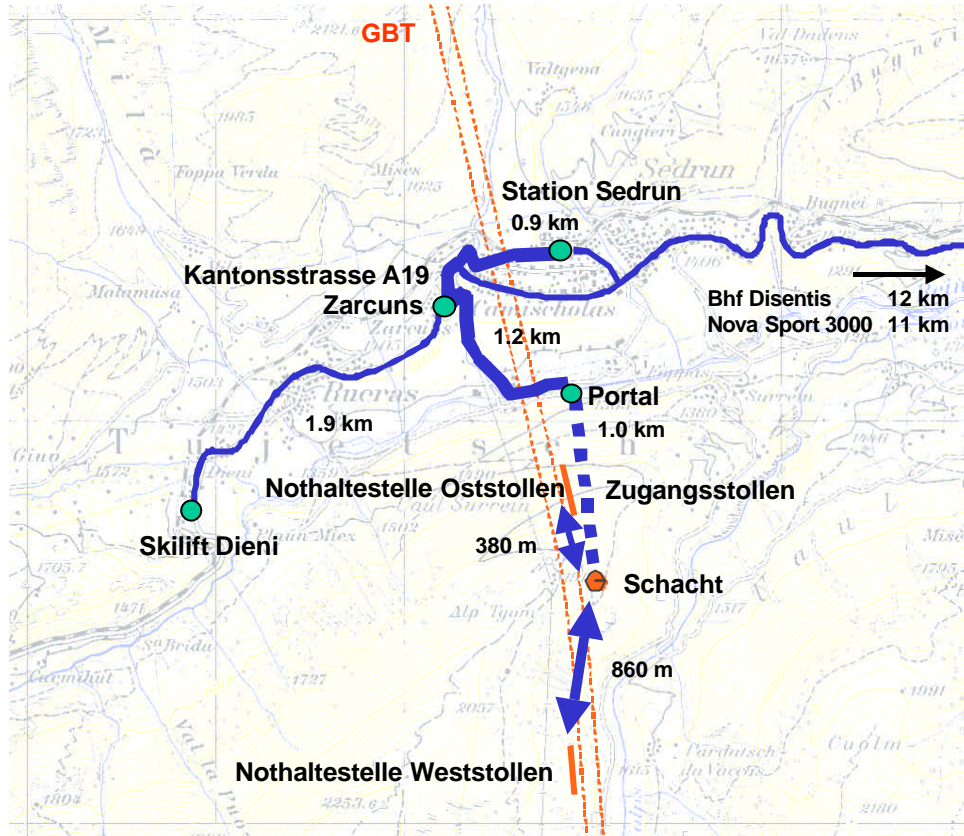


Abbildung 4-3: Distanzvergleich und Wege aus dem Berg