

Die Tür wurde wieder aufgestossen

Porta Alpina

Die positiven Äusserungen von Samih Sawiris zur Porta Alpina lösen in Graubünden Frühlingsstimmung aus. Die Politik verlangt nun konkretes Handeln.

NATALIA GODGLÜCK

Plötzlich ist sie wieder da, die Idee, im Gotthardmassiv einen unterirdischen Bahnhof zu betreiben – in 800 Metern Tiefe. Verantwortlich dafür ist der ägyptische Investor Samih Sawiris. Im September 2019 stellte er in Sedrun vor heimischer Bevölkerung, Bergbahnbetreibern und lokalen Politikern das geplante Ferienresort bei der Talstation Dieni in Tujetsch vor. Rund 800 Betten sind geplant, die ersten Bagger sollen im Jahr 2021 auffahren. Doch nicht dieses Tourismusprojekt liess den Puls des Bündner Grossrats René Epp höher schlagen. Vielmehr waren es Sawiris' Worte, man solle das Projekt Porta Alpina nochmals prüfen. Denn es würde mehr Touristen ins Oberland bringen. «Mit seinen Aussagen hat uns der Investor den Glauben an das einst so umkämpfte Projekt zurückgegeben. Sawiris ist ja nicht irgendwer», hält Epp fest. Ein paar Wochen später in Zürich legte der ägyptische Unternehmer sogar noch eine Schippe drauf, sagte, er sehe die verhärteten Fronten aufweichen, und glaube, dass sich die Gemüter inzwischen beruhigt hätten. Sawiris: «Es würde mich nicht wundern, wenn jetzt jemand diese Initiative neu aufgriffe. Ich wäre dabei.»



«Jetzt soll die Schweiz sich trauen, dieses einzigartige Projekt zu realisieren.»

René Epp
Grossrat GR

René Epp nahm den Ball auf. Am 4. Dezember reichte er im Bündner Parlament einen Vorstoss ein, in dem er von der Regierung verlangt, sie solle die Verhandlungen über die Porta Alpina wieder aufnehmen und alles Erforderliche tun, damit das Projekt realisiert werden könne. Mit dem Projekt meint Epp nicht etwa die früher ebenfalls diskutierte Galleria als Tourismusattraktion, nein, er will die Porta Alpina wie ursprünglich gedacht als unterirdische Bahnstation. Von 120 Grossräten unterzeichneten 87 den Antrag, den 37-Jährigen freuts. «Das Ziel ist jetzt, einen Schritt weiterzukommen.» Epp schwebt ein Leuchtturmprojekt für die Surselva vor, eine Anbindung an Zürich und Milano. Er will Wertschöpfung generieren und nicht zuletzt den Ort bekannter machen. «Mit dem Gotthard-Basistunnel haben wir Pionierarbeit geleistet. Jetzt soll die Schweiz sich trauen, ein einzigartiges Projekt wie die Porta Alpina zu realisieren.»

Logistische Herausforderungen bei der Verkehrsanbindung

Der Gotthard-Basistunnel ist mit seinen 57 Kilometern der längste Tunnel der Welt. An Spitzentagen rauschen 170 Züge unter dem Berg durch, zwei Drittel davon sind Güterzüge. Die SBB betonen, der Tunnel sei grundsätzlich ein Infrastruktur-Bauwerk, das hauptsächlich der Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf

die Schiene diene. Ein Halt im Tunnel würde die Kapazität für den Güter- und den Personenverkehr stark reduzieren.

Frühere Studien schlugen vor, Schnellzüge sollten im Stundentakt an der Station Porta Alpina halten. So würde die abgelegene Region dank enormen Zeiterparnissen in die Nähe der grossen und wirtschaftlich starken Ballungsräume nördlich und südlich der Alpen rücken. Die Surselva würde nicht nur zum Naherholungsgebiet dieser bedeutenden Wirtschaftszentren, die Porta Alpina würde der einheimischen Bevölkerung auch attraktive Arbeitsplätze in erreichbarer Nähe bringen.

Die Studie sah aber auch Probleme – etwa die Einbindung der Haltestelle Porta Alpina in den Netzfahrplan, die insbesondere bei Euro- und Intercity-Zügen wegen der notwendigen Abbremsung und Wiederbeschleunigung und der zeitlich knappen

Knoteneinbindung der Züge in Arth-Goldau und Mailand nicht möglich sei. Ein Halt von Regionalzügen jedoch sei möglich. Erste Machbarkeitsstudien zeigten zahlreiche Unklarheiten auf. So müssten Reisende bis zu 400 Meter weit gehen, um zu den Liften zu gelangen, andere gar mit einem Elektrobus hingefahren werden. Die Kapazität der Lifte wäre zu etwa

dem 80 Personen begrenzt, was bei über 320 Passagieren Wartezeiten von bis zu einer halben Stunde auslösen würde. Hinzu kommen Sicherheitsfragen und Befürchtungen, dass bei geschwächten Menschen in 800 Metern Tiefe oder bei einer schnellen Liftfahrt nach oben (bis zu 50 Grad Temperaturunterschied) gesundheitliche Probleme auftreten könn-



2006 war der Optimismus gross: Erste Sprengung für die Porta Alpina in der Sedrun-Oströhre.

alptransit-portal.ch

ten. Oben angelangt, müssten die Gäste in Zubringerbusse umsteigen, von welchen sie dann entweder zum Bahnhof Sedrun oder ins Skigebiet gefahren würden. Daher sind bereits Ideen für eine Schrägbahn von Sedrun hinab zur Porta Alpina aufgetaucht.

Hoffen auf wirtschaftliche und touristische Impulse

Hürden gibt es einige, Lichtblicke am Horizont ebenfalls. So konnte die Gotthardregion dank dem Investor Sawiris touristisch profitieren. Ferner wurde die Skigebietsverbindung Andermatt-Sedrun fertiggestellt, und auch die Verbindung Sedrun-Disentis ist realisiert. Mit dem geplanten Ganzjahresresort Dieni/Sedrun steht ein weiteres Tourismusprojekt am Start. Ein grosser Plus ist, dass die Neat seit 2016 in Betrieb ist und in den letzten drei Jahren betriebliche und technische Er-

fahrungen gesammelt werden konnten. Fachleute sehen auch im baldigen Wechsel des SBB-Chefs einen günstigen Zeitpunkt, die Diskussion neu zu führen.

Der Bündner Tourismusminister Marcus Caduff möchte eine gute Erreichbarkeit für die ländlichen Räume, damit die Dynamik und das grosse wirtschaftliche Wachstum der Metropolitanräume ausstrahlen können. «Die Porta Alpina hätte das Potenzial, eine solche Funktion für die obere Surselva wahrnehmen zu können. Die markant kürzere Fahrzeit von den Ballungsräumen könnte

«Die Porta Alpina würde die Attraktivität des gesamten Reiselandes steigern.»

Jürg Schmid
Präsident Graubünden Ferien

touristische und wirtschaftliche Impulse für die Region Surselva auslösen.» Gemäss einer Studie der Universität St. Gallen aus dem Jahre 2005 wäre insbesondere mit deutlich mehr Tagesgästen in der Region zu rechnen. Jürg Schmid, Präsident von Graubünden Ferien, betont, dass die tou-

Das Projekt

Die Porta Alpina würde heute um einiges teurer als ursprünglich budgetiert

Beim Bau des Gotthard-Basistunnels wurde in Sedrun auch von der Mitte aus gegraben. Die Idee der Bündner war es, den 800 Meter tiefen Schacht für einen Zugang von der Surselva aus zu nutzen. Der unterirdische Bahnhof wurde in seiner Einzigartigkeit mit dem Eiffelturm oder der Golden Gate Bridge verglichen. Die Bündner erhielten mit grossem Mehr einen Verpflichtungskredit von 20 Millionen Franken und errichteten 2006/2007 den Rohbau von vier unterirdischen Wartehallen. Bund und SBB sahen in der Porta Alpina jedoch einen betrieblichen wie wirtschaftlichen Unsinn, 2012 beschloss der Bundesrat, vorläufig auf die Porta Alpina zu verzichten. Der Tiefbahnhof ist heute für Nothalte vorgesehen. Die Gesamtkosten wurden bei gleichzeitiger Ausführung mit dem Gotthard-Basistunnel mit rund 50 Millionen Franken beziffert. Würde man die Porta Alpina jetzt realisieren, wären die Kosten um einiges höher.

ristischen Auswirkungen nicht nur der Surselva zugutekämen. «Die Porta Alpina wäre eine touristische Ikone für die Schweiz. Eine solche steigert die Attraktivität des gesamten Reiselandes.»

Der nächste Halt in Sachen Porta Alpina wird die April-Session des Bündner Grossen Rates

sein. Da im Jahr 2006 fast 72 Prozent der Bündnerinnen und Bündner Ja gesagt hatten zu einem Verpflichtungskredit von 20 Millionen Franken für den Bau, zeigt sich René Epp zuversichtlich: «Ich gehe von einer positiven Antwort der Bündner Regierung aus.»

Nachgefragt



«Es ist ein gutes Moment, das Projekt nochmals zu prüfen.»

Mario Cavigelli

Regierungsrat und Vorsteher Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement (BVFD), Graubünden.

Mit dem Vorstoss von René Epp fordern 87 Grossräte, die Verhandlungen zur Porta Alpina als Bahnstation wieder aufzunehmen. Sind Sie jetzt unter Druck?

Die Eisenbahntransversale durch den Gotthard fasziniert und interessiert mich über alle Massen. Es ist ein Jahrhundertbauwerk für die ganze Schweiz und für Europa. Deshalb begrüsse ich sehr, dass die Realisierung eines unterirdischen Bahnhofs von den zuständigen Stellen im Bund politisch und fachlich nochmals geprüft werden soll. Diese Haltung wird von der gesamten Bündner Regierung mitgetragen.

Seit Projektende 2007 hat sich vieles verändert. Klimadebatte, Skigebietszusammenschluss Sedrun-Disentis-Andermatt. Ist die Chance einer Realisierung heute grösser?

Es wird durch den Bund abzuklären sein, ob die Gründe, die damals zur Ablehnung der Porta Alpina geführt haben, immer noch bestehen. Als Betreiberin des Eisenbahntunnels hatten die SBB vorwiegend Betriebs- und Sicherheitsbedenken. Seit der Inbetriebnahme der Neat konnten die SBB sowie das Bundesamt für Verkehr (BAV) nun einige Jahre Erfahrungen sammeln. Es ist sicher ein gutes Moment, das Projekt nochmals zu prüfen.

Wessen Aufgabe ist das?

Der Bund hat eine Verantwortung für die Bahninfrastruktur, den Bahnbetrieb sowie für den gesamtschweizerischen und überregionalen Zusammenhalt. Es ist also am Bund, zusammen mit den SBB sämtliche Aspekte aufzuarbeiten und die Funktionsfähigkeit einer Porta Alpina sicherzustellen. Aus Bündner

Sicht ist es der entscheidende und wohl auch einzig mögliche Weg, mit den Bundesstellen das Gespräch zu führen. Und natürlich werden wir sie bei ihrer Arbeit so gut wie möglich unterstützen.

Was wäre der Vorteil einer Porta Alpina für den Kanton?

Als Bahnstation mitten im Gotthardmassiv ist allein schon das Bauwerk einmalig. Kopien sind kaum denkbar, es wäre somit ein USP für die gesamte Schweiz. Die Bahnstation könnte zudem eine besondere Dynamik auslösen, da die Region Surselva unmittelbar an die Ballungsräume im Mittelland, in Süddeutschland, im Tessin und in der Lombardei angeschlossen wäre. Dies steigert die Attraktivität der Destination für Touristen, und auch einheimische Arbeitspendler würden profitieren. Touristische und wirtschaftliche Impulse wären also garantiert.

Gemäss Schätzungen würde die Porta Alpina je nach Projekt zwischen 50 und 80 Millionen kosten. Kann sich Graubünden ein so teures Projekt überhaupt leisten?

Eine alleinige Finanzierung dürfte sicher schwierig werden. Seit der Annahme der Fabi-Vorlage (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) durch die Schweizer Stimmbewölkerung 2014 ist zudem der Bund allein für die Finanzierung der Bahninfrastrukturen zuständig. Wir können aber nicht davon ausgehen, dass der Bund für uns die Porta Alpina als unterirdische Bahnstation einfach so realisiert. Der Kanton Graubünden wird nicht darum herumkommen, einen wesentlichen finanziellen Beitrag an den Entwicklungskosten zu leisten. Vorausgesetzt, Bund und SBB erteilen einem solchen Projekt generell grünes Licht.

god