

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 76/2006

Sitzung vom 31. Mai 2006

802. Anfrage (Visium Porta Alpina)

Die Kantonsräte Hansueli Züllig, Zürich, und Arnold Suter, Kilchberg, haben am 13. März 2006 folgende Anfrage eingereicht:

Im Zusammenhang mit dem geplanten Bau «der tiefsten Bahnstation mit dem höchsten Lift im längsten Tunnel der Welt», der so genannten Porta Alpina, ersuchen wir den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat den Nutzen der Porta Alpina für den Wirtschaftsstandort Zürich?
2. Teilt der Regierungsrat die Einschätzung, dass Investitionen in erster Linie von denjenigen zu tragen sind, die sich davon einen Gewinn versprechen?
3. Teilt der Regierungsrat die Befürchtung, der Bau der Porta Alpina könnte sich in finanzieller Hinsicht als weiteres «Fass ohne Boden» erweisen? Oder welche Gewähr hat der Regierungsrat dafür, dass die Kosten ein vertretbares Höchstmass nicht überschreiten?
4. Wie will der Regierungsrat die Zürcher Steuerzahler davor schützen, erneut für ein Prestigeprojekt einiger Regional- und Tourismuspolitiker aufkommen zu müssen?
5. Teilt der Regierungsrat die Einschätzung, dass unsere hoch geschätzten Bündner Bundesgenossen sich einmal mehr die Umsetzung ihrer Ideen von der restlichen Eidgenossenschaft, und insbesondere vom Kanton Zürich, finanzieren lassen wollen? Erkennt der Regierungsrat in diesem Zusammenhang Parallelen zu der einst für 2014 geplanten Winterolympiade?
6. Wie beurteilt der Regierungsrat den Umstand, dass die Standortgemeinde der Porta Alpina, Sedrun, offenbar ein Zentrum des öffentlichen Verkehrs werden will, nachdem die Sedruner Stimmbevölkerung es der Zürcher Bevölkerung noch vor kurzem verbieten wollte, an Sonntagen zu den gewohnten Zeiten an Bahnhöfen einzukaufen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hansueli Züllig, Zürich, und Arnold Suter, Kilchberg, wird wie folgt beantwortet:

Die Visiun Porta Alpina sieht vor, den für den Bau des Gotthard-Basistunnels errichteten, bei Sedrun gelegenen Schacht als Zubringer für Besucher des Bündner Oberlandes umzunutzen. Dadurch soll das Vorderrheintal über die NEAT-Achse erschlossen werden.

Die wirtschaftlichen Perspektiven des Alpenraums sind nicht rosig. Um einer drohenden Entvölkerung entgegenzuwirken, soll mit der Porta Alpina eine einmalige Chance ergriffen werden. Die Bemühungen des Kantons Graubünden, potenzielschwache Gebiete mit gezielter Regionalpolitik zu fördern, sind nachvollziehbar. Das Vorhaben verdient deshalb ein gewisses Verständnis.

Die mannigfachen Beziehungen auf gesellschaftlicher, politischer, kultureller, wirtschaftlicher und persönlicher Ebene zwischen den Kanonen Graubünden und Zürich sind ausgezeichnet. Beide anerkennen, dass sie wirtschaftlich eng miteinander verflochten sind und dass Graubünden von der Zentrumsfunktion Zürichs profitiert. So unterschiedlich die beiden Kantone auch sind, immer wieder unterstützen sie einander, wenn es darum geht, die Interessen des anderen zu wahren. Derart mannigfache freundschaftliche Bande erlauben es auch, konstruktive Bedenken gegen Pläne des anderen zu äussern, ohne damit die guten Beziehungen aufs Spiel zu setzen. Ein aktiver Einsatz gegen die Porta Alpina durch den Regierungsrat ist nicht vorgesehen. Er akzeptiert die Entscheide der eidgenössischen Räte und der Bündner Stimmberechtigten. Damit verbunden ist allerdings die Erwartung, dass Graubünden Zürcher Anliegen mit ebensolchem Wohlwollen begegnet. Unter diesen Vorzeichen sind die nachfolgenden Ausführungen zu verstehen.

Zu Fragen 1 und 3:

Der Regierungsrat steht der Visiun Porta Alpina skeptisch gegenüber. Der Nutzen des Vorhabens erscheint zweifelhaft:

Erstens wird mit einem mehrstelligen Milliardenaufwand die Nord-Süd-Achse ausgebaut. Der Gotthardbasistunnel wird zu einer beträchtlichen Erhöhung der Kapazitäten auf der Schiene im alpenquerenden Verkehr führen. Auf Grund der Verkehrsprognosen bei Personen- und Güterverkehr wird der Tunnel von Beginn weg sehr gut ausgelastet sein. Die höchste Leistungsfähigkeit wird dabei mit einem Fahrplan erreicht, bei dem alle Züge in kurzen Abständen mit möglichst gleicher Geschwindigkeit verkehren. Ein Personenzug, der mitten im Tunnel einige Minuten anhält, um die Porta Alpina zu bedienen, würde die Kapazität des Tunnels beträchtlich vermindern. Damit würde der Nutzen des Tunnels eingeschränkt. Der Kanton Zürich hat grosses Interesse an schnellen und direkten Verbindungen ins Tessin und in den Wirtschaftsraum Lombardei. Zusätzliche Halte unterwegs laufen diesem Ziel entgegen.

Zweitens fehlt dem Projekt ein Businessplan, der den nachhaltigen Zusatznutzen für das Vorderrheintal aufzeichnet. Wirtschaftspolitik kann nicht über Infrastrukturprojekte betrieben werden, sondern muss auf tatsächlich bestehenden Potenzialen beruhen. Es ist zweifelhaft, ob eine aufwendige Porta Alpina dem Vorderrheintal den erhofften wirtschaftlichen Aufschwung bringen würde und damit ein befriedigendes Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt werden könnte.

Drittens fehlt das Geld, um andere wichtige Verkehrsvorhaben zu verwirklichen. Der Standort Zürich erstickt im Stau. Prestigeprojekte sind erst finanzierbar, wenn die dringend notwendigen Infrastrukturvorhaben in den Agglomerationen sichergestellt sind. In Anbetracht der knappen Finanzen müssen Verkehrsausgaben bedarfsgerecht getätigt werden. Die Schweiz kann international nur wettbewerbsfähig bleiben, wenn sie die Investitionen in ihre Infrastruktur wirkungsorientiert vornimmt.

Für den Kanton Zürich ist höchstens ein mittelbarer, gesamthaft betrachtet sicherlich bescheidener Nutzen aus dem Betrieb einer Porta Alpina zu erkennen. Falls sich beispielsweise der erleichterte Zugang zu Gunsten eines verstärkten Tourismus auswirken würde, könnten vielleicht auch die Zürcher Hotellerie und der Flughafen davon profitieren.

Zu Frage 2:

Selbstverständlich haben Investitionen in erster Linie jene zu tragen, die daraus unmittelbaren Nutzen ziehen. Dieser Grundsatz wird allerdings durch Instrumente wie den interkantonalen Finanzausgleich durchbrochen, was einer langen eidgenössischen Tradition entspricht.

Zu Fragen 4 und 5:

Bund und Kanton Graubünden haben eine hälftige Teilung der Investitionskosten vereinbart. Dies entspricht der Usanz bei Verkehrsprojekten. Die Bündner Stimmberechtigten haben im Februar 2006 mit überwältigender Mehrheit einem Kredit von 20 Mio. Franken zugestimmt. Weitere 5 Mio. Franken hat die Region Surselva zugesagt. In der Winter-session 2005 haben zudem die eidgenössischen Räte einer Vorfinanzierung im Umfang von 7,5 Mio. Franken zugestimmt. Zu befürchten ist allerdings, dass die für Investitionen budgetierten 50 Mio. Franken nicht genügen und Nachtragskredite erforderlich werden. Ebenso ist die Abgeltung der Betriebskosten noch nicht abschliessend geklärt. Eine realistische und transparente Budgetierung wäre zur Beurteilung der Aufwand- und Ertragsfrage notwendig.

Parallelen zum Vorhaben Winterolympiade 2014 sind nicht ersichtlich. Zum einen, weil es sich bei einer Olympiade im Gegensatz zur langfristig angelegten Porta Alpina um einen Anlass von kurzer Dauer mit sehr hohem Aufwand auch für den nicht sportlichen Bereich (Sicher-

heit) handelt. Dessen nachhaltig positive Auswirkungen auf die durchführende Region sind zudem äusserst zweifelhaft. Zum anderen, weil es sich bei dieser Sportveranstaltung – im Gegensatz zur Porta Alpina – um ein Gemeinschaftsprojekt mehrerer Kantone gehandelt hätte, bei der alle beteiligten Regionen – auch Zürich – von allfälligen positiven Auswirkungen profitiert hätten.

Zu Frage 6:

Es ist nicht Aufgabe des Regierungsrates, das Abstimmungsverhalten der Stimmberechtigten der Gemeinde Sedrun zu kommentieren.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi