

## Es geht um mehr als um 20 Millionen Franken

Als vor knapp sechs Jahren Nationalrätin Brigitta Gadiet die ursprüngliche Idee von Ingenieur Eduard Gruner aus dem Jahre 1947 wieder aufnahm und den Sicherheitsstollen der Neat dauerhaft für einen Anschluss an die Gotthardregion nutzen wollte, wurden viele von dieser Vision überfahren.

Am 12. Februar 2006 stehen Bündnerinnen und Bündner vor der Wahl, dem einmaligen und längst noch nicht in allen Details ausgereiften Projekt **den entscheidenden Schub für die Realisierung oder den Stich mit dem Dolch** zu geben. Das Abstimmungsergebnis über den Beitrag des Kantons von 20 Millionen Franken an die geschätzten Kosten von 50 Millionen Franken für die Vor- und die Hauptinvestition an der Porta Alpina wird inner- und ausserhalb der Kantonsgrenzen **Signalwirkung** haben.

Der Bund hat bisher einen Beitrag von 7,5 Millionen Franken für die Vorinvestition zugesichert. **Es gibt**



**genügend Stimmen in der ganzen Schweiz, die auf ein «Bündner-Nein» hoffen**, weil sie von der zukunftsgerichteten Erschliessung der Gotthardregion nicht viel halten und die rar gewordenen Mittel lieber in andere Projekte stecken würden. So schreibt ein Nationalrat aus Zürich unverblümt, dass er nicht begreifen könne, weshalb genug Geld zur Verfügung stehen sollte, um einen **Alpenlift** zu bauen, der einer Gemeinde von 1400 Einwohnern diene, dafür aber

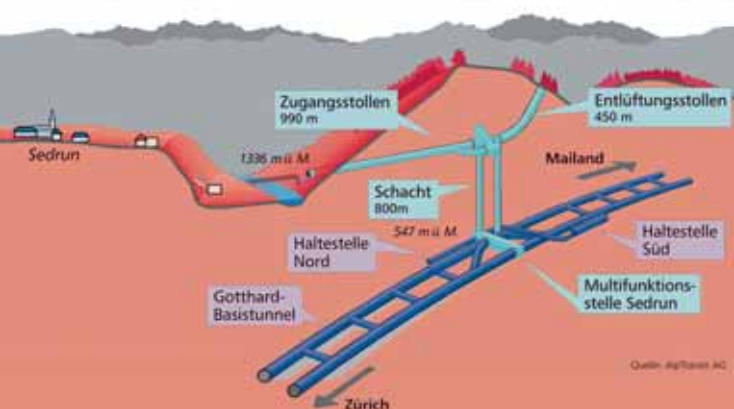
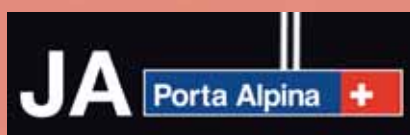
der Bau des Hirzeltunnels verzögert würde.

Die Porta Alpina wird in erster Linie der von einem **starken Abbau von Arbeitsplätzen** betroffenen Surselva neue und wichtige Impulse verleihen. Die Surselva steht ge-eint hinter diesem Projekt. An den Bündnerinnen und Bündnern aller übrigen Regionen liegt es, am 12. Februar ein klares Zeichen zu setzen. Damit dokumentieren wir dem Rest der Schweiz, dass wir dann, wenn es darauf ankommt, in der Lage sind, **den stärksten Bündner – den Neid – daheim in der warmen Stube zu lassen**. Wir deuten auch an, dass wir einen **ganz kleinen Anteil an der 20 Milliarden Franken teuren NEAT** beanspruchen wollen, im Gegensatz zu allen anderen davon profitierenden Regionen in der Schweiz aber bereit sind, einen Teil der Investition selber zu bezahlen.

**Jürg Michel**

*Direktor*

*Bündner Gewerbeverband*



# Symbolkraft für den Glauben an die Zukunft

**hu. Viele Aspekte sprechen für den Bau und Betrieb der Porta Alpina in Sedrun: Gemäss Wirtschaftsleitbild Graubünden 2010 ist das Bündner Oberland eine Region, die zu den wirtschaftlich schwächeren des Kantons zählt. Der Tourismus fordert dringend die Bildung von Grossdestinationen, um gegenüber dem Ausland konkurrenzfähig zu sein.**

In der Förderung der Berggebiete findet ein Paradigmawechsel statt. Neu müssen die vorhandenen Potenziale zur Entwicklung vor Ort selber ausgeschöpft werden. Allerdings ist allseits bekannt, dass die Berggebiete wenige Möglichkeiten haben, sich zu entwickeln und die

Abstimmung  
12. Februar 2006

«Die Porta Alpina macht es möglich, dass Golfer aus den Zentren rasch in einer traumhaften Golfregion Sedrun, Brigels, Sagogn sind.»

Yvonne Caprez, Ilanz  
Vorstandsmitglied BGV

**JA** Porta Alpina

existenziellen Grundlagen zu verbessern. Mit der Porta Alpina können mit Innovationen Mehrwerte geschaffen werden. Trotzdem, es stehen einige wichtige Fragen im Raum, die einer Antwort harren...

## Was ist die Porta Alpina?

Für den Bau des Gotthard-Basis-tunnels wurde bei Sedrun ein senkrechter Bauzugang von 800 Metern realisiert. Es stellt sich die Frage, ob dieser Zugang nach der Fertigstellung nur noch für den Notfall gebraucht werden soll oder ob es nicht sinnvoll wäre, diesen dauerhaft und nachhaltig zu nutzen.

## Was ist der Nutzen?

Als Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs erhöht die Porta Alpina die Standortqualität der Surselva sowie der Gotthard-Region. Es gibt kaum ein anderes Projekt, bei dem das Verhältnis zwischen Investition und Reisezeitgewinn vorteilhafter ausfällt. Die Porta Alpina ergibt eine weltweit einzigartige Vernetzung von einem Hochleistungsnetz Nord-Süd mit den weltbekannten Standorten des Berninamassivs und des Matterhorns.

Abstimmung  
12. Februar 2006

«Die Porta Alpina bringt für das Bündner Oberland einen wirtschaftlichen Aufschwung und muss deshalb gebaut werden.»

Markus Melgiaritta, Müstair  
Präsidenten HGV Val Müstair

**JA** Porta Alpina

## Wer kann davon profitieren?

Primär profitiert die Surselva, dann aber auch die ganze Gotthard-Region um nicht zu sagen, ein grosser Teil der Kantone Graubünden, Uri und Tessin. Man rechnet, dass aus dem Betrieb direkt und indirekt in der Region Surselva zusätzlich jährlich 35 Millionen Franken Einkommen erwirtschaftet werden.

## Wird der Zugverkehr beeinträchtigt?

Nein. Die sogenannten A-Züge (Schnellzüge Zürich – Mailand) können nicht halten. Hingegen sollen im Zwei-Stundentakt sogenannte B-Züge verkehren, die entgegen anderer Behauptungen in der Porta Alpina angehalten werden können, ohne dass die





Der Verkehrsknotenpunkt Porta Alpina verbindet den alpenquerenden Verkehr mit den zwei touristischen Alpenbahnen Matterhorn-Gotthard-Bahn und Rhätische Bahn.

Leistungsfähigkeit der NEAT abnimmt.

## Wie funktioniert der Betrieb?

Betrieben wird die Porta Alpina von einer Bahnunternehmung, die die Anforderung an eine reibungslose Betriebsführung garantiert (zum Beispiel RhB und/oder Matterhorn-Gotthard-Bahn, MGB). Es wird mit jährlichen Betriebskosten in der Höhe von rund 2,4 Millionen Franken gerechnet.

## Werden andere Projekte benachteiligt?

Das Parlament hat einem Beitrag von 7,5 Millionen Franken für die Vorinvestition zugestimmt, davon aus unerklärlichen Gründen aber die Hälfte dem Budget der RhB entnommen, die damit in diesem Jahr 3,75 Millionen Franken weniger Mittel erhält. Bei der Hauptinvestition wird in den Verhandlungen mit dem Bund auf diese ungegerechtfertigte Kürzung zurückzukommen sein.

## Was kostet der Bau der Porta Alpina?

Der Kostenvoranschlag beläuft sich auf maximal 50 Millionen Franken. Davon erwartet der Bund einen Anteil des Kantons von fünfzig Prozent. Die Gemeinde Tujetsch hat bereits drei Millionen Franken gesprochen. Das Bündner Volk stimmt am 12. Februar über einen Kostenbeitrag von 20 Millionen Franken ab und die restlichen zwei Millionen werden von der Region Surselva erwartet.

Abstimmung  
12. Februar 2006

«Nur mit innovativen Ideen kann sich die Schweiz im Markt behaupten. Aus diesem Grund muss die Porta Alpina gebaut werden.»

Ruth Moro, Arosa  
Vorstandsmitglied BGV

# JA

Porta Alpina

+



# Die Porta Alpina und der Geissbock

Die italienische Sonne übt seit jeher auf die Menschen in den nördlichen Gebieten eine ungeheure Anziehungskraft aus. Und der Warentransport von Süd nach Nord und umgekehrt hat manchen Kaufmann reich gemacht. Wer diesen Weg machen will, muss die Alpen überwinden. Früher war das ein Kampf gegen die Gefahren der Natur, heute ist es ein Wettlauf um die Zeit.

In einer Distanz von 20 Kilometern und 800 Jahren zur Porta Alpina hatten einst die Urner eine gefährliche Schlucht zu überwinden. Bereitwillig ist ihnen der Teufel zu Hilfe geeilt. Um den Lohn wurde er geprellt, denn die listigen Urner haben ihm einen stinkenden Geissbock präsentiert. Dem Tal aber hat die «Teufelsbrücke» Lebensunterhalt und Auskommen gebracht. Nun wollen das Tujetsch und die Cadi ihren Anschluss an den modernen Nord-Süd-Verkehr. Ermöglichen soll das nicht eine Brücke, sondern ein tiefes Loch mit einem schnellen Aufzug und – ganz bescheiden – mit einem «Bahnhöfli». Aus eigener Kraft ist das nicht zu schaffen. Bereits beraten die Weisen, ob man es wiederum mit dem Teufel versuchen sollte. Die Risiken sind beträchtlich, denn der Teufel hat mit dem Alter dazu gelernt. Bei den riesigen Summen, welche die Neat verschlingt, wird er sich kaum

Abstimmung  
12. Februar 2006

«Man muss die Chance ergreifen. Der Schacht ist ja vorhanden, warum ihn nicht weiterhin nutzen?»

Hans Fischer Chur  
Präsident. ASTAG Graubünden/RhTG

**JA** **Porta Alpina**

mit einem Geissbock begnügen. Die Seelen all jener möchte er haben, die von Neid und Missgunst erfüllt sind. Zum Glück gibt es die listigen Oberländer. Wenn das Werk durch den Gemein-sinn und die Solidarität der Bündner und der Schweizer zustande kommt, dann ist der Teufel auch für diesmal ausgetrickst.

*Pater Pirmin Gnädinger,  
Mitglied der Benediktiner-  
abtei und Rektor der  
Klosterschule Disentis*



Ein Blick zurück

# Splügenbahn – ein nie realisiertes Projekt

Wenn man sich Gedanken über das visionäre Projekt der Porta Alpina macht, dann tauchen Zweifel auf, ob die Politik ehrlich hinter der Sache steht. Es ist sehr zu hoffen! Der Porta Alpina soll es nicht derart ergehen wie damals dem Projekt einer Splügenbahn.



Im «Oberländer Tagblatt» in Sargans, einem Kopfblatt der Bündner Zeitung, ist am 13. Mai 1989 diese Karikatur von Orlando Eisenmann erschienen mit dem Untertitel: «Wir können den Splügen auch privat bauen.»

Votazione del  
12 febbraio 2006

«La Porta Alpina è la grande chance per il futuro del nostro cantone periferico. Dobbiamo e vogliamo promuovere una simile importante opera.»

Edgardo Marchesi,  
Presidente HG Val Poschiavo

SI

Porta Alpina +

Das in die Zukunft weisende Projekt der Splügenbahn hat Höhen und Tiefen erlebt und es ist interessant, Vergleiche mit der Porta Alpina anzustellen. Sicher ist, dass man von Seiten der Politik – und selbstverständlich auch von Seiten der betroffenen Bevölkerung – die Porta Alpina mit mehr Herzblut angegangen ist als die Splügenbahn. Im Unterschied zum damaligen Projekt, wird die Porta Alpina nicht von anderen Bahnbauten konkurrenziert.

Im Jahre 1847, als sich der erste Dampfzug in der Schweiz von Zürich nach Baden in Bewegung setzte, waren die Wünsche nach einem flächendeckenden Bahnnetz bereits vorhanden. Ein Jahr später war gar die Rede von einer Bahn über den Lukmanier.

Zwischen 1863 und 1914 wurden diverse Streckenführungen durch die östlichen Zentralalpen projektiert, die alle mehr oder weniger lang unterhalb des Splügenpasses einen Scheiteltunnel durchfahren sollten. Sie war damit eine der ersten (nie gebauten)





Der Bündner Bundesrat Felix Calonder (1863–1952) hat sich zusammen mit Generalstabschef Von Sprecher mit Nachdruck (erfolglos) für die Splügenbahn eingesetzt.



Das Schweizerische Splügen-Komitee hat mit einer Informationsschrift – hier das Titelbild der ersten Ausgabe – auf sein Anliegen aufmerksam gemacht.

Alpenbahnen überhaupt: die Splügenbahn. Die Bahn hätte die Strecke zwischen Venedig und München um 241 Kilometer kürzer werden lassen als jene über den Brenner! Doch die im Jahre 1867 gebaute Linie über den Brenner, der 1872 erbaute Tunnel Mont Cenis und vor allem der 1882 eröffnete Gotthardtunnel bedeuteten Todesstösse für das Splügenprojekt.

Später nahm dann der Bündner Bundesrat Felix Calonder (1863–1952) die Idee einer Splügenbahn wieder auf. Trotz seines grossen

Einsatzes stiess er bei seinen politischen Weggefährten auf taube Ohren. In den Jahren 1964–1965 wurde nochmals ein generelles Projekt für eine Bahn zwischen Chur und Chiavenna erarbeitet. Die Politik, mit dem ehemaligen Regierungsrat und Nationalrat Jakob Schutz an der Spitze, setzte sich mit grossem Engagement beim Bund für die Realisation der Bahn durch den Splügen ein. Leider ebenso erfolglos wie auch später – im Jahre 1986 – der St. Galler Nationalrat und Bauunternehmer Titus Giger (Murg). Nachdem die Europäische Union sich sehr positiv zur Verbindung Nord-Süd durch den Splügen äusserte, fragte Giger mit einer Interpellation den Bundesrat mit dem damaligen Verkehrsminister Leon Schlumpf an, ob er in dieser Frage nicht raschmöglichst eine Entscheidung treffen müsste. Mitunterzeichnet war die Interpellation Giger von 14 Nationalrätinnen und Nationalräten, darunter als einzigem Bündner Nationalrat Peter Aliesch und dem heutigen Bundesrat Christoph Blocher. Doch nichts geschah, obwohl der Bundesrat in seiner Antwort

unter anderem Folgendes festhielt: «(...) Die Splügenachse bildet nach wie vor auch Gegenstand der Gespräche, welche auf internationaler Ebene fortgesetzt werden. Bis Ende des Jahres sollen Entscheidungsgrundlagen vorliegen, welche die Vorbereitung eines Baubeschlusses zuhanden der eidg. Räte ermöglichen.»

Im Zürcher Tages-Anzeiger vom 20. August 2000 ist in einer Reisebeschreibung Folgendes nachzulesen: «Auf der Passhöhe des Splügenpasses erinnert eine kleine Metalltafel an den erfolglosen Kampf für eine Splügenbahn, für die einst versprochene Ostalpenbahn. Aber das ist eine Geschichte für sich...».

Es bleibt zu hoffen, dass die Vision einer Porta Alpina dereinst nicht auf einer kleinen Metalltafel am Eingang zum Stollen verewigt werden wird.

Von Bartholomé Hunger

Abstimmung  
12. Februar 2006

«Die Solidarität zu einer Randregion steht im Vordergrund. Man soll aber auch Pionierleistungen anerkennen und fördern.»  
Rico Stiffler, Davos  
Präsident Bündner Metzgermeisterverband

**JA** Porta Alpina




# Einmalig und unvergleichlich

Die Porta Alpina ist aus verschiedenen Gründen einmalig. Einerseits verkehrspolitisch, stellt sie doch ein neues Netzelement der NEAT dar, womit der Kanton Graubünden direkt an das europäische Eisenbahnnetz angebunden wird. Sodann ist ein solcher Anschluss an die NEAT ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Standortattraktivität der Region. Aber die Bedeutung der Porta Alpina geht weit über das Lokale hinaus, kann sie doch für den Tourismus in unserem ganzen Kanton aussergewöhnliche Impulse geben. Das Projekt passt zudem auch genau in die Stossrichtung der neuen Regionalpolitik, welche Eigeninitiative mit

wertschöpfenden, nachhaltigen Vorhaben fördern will, statt nur Subventionen zu verteilen.

Wir haben mit der Porta Alpina die Chance, ein weltweit unvergleichliches Projekt zu realisieren. Besinnen wir uns deshalb wieder einmal auf den Pioniergeist unserer Verfahren und schaffen wir mit der Tunnelstation mitten im Gotthard-Massiv neue Möglichkeiten für die Surselva, für Graubünden, aber auch für die Schweiz.



Abstimmung  
12. Februar 2006

«Ich bin begeistert von der Porta Alpina, ein Projekt das nicht nur die Surselva, sondern den ganzen Kanton besser mit Europa verbindet.»

Dr. med. Hansjakob Michel, Films  
Präsident Bündner Ärzteverein

**JA** Porta Alpina **+**

## Impressum

### Bündner Gewerbe

Wirtschaftsmagazin für das Gewerbe in Graubünden. Offizielles Verbandsorgan des Bündner Gewerbeverbandes als Dachorganisation der gewerblichen Wirtschaft Graubündens.

### Ausgabe 1/2006

Januar 2006, 28. Jahrgang,  
Auflage 72 000. Erscheint 4-mal im Jahr.  
Verantwortlicher Redaktor:  
Jürg Michel, Direktor.  
Redaktion: Bartholomé Hunger (hu.)  
Comic: Peter Haas, Domat/Ems

### Redaktionsadresse

Bündner Gewerbeverband,  
Unione grigionese delle arti e mestieri  
Uniu grischuna d'artisanadi e mastergn  
Poststrasse 43, Postfach, 7002 Chur  
Telefon 081 257 03 23, Fax 081 257 03 24  
info@kgv-gr.ch, www.kgv-gr.ch



Abstimmung  
12. Februar 2006

«Die Porta Alpina ist eine einmalige Gelegenheit, für kommende Generationen, ideale Rahmenbedingungen zu schaffen.»

Enrico Uffer, Savognin  
Präsident HGV Surses

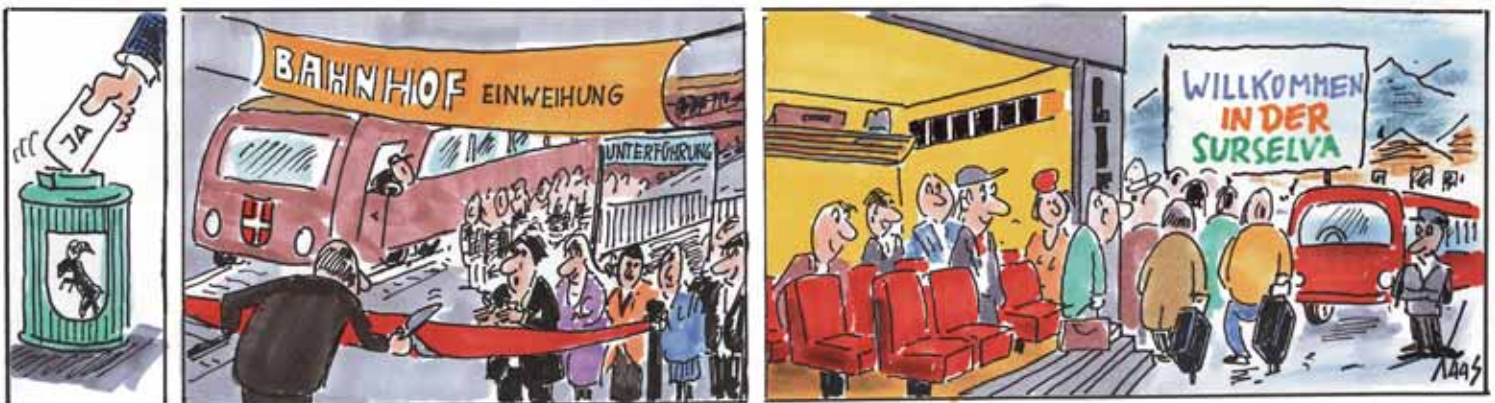
**JA** Porta Alpina **+**



Nationalrätin  
Brigitta M. Gadiant, Chur

**JA** Porta Alpina **+**

**Abstimmung:  
12. Februar 2006**





**Jan Mettler**

Präsident Bündner Gewerbeverband

# Am Präsident sini Mainig

***Der Worte sind genug gewechselt, lasst mich auch endlich Taten sehen!***

*Goethe*

**Geschätzte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger. Im Namen zahlreicher engagierter KMU-ler aus allen Regionen unseres Kantons bitte ich Sie, ohne Wenn und Aber, um ein eindeutiges Ja zur Gewährung eines Kredites für den Bau der Porta Alpina in Sedrun. Wir wollen den Aufschwung nicht verschieben und setzen uns für die Realisierung einer gemeinsamen Sache eines weiteren grossartigen Werkes in unserem Alpenkanton ein.**

**Und übrigens, was wäre unser Tourismuskanton ohne all die phantastischen Bauwerke auf den verschiedenen Streckenabschnitten unserer Bahn, der RhB. Geplant und gebaut durch uns und unsere Vorfahren, mit Weitsicht und dem Glauben an die Zukunft. Deshalb glauben auch die unten aufgeführten Präsidentinnen und Präsidenten aller Berufsverbände und Handels- und Gewerbevereine in allen Bündner Talschaften an dieses Werk der Gemeinschaft und Zukunft.**

HGV Albula, **Rico Florinett**  
HGV Alpenarena, **Hans-Peter Fontana**  
HGV Arosa, **Adrian Altmann**  
HGV Breil, Dardin, Danis/Tavanasa, **Retus Cathomas**  
HGV Celerina, **Roman Ferrari**  
GV Chur, **Peter Suter**  
HGV Churwalden, **Nino Crapp**  
HGV Davos, **Reto Müller**  
HGV Disentis, **Patrick Caminada**  
HGV Domleschg, **Armando Patzen**  
HGV Ilanz und Umgebung, **Remo Cahenzli**  
HGV Imboden, **Jürg Heini**  
HGV Jenaz, **Walter Vetsch**  
HGV Klosters, **Kaspar Flütsch**  
HGV Küblis, **Georg Egli**  
HGV La Plaiv, **Nicolin Arquint**  
HGV Landquart, **Urs Dürsteler**  
HGV Lumnezia, **Ciril Collenberg**  
HGV Maienfeld, **Christian Egli**  
HGV Val Müstair, **Markus Malgiaritta**  
HGV Obersaxen, **Guido Caduff**  
HGV Pontresina, **Hansjürg Stricker**  
HGV Poschiavo, **Edgaro Marchesi**  
HGV St. Moritz, **Markus Testa**  
HGV Samedan, **Martin Merz**  
HGV Surses, **Enrico Uffer**  
HGV Sils/Silvaplana, **Urs Reich**  
HGV Sumvitg, **Meinrad Candinas**  
HGV Thusis und Umgebung, **Urs Tillessen**  
HGV Tujetsch, **André Schmid**  
HGV Unterengadin, **Guido Parolini**  
HGV Vals, **Daniel Berni**  
HGV Vaz/Obervaz, **Yvo Vitali**  
HGV Vorderprättigau, **Urs Muzzarelli**

ASTAG Graubünden/RhTG, **Hans Fischer**  
Bündner Ärzteverein, **Hansjakob Michel**  
Bündner Apothekerverein, **Max Caviezel**  
Autogewerbeverband Graubünden, **Marco Willi**  
Bündner Bäcker- und Konditorenmeister-  
Verband, **Hanspeter Meiler**  
Gastro Graubünden, **Andy Abplanalp**  
Graubündnerischer Baumeisterverband (GBV),  
**Franco Lurati**  
GBV Sektion Chur, **Thomas Mettler**  
GBV Sektion Davos, **Markus Derungs**  
GBV Sektion Rätikon, **Beat Leopold**  
GBV Sektion Hinterrhein, **Ulrich Müller**  
GBV Sektion Mittelbünden, **Nicolin Luzio**  
GBV Sektion Surselva, **Rico Erni**  
GBV Sektion Oberengadin/Puschlav/Bregaglia  
**Remy Urech**  
GBV Sektion Unterengadin/Münstertal,  
**Roland Conrad**  
Schweiz. Carrosserieverband (VSCI)  
Sektion Graubünden, **Bruno Claus**  
Bündner Verband Dach und Wand,  
**Daniel Kühnis**  
Drogistenverband Sektion Graubünden,  
**Isabella Mosca**  
Verband Graubündner Elektro-Installations-  
firmen, **René Wildhaber**  
Fahrrad- und Motorrad-Gewerbeverband  
Graubünden, **Jürg Benker**  
Bündner Forstunternehmerverband,  
**Andreas Hitz**  
Bündner Gärtnermeisterverein,  
**Norbert Schaniel**  
Gebäudetechnikverband Graubünden,  
**Luzi Willi**  
Verband Schweizer Getränkegrossisten  
Sektion Graubünden, **Marlyse Räber**

Schweizerischer Verband für visuelle  
Kommunikation Sektion Graubünden,  
**Walter Urs Gammeter**  
Holzbau Schweiz Sektion Graubünden,  
**Res Schmid**  
Bündner Holzindustrieverband,  
**Damian Brühwiler**  
Hotelierverein Chur und Umgebung,  
**Kurt Künzli**  
Schweiz. Verband der Immobilien-Treuhänder  
Sektion Graubünden, **Alfred Conrad**  
SVISMA Sektion Graubünden & Glarus,  
**Armin Cavelti**  
Bündner Kaminfegermeisterverband,  
**Jürg Schläpfer**  
Konditor-Confiseurmeisterverband Rätia,  
**Adri Marguth**  
Bündner Malermeisterverband,  
**Peter Camastral**  
Fachverband Metallbau Graubünden,  
**Michael Omlin**  
Fachverband Metallhandwerk, **Peter Florin**  
Fachverband Landtechnik, **Peter Camastral**  
Bündner Metzgermeisterverband, **Rico Stiffler**  
Schweiz. Optikerverband Regionalgruppe  
Graubünden, **Thomas Maissen**  
Verband Schweiz. Radio- und Televisions-  
Fachgeschäfte Kreisgruppe Graubünden,  
**Mathias Löpfle**  
Verband Schweizerischer Schreinermeister  
Sektion Graubünden, **Jakob Lötscher**  
Verband Bündner Beton- und Kiesindustrie,  
**Flurin Wieser**  
Bündner Sporthändler Vereinigung ASMAS,  
**Simon Gruber**  
Vereinigung Bündner Uhrenfachgeschäfte,  
**Marco Zoppi**