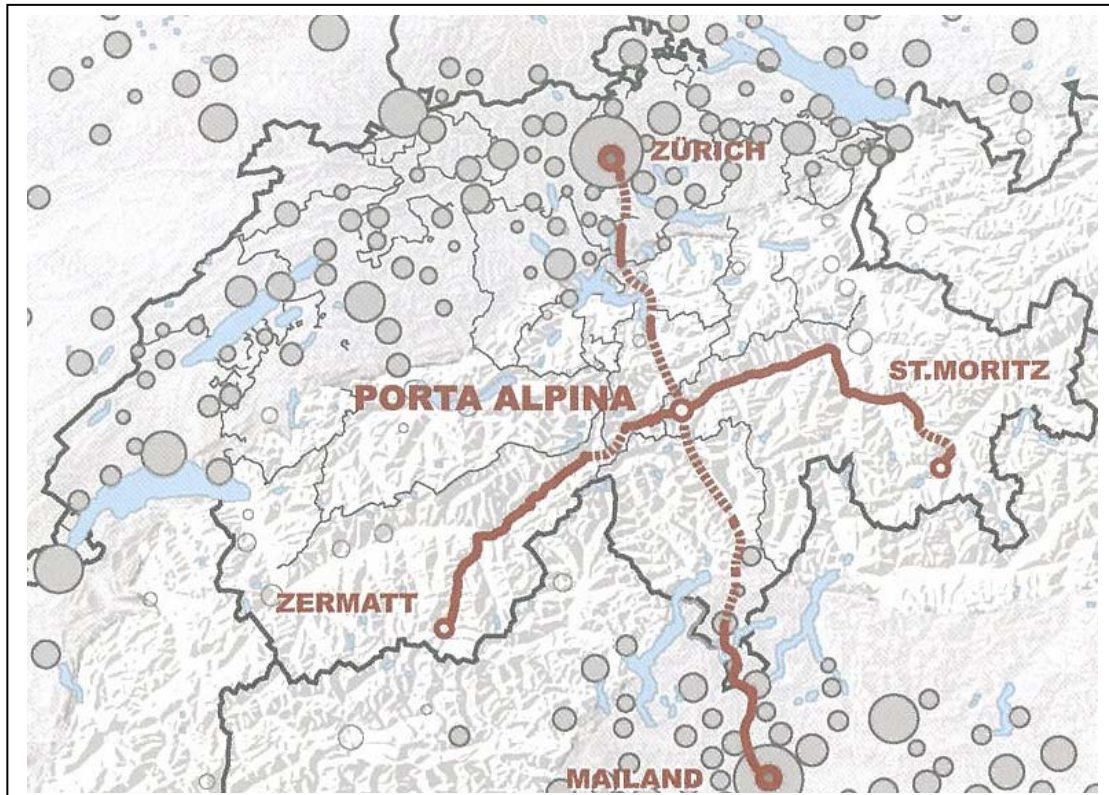




Richtplanung Graubünden

Porta Alpina und nachhaltige räumliche Entwicklung

Zusatzbericht



Inhaltsverzeichnis

1	Zielsetzung des vorliegenden Dokumentes	1
2	Vorgehen und Rahmenbedingungen	1
3	Räumliche Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturen.....	2
3.1	Inhalt des Kooperationsprojektes von Bund und Kantonen.....	2
3.2	Übertragung auf Porta Alpina	3
3.2.1	Lokalisierung von Schlüsselthemen / -bereichen im Bereich der Potenziale	4
3.2.2	Wirkungsmechanismen / Vernetzungen im Bereich Tourismus	5
3.2.3	Wirkungsmechanismen / Vernetzungen im Bereich Wohnen	8
3.2.4	Wirkungsmechanismen / Vernetzungen im Bereich Wissensgesellschaft und Spezialgüter	9
3.2.5	Andere mögliche Entwicklungsbereiche.....	10
4	Verknüpfung der Porta Alpina mit anderen Projekten / Potenzialen	10
4.1	Parc Adula (2. Nationalpark)	10
4.2	Grosses Wintersportgebiet mit hoher Schneesicherheit	11
4.3	Portal zum Alpenraum / Glacier Express.....	11
4.4	Projekt San Gottardo	11
5	Flankierende Massnahmen für eine nachhaltige räumliche Entwicklung.....	12
6	Porta Alpina und weitere raumwirksame Politikbereiche.....	12
6.1	Strategie Nachhaltige Entwicklung des Bundesrates	12
6.2	Alpenkonvention	13
6.2.1	Protokoll „Raumplanung und nachhaltige Entwicklung“	13
6.2.2	Protokoll „Verkehr“	14
6.3	Grundzüge der Raumordnung Schweiz (GROCH).....	16
6.4	Neue Regionalpolitik (NRP)	17
6.5	Sachplan Verkehr / Bahnreform 2	18
6.6	Strategie Freizeitverkehr	21
6.7	Botschaft über die Integration der Ostschweiz in das Konzept der NEAT	21
7	Schlussbemerkungen.....	22

1 Zielsetzung des vorliegenden Dokumentes

Im Rahmen der Beurteilung des Finanzierungsgesuches zur Porta Alpina sind Zusatzinformationen darüber erwünscht, wie die Porta Alpina zu einer nachhaltigen Entwicklung des Raumes führen kann bzw. wie das Projekt nachhaltig gestaltet werden kann.

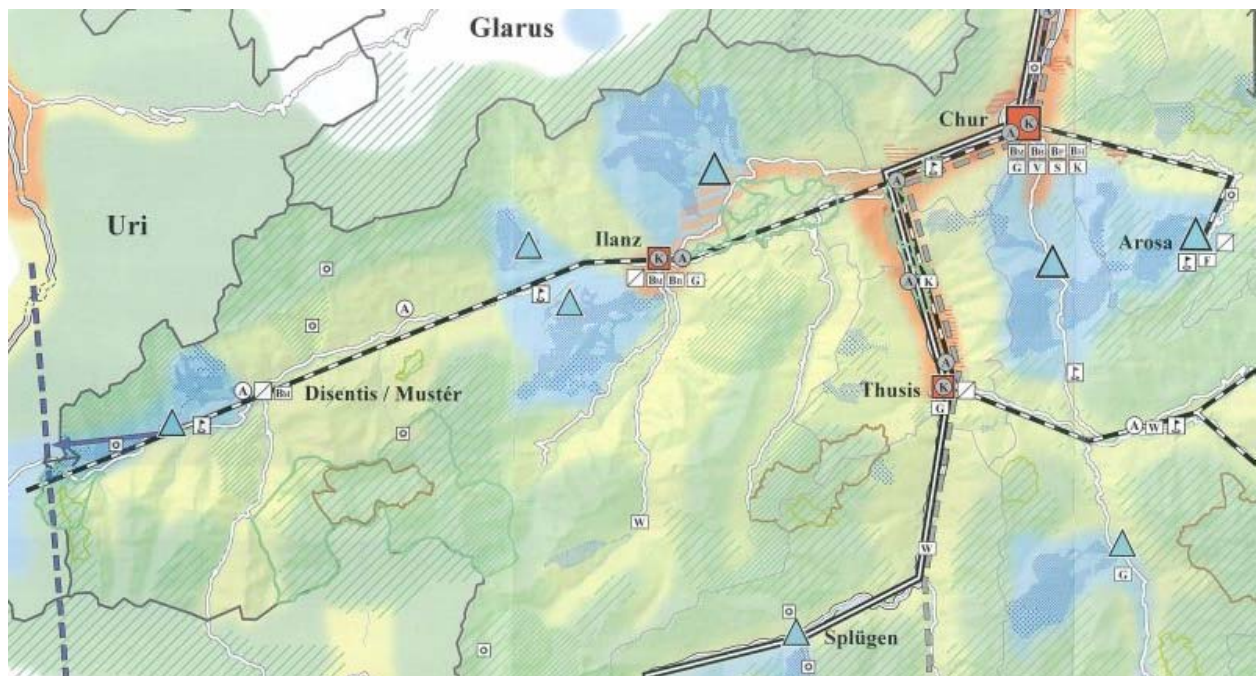
2 Vorgehen und Rahmenbedingungen

Die quantitativen Angaben¹ der Kosten-Nutzen-Analyse und Nachhaltigkeitsbeurteilung (Schlussbericht Dez. 04) werden aus zeitlichen Gründen nicht verändert. Es muss jedoch betont werden, dass die Marktanalyse (Studie Bieger) die Potenziale aus der Lombardei (Grossraum Milano) in quantitativer Hinsicht nicht berücksichtigt.

In qualitativer Hinsicht sind Ergänzungen und Konkretisierungen der Aussagen möglich, da sich die Studie Bieger auf allgemeine Aussagen² stützt, das Potenzial, den Wirkungsbereich und die generationenübergreifende Bedeutung des Projektes zu eng fasst und die Möglichkeiten und Auswirkungen von flankierenden Massnahmen nicht oder nur wenig thematisiert. Das vorliegende Dokument zeigt Wirkungsmechanismen in qualitativem Sinne auf und führt weitere Überlegungen und Argumente auf:

- Wirkungsmechanismen³ aufzeigen und so Schlüsselthemen, Verkehrswirkungen und Potenziale analysieren.
- Porta Alpina mit anderen Projekten / Potenzialen verknüpfen
- flankierende Massnahmen zur Erreichung einer nachhaltigen Entwicklung aufzeigen
- Porta Alpina in den Zusammenhang mit anderen raumrelevanten Politikbereichen stellen.

Die wichtigsten thematischen und räumlichen Aussagen des kantonalen Richtplans (RIP2000) bilden einen weiteren Rahmen. Die nachfolgende Karte gibt einen Überblick.



¹ Diese stützen sich auf die Angaben aus dem Bericht Bieger vom September 2003

² vgl. z.B. vorliegende Ausführungen zum Verkehrsverhalten von Übernachtungsgästen

³ Die Wirkungsmechanismen werden anhand des Projektes „räumliche Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturen, Fallbeispiel Vereina“, Stand Zwischenergebnisse“ aufgezeigt

3 Räumliche Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturen

3.1 Inhalt des Kooperationsprojektes von Bund und Kantonen

Das Gesamtprojekt „räumliche Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturen“⁴ zielt darauf ab, mit einer generell anwendbaren Methodik aufzuzeigen, welche räumlichen Auswirkungen Verkehrsinfrastrukturen tatsächlich haben. Damit können verlässliche Hypothesen für den Erfolg aktueller und künftiger Verkehrsplanungen auf allen Ebenen des politischen Handelns – lokal bis national – formuliert und verifiziert werden. Im Vordergrund stehen folgende Zielsetzungen:

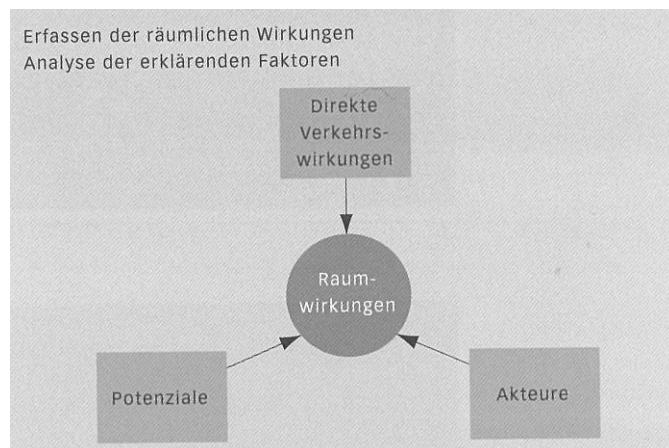
- Wissen über Zusammenhänge zwischen Verkehr und Raumordnung erlangen
- Effizienz in der Verkehrsplanung steigern
- Raumplanungsinstrumente optimieren

Wesentliche Kennzeichen dieser Methodik sind

- der Bezug auf verschiedene räumliche Untersuchungsebenen (lokal, Korridor, regional),
- die vergleichende Analyse mehrerer Beispiele,
- die Analyse von drei Arten von wesentlichen Einflussfaktoren für das Entstehen räumlicher Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturen,
- sowie die Beobachtung von Auswirkungen über einen (mehrjährigen) Zeitraum.

Zwischen Verkehrsinfrastruktur und Raum besteht keine absolute unveränderliche Relation, kein Automatismus der Wirkung. Deswegen braucht es zur Erfassung und Abbildung dieser Zusammenhänge ein entsprechend komplexes Instrument. Für diesen Zweck wurde im Rahmen des Methodikberichts das sogenannte „Tripod“ (Methodenmodell) entwickelt. Mit dem Tripod soll innerhalb der Region bzw. des lokalen Umfeldes gezeigt werden, welches die bestimmenden Faktoren gewesen sind, die die Entwicklung des Raumes beeinflusst, gefördert oder behindert haben. Es werden dabei die folgenden, an der Entstehung von Raumwirkungen beteiligten Faktoren berücksichtigt:

Schematische Darstellung des TRIPOD



Quelle: Broschüre des are, Räumliche Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen, „Lernen aus der Vergangenheit“, Projektübersicht,

- **Direkte Verkehrswirkungen:** wie z.B. die Veränderung der Erreichbarkeit eines Gebietes und direkte Umweltbelastungen der Verkehrsinfrastruktur. Die auftretenden direkten Verkehrswirkungen sind wiederum eine Folge des konkreten Infrastruktur- und Verkehrsangebots, der preislichen und ordnungspolitischen Rahmenbedingungen des Verkehrs sowie der vorhandenen Verkehrsnachfrage im Personen- und Güterverkehr
- **Potenziale:** d.h. der lokale, regionale und wirtschaftliche Kontext mit den spezifischen Standortfaktoren, wirtschaftlichen Strukturen, Boden- und Bauzonen-Reserven, usw. Luftfahrt Bahn Strasse Schifffahrt

⁴ Kooperationsprojekt Bund (are, BAV, ASTRA;BUWAL) und Kanton (ARP, FöV, TBA, ANU), das im Sommer 2004 startete und jetzt auf Stufe Zwischenbericht vorliegt.

- **Akteure:** d.h. die Aktivitäten von Schlüsselpersonen in der Raumplanung und Projektierung, die massgebend Einfluss nehmen und bestimmen, ob sich potenzielle Raumwirkungen überhaupt einstellen.

3.2 Übertragung auf Porta Alpina

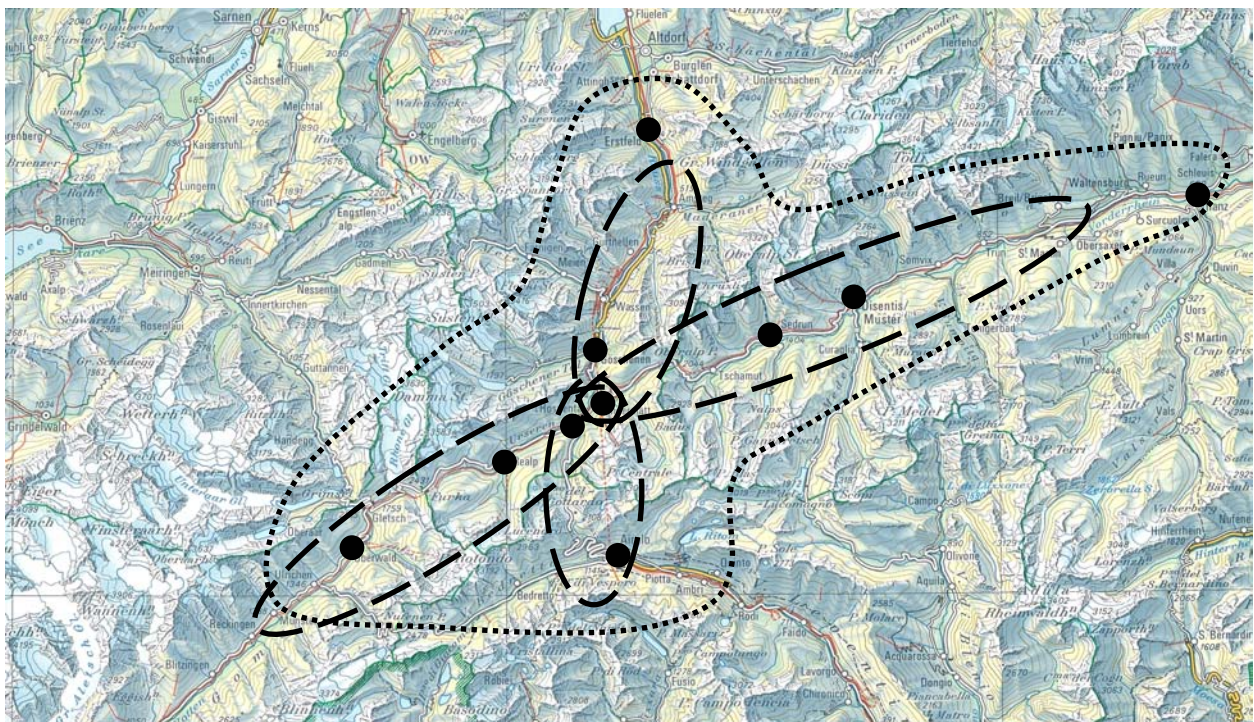
Die Wirkungsmechanismen in Bezug auf die Porta Alpina werden anhand des Fallbeispiels „Vereina Stand Zwischenergebnisse“ aufgezeigt.

In Bezug auf die Porta Alpina wird in räumlicher Hinsicht zwischen

- lokalen Wirkungen (enger Bereich der Gemeinden Tujetsch, Disentis, Andermatt, evtl. Gemeinden Obergoms),
- Korridor-Wirkungen bzw. Verbindung von alpenquerender Nord-Süd-Verbindung mit einer alpenquerenden Ost-West-Verbindung in den Zentralalpen (darin liegt das kantonale Interesse),
- Regionalen Wirkungen (Raum Gotthard mit Andermatt / Urserental, obere Surselva, obere Leventina, Obergoms)

unterschieden.

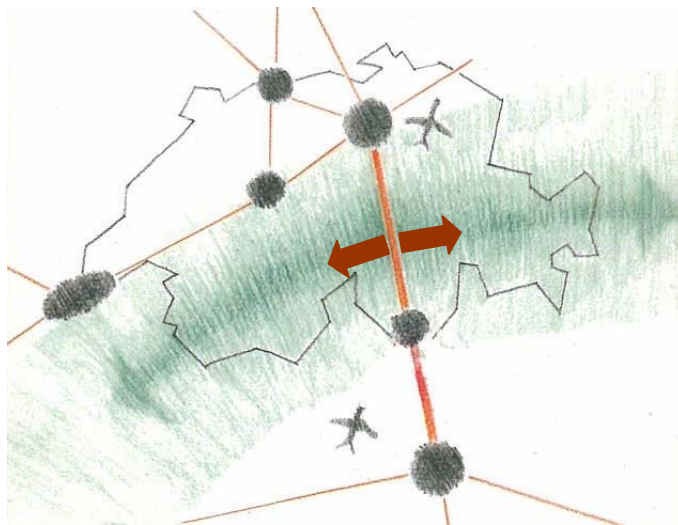
Darstellung der räumlichen Wirkungsbereiche in den vier Kanton UR, GR, TI, VS



- lokale Ebene
- Korridore
- Region

Quelle: eigene Darstellung

Darstellung der Korridor-Wirkungen mit gesamtschweizerischer Optik



mögliches Potenzial:

internationaler Zugang zu wichtigen Destinationen (Zermatt, St. Moritz) im Alpenraum via Porta Alpina (und Glacier-Express)

Quelle: angepasste Darstellung aus den "Scenari e obiettivi per il nostro territorio", dipartimento del Territorio TI

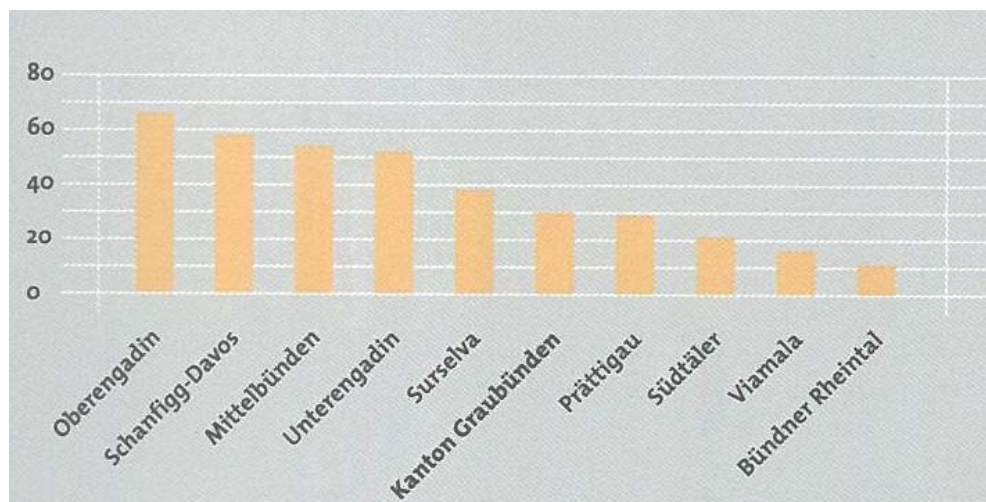
3.2.1 Lokalisierung von Schlüsselthemen / -bereichen im Bereich der Potenziale

Die Potenziale können anhand der Export-Basis-Theorie⁵ rasch ermittelt werden. Im Raume Disentis / Sedrun / Andermatt sind dies folgende Bereiche

- Tourismus (im Sinne von Einkommen aus Export-Tätigkeiten)
- Wohnen (im Sinne von Einkommen aus dem Wohnen)
- Wissensgesellschaft und Spezialgüter (Feinmechanik, Elektronik usw.)

Andere Schlüsselpotenziale, wie z.B. Stromproduktion aus Wasserkraft oder die Nutzung von Steinen stehen nicht in direktem Zusammenhang mit der Realisierung der Porta Alpina, da diese Güter nicht via Porta Alpina exportiert werden.

Anteil der touristischen Wertschöpfung an der Gesamtwirtschaft in Prozent



Quelle: Weitblick 2006, GKB und AWT GR sowie HTW Chur

⁵ Die Export-Basis-Theorie geht davon aus, dass der entscheidende Faktor des regionalen Wirtschaftswachstums der Export von Gütern und Dienstleistungen ist. Die wirtschaftliche Basis einer Region wird von Betrieben gebildet, die ihre Produkte in andere Regionen und Volkswirtschaften exportieren. Die Einkommen aus dem Export werden für lokal erstellte Güter und Dienste ausgegeben. Der Anstieg der Einkommen aus Exporten setzt im lokalen Sektor einen Multiplikatoreffekt in Gang und führt zu intraregionalem Wachstum. Siehe Graphik im Anhang.

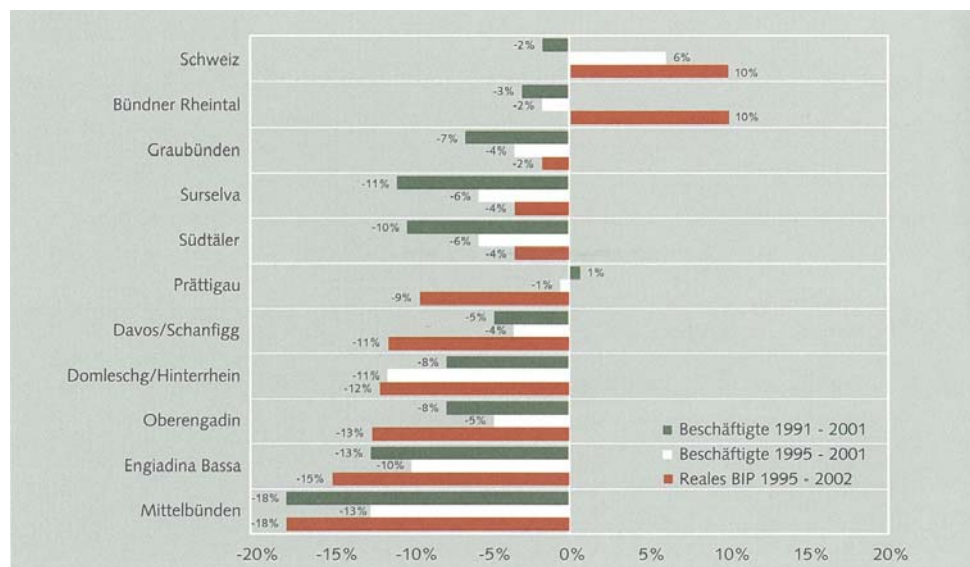
3.2.2 Wirkungsmechanismen / Vernetzungen im Bereich Tourismus

A) Verkehrswirkungen

Die Erreichbarkeit in weiten Teilen der Schweiz verbesserte sich deutlich in den letzten 20 Jahren. Am Fallbeispiel Vereina kann aufgezeigt werden, dass sich durch den Bau des Tunnels die relative Erreichbarkeit zu anderen Teilen der Schweiz kaum verschlechterte und die Region Unterengadin dadurch gesamthaft betrachtet „stabil“ blieb. Dies im Gegensatz zur oberen Surselva, die in Bezug auf die Erreichbarkeit in den letzten 20 Jahren kontinuierlich an relativer Gunst verlor.

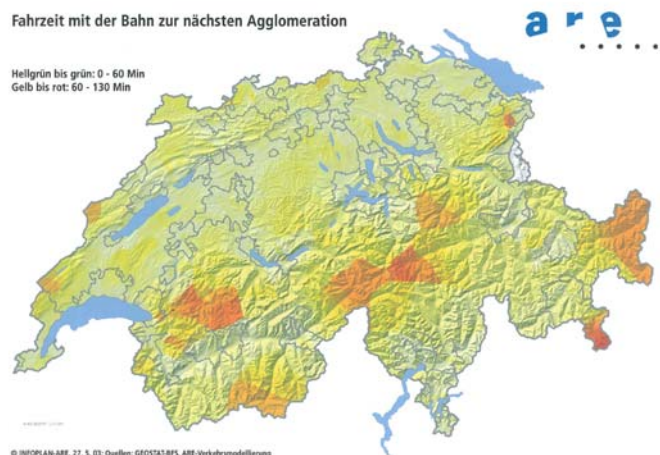
Die obere Surselva hat sich denn auch in vielerlei Hinsicht unterdurchschnittlich entwickelt; dies obwohl die Grossbaustelle des Zwischenangriffs Sedrun für gewisse Impulse im lokalen Bereich sorgte⁶. Ohne Porta Alpina wird dieser „Verlust an Erreichbarkeit“ relativ zu übrigen Landesteilen auch in Zukunft zunehmen, da die Erreichbarkeit anderer Landesteile gerade durch die NE-AT verbessert wird⁷.

Entwicklung der Beschäftigtenzahl und des regionalen Bruttoinlandproduktes



Quelle: Wirtschaftsleitbild Graubünden

Die Karte in Anhang 2 zeigt die Erreichbarkeiten zu den nächsten Agglomerationen, dies ist im Falle der Surselva die Agglomeration Chur. Im Hinblick auf das Exportprodukt Tourismus ist aber die Nähe zu den grossen Ballungsräumen im Mittelland und in der Poebene sowie zu den internationalen Flughäfen Zürich und Mailand entscheidend. In Bezug auf diese Zentren ist die schlechte Erreichbarkeit der Surselva wesentlich gravierender.



⁶ Vgl. dazu, Richtplanung Graubünden, Grundlagen zur Porta Alpina, Entwicklung im Kreis Disentis seit 1990, Bericht, 09. Dezember 2004 / Claudia Teubner

⁷ So verschiebt sich mit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Tunnels die Linie gleicher Erreichbarkeit von Graubünden und Wallis vom Raum Burgdorf in den Raum Aarau. Rund 700'000 Einwohner im schweizerischen Mittelland sind somit in Zukunft schneller im Wallis als in Graubünden (vgl. dazu Karte im Anhang 3).

Die Porta Alpina verknüpft die schienengebundene alpenquerende Ost-West-Verbindung 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 vergleichbar. Die bestehende Ost-West-Verbindung ist als touristisches Produkt (Glacier Express) 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 kann für den Tourismus auch als „Zwischeneinstieg“ auf die Glacier-Expresslinie, den Zugang zu weltbekannten Tourismusdestinationen im Alpenraum und damit dem Ausbau eines umweltfreundlichen Tourismusangebotes dienen.

Die Erreichbarkeit der Orte Disentis / Sedrun / Andermatt wird mit der Porta Alpina deutlich verbessert. Die Anreisezeit aus den grösseren Agglomerationen (Zürich, Mailand) wird rund halbiert bzw. aus dem Raume Mailand mit dem öV überhaupt „ganzjährig realistisch“. Die Erreichbarkeit ist ein Schlüsselfaktor für den Tourismus⁸. Von der vorgesehenen Infrastruktur profitiert der öffentliche Verkehr; es wird eine Verschiebung des Modal Split zugunsten des öV und zugunsten ökologisch weniger belastender Mobilitätsformen erwartet.

B) Potenziale

Für die Beurteilung der langfristigen Potenziale sind folgende Überlegungen wichtig:

- Mit abnehmender Schneesicherheit wird es zu einer Umlagerung von tiefer zu höher gelegenen Skigebieten kommen. Die Schweiz hat diesbezüglich gute Voraussetzungen, liegen die Skigebiete im Durchschnitt doch wesentlich höher als in Österreich oder Deutschland.
- Gäste aus Übersee (Asien) bilden ein gewaltiges Zukunftspotenzial. Die Schweiz braucht zugkräftige Attraktionen um in diesen Märkten wahrgenommen zu werden bzw. aus diesem Gästesegment „abschöpfen“ zu können.
- Die touristische Infrastruktur ist im Raum Disentis / Sedrun stark auf den Wintertourismus ausgerichtet. In Zukunft wird es wichtig sein, diese touristische Infrastruktur verstärkt nicht nur im Winter, sondern auch im Sommer zu nutzen.
- Der „kantons Grenzen-überschreitende“ Raum Gotthard bietet grosse Potenziale für die Weiterentwicklung und Wertschöpfung im Tourismus

Disentis, Sedrun und Andermatt besitzen bereits erschlossene Wintersportgebiete und die dazugehörige touristische Infrastruktur. Diese Wintersportgebiete weisen – was Graubünden betrifft – einen beträchtlichen Erneuerungsbedarf auf. Ähnliches kann für „das Gros“ der übrigen touristischen Infrastruktur (Hotels, Gastgewerbe usw.) festgehalten werden. Die Wintersportgebiete zeichnen sich durch eine hohe Schneesicherheit aus (zentrale Lage in den Alpen an einer Wetterscheide, Höhenlage von 1'200 m.ü.M. bis knapp 3'000 m.ü.M.). Im Hinblick auf die künftige Entwicklung des Klimas ist dies ein grosser Standortvorteil.

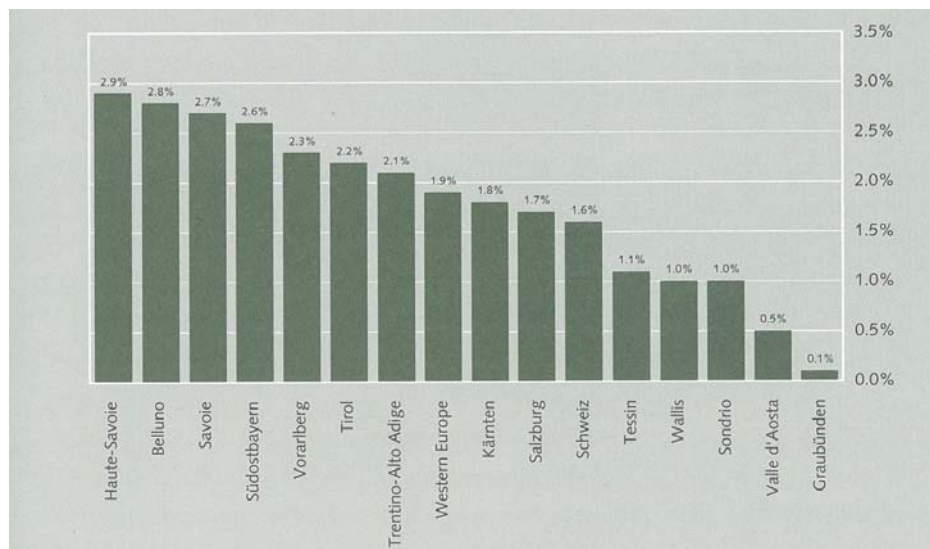
Der Glacier-Express ist weltbekannt, und ist im Hinblick auf die Erschliessung neuer Märkte in Asien von herausragender Bedeutung. Mit der Porta Alpina wird die Glacier-Express Linie an die Flughäfen Zürich und Mailand angeschlossen und zu einem Netzwerk erweitert. Es können mehrere neue attraktive Rundreisen angeboten werden. Daneben ist zu bedenken, dass die Porta Alpina als Bauwerk eine Attraktion erster Güte ist. Die Porta Alpina in Verknüpfung mit dem Glacier Express hat das Potenzial um den alpinen Tourismus in der Schweiz international

⁸ Vgl. die Modernisierung der Bahn in der Schweiz, Fakten, Zahlen und Gründe für eine zukunftssichere Verkehrsinfrastruktur, BAV

neu zu positionieren. Damit unterstützt das Vorhaben das Nachhaltigkeitsziel des Bundesrates die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft der Wirtschaft zu verbessern.

Die nachfolgende Abbildung über den Vergleich bezüglich der wirtschaftlichen Entwicklung von Regionen im Alpenraum unterstreicht, dass eine bessere die Nutzung der vorhandenen Potenziale eine Chance wäre, das im Alpenraum vorhandene Potenzial in volkswirtschaftlicher Hinsicht besser zu nutzen. Die Porta Alpina würde deutlich bessere Voraussetzungen zur Nutzung dieser Potenziale schaffen.

Entwicklung des realen Bruttoinlandproduktes im Alpenraum 1995 – 2002 (jährliche Veränderung in %)



Quelle: Wirtschaftsleitbild Graubünden

Bezüglich des Sommertourismus wird auf Punkt 4 des vorliegenden Dokumentes verwiesen.

Zusammenfassend betrachtet liegen die Potenziale im Bereich des Tourismus liegen auf allen drei räumlichen Betrachtungsebenen (lokal, Korridor, regional).

C) Akteure

In Bezug auf die Akteure hat sich am Fallsbeispiel Vereina gezeigt, dass die Verkehrsinfrastruktur dazu beitrug, dass nicht unbedingt neue Investitionen im Bereich Tourismus getätigt wurden, sondern dass anstehende Investitionen beschleunigt realisiert wurden. Der Bau des Vereina-tunnels hat dazu beigetragen, dass ein Erneuerungsschub (z.B. in Hotels, Ersatz touristischer Transportanlagen) stattfand⁹. Es konnte noch nicht analysiert werden, ob dies eintrat aufgrund eines besonderen Akteurverhaltens (kulturelle Gegebenheit, Einzelpersonen in der Region), oder z.B. aufgrund einer grösseren Kreditbereitschaft der Banken aufgrund der erwarteten Entwicklung / verbesserten Erreichbarkeit (oder alles zusammen).

Ob und wie die vorhandenen Potenziale genutzt werden (Hotellerie, Parahotellerie, nachhaltige Erneuerung der touristischen Infrastruktur usw.) ist im Wesentlichen von Akteuren abhängig. Die Potenziale und die Erreichbarkeiten sind vorhanden. Für die zukünftige Entwicklung des Raumes wird es wichtig sein, ein entsprechendes Klima zu schaffen, das die Akteure motiviert (Stichwort „Entrepreneurship“ aus der neuen Regionalpolitik) und das den Rahmen der angestrebten Entwicklung aufzeigt.

Wichtig sein werden auch flankierende Massnahmen, die das Akteurverhalten steuern. So wird es mit der Porta Alpina nicht möglich sein, auf die allgemein bestehende Tendenz im Tourismus

⁹ ein ähnlicher Wirkungsmechanismus wäre z.B. auch in Bezug auf das Hotel „Acla da Fontauna“ in Disentis übertragbar.

in Richtung kürzerer und kurzfristiger Aufenthalte Einfluss zu nehmen. Durch attraktive Produktgestaltung wird es hingegen möglich sein, dass die Touristen aus Übersee wegen der Bahn und mit der Bahn reisen. Dass es mittels flankierenden Massnahmen möglich ist, das spezifische Akteurverhalten zu steuern kann am Beispiel Arosa gezeigt werden: So reisen z.B. rund die Hälfte aller Gäste mit mindestens einer Übernachtung in Arosa mit dem öV an – dies obwohl die Fahrzeit zwischen Bahn und Strasse sich kaum unterscheidet (bzw. auf der Strasse gar leicht schneller ist). Für ganz Graubünden beträgt der Vergleichswert nur 15 %. Der Raum Tujetsch / Disentis kann im Winter in konzeptioneller Hinsicht durchaus mit der Situation in Arosa verglichen werden (Lage am Talende, erreichbar nur über eine Achse¹⁰).

Die Akteure im Raum Gotthard haben das Potenzial der Marke „Gotthard“ bereits erkannt. Der Verein Gotthard hat zum Ziel, die Vorbereitungen zur Gründung einer touristischen Marketing Destination im Grossraum Gotthard zu treffen. Entsprechende Arbeiten sind am anlaufen und erste Produkte liegen vor (vgl. Anhang 4)

In der Marktanalyse (Bericht Bieger) wird postuliert, dass „mit einer signifikant steigenden Zahl von Übernachtungsgästen kann ... nicht gerechnet werden.“ In Sinne der obigen Ausführungen zum Potenzial der Porta alpina im Grossraum Gotthard, als ergänzender und besonderer Zugang zu international bekannten Destinationen im Alpenraum und auch in Bezug auf das Anreiseverhalten von Gästen¹¹ sind die Aussagen im Bericht Bieger als zu konservativ zu betrachten.

Als Beispiel für ein aktives Akteurverhalten kann die Positionierung von Zermatt im Zusammenhang mit dem neuen Lötschberg-Tunnel angeführt werden. Es wird bereits heute damit „geworben“, dass Zermatt dereinst 2 Stunden schneller erreichbar sein wird.

3.2.3 Wirkungsmechanismen / Vernetzungen im Bereich Wohnen

A) Verkehrswirkungen

Es gelten sinngemäss dieselben Ausführungen wie unter 3.3.2 A). Mit der Porta Alpina sind wichtige Arbeitsplatzregionen in Luzern, Bellinzona, Zürich ganzjährig in 60 – 100 Minuten erreichbar. Damit wird das Arbeitspendeln grundsätzlich möglich. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass es bei dieser Form des Arbeitspendelns nicht nur um ein „klassisches tägliches Arbeitspendeln“ handelt, sondern auch um eine Arbeitsform, die nur eine zeitweise Anwesenheit am Arbeitsplatz erfordert und ein zeitweises Arbeiten zu Hause mittels einer Anbindung an den Arbeitsplatz mit modernen Informations- und Kommunikationstechnologien ermöglicht.

B) Potenziale

Die Potenziale im Bereich Wohnen liegen ohne flankierende Massnahmen in der Tendenz eher im Bereich des lokalen, allenfalls auf Korridor-Ebene auf der Ost-West-Achse. Darüber hinaus sind die Wege sofort deutlich länger und das Potenzial nimmt dadurch ab. Die Kosten-Nutzen-Analyse und Nachhaltigkeitsbeurteilung zitiert die Studie der Hochschule St. Gallen, die von maximal 1'000 neuen Arbeitspendlern ausgeht¹². Wie bereits in den Ausführungen zum Tourismus erwähnt, geht die Studie Bieger von eher konservativen Annahmen aus und nimmt das generationenübergreifende Potenzial der Porta Alpina nicht auf und schätzt die Auswirkungen aufgrund heutiger gesellschaftlicher Optik und ökonomischer Produktionsweisen ab.

¹⁰ Die Achse Lukmanier ist seit einigen Jahren im Winter versuchsweise mehrheitlich offen. Über die Zweckmässigkeit einer solchen Massnahme müsste im Falle einer Realisierung der Porta Alpina ernsthaft nachgedacht werden. Vgl. dazu Vereinatunnel und Flüela-Offenhaltung.

¹¹ Es ist zumindest zu hinterfragen, ob die Verwendung von Werten für ganz Graubünden aus dem Jahre 2001 auf das Reiseverhalten im Jahre 2025 zu schliessen. Zumindes in politischer Hinsicht wird eine Veränderung des Modal Splits zugunsten des öV angestrebt. Inwieweit diese politischen Ziele z.B. durch die Verknappung von nicht erneuerbaren Ressourcen (Erdöl, Erdgas) wird für diesen Bericht offen gelassen.

¹² Als Vergleichswert: Die Gemeinden Disentis und Sedrun weisen insgesamt rund 4'000 Einwohner auf.

Die obere Surselva hätte auch grösseres Potenzial im Bereich Wohnen¹³. Es existieren auch Visionen einer ganzjährig bewohnten Alpenstadt mit leichtem Zugang zum Mittelland und zur Po-Ebene. Die Realisierung dieses Potenzials kann allerdings aufgrund der derzeitigen „räumlichen Entwicklungstendenzen“ (Strukturwandel in Richtung „Metropolisierung“) nicht allein regional erreicht werden, dazu wären vielmehr auf nationaler Ebene flankierende Massnahmen im Bereich Siedlungsentwicklung nötig.

C) Akteure

Ob der „Motor“ Wohnen genutzt wird, wird davon abhängen, ob es gelingt, dass seitens der Nachfrage das Angebot genutzt wird. Es ist unbestritten, dass heute die jungen Arbeitnehmer aus der oberen Surselva in die Städte / Agglomerationen abwandern müssen, um attraktive Beschäftigungsmöglichkeiten zu finden. Realistischerweise werden vor allem „Heimweh-Bündner“, die bereits einen Bezug zum Lebensraum obere Surselva haben, von diesen neuen Möglichkeiten und Arbeitsformen Gebrauch machen. Es wird aber auch Akteure ohne vorherigen Bezug zur oberen Surselva geben, die von der neuen Möglichkeit der Lebens- und Arbeitsform Gebrauch machen.

3.2.4 Wirkungsmechanismen / Vernetzungen im Bereich Wissensgesellschaft und Spezialgüter

A) Verkehrswirkungen

Es gelten sinngemäss dieselben Ausführungen wie unter 3.2.2 A) und 3.2.3 A). Mit der Porta Alpina sind wichtige Arbeitsplatzregionen und Abnehmermärkte in Luzern, Bellinzona, Zürich ganzjährig in 60 – 100 Minuten erreichbar.

B) Potenziale

Die Bedeutung von Wissen hat deutlich zugenommen. Moderne Technologien ermöglichen den Einsatz von Wissen praktisch verzögerungsfrei und zu vernachlässigbaren Kosten gleichzeitig an verschiedenen, weltweit auseinander liegenden Orten. Die Bedeutung dieses Sachverhaltes wird in Zukunft zunehmen.

In der modernen Wissensgesellschaft verändern sich die Strukturen der Produktion und der Verteilung von Gütern und Dienstleistungen. Die produktionsnahen, wissensintensiven Dienstleistungen gewinnen an Bedeutung. Die Herstellung von Gütern und Dienstleistungen wird räumlich übergreifend und just in time koordiniert. Unternehmungen beschaffen sich Fachwissen extern und verzichten darauf, ihren Wissens- und Könnensbedarf intern zu generieren. Damit die hier angesprochene neue Produktionsweise gelingen kann, sind Unternehmungen auf eine leistungsfähige Informations- und Kommunikationsinfrastruktur angewiesen. Insgesamt ist also mit einer Entzeitlichung und „Enträumlichung“ der Produktion von Gütern und Dienstleistungen zu rechnen.

Trotz dieser Zusammenhänge lassen sich in Zukunft auch „face-to-face-Kontakte“ nicht wegdenken. Sie sind wichtig für die Interaktionen bei wissensintensiven Prozessen, die bei der Erarbeitung und Herstellung entsprechender Produkte nötig sind. In diesem Sachverhalt liegen auch die Potenziale der Porta Alpina: Mit der Realisierung der Porta Alpina werden diese face-to-face-Kontakte überhaupt möglich (im Sinne von zumutbaren Wegen).

Allenfalls können auch Spezialgüter mit kleinem Volumen und geringem Gewicht direkt mit der Porta Alpina transportiert werden (z.B. spezielle Instrumente, Kleinwerkzeuge, Hardware-Komponenten usw.). Die Ansiedlung von entsprechenden Unternehmungen in der Peripherie ist

¹³ Siehe z.B. die Idee der Stadtplaners Hunziker, die Idee von Sidmund Widmer (ehem. Sadtpräsident Zürich) des Baus einer Alpenstadt am Sihlsee oder die Idee einer Alpenstadt von Prof. Rieder.

möglich und kann erfolgreich sein. (z.B. Distec in Disentis, ETH-Denklabor im Bergell, Laboratorio d'informatica in Vicosoprano (Bergell)).

C) Akteure

Wie die Akteure im Bereich der Wissensgesellschaft handeln werden, ist aufgrund der erst beginnenden gesellschaftlichen und ökonomischen Entwicklung schwierig abschätzbar. Für ein Generationen-Projekt wie die Porta Alpina sind solche Entwicklungen jedoch nicht zu vernachlässigen.

Die Akteure im Bereich der Wissensgesellschaft sind gut ausgebildet. Geht man von den heutigen Kenntnissen aus, so ist diesen Personen eine gute Umweltqualität, schöne Landschaft, Ruhe und Sicherheit wichtig. Die Region (obere) Surselva besitzt diese Qualitäten. Die Akteure der Wissensgesellschaft werden zudem als in hohem Masse mobil bezeichnet. Damit wird auch die Nähe zu Zentren wichtig.

3.2.5 Andere mögliche Entwicklungsbereiche

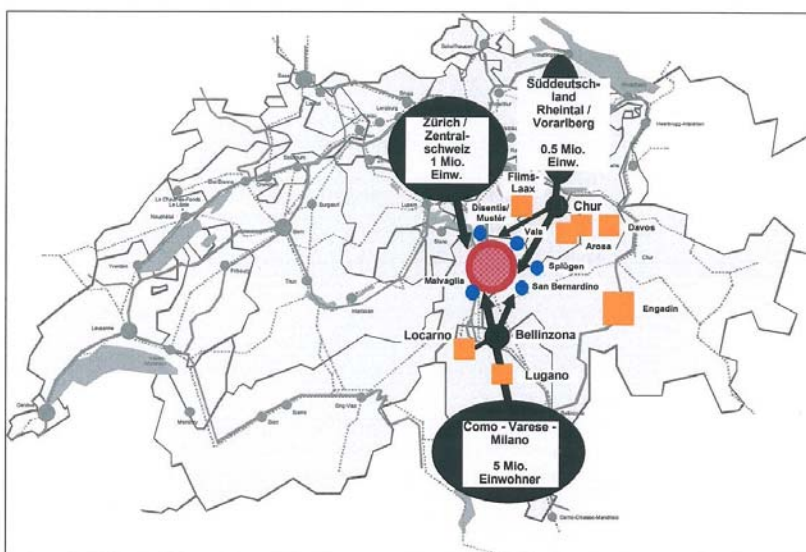
Andere mögliche Entwicklungsbereiche lägen z.B.

- in der Positionierung als Meeting point Nord-Süd/Ost-West für Klausursitzungen im Geschäftsleben ausserhalb des täglichen Arbeitsrhythmus und ausserhalb der täglichen Erlebniswelt (z. B: Strategie-Entwicklung o.ä.)
- Verbindung der Skigebiete von Disentis, Sedrun und Andermatt zu einem grossen Skigebiet mit hoher Schneesicherheit

4 Verknüpfung der Porta Alpina mit anderen Projekten / Potenzialen

4.1 Parc Adula (2. Nationalpark)

Von besonderem Interesse ist das laufende Projekt eines zweiten Nationalparks (Parc Adula, www.adula.org). Die Porta Alpina könnte eine „Einstiegsporte“ in diesen zweiten Nationalpark der Schweiz sein (vgl. nachstehende Abbildung). Der Parc Adula ist als räumliche Festlegung in RIP2000 enthalten (Objekt 14.LR.01, Koordinationsstand Vororientierung).



4.2 Grosses Wintersportgebiet mit hoher Schneesicherheit

Die Verbindung der Skigebiete von Disentis und Sedrun würde zu einem grossen Skigebiet mit hoher Schneesicherheit führen. Entsprechende Vorarbeiten sind derzeit in Diskussion.

Entsprechende räumliche Festlegungen sind in RIP2000 enthalten (Objekt 02.FS.10, Koordinationsstand Zwischenergebnis).

In langfristiger Hinsicht wäre auch eine Verbindung mit dem Skigebiet in Andermatt möglich. Auf Seite des Kantons Graubünden sind die entsprechenden Dispositionen im RIP2000 enthalten (Objekt 02.FS.10, Koordinationsstand Zwischenergebnis bzw. Vororientierung).

4.3 Portal zum Alpenraum / Glacier Express

Der Glacier-Express (Zermatt – St. Moritz) ist ein bedeutendes touristisches Angebot und eine Weltbekannte Marke die weltbekannte Destinationen miteinander verbindet (siehe Titelblatt). Das Gästesegment auf dem Glacier-Express verteilt sich wie folgt: 40 % mit Herkunft aus Deutschland, 30 % mit Herkunft aus der Schweiz, 20 % mit Herkunft aus dem asiatischen Raum, 10 % mit Herkunft aus GB, USA und übrigen Ländern. Mit der Porta Alpina wird ein „Zwischeneinstieg“ in dieses wichtige Angebot möglich und eröffnet damit auch weitere Verknüpfungen mit anderen Angeboten. Es wird auch für ausländische Gäste, die mit dem Flugzeug anreisen, ein neuer „weltweit einzigartiger Einstieg“ in die Alpenwelt und die weltbekanntesten Destinationen Zermatt und St. Moritz ermöglicht.

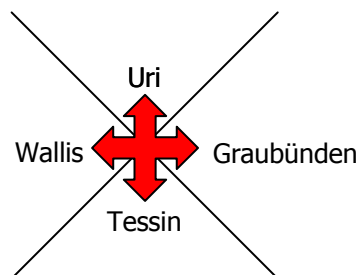
4.4 Projekt San Gottardo

Der Grossraum Gotthard ist ein Raum mit vielfältigen Potenzialen, der Nutzung durch die Porta Alpina besser ermöglicht wird. Die Porta Alpina selbst trägt zur akzentuierten Profilierung dieses Raums bei. Die nachfolgenden Stichworte unterstreichen diese Qualifizierung¹⁴:

- Kern / Herz der Schweizer Alpen und Europas
- Historische Bedeutung für Europa
- 4 Kulturen (Sprachräume in 4 Kantonen)
- Quellen Europas (4 Flüsse), Klimagrenze Nord-Süd
- Erschliessung mit Bahnen (Nord-Süd und West-Ost)
- Pionierlandschaft der Verkehrstechnik (wird durch die Porta Alpina akzentuiert)

Die ersten Erfahrungen im Rahmen der Projekt-Arbeit „San Gottardo“ haben gezeigt, dass der kantons- und kultur-übergreifende Ansatz hohe Anforderungen an die Beteiligten stellt. Die Fokussierung auf ein gemeinsames Ziel und eine besondere und weltweit einzigartige Infrastruktur kann sich begünstigend auf die Projekt-Arbeit auswirken

Schema des Grossraumes San Gottardo



Quelle. eigene Darstellung

¹⁴ Aufgrund dieser Qualifizierung wäre gar eine Kandidatur als UNESCO-Weltkulturerbe zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen.

5 Flankierende Massnahmen für eine nachhaltige räumliche Entwicklung

In den Abschnitten 3.1 und 3.2 wurde verschiedentlich auf die Bedeutung von flankierenden Massnahmen zur Festlegung der angestrebten räumlichen Entwicklung hingewiesen. Solche flankierenden Massnahmen sind auf verschiedenen Stufen zweckmässig:

- Auf überkantonaler Ebene (Kantone GR, UR, TI und VS) muss die Zusammenarbeit verstärkt werden und eine gemeinsame Vorstellung der räumlichen Disposition und der Funktionen erarbeitet werden. Dies müsste nach der Sicherstellung der baulichen Vorleistungen in Angriff genommen werden.
- Mit einer Zukunftskonferenz über nachhaltige räumliche Entwicklung auf Stufe Gemeinde und Region (und damit auch Kanton im Sinne einer Verbundaufgabe nach RIP2000) sollen mögliche Potenziale lokalisiert werden und ein Klima „des Aufbruchs“ geschaffen werden. Dies ist nicht nur für die Region in Graubünden anzustreben, sondern auch in den anderen Wirkungskorridoren vgl. Kapitel 3.2). Dadurch können die Chancen und Potenziale der Porta Alpina vor Ort erkannt werden. Voraussetzung ist die Sicherstellung der Vorleistungen, damit auf dieser Basis die nötigen Schritte eingeleitet und der Prozess ausgelöst werden kann.
- In den Schlüsselbranchen (Tourismus und Wohnen) sind besondere flankierende Massnahmen zweckmässig. Dies z.B. betreffend des Anreizeverhaltens im Tourismus (besondere packages als Anreizsystem)
- Im Tourismus ist ein Übernachtungs- bzw. Hoteltourismus anzustreben. Flankierende Massnahmen sind Lenkung des Zweitwohnungsbaus (raumplanerisch, fiskalisch und betrieblich) sowie die Förderung der Hotellerie.
- Es sind Angebote zu schaffen die einen mehrtägigen Aufenthalt in den betroffenen Regionen und Korridoren begünstigen. Das bedeutet eine Verknüpfung des bestehenden vielfältigen Angebots, die Schliessung von Lücken (Schlechtwetter-Angebote, Abendveranstaltungen usw.) und die Vermarktung in „packages“. In Graubünden ist diesbezüglich bereits einiges Know-how vorhanden und am entstehen (z.B. via Spluga, Parc Ela usw.).
- Es gibt „lauteren“ und „leiseren“ Tourismus. Um gegenseitige Beeinträchtigungen zu vermeiden und die spezifischen Angebote zu optimieren, ist eine Funktionsteilung anzustreben.
- Im Bereich des Strassenverkehrs sind auch flankierende Massnahmen möglich. So wurde beispielsweise im Zusammenhang mit der Realisierung des Vereina und des Autoverlades entschieden, dass der Flüelapass nicht mehr ganzjährig offen gehalten wird. Diese flankierende Massnahme hat im Falle des Vereina zur Optimierung der verkehrlichen Wirkungen der Infrastruktur beigetragen

Der „Instrumentenkasten“ der Raumplanung ermöglicht die Koordination und die Festlegung der angestrebten räumlichen Entwicklung bis hin zu grundeigentümergebundenen Nutzungszonen im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung.

6 Porta Alpina und weitere raumwirksame Politikbereiche

6.1 Strategie Nachhaltige Entwicklung des Bundesrates

Im Handlungsfeld 7 „Raum und Siedlungsentwicklung“ gibt es einzelne Anknüpfungspunkte; auf diese wird in der Folge hingewiesen:

Handlungsfeld 7:

Raum- und Siedlungsentwicklung

Die räumlichen Prozesse sind für die Nachhaltige Entwicklung von grosser Relevanz, weil sich in der Raumordnung die drei Nachhaltigkeitsdimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt verschränken. So muss die Raum-

ordnungspolitik gleichermaßen räumliche Voraussetzungen für die Wirtschaft, leistungsfähige Infrastrukturen, eine haushälterische Bodennutzung und den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen sowie die **gesellschaftlich-räumliche Kohäsion** sicherstellen.

.....

Zahlreiche Entwicklungstrends schaffen neue Herausforderungen. Der räumliche Strukturwandel in Richtung «Metropolisierung» führt zu einer Konzentration des wirtschaftlichen Geschehens auf wenige Grossagglomerationen, was die funktionale Entmischung in den grossstädtischen Räumen verstärkt und das **Ziel einer dezentralen Siedlungsstruktur** in Frage stellt.

.....

Die Massnahme 13 (Massnahmenprogramm „nachhaltige Raumplanung“) formuliert insbesondere instrumentelle Ziele und Impulse, die sich auf die verbesserte Koordination der Politikbereiche beziehen. Mit den vorgesehenen Prozessen und „Produkten zur räumlichen Konzeption“ gemäss Kapitel 5 werden diese Ziele und Impulse konkret umgesetzt.

In der Massnahme 14 (neue Strategie Regionalpolitik) sind einige Aussagen inhaltlicher Natur von Bedeutung.

Die Sicherstellung der **räumlichen Kohäsion** gerade in einem ausgeprägt föderalistischen Bundesstaat wie der Schweiz ist eine Grundvoraussetzung für den nationalen Zusammenhalt und damit für eine Nachhaltige Entwicklung. Ähnlich wie in anderen OECD-Ländern steht in der Schweiz ein Paradigmenwechsel in der Regionalpolitik an, weil diese durch den Druck der globalen wirtschaftlichen Entwicklung künftig nicht nur die peripheren, sondern auch die besonders im internationalen Wettbewerb stehenden zentralen Regionen berücksichtigen muss. Bereits 1996 beschloss der Bundesrat eine Neuorientierung der Regionalpolitik auf einer konzeptionellen Ebene. Doch die regionalpolitischen Instrumente entsprechen den neuen Anforderungen noch nicht. Deshalb spricht sich der Bundesrat für die Erarbeitung eines neuen regionalpolitischen Instrumentariums unter Einbezug von ökologischen und sozialen Aspekten der Nachhaltigen Entwicklung mit den folgenden zwei Stossrichtungen aus:

- Einerseits sind neue rechtliche Grundlagen für die Regionalpolitik zu erarbeiten. Diese soll eine integrierte, programmorientierte und nachhaltige Konzeption verfolgen. Mit zeitlich befristeten Massnahmen (Mehrjahresprogramme) soll den regionalen Herausforderungen flexibel entsprochen werden. **Ziel der neuen Politik ist die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Teilgebiete der Schweiz in einem grossregionalen Kontext unter Berücksichtigung der ökologischen und sozialen Dimension.**

.....

Die neue Regionalpolitik NRP wird aufgrund der erfolgten Vernehmlassung derzeit überarbeitet. Weitere Ausführungen siehe unter Kapitel 6.4, Neue Regionalpolitik (NRP)

6.2 Alpenkonvention

6.2.1 Protokoll „Raumplanung und nachhaltige Entwicklung“

In der Folge sind auszugsweise Inhalte dieses Protokolls zitiert und speziell markiert, welche die Realisierung der Porta Alpina grundsätzlich unterstützen:

Kapitel I

Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Ziele

Die Ziele der Raumplanung und nachhaltigen Entwicklung des Alpenraums sind:

- a) Anerkennung der besonderen Erfordernisse des Alpenraums im Rahmen nationaler und europäischer Politiken,
- d) Anerkennung der besonderen Interessen der Bevölkerung im Alpenraum durch Anstrengungen zur dauerhaften Sicherstellung ihrer Entwicklungsgrundlagen,
- e) Förderung der Wirtschaftsentwicklung bei gleichzeitiger ausgewogener Bevölkerungsentwicklung innerhalb des Alpenraums,

Art. 2 Grundverpflichtungen

Entsprechend den in Artikel 1 genannten Zielen der Raumplanung und nachhaltigen Entwicklung des Alpenraums kommen die Vertragsparteien überein, die nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen, die es ermöglichen,

- d) bei Einschränkungen der Nutzungsmöglichkeiten natürlicher Ressourcen und bei anerkannten Erschwernissen der wirtschaftlichen Tätigkeit im Alpenraum Unterstützungsmassnahmen zu ergreifen, wenn diese zur Erhaltung der Wirtschaftstätigkeiten erforderlich und umweltverträglich sind,

Kapitel II

Spezifische Massnahmen

Art. 9 Inhalt der Pläne und/oder Programme für Raumplanung und nachhaltige Entwicklung

Die Pläne und/oder Programme für die Raumplanung und nachhaltige Entwicklung beinhalten auf der am besten geeigneten territorialen Ebene und nach Massgabe der jeweiligen räumlichen Gegebenheiten insbesondere Folgendes:

- (5) Verkehr
 - a) Massnahmen zur Verbesserung der regionalen und überregionalen Erschliessung,
 - b) Massnahmen zur Förderung der Benutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel,
 - c) Massnahmen zur Verstärkung der Koordinierung und der Zusammenarbeit der Verkehrsmittel,
 - d) Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und gegebenenfalls zur Einschränkung des motorisierten Verkehrs,
 - e) Massnahmen zur Verbesserung des Angebots öffentlicher Verkehrsmittel für die ansässige Bevölkerung und Gäste.

6.2.2 Protokoll „Verkehr“

In der Folge sind auszugsweise Inhalte dieses Protokolls zitiert und speziell markiert, welche die Realisierung der Porta Alpina grundsätzlich unterstützen:

Kapitel I

Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Ziele

- (1) Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, die
 - a) Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Mass senkt, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize;

b) zur nachhaltigen Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes als Lebensgrundlage der im Alpenraum wohnenden Bevölkerung durch eine alle Verkehrsträger umfassende, aufeinander abgestimmte Verkehrspolitik der Vertragsparteien beiträgt;

d) den inneralpinen und alpenquerenden Verkehr durch Steigerung der Effektivität und Effizienz der Verkehrssysteme und durch Förderung umwelt- und ressourcenschonenderer Verkehrsträger unter wirtschaftlich tragbaren Kosten gewährleistet;

Art. 3 Nachhaltiger Verkehr und Mobilität

(1) Um den Verkehr unter den Rahmenbedingungen der Nachhaltigkeit zu entwickeln, verpflichten sich die Vertragsparteien, mit einer aufeinander abgestimmten Umwelt- und Verkehrspolitik zur Begrenzung verkehrsbedingter Belastungen und Risiken

b) den Belangen der Gesellschaft derart Rechnung zu tragen, dass

aa) die Erreichbarkeit von Menschen, Arbeitsplätzen, Gütern und Dienstleistungen auf umweltschonende, Energie und Raum sparende sowie effiziente Weise ermöglicht und eine ausreichende Grundversorgung garantiert wird;

bb) die Gesundheit der Menschen nicht gefährdet und das Risiko von Umweltkatastrophen sowie Zahl und Schwere von Unfällen reduziert werden;

(2) In Übereinstimmung mit den geltenden nationalen und internationalen Rechtsvorschriften im Verkehrsbereich verpflichten sich die Vertragsparteien zur Entwicklung von nationalen, regionalen und lokalen Zielvorgaben, Strategien und Massnahmen, die

a) den unterschiedlichen naturräumlichen, wirtschaftlichen und soziokulturellen Gegebenheiten sowie den unterschiedlichen Bedürfnissen Rechnung tragen;

b) die Entwicklung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen durch eine Kombination von ökonomischen Instrumenten, Raumordnungs- und Verkehrsplanungsmassnahmen beschränken.

Kapitel II

Spezifische Massnahmen

A. Strategien, Konzepte, Planungen

Art. 7 Allgemeine verkehrspolitische Strategie

(1) Im Interesse der Nachhaltigkeit verpflichten sich die Vertragsparteien, eine rationelle und sichere Abwicklung des Verkehrs in einem grenzüberschreitend aufeinander abgestimmten Verkehrsnetzwerk umzusetzen, welches

a) Verkehrsträger, -mittel und -arten aufeinander abstimmt sowie die Intermodalität begünstigt;

c) mit raumordnerischen und strukturellen Massnahmen eine Verkehrsbeeinflussung zu Gunsten der Verlagerung der Transportleistungen im Personen- und Güterverkehr auf das jeweils umweltverträglichere Verkehrsmittel und intermodale Transportsysteme begünstigt;

B. Technische Massnahmen

Art. 9 Öffentlicher Verkehr

Zur nachhaltigen Aufrechterhaltung und Verbesserung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur sowie der Erholungs- und Freizeitattraktivität des Alpenraumes verpflichten sich die Vertragsparteien, die Einrichtung und den Ausbau kundenfreundlicher und umweltgerechter öffentlicher Verkehrssysteme zu fördern.

Art. 10 Eisenbahn- und Schiffsverkehr

(1) Um die besondere Eignung der Eisenbahn für die Bewältigung des Verkehrs über lange Distanzen sowie ihr Netz für die wirtschaftliche und touristische Erschliessung der Alpenregion besser auszunutzen, unterstützen die Vertragsparteien, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten,

a) die Verbesserung der Bahninfrastrukturen durch den Bau und die Entwicklung grosser alpenquerender Achsen einschliesslich der Anschlüsse und angepasster Terminals;

b) die weitere betriebliche Optimierung sowie Modernisierung der Eisenbahn, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr;

d) intermodale Transportsysteme sowie die Weiterentwicklung der Eisenbahn;

e) die verstärkte Nutzung der Eisenbahn und die Schaffung kundenfreundlicher Synergien zwischen dem Personenfern- und dem Regional- sowie Ortsverkehr.

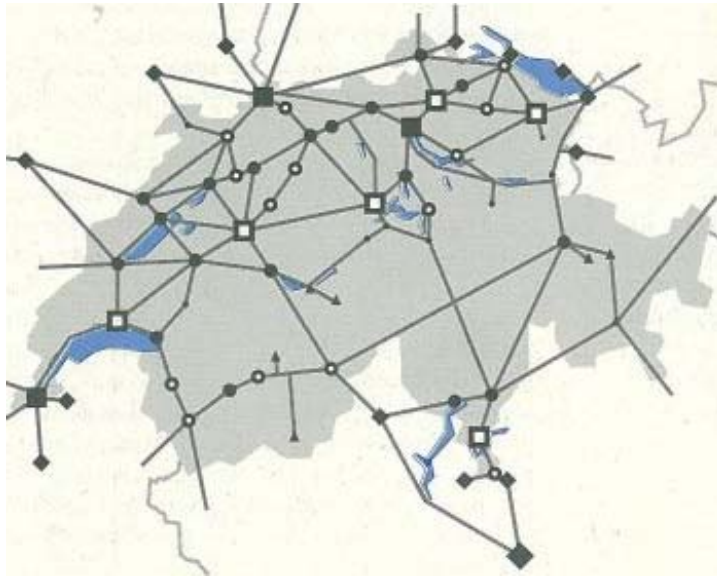
6.3 Grundzüge der Raumordnung Schweiz (GROCH)

Vorbemerkung: Der neue Bericht zur Raumentwicklung des are wird am 18. März 2005 erscheinen. Gestützt darauf und die Diskussion über diesen Bericht sollen die „grundzüge“ erarbeitet werden. Aus zeitlichen Gründen kann auf den Raumentwicklungsbericht nicht Bezug genommen werden.



Strategien der Grundzüge der räumlichen Schweiz

Insbesondere die Strategien zum Alpenraum, das „vernetzte System“ von Städten und ländlichen Räumen sowie die Strategien für die Einbindung der Schweiz in Europa sind für das Projekt Porta Alpina von Bedeutung.



Betrachtet man die Abbildung zum vernetzten Städtensystem Schweiz wird die Lage und die Bedeutung und das Potenzial der Porta Alpina bzw. „der sich kreuzenden Ost-West-Nord-Süd-Linie“ sofort ersichtlich.

6.4 Neue Regionalpolitik (NRP)

„Die NRP hat das Ziel, die regionale Wettbewerbsfähigkeit einzelner Gebiete zu stärken und so zur Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen beizutragen und einen Beitrag zu einer ausgeglichenen Entwicklung der schweizerischen Kantone und Regionen zu leisten. Mit der NRP sollen die Produktivität und Wertschöpfung von Unternehmen und Institutionen und damit von regionalen Produktions- respektive Wertschöpfungssystemen gestärkt werden. Regionale Entwicklungspotenziale sollen identifiziert, entwickelt und in Wert gesetzt werden können.

Die NRP setzt bei der Wirkungskette „Unternehmertum – Innovationsfähigkeit - Wertschöpfungssysteme“ an, um das Ziel höhere Standortwettbewerbsfähigkeit zu erreichen. Wettbewerbsfähige Wirtschaftsstrukturen mit innovativen Unternehmen bilden zentrale Treiber der Regionalentwicklung und schaffen die wirtschaftliche Basis auch zur Erreichung von ökologischen und sozialen Zielsetzungen.“¹⁵

Der Kanton Graubünden und die Region Surselva sind mit der Frage konfrontiert, welches die regionalen Potenziale sind und wie diese in Wert gesetzt werden können. Die Porta Alpina leistet einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Wertschöpfungskette Tourismus, da die ganzjährige Erreichbarkeit einer Talschaft von grosser Bedeutung ist. Die Porta Alpina wird den Bergbahnunternehmungen der oberen Surselva (Wintertourismus), der lokalen Hotellerie und Gastronomie (inkl. dem Grossprojekt Um- und Neubau Acla da Funtauna) sowie den verschiedenen natürlichen Attraktionen (Sommertourismus) wichtige Impulse verliehen. Die Porta Alpina entspricht insofern der Wirkungskette „Unternehmertum – Innovationsfähigkeit – Wertschöpfung“ als dass sie optimale Voraussetzungen für unternehmerisches Handeln einzelner Exponenten der Region bietet. Die Standortattraktivität wird durch die erleichterte Erreichbarkeit zunehmen.

„Innovationsfähigkeit setzt Know-how voraus, das schnell in Anwendungen, Produkte, Dienstleistungen und vermarktbar Verfahren umgesetzt werden kann. Mit dem Übergang von der Industrie- zur Wissensgesellschaft sind neue Schlüsselqualifikationen und Kompetenzprofile erforderlich. Beim Begriff ‚Innovation‘ sollte aber nicht ausschliesslich an die Entwicklung und Erstellung von Produkten und kommerziellen Dienstleistungen ge-

¹⁵ Zitiert aus dem Erläuternden Bericht zum Bundesgesetz über Regionalpolitik, Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement, April 2004, Seite 33.

dacht werden. Im Bereich der öffentlichen Leistungen können Innovationen einen ebenso wichtigen Beitrag zur Effizienzsteigerung oder strukturellen Anpassungsfähigkeit leisten. Mit einem innovativen Nutzungskonzept bestehender, schlecht ausgelasteter Entwicklungsinfrastrukturen könnte gleichzeitig ein Beitrag geleistet werden für eine effizientere Bewirtschaftung und zur Deckung neuer Nachfrageformen.¹⁶

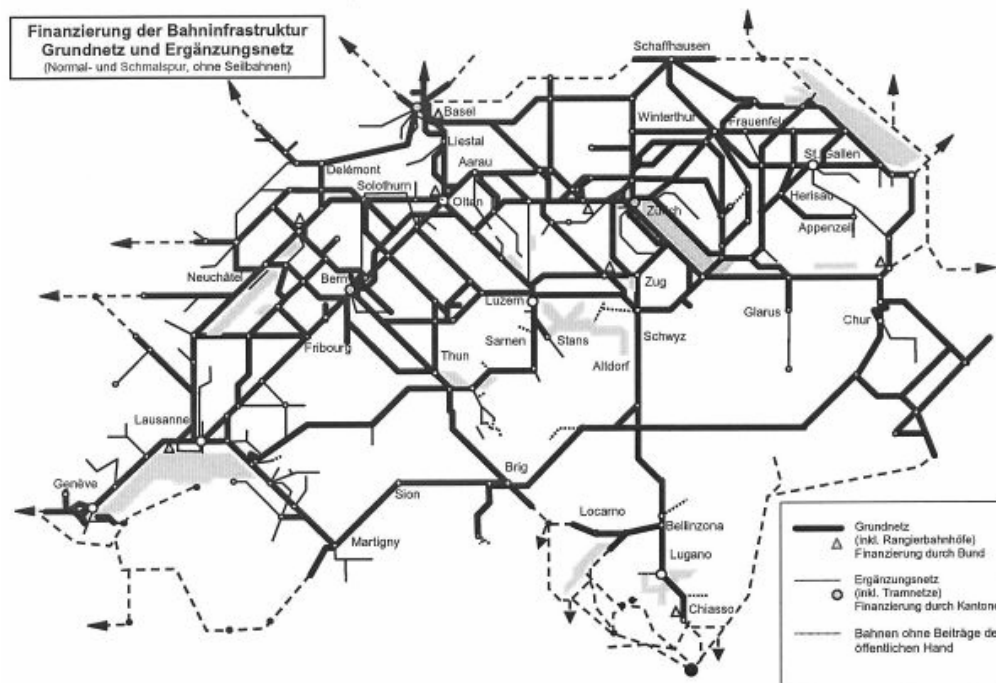
Die Porta Alpina als bedeutendes Pionierwerk und eigentliche Innovation (Schaffung einer einmaligen Attraktion) wird in der ganzen Region Impulse auslösen, welche es mit geeigneten Massnahmen zu nutzen gilt. Die Porta Alpina trägt weiter dazu bei, dass Disentis/Sedrun die Rolle als subregionales Zentrum der Surselva wahrnehmen kann resp. zu einem solchen werden kann. Von subregionale Zentren, als kleinste Motoren einer wirtschaftlichen Entwicklung, gehen Impulse aus, welche für die umliegenden Talschaften und entlegenen Räume von erheblicher Bedeutung sind.

6.5 Sachplan Verkehr / Bahnreform 2

Die Porta Alpina verknüpft die schienengebundene alpenquerende Ost-West-Verbindung 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). Mit der Porta Alpina entsteht ein neues Netzelement das die Nord-Süd-Achse mit der Ost-West-Achse verbindet. Die räumliche Auswirkung sowie die Frequentierung eines solchen „neuen Netzelementes“ wurde bis jetzt nirgends thematisiert. In konzeptioneller Hinsicht kann die Porta Alpina entfernt mit der damaligen „Ypsilon-Variante“¹⁷ verglichen werden.

Die Porta Alpina kann auch als Zugang zur Nord-Süd-HGV-Linie betrachtet werden. In diesem Sinne könnte sie auch unter dem Titel HGV-Anschlüsse thematisiert und integriert werden.

Bahnreform 2, Grund- und Ergänzungsnetz



Quelle: Botschaft zur Bahnreform 2, 23. februar 2005, Seite 30

¹⁶ Zitiert aus dem Erläuternden Bericht zum Bundesgesetz über Regionalpolitik, Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement, April 2004, Seite 39.

¹⁷ Der erstellte Basisbericht betreffend Alpen transit brachte fünf Varianten in die Diskussion: Lötschberg/Simplon, Gotthard, Y-Variante (Gotthard-Achse mit einer zusätzlichen Zufahrtlinie von Chur und einem Tunnel aus dem Raum Ilanz), Splügen I und Splügen II.

In Bezug auf den Sachplan Verkehr sind insbesondere die Ziele und Grundsätze von Bedeutung, da der objektbezogene Teil des Sachplanes erst später erarbeitet wird. In der Folge werden die Ziele und Grundsätze aufgrund des 2 Workshops vom Juni 2004 zitiert (allfällige neuere Dokumente sind dem Kanton nicht zugänglich).

Sachplan Verkehr, Teil Programm, Workshop 2 von Juni 2004
Ziele, Grundsätze und zu erarbeitende Strategien des Bundes für die Planung der Verkehrsinfrastrukturen
(Diskussionsgrundlage vom 10. Juni 2004)

Ziele

Die Verkehrsinfrastrukturen sind so zu gestalten, dass sie die nachhaltige Entwicklung gemäss der Strategie des Bundesrates unterstützen. Dies bedeutet, dass

- alle Bevölkerungsgruppen und Landesteile einen angemessenen Zugang zu einer sicheren Mobilität haben und Beeinträchtigungen der Lebensqualität durch den Verkehr minimiert werden (Dimension Gesellschaft);
- die Mobilität die wirtschaftliche Entwicklung unterstützt und die Mobilitätsbedürfnisse volkswirtschaftlich möglichst effizient befriedigt werden sowie die Aufwendungen der öffentlichen Hand für die Investitionen in neue Infrastrukturen und deren Folgekosten tragbar bleiben (Dimension Wirtschaft);
- die Mobilität umweltgerecht bewältigt wird und Belastungen für Raum und Umwelt minimiert werden (Dimension Umwelt).

Grundsätze

Aus den Zielen lassen sich für die Planung der Verkehrsinfrastrukturen folgende Grundsätze ableiten:

1. «Bestehende Verkehrsinfrastrukturen optimal nutzen»

Die Planung der Verkehrsinfrastrukturen orientiert sich an Qualitätszielen, Sicherheitszielen und Effizienzzielen. Sie beachtet auch den Betrieb (Angebotsplanung öV und Verkehrssteuerung) sowie weitere flankierende Massnahmen (z. B. Mobilitätsmanagement). Sie sorgt für die Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme. Der zusätzliche Flächenverbrauch von Verkehrsinfrastrukturen soll minimiert werden. Die optimierte Nutzung der vorhandenen Verkehrsflächen hat Vorrang vor dem Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen. In den nächsten 20 Jahren geht es darum, die Ausbauten BAHN 2000 1. Etappe, NEAT sowie die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes zweckmässig zu arrondieren. Handlungsbedarf besteht auch in der Aufwertung der Verbindungen zwischen den grenznahen, urbanen Zentren.

2. «Raumordnungsziele unterstützen»

Die Planung der Verkehrsinfrastrukturen unterstützt die Raumordnungsziele des Bundes. Investitionen sollen die Gross- und Mittelzentren sowie die Zentren des ländlichen Raums stärken sowie zur dezentralisierten Konzentration der Besiedlung, zur Erhöhung der Wohnqualität, zur Reduktion der Trennwirkung und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Regionen beitragen. Eine weitere Zersiedelung soll vermieden werden. Neuinvestitionen und Abgeltungen in Gebieten, welche durch Zersiedelung beeinträchtigt werden, sind zu minimieren.

3. «Koordination der Verkehrsträger sicherstellen»

Die Planung der Verkehrsinfrastrukturen stellt die Koordination der Verkehrsträger sicher, trägt den Stärken der einzelnen Verkehrsmittel Rechnung und sorgt für direkte, sichere und attraktive Verknüpfungen zwischen den

Verkehrsträgern. Der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr weisen insbesondere dort eine hohe Priorität auf, wo sie wettbewerbsfähig und in der Lage sind, substanziell zur Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr beizutragen.

4. «Verkehrssicherheit erhöhen»

Die Planung der Verkehrsinfrastrukturen unterstützt die Ziele und Anliegen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und vermindert Risiken beim Transport von gefährlichen Gütern auf ein tragbares Mass.

5. «Energie- und umweltpolitische Ziele umsetzen»

Die Planung der Verkehrsinfrastrukturen berücksichtigt die energie- und umweltpolitischen Ziele und trägt zur Entkoppelung von Verkehrswachstum und Wirtschaftswachstum bei. Sie trägt bei, den Verkehrslärm zu reduzieren, den CO₂-Ausstoss zu senken, Luftschadstoffe und Lärmimmissionen zu minimieren sowie Lebensräume zu vernetzen.

6. «Folgekosten und externe Kosten berücksichtigen»

Bei der Auswahl von Lösungsansätzen und Massnahmen sind die Erstellungskosten sowie die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt, Abgeltungen im öffentlichen Verkehr sowie Unfall- und Umweltkosten in die Entscheidungsfindung einzubeziehen. Die finanzpolitischen Rahmenbedingungen sind eine Leitplanke für die Prioritätensetzung und für die zeitliche Abfolge in der Realisierung der Lösungsansätze und der Massnahmen.

7. «Kantone erbringen Leistungen»

Ausbau- und Optimierungsmassnahmen des Bundes im Bereich Verkehrsinfrastrukturen, welche dem Agglomerationsverkehr oder der Erschliessung ländlicher Gebiete dienen, werden von ergänzenden raum- und verkehrsplannerischen Massnahmen der Kantone abhängig gemacht.

Zu erarbeitende Strategien

Um die Ziele und Grundsätze zu konkretisieren, werden für folgende Themen Strategien erarbeitet:

A. «Generelle Strategien»

Generelle Strategien beziehen sich insbesondere auf:

- Bewältigung Agglomerationsverkehr
- Einbindung Städtensetz und Anbindung Europa
- Umgang mit Problemen entlang von Verkehrskorridoren
- Erschliessung des ländlichen Raums und von Tourismusgebieten

B. «Sachbezogene Strategien»

Gegenstand sachbezogener Strategien können sein:

- Einbettung der schweizerischen Netze in die europäischen Netze
- Umgang mit Kapazitätsengpässen
- Förderung des Langsamverkehrs
- Förderung des kombinierten Verkehrs
- Senkung von Energieverbrauch und Umweltbelastungen

C. «Raumbezogene Strategien»

Raumbezogene Strategien sind für Gebiete zweckmässig, in denen sich Probleme häufen oder komplexe Interaktionen zwischen den Verkehrsträgern oder zwischen Verkehr und Siedlung bestehen, wie beispielsweise

- Ost-West – Achse

- Nord-Sud – Achse
- Weitere Vertiefungsgebiete nach Problemanalyse.

D. «Umsetzungsstrategien»

Umsetzungsstrategien zeigen, welche institutionellen Voraussetzungen erfüllt werden müssen, damit die generellen Strategien sowie die sach- und raumbezogenen Strategien umgesetzt werden können, namentlich in Bezug auf

- Zuständigkeiten Bund/Kantone im Infrastrukturbereich
- Finanzierung der Infrastrukturen
- Planungs- und Steuerungsinstrumente.

6.6 Strategie Freizeitverkehr

Die Strategie Freizeitverkehr zeigt auf, wie der Freizeitverkehr nachhaltiger ausgestaltet werden kann und welche Rolle der Bund dabei einnehmen soll. Folgende Vision steht im Zentrum:

- Die Schweizer Bevölkerung und die ausländischen Gäste decken im Jahre 2020 ihre Freizeitmobilitätsbedürfnisse nachhaltiger ab als heute.
- Der Modalsplit hat sich im Vergleich zum Jahre 2000 zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs verschoben. Die mit motorisierten Individualverkehrsmitteln zurückgelegte Anzahl Personen- und Fahrzeugkilometer hat sich stabilisiert.
- Die negativen Auswirkungen des Freizeitverkehrs auf Umwelt und Raum nehmen ab, ohne dass Einschränkungen auf der individuellen Ebene notwendig sind.¹⁸

Die Porta Alpina schafft Voraussetzungen, dass die stipulierten Ziele für einen Teilraum der Schweiz erreicht werden können. Wird die Erreichbarkeit dieses Teilraums mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht verbessert, so ist eine Veränderung des Verhaltens in Bezug auf den Freizeit- und Tourismusverkehr schwieriger zu realisieren.

6.7 Botschaft über die Integration der Ostschweiz in das Konzept der NEAT

In der Botschaft über die Integration der Ostschweiz in das Konzept der NEAT aus dem Jahre 1991 sind die Anbindung der Ostschweiz und die besonderen Verkehrsverhältnisse des Kantons Graubünden speziell thematisiert.

Im Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 4. November 1991 sind in Art. 5^{bis} (Änderung vom 20. März 1998) Aussagen über die Anbindung der Ostschweiz enthalten.

Alpentransit-Beschluss, Art. 5bis, Bst. C

Ostschweiz: Der Bund verbessert die Anbindung der Ostschweiz an die Gotthardlinie. Zu diesem Zweck wird insbesondere das Netz der SBB um einen neuen Zimmerbergtunnel zwischen dem Raum Thalwil und dem Raum Littli/Baar einschliesslich der Verknüpfungen mit den Stammlinien sowie einer Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie ergänzt. Die Strecke zwischen St. Gallen und Arth-Goldau wird teilweise ausgebaut.

Die Anbindung der Ostschweiz und eine allfällige spätere Erweiterung in Richtung Surselva waren in den parlamentarischen Diskussionen öfters ein Thema. In den Diskussionen der 90-er Jahre war damit in erster Linie ein Bahntunnel gemeint, der von der Surselva her in den Gotthard-Basistunnel einmünden sollte (Y-Variante).

¹⁸ Zitiert aus www.are.admin.ch, Freizeitverkehr

Die Konzipierung der vorgesehenen Nothaltestelle (Multifunktionsstelle) unterhalb von Sedrun, dass damit eine permanente Umsteigestelle in die Surselva geschaffen werden kann, wurde mit dem Postulat 00.3041, Alptransit, Tunnelstation Sedrun thematisiert. Der Bundesrat hat sich am 28.6.2000 bereit erklärt, das Postulat entgegen zu nehmen.

7 Schlussbemerkungen

Wie die Chancen und die Potenziale der Porta Alpina genutzt werden, ist von der zukünftigen räumlichen Entwicklung der oberen Surselva, den Akteuren in diesem Raum und von vielen anderen Faktoren abhängig, welche weder durch dieses Projekt noch durch lokale, kantonale oder eidgenössische Entscheidungsträger beeinflusst werden können. Das vorliegende Dokument kann die Bestätigung darüber, dass die Realisierung der Porta Alpina zu einer nachhaltigen Entwicklung führt oder „nachhaltig“ ist, nicht erbringen. Dazu müsste man in die Zukunft schauen können.

Das vorliegende Dokument zeigt jedoch die Potenziale auf und dokumentiert, dass die Realisierung der Porta Alpina mit vielen raumrelevanten Politikbereichen einen Zusammenhang hat und auch mit den Stossrichtungen vieler Politikbereiche übereinstimmt und vereinbar ist. Es zeigt auch auf, dass gute Chancen bestehen, dass die Porta Alpina zu einer nachhaltigen Entwicklung dieses Raumes führen kann. Das vorliegende Dokument zeigt auch auf, dass ohne die Realisierung der Porta Alpina die Voraussetzungen für die nachhaltige Entwicklung dieses Raumes weniger gut sind.

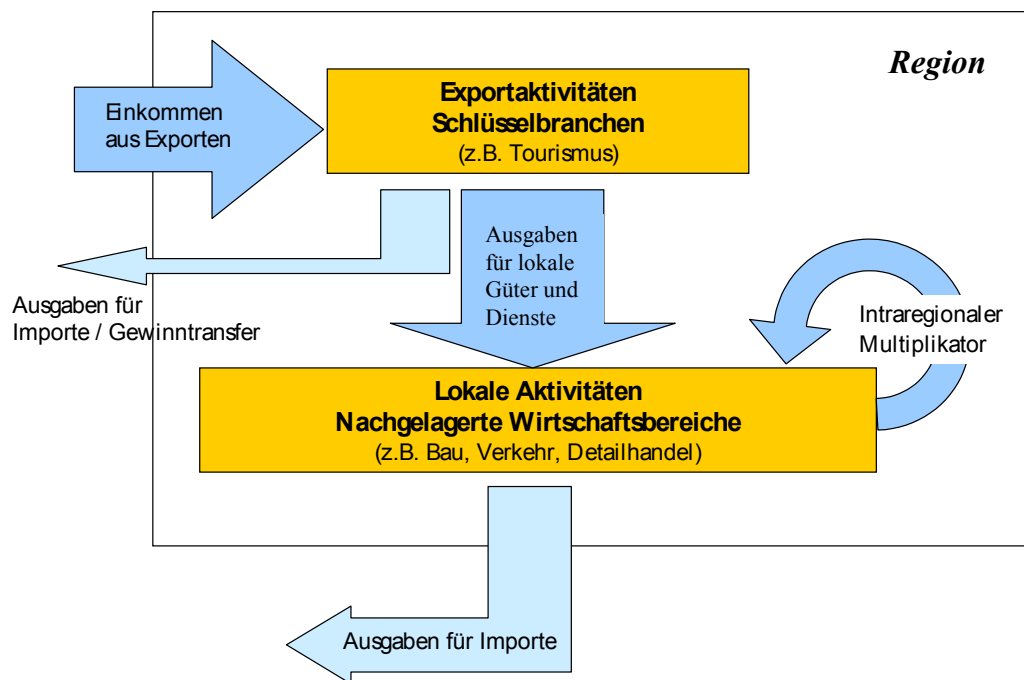
Aus Sicht der räumlichen Entwicklung können mittels dem Einsatz des bekannten und vorhandenen Instrumentariums unter Berücksichtigung der „wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit“, der „ökologischen Verantwortung“ und der „gesellschaftlichen Solidarität“ planerische Rahmenbedingungen geschaffen werden, die eine nachhaltige Entwicklung des Raumes begünstigen.

Ergänzend dazu sind in anderen raumwirksamen Politikbereichen und den dazugehörigen Instrumentarien und Massnahmen (z.B. Förderung der Hotellerie usw.) entsprechende Vorkehrungen zu treffen.

Im Sinne des „Entrepreneurships“ oder des „Akteurverhaltens“ braucht es jedoch letztlich auch initiative Personen und Institutionen, welche die Chancen und Potenziale erkennen und diese erlebbar machen und in Wert setzen.

Anhang 1

Graphik zur Exportbasistheorie

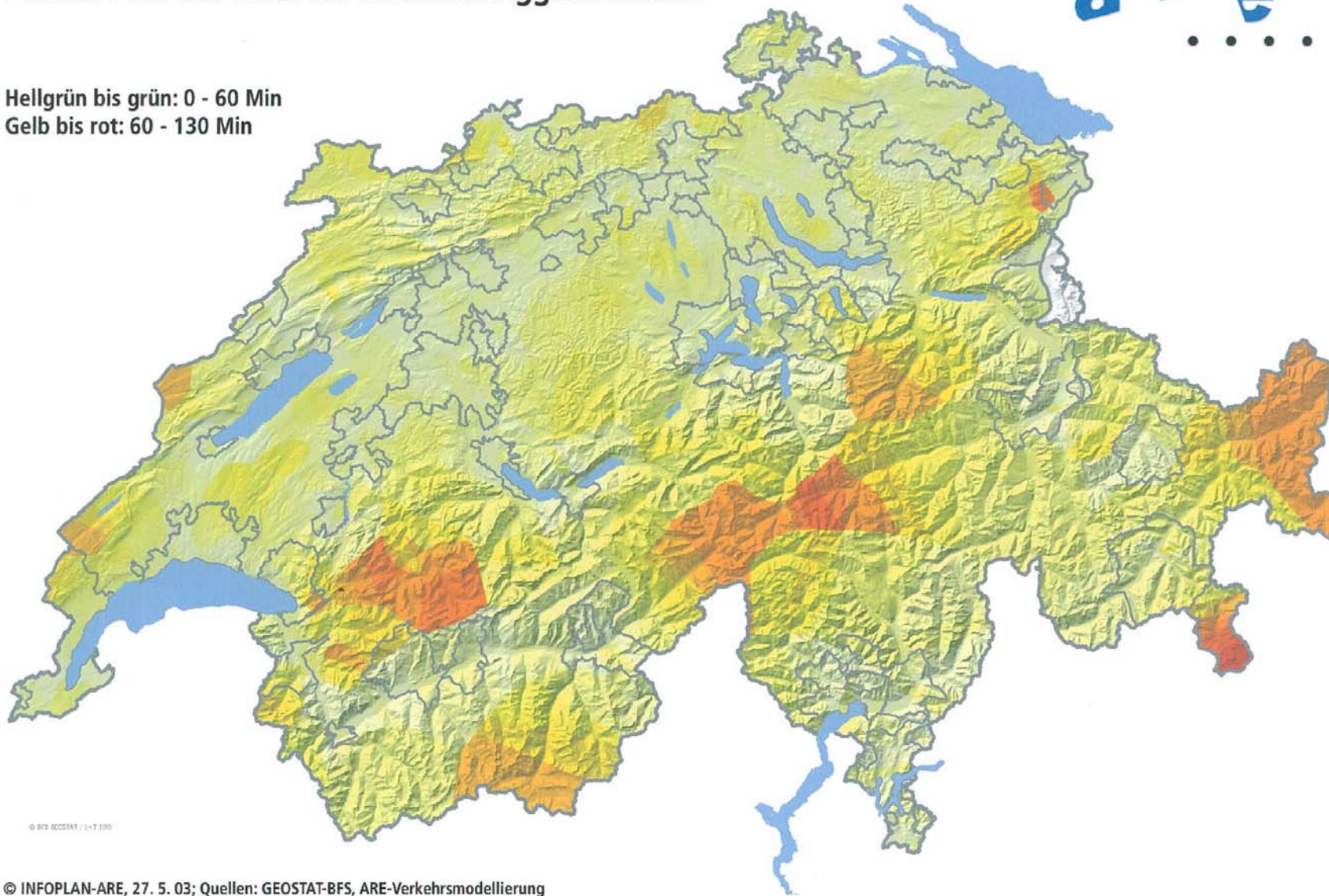


Anhang 2

Fahrzeit mit der Bahn zur nächsten Agglomeration

are...

Hellgrün bis grün: 0 - 60 Min
Gelb bis rot: 60 - 130 Min



© INFOPLAN-ARE, 27. 5. 03; Quellen: GEOSTAT-BFS, ARE-Verkehrsmodellierung

Anhang 3

Veränderte ÖV-Reisezeiten von Zürich nach Graubünden/ins Wallis zwischen 2005 und 2007*

Kantonshauptstädte und grössere Tourismusorte

- ÖV-Hauptachsen nach Graubünden/ins Wallis (----- Lötschberg-Basistunnel)
- Grenze der schnelleren Verbindungen nach Graubünden/ins Wallis im Jahre 2005
- Grenze der schnelleren Verbindungen nach Graubünden/ins Wallis im Jahre 2007
- ab 2007 neu schnellere Verbindungen in Wallis als nach Graubünden

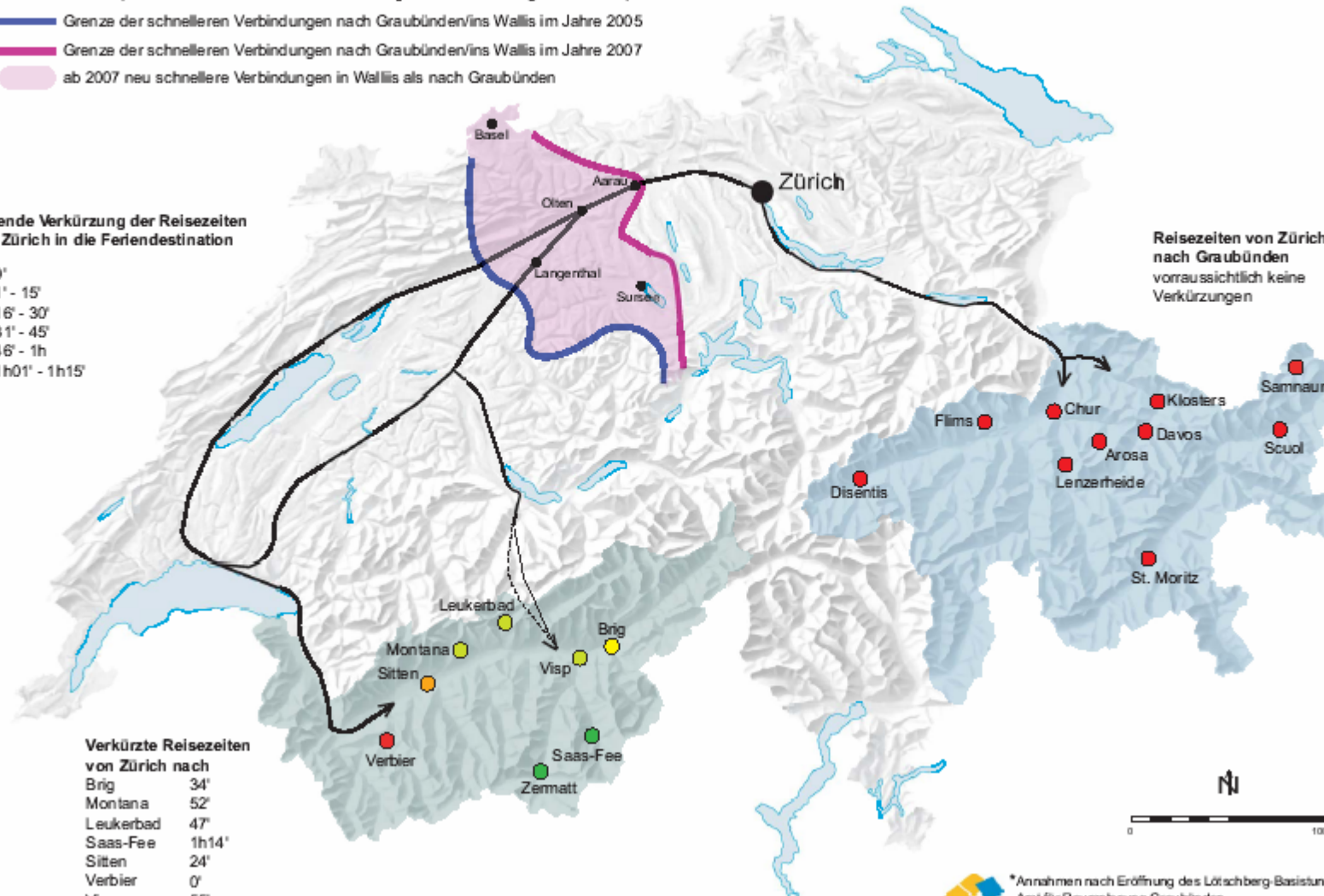
Legende Verkürzung der Reisezeiten von Zürich in die Feriendestination

- 0'
- 1' - 15'
- 16' - 30'
- 31' - 45'
- 46' - 1h
- 1h01' - 1h15'

Verkürzte Reisezeiten von Zürich nach

Brig	34'
Montana	52'
Leukerbad	47'
Saas-Fee	1h14'
Sitten	24'
Verbier	0'
Visp	55'
Zermatt	1h05'

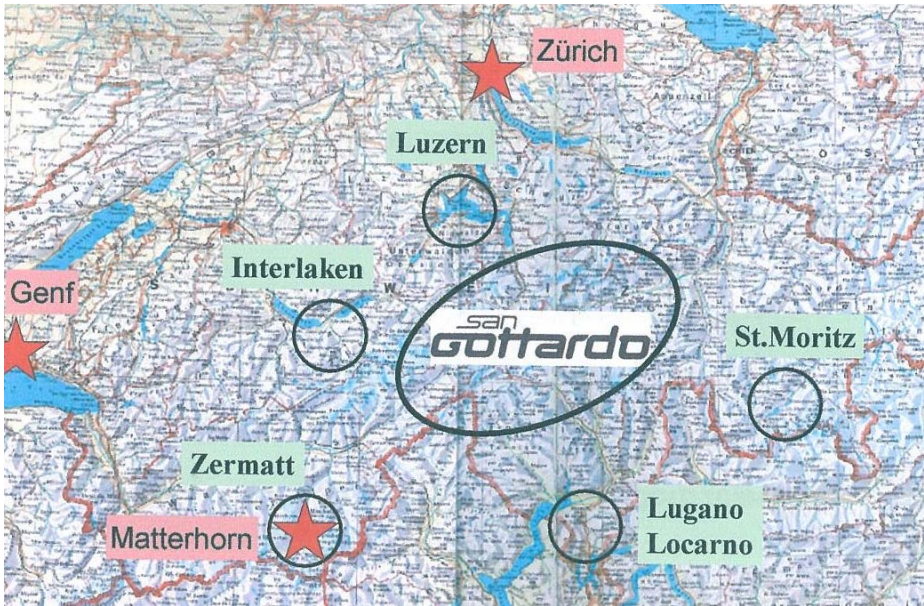
Reisezeiten von Zürich nach Graubünden voraussichtlich keine Verkürzungen



*Annahmen nach Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels im Jahre 2007
 Amt für Raumplanung Graubünden
 Gion-Reto Hassler

Anhang 4

„Positionierung“ des Projektes San Gottardo



Produkte des Projektes San Gottardo

Dieses innovative Tourismusprojekt wird unterstützt von:

innovation tourism innotour
– ein programm des staatssekretariats für seco wirtschaft (seco)

Und den Kantonen Graubünden, Ticino, Uri und Wallis

san gottardo
Information, Reservation und Buchung:

San Gottardo Marketing

Phone: +41 (0)79 467 14 64
E-mail: info@san-gottardo.com
www.san-gottardo.com

NEU **san gottardo**

Spezialangebot für Gruppen, Firmen und Vereine

Rhone-Saga

Die Rhone erzählt ihre Geheimnisse

NEU **san gottardo**

Spezialangebot für Gruppen, Firmen und Vereine

Forti e Tremola

Geheime Festungen - Legendäre Alpenstrasse
Hautnah erleben

Anhang 5

Perimeter Parc Adula

Abbildung 1: Gemeinden des Untersuchungsperimeters
(Stand 2003)

