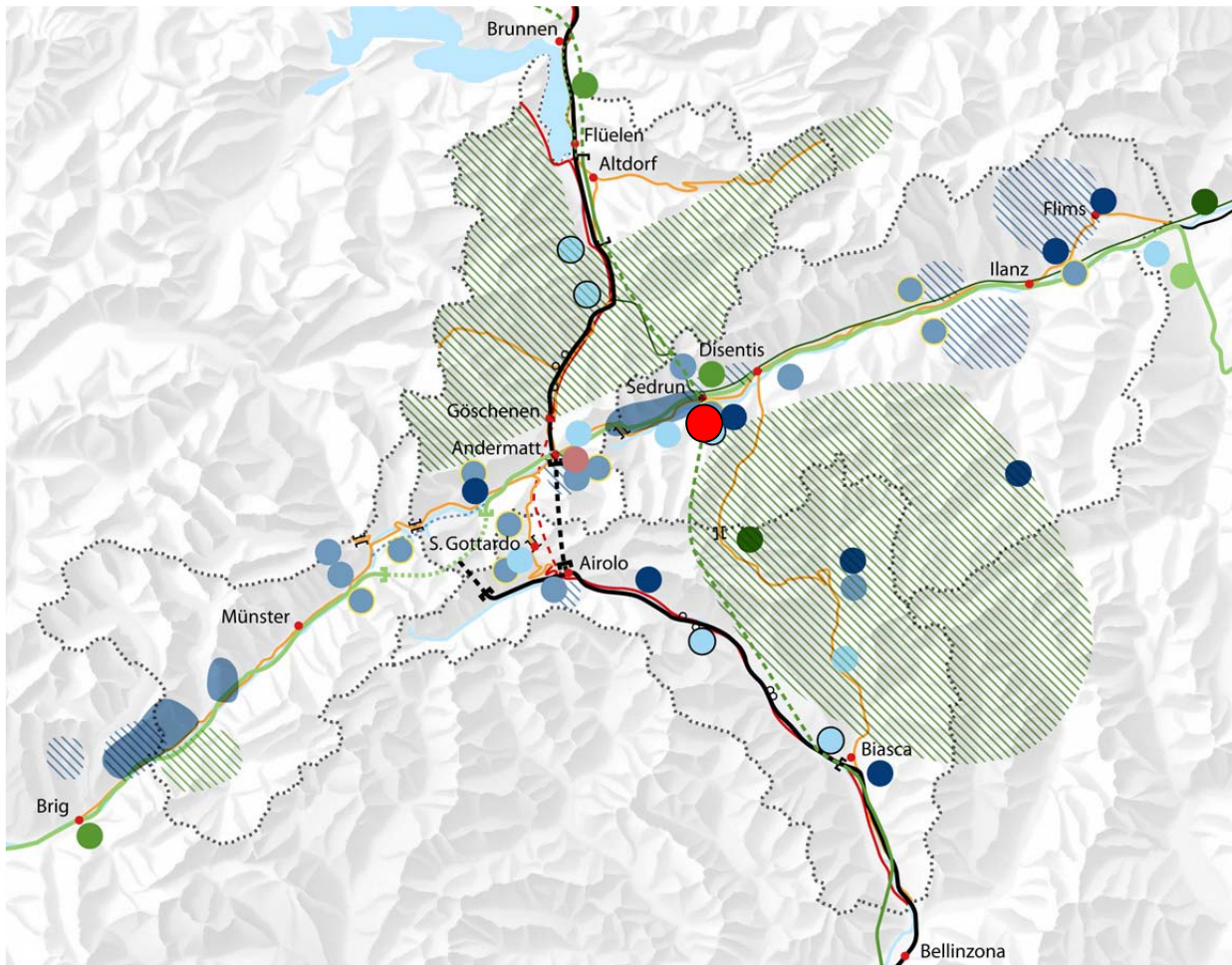


Raumkonzept Gotthard

Grundlagen, Inhalte, Struktur und Prozess



Ernst **Basler + Partner** AG

Hermann Alb

Verkehrs- und Raumplanung

Stand 31. August 2005

Projektteam

Auftraggeber

Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement Kanton Graubünden

Auftragsbegleitung / Vertreter des Kantons Graubünden

Arno Lanfranchi (Projektleitung), Leiter Finanzen/Controlling BVFD

Paul Stopper (stellv. Projektleitung), Fachstelle Öffentlicher Verkehr

Eugen Arpagaus, Vorsteher Amt für Wirtschaft und Tourismus

Markus J. Haltiner, Amt für Wirtschaft und Tourismus

Cla Semadeni, Vorsteher Amt für Raumplanung

Richard Atzmüller, Abteilungsleiter Amt für Raumplanung

Bearbeitungsteam

Ernst Basler + Partner AG

Wilhelm Natrup, Projektleitung

Sabine Friedrich, stellv. Projektleitung

Patrik Baumgartner, Projektkoordination

Christof Abegg, Sachbearbeitung

Dunja Binggeli, Sachbearbeitung

Sandra Jung, Graphik

Hermann Alb, Verkehrs- und Raumplanung

Hermann Alb, Verkehr

Im Rahmen der Erarbeitung dieses Konzepts wurden **Arbeitssitzungen** mit Vertretern des Bundes und der Kantone Uri und Wallis zur Diskussion der Inhalte und der weiteren Schritte durchgeführt:

Pierre-Alain Rumley, Direktor Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

Ruedi Schiess, Ressortleiter Staatssekretariat für Wirtschaft (seco)

Paul Breitenstein, Bundesamt für Verkehr (BAV)

André Guntern, Stv. KP, Amt für Raumplanung Kanton Uri

Urs Schnydrig, Adj. DRP Raumplanung, Kanton Wallis

Von Riccardo De Gottardi, Capo Divisione Sviluppo Territoriale, Kanton Tessin (an der Sitzung verhindert) wurde eine schriftliche Stellungnahme zum Berichtsentwurf erstellt, die bei der Überarbeitung berücksichtigt wurde.

Zusammenfassung

Zielsetzung

Der Kanton Graubünden hat, gemeinsam mit dem Bund, verschiedene Studien zur 'Porta Alpina' unter Berücksichtigung der Anforderungen einer nachhaltigen Raumentwicklung im Raum Surselva erstellen lassen. Die Bündner Regierung hat aufgrund der positiven Ergebnisse der Untersuchungen am 21. Dezember 2004 ein Mitfinanzierungsgesuch an den Bundesrat gestellt.

Der Bundesrat hat sich am 29. Juni 2005 mit dem Projekt befasst und befürwortet grundsätzlich das Vorhaben. Für einen Entscheid betreffend Vorinvestitionen fordert er jedoch eine gesamtheitliche Betrachtung der räumlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen, die den bisherigen Betrachtungsperimeter auf den Raum Gotthard erweitert. Die vorliegende Studie enthält die Entscheidungsgrundlagen für den Bundesrat, zusammengefasst in einem Entwurf für ein Raumkonzept Gotthard. Die Erarbeitung erfolgte unter Einbezug von Bundesstellen (ARE und seco), der Kantone Uri, Tessin, Wallis und Graubünden sowie der Akteure aus den beteiligten Regionen.

Situationsanalyse

Die durchgeführte Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse zeigt ein unausgewogenes Bild der Entwicklung des Raumes Gotthard: Einerseits besitzt der Name 'Gotthard' als touristische Marke einen hohen Bekanntheitsgrad mit internationaler Vermarktbarkeit und Ausstrahlung. Hochwertige Verkehrsinfrastrukturen und der gestaltete alpine Kulturraum mit hoher Landschaftsqualität sind Grundlagen für eine nachhaltige Entwicklung. Andererseits führen wirtschaftliche Monostrukturen mit teilweise geringer Wertschöpfung, verhaltener Innovationsgeist im Tourismus, mangelnde Vernetzung zwischen den Akteuren und fehlende Identität des Gesamttraums Gotthard zu gedämpften Entwicklungserwartungen.

Dabei wird die Wirkung der 'Porta Alpina' im Raum sehr unterschiedlich beurteilt: Sie verbessert die Erreichbarkeit der Surselva und bietet zusammen mit der Rhätischen Bahn, der Matterhorn-GotthardBahn, den Postautolinien und der Gotthard-Bergstrecke zusätzliche Möglichkeiten zu touristischen Angeboten in der Region, welche die grenzüberschreitende Zusammenarbeit stärken können. Breite Bevölkerungskreise erhoffen von diesem zukunftsgerichteten Projekt neue Impulse für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung. Dieser psychologische Aspekt wird als ein nicht

zu unterschätzendes Element zur Förderung einer Randregion betrachtet. Die Porta Alpina kann als Initialzündung und auch als Modellbeispiel für die Neue Regionalpolitik des Bundes dienen. Demgegenüber bestehen Bedenken betreffend die zunehmende Zahl an Tagestouristen, die weitere Zersiedelung in der Region bei fehlenden flankierenden Massnahmen und die nicht verbesserte Erreichbarkeit der Talschaften ausserhalb der Surselva durch die Porta Alpina.

Raumkonzept Gotthard

Das vorliegende Raumkonzept Gotthard zeigt mögliche Linien zur nachhaltigen Entwicklung der Gotthardregion. Gleichzeitig dient es als Instrument, um einen Prozess für ein koordiniertes Vorgehen anzustossen. Die Porta Alpina als innovatives Verkehrsprojekt stellt innerhalb des Raumkonzeptes ein Vorhaben dar, welches im Verbund mit weiteren Projekten positive Impulse für die gesamte Region auslösen kann. Aus der Situationsanalyse abgeleitete Strategien und Massnahmen lassen sich zusammenfassend in drei Bereiche aufteilen. Auf der **Inhaltsebene** fasst das Raumkonzept bedeutende, zukunftsweisende Strategien, Projekte und Massnahmen zusammen:

- *Allgemeine Raum- und Wirtschaftsentwicklung:* Stärkung von wichtigen Branchen und der 'Marke Gotthard' im Kontext von Leitthemen, wie Verkehr/Technik ('Erreichbarkeit/Rundreisen/Alpenquerung'), Wasser/Energie, Wetter/Klima und Sicherheit ('Wissensvermittlung'), Natur-/ Landschaftsräume ('Natur- und Kulturreichhaltigkeit' mittels Qualitätslabel) sowie Schnee-/ Wintersport (siehe unter Tourismus). Dies ergänzt mit der notwendigen Koordination der Siedlungsentwicklung durch Verdichtung nach Innen und Lenkung des Zweitwohnungsbaus.
- *Verkehrs- und Infrastrukturplanung:* Gewährleistung und Optimierung der Erreichbarkeiten von den bestehenden Wirtschaftszentren, Fokussierung der touristischen Transportketten auf Porta Alpina und Gotthard-Bergstrecke, Eingrenzung der weiteren Verkehrszunahme.
- *Tourismus:* Tourismusstrategie für die Gesamtregion, Entwicklung von kundensegmentorientierten Gesamtangeboten zum Besuch der Region, Erhaltung und Modernisierung der (touristischen) Infrastrukturen, saisonaler Ausgleich.

Auf der **Strukturebene** soll das Raumkonzept Gotthard einen Beitrag zur besseren Zusammenarbeit der Akteure im Raum leisten. Dabei wird vom Grundsatz ausgegangen, die Verantwortung und das Innovationspotenzial in der Region zu stärken und die Kantone

sowie die massgeblichen Bundesstellen vor allem in der Startphase einzubinden. Das vorgeschlagene Modell der Akteurzusammenarbeit sieht drei Ebenen vor:

- Auf der *politisch-strategischen Ebene* wirken Bund, Kantone und Regionen in der Aufbauphase unterstützend mit Bereitstellung von Know-how, personellen Ressourcen und Finanzierung der notwendigen Prozesse. Im weiteren Prozess erfolgt eine strategische Begleitung der Entwicklung.
- Das *regionale Netzwerk* aus Gemeinden und privaten Akteuren trägt die operative Verantwortung zur Weiterentwicklung und Umsetzung des Raumkonzeptes.
- Die Zusammenarbeit soll auf einer *operativen Ebene* mit einer Ansprechstelle für die Umsetzung der Massnahmen und Projekte gesichert werden.

Zentrale Aufgabe im **Prozess** bis zur Fertigstellung der Porta Alpina ist das Etablieren der Zusammenarbeit der Akteure. Die Erarbeitung eines gemeinsamen Raumkonzeptes auf der Basis des vorliegenden Entwurfs ist das Gefäss dazu. Bedeutende Meilensteine umfassen dabei:

- Eine Übereinkunft der Kantone zu einem gemeinsam getragenen Prozess zur Ausarbeitung des Raumkonzeptes Gotthard
- Die Bereitstellung einer geeigneten Projektorganisation für die überkantonale Weiterbearbeitung und Diskussion des Raumkonzeptes
- Festlegung der erwünschten räumlichen Entwicklung sowie die Sicherung der raumrelevanten Vorhaben in Richtplänen
- Ab Sommer 2007: Etablieren einer operativen Ebene

Die Alternativen zu einem Raumkonzept Gotthard beschränken sich derzeit auf ein unkoordiniertes Investieren in eine Vielzahl von Aktivitäten und Projekten mit relativ geringer Wertschöpfung. Die Abstimmung der Aktivitäten im Raum und die Ausrichtung auf die weitere Entwicklung auf eine Marke 'Gotthard' bietet die Chance, eine neue Regionalpolitik im strukturschwachen Alpenraum als eine Alternative aufzuzeigen.

Weitere Schritte

Die vorliegenden Arbeiten fassen erste Abklärungen der Situation, zu Projektideen und zu Interessen der Akteure als wichtige Grundlage für die weitere Entwicklung zusammen. Auf dieser Basis sind von den Verantwortlichen die weiteren Aktivitäten zur Kooperation im Raum Gotthard zu vereinbaren.

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	1
2	Auftrag und Vorgehen	1
2.1	Zielsetzungen	1
2.2	Perimeter	3
2.3	Methodisches Vorgehen	4
3	Der Raum Gotthard – Entwicklung und bestehende Entwicklungsvorstellungen	6
3.1	Entwicklung des Raumes Gotthard	6
3.2	Nationale Planungen und Konzepte	6
3.3	Bestehende Planungen und Konzepte	8
3.3.1	Kantonale Richtplanungen	8
3.3.2	Regionale Konzepte	9
3.4	Entwicklungsprojekte und bestehendes Akteurnetzwerk	9
3.4.1	Projekte	9
3.4.2	Akteure (Beispiele)	13
3.4.3	Umfrage durch den Kanton Graubünden	14
3.4.4	Stimmungsbild (im Gotthardraum)	14
3.5	Verkehrssituation im Raum Gotthard und Auswirkungen der Porta Alpina auf das System	16
3.5.1	Verkehrssystem Raum Gotthard	16
3.5.2	Veränderungen des Verkehrssystems durch die Porta Alpina	17
3.5.3	Gotthard Bergstrecke und Porta Alpina	18
3.5.4	Erreichbarkeiten	18
3.5.5	Isochronen	20
3.5.6	Fazit aus Sicht Verkehr	21
3.6	SWOT-Analyse Raum Gotthard	22
3.6.1	Stärken des Raumes Gotthard	22
3.6.2	Schwächen des Raumes Gotthard	22
3.6.3	Chancen für den Raum Gotthard	23
3.6.4	Gefahren für den Raum Gotthard	24
3.6.5	Chancen und Gefahren durch die Porta Alpina	24
3.7	Massnahmen und Schlüsselprojekte /-ideen	25
3.8	Nachhaltigkeitsbetrachtung	28

4	Schritte zum Raumkonzept Gotthard	29
4.1	Ziele des Raumkonzepts	29
4.2	Wesentliche Elemente des Raumkonzepts	30
4.2.1	Inhalte	30
4.2.2	Strukturen / Finanzierung	32
4.2.3	Prozesse	34
4.3	Plandarstellung	36
5	Empfehlungen und nächste Schritte	38

Anhänge

A1	Grundlagen der Bearbeitung
A2	Nachhaltigkeitskriterien
A3	Ausgewertete Dokumente
A4	Interviewpartner
A5	Dokumentation Umfrage
A6	Verkehrssystem Strasse
A7	Reisezeiten
A8	Isochronen
A9	Grundlagen zur SWOT-Analyse
A10	Stossrichtungen (eingebettet in die SWOT-Analyse)

1 Ausgangslage

Der Kanton Graubünden hat, zusammen mit dem Bund, die technische, betriebliche und wirtschaftliche Machbarkeit der 'Porta Alpina', einem unterirdischen Bahnhof im Gotthard-Basistunnel mit einer Verbindung nach Sedrun, geprüft. Auch Anforderungen an eine nachhaltige Raumentwicklung wurden betrachtet. Die bisherigen Abklärungen wurden mit relevanten Akteuren in Graubünden und den Bundesämtern diskutiert und grundsätzlich positiv beurteilt. Der Kanton Graubünden hat auf dieser Basis am 21. Dezember 2004 ein Mitfinanzierungsgesuch an den Bundesrat gestellt.

Der Bundesrat hat sich am 29. Juni 2005 positiv zur Realisierung der Porta Alpina geäußert. Für einen Entscheid betreffend Vorinvestitionen im Herbst 2005 fordert er jedoch eine gesamtheitliche Betrachtung der räumlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen, die den bisherigen Betrachtungsperimeter auf den Raum Gotthard erweitert. Den Aspekten der nachhaltigen Raumentwicklung und dem Aufbau eines Akteurnetzwerks ist dabei besondere Beachtung zu schenken. Grundlagen der Bearbeitung bilden u.a. die Studien zur Nachhaltigkeitsbetrachtung, zur Marktanalyse und Bedürfnisabklärung sowie zur baulichen und betrieblichen Machbarkeit der Porta Alpina (vgl. Anhang A1).

2 Auftrag und Vorgehen

2.1 Zielsetzungen

Der vorliegende Bericht umfasst die Aufbereitung der Entscheidungsgrundlagen für den Bundesrat sowie die Beantwortung der noch offenen Fragen des Bundes. Hierfür wurde ein Raumkonzept für die Region Gotthard erarbeitet. Dieses muss mit den Zielen der nachhaltigen Raumentwicklung in Einklang stehen. Es bildet den Ausgangspunkt für einen kooperativen Prozess mit den Akteuren im Raum Gotthard.

Die Untersuchung umfasst die gesamte Region Gotthard mit ihren Teilräumen. Es sind vor allem für die bislang nicht in die Untersuchungen einbezogenen Teilräume diejenigen Massnahmen zu beschreiben, die notwendig sind, um ein Gesamtkonzept Raum Gotthard zu erreichen.

Ergänzend dazu werden die Schritte zur Sicherung und Umsetzung, wie beispielsweise Hinweise zur Realisierung mit den bestehenden Instrumenten wie den Kantonalen Richtplänen und Pro-

grammen, sowie notwendige Kooperationen zwischen den Partnern etc., aufgeführt.

Für die einzelnen Teile des Raumkonzepts gelten die folgenden Zielsetzungen:

Vorstellungen über eine nachhaltige Raumentwicklung im Raum Gotthard

- Erarbeiten von konzeptionellen Ideen für die nachhaltige Entwicklung des Raumes Gotthard – differenziert für die einzelnen Teilregionen, mit integrierender Betrachtung von Raumentwicklung, Verkehr, Tourismus und Wirtschaftsentwicklung
- Skizzieren der Handlungsfelder für eine integrale Entwicklung des Raumes

Das Raumkonzept muss integrales und langfristiges Denken und Planen nachweisen können. Es gilt, die weiteren Vorgehensschritte aufzuzeigen, die zu einer Stärkung der regionalen Produktions- und Wertschöpfungssysteme beitragen. Die hieraus abzuleitenden Massnahmen sollen das angestrebte Bild der Region ausarbeiten und darüber hinaus die hierfür notwendigen Organisationsstrukturen für die Umsetzung aufzeigen.

Akteurnetzwerk und Koordination zwischen den Akteuren im Raum Gotthard

- Aufzeigen der Chancen für eine interkantonale Zusammenarbeit
- Einholung einer klaren Willensbekundung der Entscheidungsträger in den vier Kantonen zur Zusammenarbeit und den Einstieg in den weiteren Prozess für gemeinsame kantonsübergreifende Initiativen und die Bündelung ihrer Anstrengungen
- Nachweis der getätigten Kontakte

Finanzielle Beiträge des Bundes sind dann zu erwarten, wenn die Zustimmung zur Mitarbeit der kantonalen und regionalen Akteure vorhanden ist.

Chancen und Risiken der Porta Alpina und anderer Projekte innerhalb des Gesamttraums

- Analyse der Entwicklungspotenziale einzelner Projekte für den Raum Gotthard
- Beurteilen der spezifischen Auswirkungen der Porta Alpina auf die räumliche Entwicklung (Verkehr, Siedlung, Landschaft etc.) der einzelnen Regionen im Raum Gotthard
- Aufzeigen von Synergien zwischen den verschiedenen Projekten, insbesondere zwischen der Porta Alpina und anderen Projekten
- Bestimmen flankierender Massnahmen gegen negative Auswirkungen

Der Raum Gotthard braucht attraktive Angebote und Projekte, um seine Potenziale nutzen zu können. Die Porta Alpina kann hier als Leuchtturmprojekt wirken und die Initialzündung für ein gemeinsames Vorgehen darstellen.

Anstoss eines Prozesses für eine koordinierte räumliche Entwicklung im Raum Gotthard

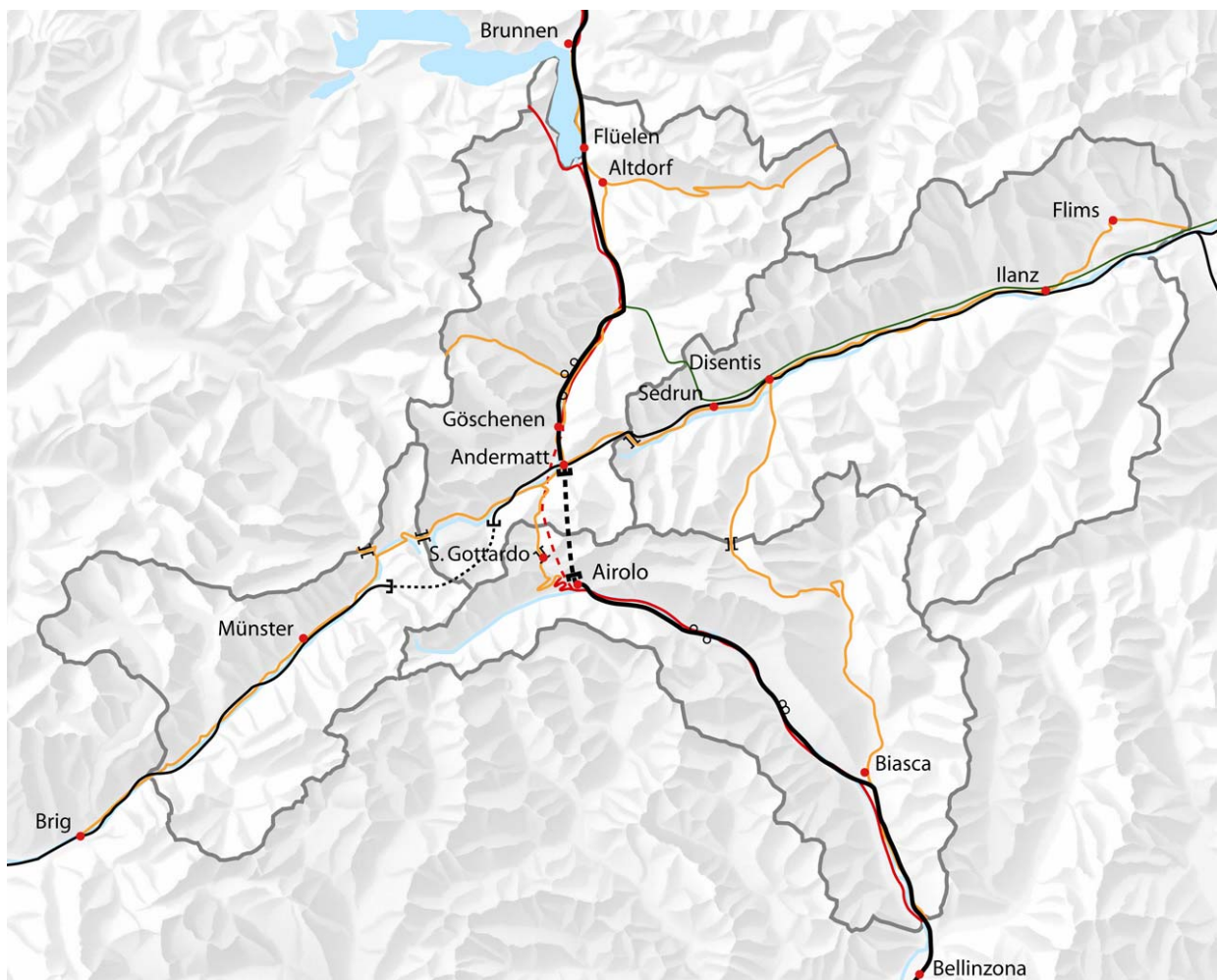
- Bestimmen von verbindlichen Vorgehensschritten und der Prozessgestaltung bis zur Inbetriebnahme der Porta Alpina (ca. 2014/2015)

Dabei ist ein Prozess zu initiieren, der eine vertiefte Bearbeitung ermöglicht und die Zusammenarbeit konkretisiert. Der vorliegende Entwurf ist als eine erste Skizze eines Gesamtkonzepts Raum Gotthard zu verstehen.

2.2 Perimeter

Der Perimeter umfasst die Region Gotthard mit den Teilräumen Surselva (Kt. Graubünden), Kanton Uri als Gesamtes, Goms (Kt. Wallis) und die Region Tre Valli mit der Leventina, dem Bleniotal und der Riviera (Kt. Tessin). Die bisher mit Schwerpunkt auf den Bündner Teil des Raumes Gotthard (Surselva) erarbeiteten Grundlagen zur Raum- und Verkehrsentwicklung werden um die angrenzenden Teilräume erweitert.

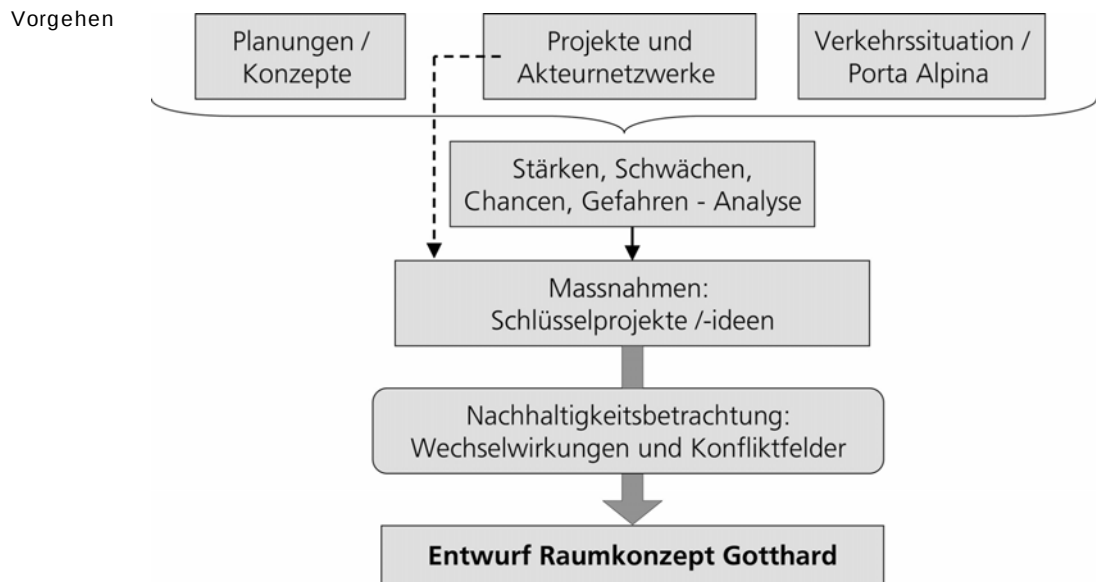
Perimeter



Bei der weiteren Bearbeitung wird vor allem auf die Gebiete im Raum Gotthard, ohne das untere Reusstal und das Gebiet um Flims / Laax, fokussiert.

2.3 Methodisches Vorgehen

Das Vorgehen umfasst die folgenden vier Arbeitsschritte:



- **Auswertung vorhandener Grundlagenmaterialien zum Raum Gotthard**

Als Grundlage für ein Raumkonzept Gotthard erfolgt eine Gesamtschau und Auswertung der aktuellen sozio-ökonomischen Situation, bestehender Planungen und Konzepte, sowie bestehender oder geplanter Projekte im Raum Gotthard. Ein spezieller Fokus wird dabei auf das Akteurnetzwerk in der Region gelegt.

- **Analyse der Verkehrssituation mit Bezug zur Porta Alpina**

Die Verkehrssituation im Raum Gotthard ist für die Funktionsfähigkeit und die Entwicklungsmöglichkeiten der Region von entscheidender Bedeutung. Der Bericht zeigt Analysen zu den Auswirkungen der Porta Alpina auf die regionalen Erreichbarkeiten und die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems.

- **SWOT-Analyse und Ableitung möglicher Massnahmen**

Die Grundlagenmaterialien bilden die Basis für eine zusammenfassende Stärken, Schwächen, Chancen und Gefahren Analyse (SWOT-Analyse¹). Diese dient dazu, die Situation im Gotthardraum zu evaluieren, Handlungsfelder zu erkennen und

¹ SWOT steht für **S**trengths (Stärken), **W**eaknesses (Schwächen), **O**pportunities (Chancen) and **T**hreats (Gefahren).

Entwicklungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Herausgearbeitet werden einerseits die Stärken und Schwächen, die sich aus dem Raum selbst ergeben. Zum anderen werden Chancen und Risiken für die Region dargestellt. Aus der SWOT-Analyse werden mögliche Stossrichtungen und mit weiterem Konkretisierungsstand Massnahmen abgeleitet, sowie Schlüsselprojekte und -ideen identifiziert.

▪ **Nachhaltigkeitsbetrachtung von Schlüsselprojekten/-ideen**

Das Konzept einer nachhaltigen Raumentwicklung stellt den Massstab dar, anhand dessen die aktuelle Situation betrachtet und auf den eine künftige Entwicklung der Gotthardregion ausgerichtet werden soll. Die Nachhaltigkeitsbetrachtung analysiert bedeutende Handlungsfelder oder Massnahmen, die aus der SWOT-Analyse resultieren, in Bezug auf ihre Nachhaltigkeitswirkung und gibt damit die Stossrichtung für das Raumkonzept Gotthard vor.

Die Betrachtung der nachhaltigen Raumentwicklung soll sich einerseits auf den Raum Gotthard, wie er im Untersuchungsperimeter festgehalten ist, beziehen. Darüber hinaus ist der Raum Gotthard in seiner Funktion als Transit- und Tourismusraum von nationaler und internationaler Bedeutung zu verstehen.

Eine Übersicht möglicher Nachhaltigkeitsziele und -kriterien findet sich in Anhang A2. Als Referenzgrösse verwendet der Bericht die drei Zieldimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt mit den entsprechenden Nachhaltigkeitszielen und -kriterien, wie sie vom Bundesamt für Raumentwicklung im Raumentwicklungsbericht 2005 formuliert sind. Dies ermöglicht eine Fokussierung auf relevante Aspekte der Raumentwicklung und einen Bezug zur nationalen Ebene. Einige Kriterien wurden an die regionalen Besonderheiten angepasst, weitere Kriterien wurden ergänzt.

Eine eigentliche Nachhaltigkeitsbewertung ist ein Prozess, der mit den beteiligten Bundesstellen, Kantonen, Regionen gemeinschaftlich in einer vertieften Bearbeitung durchgeführt werden sollte. Sie ist deshalb nicht Gegenstand des vorliegenden Berichtes.

3 Der Raum Gotthard – Entwicklung und bestehende Entwicklungsvorstellungen

3.1 Entwicklung des Raumes Gotthard

Die Entwicklung des Raumes Gotthard ist eingebettet in den umfassenden Kontext der räumlichen Entwicklung der Schweiz. Diese ist gekennzeichnet durch eine zunehmende wirtschaftliche Konzentration in den grossen Metropolitanräumen und in den regionalen Zentren. Strukturschwache Räume wie die Berggebiete geraten zunehmend unter Druck.

Der Raum Gotthard wird geprägt durch folgende Entwicklungen:

- Generell unterdurchschnittliches Bevölkerungswachstum, Bevölkerungsabnahme mit einer zunehmenden Überalterung in einzelnen Teilräumen
- Negative Effekte der Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen in peripheren Gemeinden, insbesondere auch Abbau von Arbeitsplätzen
- Überdurchschnittliche Beschäftigung in Land- und Forstwirtschaft mit abnehmender Bedeutung dieser Sektoren
- Abnahme der landwirtschaftlichen Betriebe (v.a. Haupterwerb), verbunden mit einer unterkritischen Grösse der Betriebe
- die Wirtschaftsstruktur wird dominiert durch die produktivitätsschwachen Branchen des Tourismus und des Baugewerbes
- Abnahme der Hotelbetriebe und der Übernachtungszahlen in Teilräumen

Insgesamt zeichnen die genannten Punkte ein kritisches Bild der Region Gotthard. Mit der Surselva, Uri/Urseren, Goms und Tre Valli treffen am Gotthard vier Regionen zusammen, die alle eine gegenüber der jeweiligen kantonalen Entwicklung unterdurchschnittliche Situation aufweisen.

3.2 Nationale Planungen und Konzepte

Die Raumentwicklungspolitik im engeren Sinn mit der Raumplanung und der Regionalpolitik, und den raumrelevanten Sektoralpolitiken mit den entsprechenden Planungen und Konzepten bilden wesentliche Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Raumes Gotthard.

Im **Raumentwicklungsbericht** 2005 des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) werden neben den Agglomerationen drei

ländliche Raumtypen unterschieden: Periurbane ländliche Räume, alpine Tourismuszentren und periphere ländliche Räume. Der Raum Gotthard mit den Regionen Surselva, Uri, Goms und Tre Valli ist dabei dem peripheren ländlichen Raum zugerechnet. Die grössten Herausforderungen bestehen in diesen Räumen in der Erhaltung und der optimalen Organisation der regionalen Infrastrukturen als wichtige Lebensgrundlage - insbesondere bei Gemeinden mit weniger als 500 Einwohnern.

Entsprechend der räumlichen Gesamtstrategie, die das ARE zur Diskussion stellt, bilden Altdorf und Disentis die ländlichen Zentren im Raum Gotthard. Diese sollen als "Stützpunkte" im ländlichen Raum dienen und die Verbindung zu den nächstgelegenen Metropolen und Agglomerationen sicherstellen.

Für den peripheren ländlichen Raum formuliert der Raumentwicklungsbericht folgende Strategien, die auch auf den Raum Gotthard übertragen werden können:

- Konsolidierung der peripheren ländlichen Zentren
- Zusammenarbeit der Gemeinden auf Verwaltungsebene
- Zusammenarbeit mit alpinen Tourismuszentren
- Nachhaltige Entwicklung und Aufwertung der traditionellen ländlichen Landschaften in peripheren Räumen mit geringer Bevölkerungszahl
- Suche nach innovativen Lösungen in der Grundversorgung
- Entwicklung regionaler Kompetenzzentren

Mit den bestehenden Instrumenten der **Regionalpolitik** wie dem Investitionshilfegesetz (IHG), RegioPlus und InnoTour wurden auch im Gotthardraum zahlreiche Projekte gefördert.

Der Entwurf für eine Neue Regionalpolitik (NRP), der bisher vor allem in den ländlichen Regionen eher kritisch aufgenommen wurde, sieht vor, die Regionalpolitik ganz von der Zielsetzung des regionalen Ausgleichs zu lösen und auf die Effizienz- und Wachstumsförderung auszurichten. Die Porta Alpina liefert in Verbindung mit einem Raumkonzept Gotthard ein konkretes Beispiel wie die Neue Regionalpolitik umgesetzt werden kann

Für die Diskussion des **Raumkonzeptes Gotthard** können insbesondere zwei Überlegungen hervorgehoben werden. Zum Ersten betont die NRP den Gedanken der regionalen Wertschöpfungssysteme. Gerade im Tourismus besteht die Notwendigkeit, diese Wertschöpfungssysteme weiter zu fassen und im Sinne einer regionsübergreifenden Destination zu definieren.

Zum Zweiten wirft die NRP die Frage nach der Zukunft so genannter 'potenzialarmer Räume' auf, zu denen auch Teile des Raumes Gotthard zu rechnen sind. Hierbei stehen die Kantone in der Pflicht, Strategien zu entwickeln und festzulegen, welche Potenziale in Wert gesetzt werden sollen. **Ein Raumkonzept Gotthard bietet die Chance, diese Betrachtungen kantonsübergreifend anzugehen und aufeinander abzustimmen.**

In Ergänzung zur Raumentwicklungspolitik können weitere **raumrelevante Sektoralpolitiken** genannt werden. Ausführungen hierzu finden sich auch im Bericht des ARP (2005:12ff.).

- Die Verkehrspolitik mit dem Sachplan Verkehr, der sich zur Zeit in Bearbeitung befindet, sowie der Bahnreform 2 (Festlegung von Grund- und Ergänzungsnetz).
- Die Verteidigungspolitik mit der bevorstehenden Anpassung des Sachplans Militär an die neuen Gegebenheiten der Armee XXI.
- Die Natur- und Landschaftspolitik mit dem Landschaftskonzept Schweiz (LKS) und dem Bericht "Landschaft 2020" des BUWAL.
- Die Protokolle der Alpenkonvention
- Die Landwirtschaftspolitik mit der bestehenden "Agrarpolitik 2007" und der Diskussion um die "Agrarpolitik 2011".

3.3 Bestehende Planungen und Konzepte

3.3.1 Kantonale Richtplanungen

Da der Kantonale Richtplan des Kantons Tessin derzeit überarbeitet wird, wurden schwergewichtig die Richtpläne der Kantone Graubünden, Wallis und Uri hinsichtlich ihrer Aussagen für den Raum Gotthard betrachtet.

In den Richtplänen wird sowohl auf die Projektebene (Uri) als auch auf

übergeordnete räumliche Entwicklungsvorstellungen (Graubünden) fokussiert. Für den Raum Gotthard werden als zukunftsweisende Beispiele die nachfolgenden Grundsätze aus dem Richtplan Graubünden aufgeführt, die auch im Hinblick auf ihre Bedeutung für das Konzept Raum Gotthard als übergeordnete Qualitäten einer nachhaltigen Entwicklung berücksichtigt werden sollen:

- Grundlegende Förderung von attraktiven, vernetzten Tourismusräumen und Entwicklung von Nischenprodukten
- Erhalt der hierfür notwendigen intakten Natur und naturnaher Landschaftsräume sowie Siedlungen mit Identität

- Kontrollierter Rückzug von nur knapp rentabel bewirtschafteten Flächen sowie lokale Inwertsetzung eigener Ressourcen und Stützpunktfunktion für Grundversorgung auch von kleinen Dörfern
- Etablieren neuer Formen der Zusammenarbeit
- Siedlungsentwicklung nach innen, Betrachtung der Siedlungsentwicklung aus regionaler Perspektive
- Anbindung an das europäische Hochleistungsnetz auf Strasse und Schiene sowie inneralpine Vernetzung.

3.3.2 Regionale Konzepte

Die Auswertung der zur Verfügung gestellten Konzepte und Informationen auf regionaler Ebene beinhalten im Wesentlichen Wunschlisten von Projekten und Vorhaben zu den Themen Wirtschaft, sozio-kulturelle Entwicklung und Infrastrukturen (Gemeindeverband Surselva, Entwicklungskonzept EK2, Stand 2004) oder gliedert sich nach übergeordneten und lokalen Planungen sowie einem Aktionsplan (Regione Tre Valli, Programma di Sviluppo, Stand 1995; vgl. Anhang A3). Aus den sehr umfangreichen Projektlisten gehen nur bedingt die Aktualität, der Umsetzungsstand, die zeitlichen Realisierungsabsichten und die Bedeutung der einzelnen Projekte hervor.

Über die Kantonsgrenzen hinausgreifende Projekte sowie Koordinationen mit den Nachbarregionen und den dortigen Projekten werden in den ausgewerteten Dokumenten nur am Rande aufgegriffen. Ebenso werden die verschiedenen Projekte nicht in einem übergreifenden Gesamtzusammenhang eingeordnet oder hinsichtlich ihrer Umsetzungspriorität eingestuft.

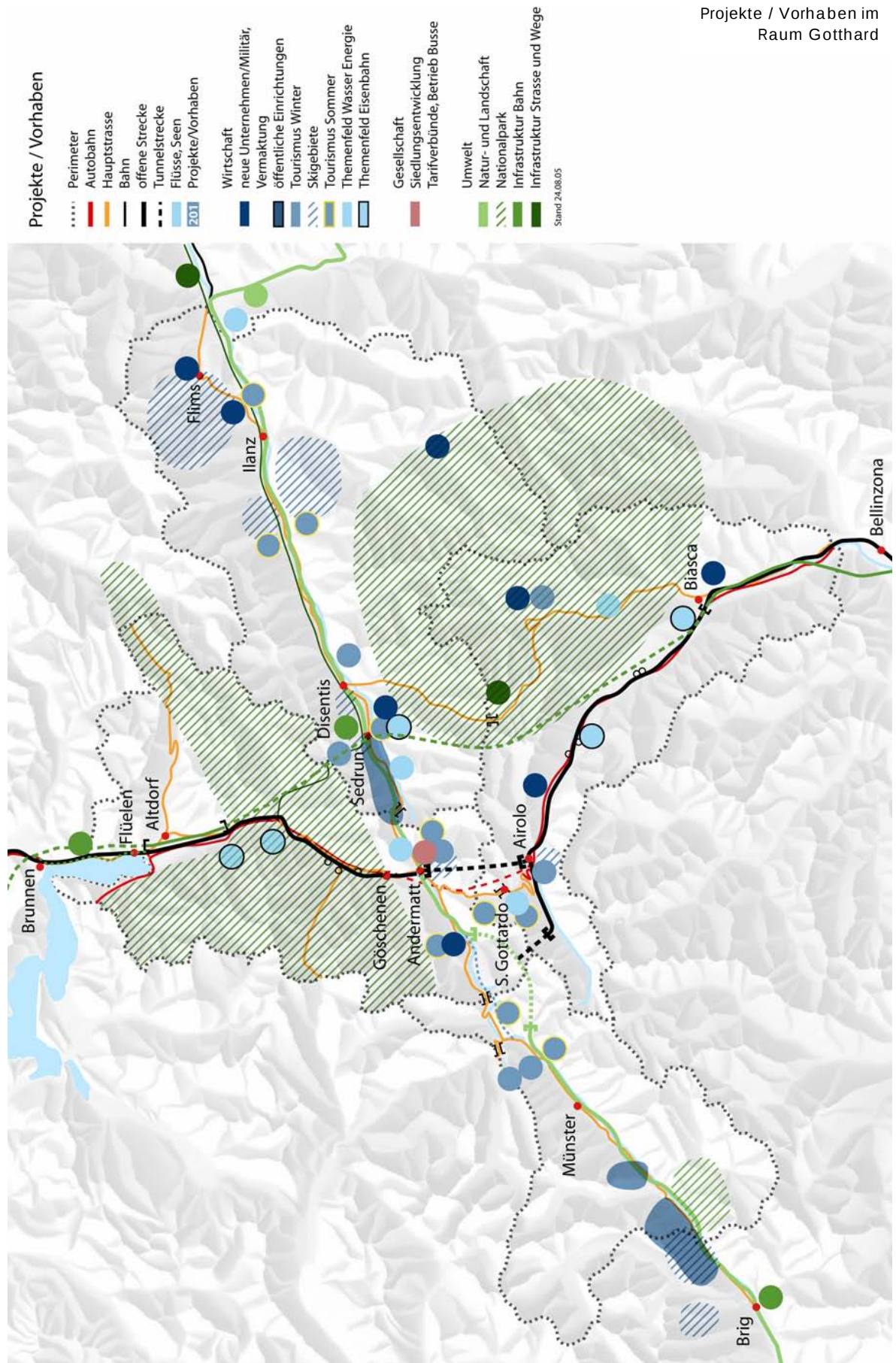
3.4 Entwicklungsprojekte und bestehendes Akteurnetzwerk

3.4.1 Projekte

Im Raum Gotthard bestehen eine Vielzahl von in den letzten Jahren realisierten Projekten, laufenden Planungen und Ideen, die zumeist nur in den einzelnen Kantonen bekannt sind. Als eine wesentliche Grundlage für das Raumkonzept Gotthard wurde gemeinsam mit den Kantonen eine Liste von Projekten zusammengetragen mit Angaben zu den Inhalten, Zielen, den Projektträgern und der Finanzierung.

Diese erste Arbeitsliste dokumentiert die vielfältigen Aktivitäten und Ideen, die mit unterschiedlichem Konkretisierungsstand und Realisierungschancen derzeit in den einzelnen Kantonen bestehen. Die Liste ist dem vorliegenden Bericht nicht beigelegt, sie dient im weiteren Verlauf der Arbeiten als eine Wissensgrundlage und Ideenpool, den es gilt, im Hinblick auf die Ziele des Raumkonzepts Gotthard zielgerichtet und punktuell zu nutzen.

Nachstehender Plan visualisiert die vielfältigen, zumeist unkoordinierten Projekte und Ideen im Raum Gotthard in den verschiedenen Regionen.



Die verschiedenen Projekte wurden den folgenden Typen und Dimensionen der Nachhaltigkeit zugeordnet:

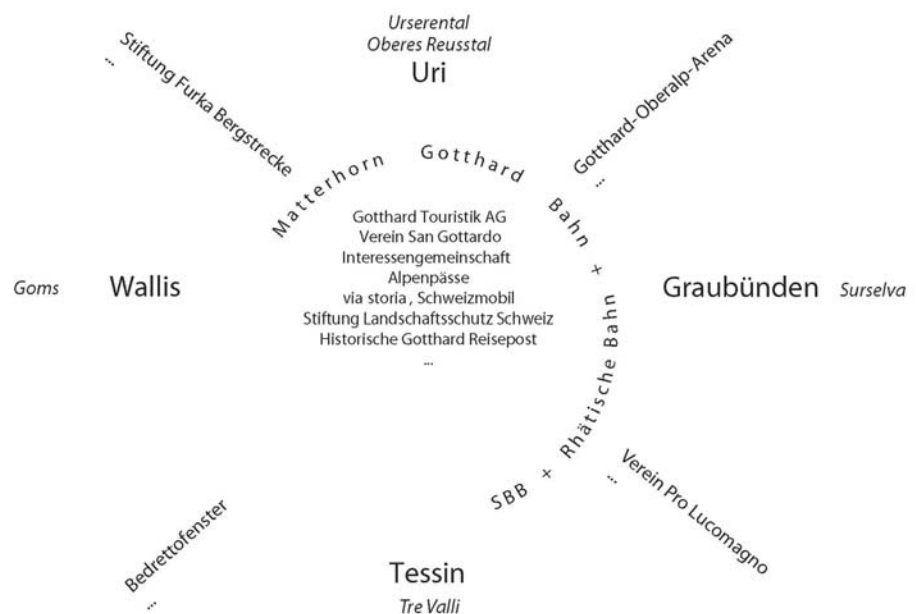
Typisierung der Projekte

Dimensionen der Nachhaltigkeit	Typisierung der Projekte	Anzahl Projekte (circa)
Wirtschaft	(1.1) Ansiedlung neuer Unternehmen und Militär, Vermarktung	6
	(1.2) Ansiedlung von öffentlichen Einrichtungen	2
	(1.3) Tourismus Winter (W) Sommer (S)	21
	(1.4) Themenfeld Wasser/Energie	7
	(1.5) Themenfeld Eisenbahn	7
Gesellschaft	(2.1) Siedlungsentwicklung	1
	(2.2) Akteurnetzwerke	4
	(2.3) Tarifverbünde, Betrieb Busse etc.	3
Umwelt	(3.1) Natur- und Landschaft	8
	(3.2) Infrastrukturen Bahn	10
	(3.3) Infrastrukturen Strasse und Wege	4

3.4.2 Akteure (Beispiele)

Bereits heute sind im Raum Gotthard eine Vielzahl von Vereinen, Gruppierungen und Einzelakteuren auf Projektebene aktiv, die sich für die Umsetzung von Projekten wie der Porta Alpina, der Wiederbelebung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke etc. einsetzen. Darüber hinaus werden insbesondere von externen Akteuren übergreifende Sichtweisen erarbeitet und in konkrete Projekte überführt, wie die des Vereins San Gottardo (Marketingkonzept für den Raum Gotthard, Projekte La Claustra und Sasso San Gottardo).

Beispiele von Akteuren im
Raum Gotthard



In den Aktivitätsebenen der unterschiedlichen Akteure spiegelt sich die Ambivalenz des Raumes Gotthard zwischen Mythos und Technik, sanftem und intensivem Tourismus, internationaler Vernetzung und lokaler Identität. Es zeichnen sich dabei vielfältige Chancen für eine übergreifende Zusammenarbeit ab, aber auch eine derzeit noch fehlende Vernetzung zwischen den Akteuren. Die Zersplitterung in viele Einzelprojekte, die sich in den verschiedenen Regionen wiederholen bzw. konkurrenzieren, erschweren die Hervorhebung der Unique Selling Propositions (USP) und eine nationale bzw. internationale Positionierung der Destinationen im Tourismus.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeiten zwischen unterschiedlichen Akteuren basieren in der Regel auf wenigen, konkreten Projekten.

Eine Liste der bisherigen in den Prozess direkt eingebundenen Akteure (schriftliche Umfrage und persönliche Interviews) befindet sich im Anhang A4 und A5.

3.4.3 Umfrage durch den Kanton Graubünden

Für das Raumkonzept Gotthard wurden die Regionen, die Gemeinden und eine grössere Anzahl von Akteuren durch das Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement Graubünden mittels einer schriftlich zugestellten Umfrage zu ihrer Haltung zum Projekt Porta Alpina, den Potenzialen des Projektes, den daraus resultierenden Gefahren und Chancen für die jeweiligen Regionen, zu ihrer Bereitschaft an einer weitergehenden Zusammenarbeit etc. befragt (vgl. Anhang A5). Die Zahl der Rückmeldungen ist sowohl aus den Kantonen Graubünden, Tessin und Uri als auch von kantonsübergreifenden und übergeordneten Akteuren hoch. Im Wallis lag die Beteiligung an der Umfrage bei drei Rückmeldungen.

Das Interesse an der Porta Alpina ist insgesamt gross. Vorbehalte kommen aus dem Kanton Uri sowie aus den beiden Regionen Tre Valli und Goms. Von ihnen wird im Gegenzug zur Unterstützung der Porta Alpina ein klares "Ja" zum Erhalt der Gotthard Bergstrecke gefordert. In der Region Tre Valli wird zudem das Bedrettofenster in die Diskussion eingebracht. Die Porta Alpina wird im ganzen Raum Gotthard überwiegend als Chance bewertet. Die Vorschläge für Strategien und Massnahmen zur optimalen Nutzung der Porta Alpina für den Gotthardraum beinhalten die Forderung nach einem regionalen Vermarktungs-, Raumentwicklungs- und Verkehrskonzept bis hin zur Idee eines Alpenkantons.

3.4.4 Stimmungsbild (im Gotthardraum)

Darüber hinaus wurden mit zentralen Akteuren persönliche Interviews durch das Büro Ernst Basler + Partner AG durchgeführt.

Die Ergebnisse der Interviews und der Umfrage sind sowohl in die weiteren Analysen als auch in das nachfolgend dokumentierte Stimmungsbild eingeflossen.

Haltung zum Raumkonzept Gotthard und zum Label 'Gotthard'

- Sehr positive Einstellung zum Vorhaben Raumkonzept Gotthard
- Technologische Prägung (hochwertige Infrastrukturen, etc.) und landschaftliche Potenziale als übergreifende Thematik im Raum Gotthard

-
- Internationale Bedeutung des Raumes wird betont
 - Beschränkte wirtschaftliche Alternativen zum Tourismus und globale Konkurrenz lassen Zusammenarbeit sinnvoll erscheinen

Hinweis: Differenzierung in Sommer und Winter von Bedeutung

Haltung zur Porta Alpina

- Grundsätzlich offene Haltung der Kantone und angefragten Stellen zum Projekt mit Vorbehalt gegenüber den möglichen Auswirkungen auf die Gotthard Bergstrecke
- Wichtig: Nachweis, dass bestehende Erreichbarkeiten nicht beeinträchtigt (Forderung: Gotthard-Bergstrecke offen halten) oder aber verbessert werden z.B. Wallis-Tessin mit der Realisierung Bedrettofenster
- Bisher unzureichender Informationsfluss wird bemängelt
- Porta Alpina kann Katalysator für eine intensivere Zusammenarbeit sein

Akteure und bisherige Kooperationen

- Zusammenarbeit auf Projektebene vielerorts bereits praktiziert
- Konzeptionelle Zusammenarbeit auf Kantonsebene eher selten
- Vielzahl von Initiativen, Vereinen, Stiftungen, die sich mit dem Thema Gotthard auseinandersetzen
- Sehr unterschiedliche Betrachtungsweisen der lokalen und externen Akteure
- Verein San Gottardo sollte als wichtiger Akteur im Sinne eines Bindeglieds fungieren
- Ideen für den Raum Gotthard werden oft von Akteuren ausserhalb der Region lanciert und weiterverfolgt

3.5 Verkehrssituation im Raum Gotthard und Auswirkungen der Porta Alpina auf das System

3.5.1 Verkehrssystem Raum Gotthard

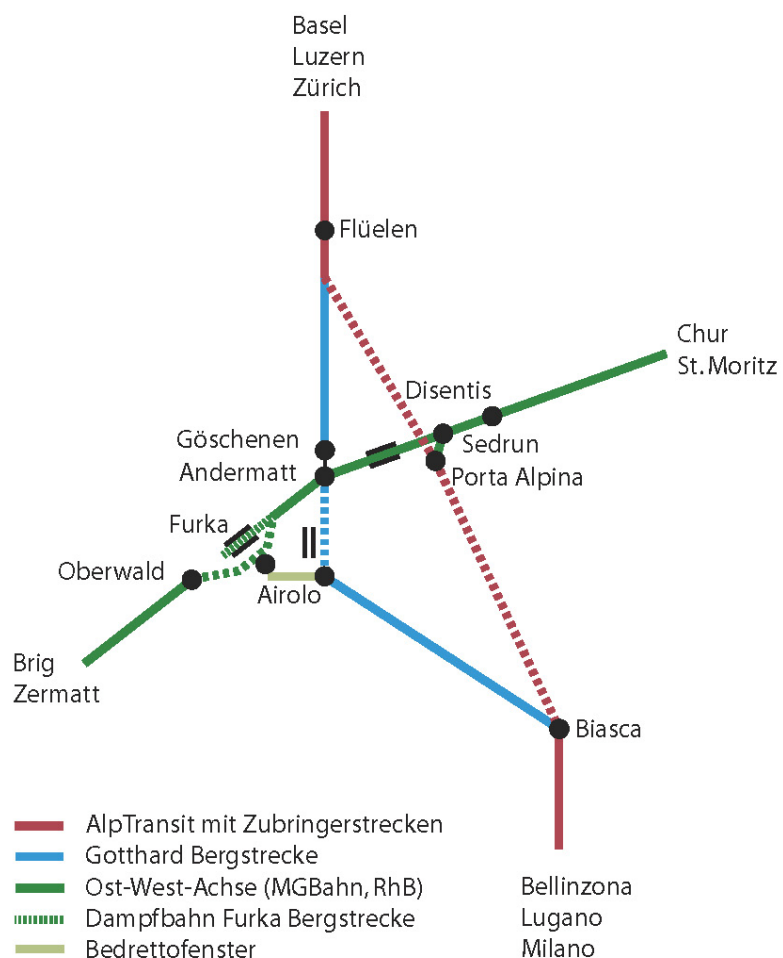
Strasse

Der Raum Gotthard ist für den Autoverkehr nur via Schöllenschlucht und Andermatt ganzjährig erschlossen. Die Alpenpässe aus der Surselva (Oberalp), aus dem Goms (Furka) und aus der oberen Leventina (Gotthard) ins Urserental sind im Winter geschlossen. Die Autos können aber auf der Ost-West-Achse auf die Bahn verladen werden (vgl. Abbildung Verkehrssystem Strasse im Anhang A6)

Bahn

Die Bahn ist als einziges, ganzjährig betriebenes Verkehrssystem im Raum Gotthard sowohl für die Bevölkerung als auch für den Tourismus (z.B. Glacier Express) von grosser Bedeutung.

Verkehrssystem
Bahn Raum Gotthard



Auf der Nord-Süd-Achse verkehrt die Gotthardbahn über die attraktive Bergstrecke und durch den Gotthardtunnel. Die Drehscheibe Andermatt wird ab Göschenen via Schöllenen Schlucht lawinensicher erschlossen.

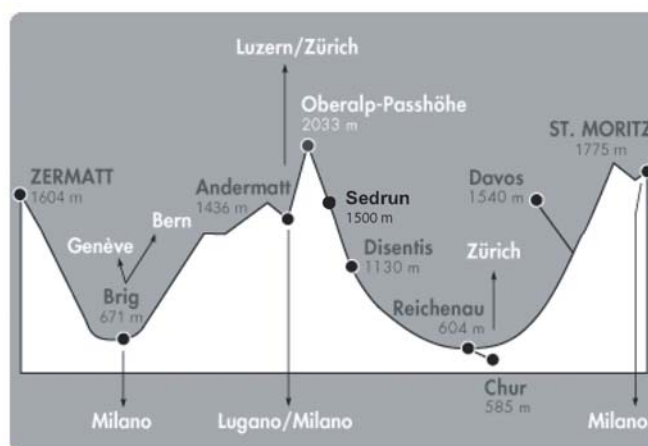
Auf der Ost-West-Achse führt die Rhätische Bahn durch die Surselva bis Disentis und in der Fortsetzung die Matterhorn-Gotthard-Bahn ganzjährig über den Oberalppass und durch den Furkatunnel ins Goms. Von touristischer Bedeutung ist zudem die Dampfbahn, die auf der Furka-Bergstrecke von Realp bis Gletsch verkehrt.

Als Verbindung von der Leventina ins Goms besteht die Idee einer Bahnlinie von Airolo ins Bedretto mit Anschluss an den Furkatunnel (Bedrettofenster).

3.5.2 Veränderungen des Verkehrssystems durch die Porta Alpina

Die Porta Alpina schafft im Raum Gotthard in Ergänzung zu Andermatt eine zweite Verknüpfung der Nord-Süd- mit der Ost-West-Achse und stärkt damit die bereits sehr ausgeprägte Position der Bahn. Indem durch Porta Alpina der zeitaufwändige Weg über Andermatt und den Oberalppass umgangen werden kann, entsteht eine schnelle Verbindung aus Nord und Süd nach Sedrun und in die Surselva.

Längenprofil Glacier-Express
(Quelle:
www.glacierexpress.ch)



Durch das zweite Eingangstor via Porta Alpina – Sedrun ergeben sich in Verbindung mit der Matterhorn-Gotthard-Bahn, der Rhätischen Bahn, der Gotthard Bergstrecke und der PostAuto neue Möglichkeiten von attraktiven touristischen Rundreisen im Raum Gotthard, z.B.

- Direkter Anschluss an Glacier-Express mit Weiterfahrt nach St. Moritz oder Zermatt

- Luzern/Zürich – Porta Alpina – Sedrun – Oberalppass – Andermatt und zurück via Gotthard Bergstrecke (SBB Historic) oder via Dampfbahn Furka-Bergstrecke – Brig – Lötschberg
- Porta Alpina – Sedrun – Disentis – Lukmanierpass und zurück via Gotthard Bergstrecke

In diese Rundreisen kann, neben der Porta Alpina selber, der Besuch verschiedener Attraktionen im Raum Gotthard einbezogen und mit Übernachtungen verbunden werden.

Die Porta Alpina verbessert auch die Bahnerschliessung des zwischen den beiden Eingangstoren Sedrun und Andermatt gelegenen Skigebietes Gotthard Oberalp Arena.

3.5.3 Gotthard Bergstrecke und Porta Alpina

Das Potenzial der Rundreisen macht deutlich, dass sich Porta Alpina und die Gotthard Bergstrecke ergänzen können. Der durch die Porta Alpina ausgelöste Neuverkehr mit touristischen Rundfahrten via Porta Alpina – Sedrun – Oberalppass – Andermatt – Schöllenen – Gotthard Bergstrecke kann zu einer Stärkung der Nachfrage auf der alten Gotthardlinie führen. Andererseits wird der heutige Verkehr in die Surselva von der Gotthard Bergstrecke auf die neue Route via Porta Alpina verlagert.

Eine Gefährdung der Gotthard Bergstrecke ist primär durch den Gotthard Basistunnel zu befürchten. Ein Abbau des Personenverkehrsangebots auf der alten Gotthardlinie würde sich auch auf die Schöllenenbahn und die Ost-West-Achse übertragen und sich damit nicht nur auf das Urner Reusstal, das Urserental und die Leventina negativ auswirken, sondern auch auf das Goms und die Surselva. Sie hätte somit eine weitreichende Schwächung des Raums Gotthard zur Folge. Da die Porta Alpina die Erreichbarkeit von Andermatt, dem Goms und der Tre Valli nicht verändert, ist von Porta Alpina keine weitere Konkurrenzierung der Gotthard Bergstrecke zu befürchten (siehe nachfolgend 3.5.4).

3.5.4 Erreichbarkeiten

Die Anschlüsse sind im Raum Gotthard nicht durchwegs optimal (z.B. Göschenen, Andermatt, Disentis), so dass die Reisezeiten z.T. stark durch die Umsteigezeiten beeinflusst werden. Dabei ist hinzuweisen, dass Reisezeitverkürzungen für den touristischen Rundreiseverkehr von geringerer Bedeutung sind als für den Pendler- und Geschäftsverkehr sowie für Punkt-Punkt-Verbindungen im Tourismus (z.B. Skifahren).

Porta Alpina verändert die Erreichbarkeiten (Reisezeit in Minuten) durch die Bahn im Raum Gotthard wie folgt (vgl. auch Tabellen im Anhang A7):

Erreichbarkeiten im Raum
Gotthard (Bahn)

Zustand nach von	2005				2015		2025
	Andermatt	Airolo	Münster	Sedrun	Andermatt	Sedrun	Sedrun
	via Gotthard Bergstrecke				via Porta Alpina		
Zürich	114	115	167	160	157	98	83
Arth-Goldau	68	69	121	114	118	59	46
Flüelen	46	47	99	92	94	35	35
Bellinzona	77	53	167	129	111	52	45

Der Zustand 2015 entspricht dem Bahnnetz mit Gotthard-Basistunnel und Ceneri-Basistunnel. Dem Zustand 2025 werden zusätzlich der Zimmerbergtunnel II und allfällige weitere Ausbauten auf der Nord-Süd-Achse unterstellt. Der Halt Flüelen wird später durch Altdorf abgelöst.

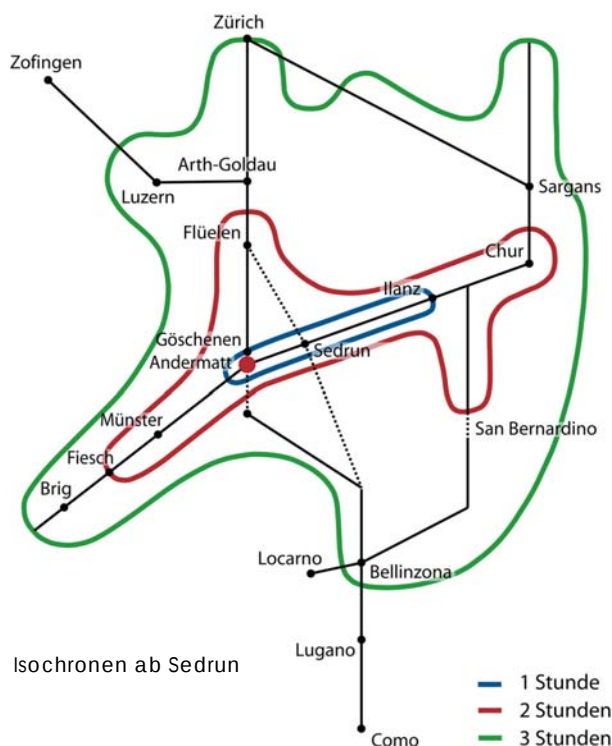
Sedrun ist künftig per Bahn auf der Nord-Süd-Achse via Porta Alpina 50 – 80 Minuten schneller erreichbar als über die heutige Route via Andermatt – Oberalppass (gelbe Spalten). Zudem wird Sedrun per Bahn via Porta Alpina von Norden her etwas schneller und von Süden her deutlich schneller erreichbar sein als per Auto (vgl. Anhang A7).

Andermatt (blaue Spalten) und damit auch das Goms und die Tre Valli sind auch künftig über die Bergstrecke ca. 30 – 50 Minuten schneller erreichbar als via Porta Alpina – Sedrun – Oberalppass. Die Zeitscheide der beiden Routen befindet sich im Bereich des Oberalppasses. Die Erreichbarkeit des Urserentals, des Goms und der Tre Valli wird somit durch die Porta Alpina nicht verschlechtert.

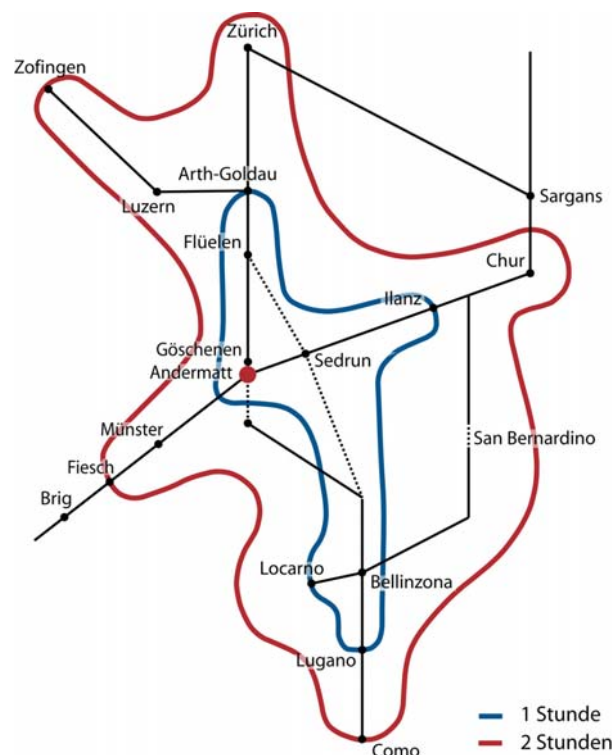
Die Tre Valli würden auch unabhängig von der Porta Alpina von einem regionalen Haltepunkt der B-Züge in Biasca (analog zu Flüelen/Altdorf) profitieren. Olivone wäre sogar via Gotthard Basistunnel – Bellinzona und zurück via Biasca von Norden schneller zu erreichen als via Porta Alpina – Sedrun – Disentis – Lukmanierpass.

Für die Relation Leventina – Goms ergäbe sich durch eine neue Linie Airolo – Bedrettofenster (als Baustollen bestehend), unabhängig von der Porta Alpina, eine Zeitersparnis gegenüber der Strecke via Göschenen – Andermatt von rund 1 Stunde.

3.5.5 Isochronen



Zustand 2005



Zustand 2015/25

Von **Sedrun** gelangt man heute in 1 Stunde bis Andermatt und in 3 Stunden bis Zürich oder Bellinzona. Via Porta Alpina hingegen erreicht man Arth-Goldau und Bellinzona bereits in einer knappen Stunde und Zürich in 1 1/2 Stunden. Damit ist Zürich von Sedrun aus gleich schnell erreichbar wie Chur (vgl. auch Anhang A7 und A8, Sedrun).

Von **Andermatt** erreicht man heute in 1 Stunde Brunnen und Bodio und in 2 Stunden Zürich und Locarno/Lugano. Diese Reisezeiten ändern sich durch Porta Alpina kaum (vgl. auch Anhang A7 und A8, Andermatt).

Für **Münster VS** ergeben sich ähnliche Isochronen wie für Andermatt, jedoch um 1 Stunde versetzt (vgl. auch Anhang A7 und A8, Münster). Über das Bedrettofenster wäre Bellinzona in 2 statt 3 Stunden erreichbar.

Von **Bellinzona** aus ändern die Isochronen auf der Nord-Süd-Achse primär infolge AlpTransit und nur Richtung Surselva auch infolge Porta Alpina (vgl. auch Anhang A7 und A8, Bellinzona).

3.5.6 Fazit aus Sicht Verkehr

Die verkehrsmässige Beurteilung von Porta Alpina führt zu folgenden Schlüssen:

- Porta Alpina schafft im Raum Gotthard eine zweite Verknüpfung der Nord-Süd- mit der Ost-West-Achse
- Die Reisezeit von Zürich oder Bellinzona in die Surselva ist via Porta Alpina gegenüber der heutigen Zufahrt via Andermatt etwa halb so gross (Zeitscheide Oberalppass)
- Für die Surselva ergibt sich durch Porta Alpina zudem ganzjährig ein Reisezeitvorteil der Bahn gegenüber dem Auto
- Andermatt und damit auch das Goms und die Tre Valli sind auch künftig über die Gotthard Bergstrecke schneller erreichbar als via Porta Alpina – Sedrun – Oberalppass.
- Durch das zweite Eingangstor via Porta Alpina – Sedrun ergeben sich in Verbindung mit der MatterhornGotthardBahn, der Rhätischen Bahn, der Gotthard Bergstrecke (SBB Historic) und der PostAuto neue Möglichkeiten von attraktiven touristischen Rundreisen im Raum Gotthard (z.B. Hinfahrt über Porta Alpina – Oberalppass, Rückfahrt über Gotthard Bergstrecke oder Goms – Lötschberg)
- In diese Rundreisen kann, neben der Porta Alpina selber, der Besuch verschiedener Attraktionen im Raum Gotthard einbezogen und mit Übernachtungen verbunden werden.
- Die Porta Alpina verbessert auch die Bahnerschliessung des zwischen den beiden Eingangstoren Sedrun und Andermatt gelegenen Skigebietes Gotthard Oberalp Arena.
- Das Potenzial der Rundreisen macht deutlich, dass sich Porta Alpina und die Gotthard Bergstrecke ergänzen können.
- Eine Gefährdung der Gotthard Bergstrecke ist primär durch den Gotthard Basistunnel zu befürchten. Ein Abbau des Personenverkehrsangebots auf der alten Gotthardlinie würde sich auch auf die Schöllenenbahn und die Ost-West-Achse übertragen und sich damit nicht nur auf das Urner Reusstal, das Urserental und die Leventina negativ auswirken, sondern auch auf das Goms und die Surselva. Sie hätte somit eine weitreichende Schwächung des Raums Gotthard zur Folge. Da die Porta Alpina die Erreichbarkeit von Andermatt, dem Goms und der Tre Valli nicht verändert, ist von Porta Alpina keine weitere Konkurrenzierung der Gotthard Bergstrecke zu befürchten.

3.6 SWOT-Analyse Raum Gotthard

Die SWOT-Analyse zeigt die Stärken und Schwächen sowie die Chancen und Gefahren für den Raum Gotthard. Die Chancen und Gefahren, die sich aus der Realisierung der Porta Alpina ergeben, werden gesondert betrachtet. Im Folgenden werden die zentralen Punkte zusammenfassend dargestellt. Eine ausführliche Grundlagenliste findet sich in Anhang A9.

3.6.1 Stärken des Raumes Gotthard

- Der Name "Gotthard" besitzt als **touristische Marke** einen hohen Bekanntheitsgrad mit internationaler Vermarktbarkeit
- Der Raum Gotthard verfügt über **attraktive touristische Infrastrukturen**: Bahnstrecken (Gotthard-Bergstrecke, Glacier-Express, Dampfbahn Furka-Bergstrecke), schneesichere Wintersportgebiete (Gotthard Oberalp Arena, Langlaufgebiet Obergoms), Sportanlagen (Golfplätze, Biathlonzentrum Urseren)
- Die Region ist mit **hochwertigen Verkehrsinfrastrukturen** gut ins nationale Netz des öffentlichen und privaten Verkehrs eingebunden (Nord-Süd, Ost-West). Die Region verfügt zudem über ein Netz an Wander- und Radwegen (lokal und regional, vgl. schweizmobil)
- Der Raum Gotthard besitzt eine **mythische Ausstrahlungskraft**, die sich aus einer bewegten Geschichte nährt: Historische Passverbindung (Teufelsbrücke), pionierhafte Verkehrsinfrastrukturen, militärisches Réduit Gotthard
- Der Raum Gotthard ist ein seit Jahrhunderten gestalteter **alpiner Kulturraum**, der nach wie vor intakte dörfliche Strukturen aufweist. Am Gotthard treffen unterschiedliche Kulturen, Sprachen, Mentalitäten und Geschichten auf engstem Raum aufeinander
- Hervorstechendes Merkmal des Raumes Gotthard ist seine hohe und vielfältige **Landschaftsqualität**
- Der **Ressource Wasser** kommt im Raum Gotthard eine besondere Bedeutung zu, zum Einen als Wasserschloss Europas, zum Anderen mit der Nutzung des Wassers als erneuerbarer Ressource.

3.6.2 Schwächen des Raumes Gotthard

- Die Region ist durch ihre **wirtschaftlichen Monostrukturen** sehr stark vom Tourismus abhängig. Die touristischen Aktivitäten sind

zudem stark auf die Wintersaison konzentriert. Im Sommertourismus bestehen Angebotslücken

- Der **Innovationsgeist im Tourismus** ist noch wenig aktiv eingesetzt und konzentriert sich auf Einzelprojekte. Dementsprechend sind die Infrastrukturen in Hotellerie und Gastgewerbe teilweise renovierungsbedürftig. Die Dienstleistungsbereitschaft der touristischen Leistungsanbieter weist Schwächen auf
- Einzelne Teilregionen (Obere Leventina, Oberes Reusstal) können nur eine sehr **geringe Wertschöpfung** erzielen, was in den vergangenen Jahren zu einem Verlust an Bevölkerung und Arbeitsplätzen geführt hat
- Die Regionen des Gotthards liegen an den Rändern der Kantone. Die **Vernetzungen** zwischen den vier Kantonen sowie den einzelnen Regionen im Raum Gotthard sind nur unzureichend ausgeprägt. Tragfähige Strukturen für eine überkantonale bzw. überregionale Zusammenarbeit fehlen weitgehend
- Das Denken in überregionalen Zusammenhängen ist wenig ausgeprägt. Bei den meisten Akteuren vor Ort fehlt eine regionale **"Identität Gotthard"**. Selbst innerhalb einer Talregion sind Lokalinteressen nur schwer zu überbrücken.
- Der Raum Gotthard besitzt eine hohe **Dominanz von Infrastrukturanlagen**, was zu einer Beeinträchtigung durch ein intensives Verkehrsaufkommen führt. Die schwierige Verkehrssituation kann auf das Image der Region abfärben ("Stauration Gotthard")

3.6.3 Chancen für den Raum Gotthard

- Durch eine Verknüpfung der verschiedenen touristischen Anbieter lassen sich Angebote kombinieren und damit **Synergien** herstellen, insbesondere im Marketing
- Die Konzentration auf **Leitthemen** (Verkehr, Wasser/Energie, Klima/Wetter, Sicherheit) bietet Möglichkeiten zur Stärkung bestehender touristischer Wertschöpfungsketten
- Die Region bietet verschiedene Möglichkeiten zur Inwertsetzung regionaler Ressourcen über ein **'Labeling'**. Beispiele sind die UNESCO (Weltnaturerbe Jungfrau-Aletsch-Bietschhorn, Idee zur Gotthard-Bergstrecke als Weltkulturerbe), Schaffung von National-, Regional- oder Naturparks als mögliche Bausteine für ein 'Gotthard-Label'
- **Akteure von aussen** interessieren sich für den Raum Gotthard und können neue Impulse und Ideen einbringen.

3.6.4 Gefahren für den Raum Gotthard

- Mit einer Fortsetzung des aktuellen Trends zur wirtschaftlichen Konzentration in den Zentren besteht die Gefahr einer weiteren Schwächung der Randregionen und damit weiterer **Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverluste** durch Bedeutungsrückgang von (Berg-) Landwirtschaft und Militär, von der zumindest Teile des Raumes Gotthard betroffen sein dürften. Ein weiterer Rückgang der Arbeitsplätze ist nach Abschluss der NEAT-Bauarbeiten zu befürchten
- Bei einer Verstärkung des internationalen **Tourismuswettbewerbs** stehen kleinere Tourismusdestinationen vor einem hohen Investitionsbedarf und laufen Gefahr, an touristischer Wettbewerbsfähigkeit zu verlieren. So sind im Bereich Wintersport die Schneesicherheit und auch die Höhenlage im Vergleich zu international bekannten wie beispielsweise Flims, Zermatt etc. nicht perfekt.
- Ein weiterer **Abbau der Grundversorgung** in ländlichen, bereits heute von Abwanderung betroffenen Gebieten, kann eine negative Abwärtsspirale verstärken
- Der rasant ablaufende Strukturwandel kann unter Umständen zu einer Überforderung und in der Folge zu einer **"mentalen Erstarrung"** führen. Die Angst vor einem Identitätsverlust führt vielfach zum starren Festhalten an bestehenden Strukturen und hemmt dadurch die Aufgeschlossenheit gegenüber neuen Ideen
- Die intensive touristische Nutzung und ein allfälliger Ausbau der Wintersportgebiete kann bei gleich bleibendem Nachfrage- druck zu weiter **steigenden Landschaftsbeeinträchtigungen** führen.

3.6.5 Chancen und Gefahren durch die Porta Alpina

Chancen und Gefahren hinsichtlich der Porta Alpina für die Surselva wurden bereits in den Studien von Bieger/Laesser, Amt für Raumplanung Graubünden und Alb aufgeführt. Die entsprechenden Punkte werden nicht nochmals genannt. Die folgenden Punkte konzentrieren sich auf die Chancen und Gefahren für den Gesamt- raum Gotthard.

Chancen durch die Porta Alpina

- Porta Alpina, als einmaliges technisches Bauwerk, erhöht die touristische Attraktivität der Region und unterstützt die (internationale) **Ausstrahlung des Raumes Gotthard**. Sie bietet zusätzliche Möglichkeiten zu touristischen Packages (Bahnrundreisen

via Porta Alpina und Glacier Express als bekannte Marke mit Besuch von wichtigen Attraktionen verbunden mit Übernachtungen)

- Die Porta Alpina kann Erwerbsgrundlagen für die lokale Bevölkerung schaffen
- Die Porta Alpina führt zu einer starken Verbesserung der Erreichbarkeit der Surselva und dadurch auch zu **erhöhten Besucherzahlen** in der Region
- Die Porta Alpina kann als Impuls den Anstoss zu einer **grenzüberschreitenden Zusammenarbeit** und zur gemeinsamen Bündelung der Kräfte geben.
- Die Porta Alpina **vergrössert das Einzugsgebiet** im Bereich Tourismus z.B. bis nach Milano

Gefahren aufgrund der Porta Alpina

- Die Porta Alpina bringt, ohne eine bessere Verknüpfung mit dem ÖV-System und ohne eine verbesserte überregionale Zusammenarbeit, ausserhalb der Surselva nur **geringe positive Effekte**. Sie könnte im Gegenteil zu einer verstärkten Konkurrenz zwischen den einzelnen Tourismusgebieten innerhalb des Raumes Gotthard führen
- Die Porta Alpina zieht ein zusätzliches **lokales Verkehrsaufkommen** nach sich
- Die Porta Alpina trägt zu einer **Steigerung des Tagestourismus** mit entsprechend negativen Auswirkungen bei
- Die verbesserte Erreichbarkeit aus den Zentren könnte die Gefahr einer **Zersiedlung der Landschaft** durch einen zunehmenden Zweitwohnungsbau mit sich bringen, der zudem häufig nur sehr punktuell genutzt wird (Problematik "kalter Betten"). Zudem würden mit einer konjunkturellen Überhitzung in der Bauwirtschaft Überkapazitäten geschaffen.

3.7 Massnahmen und Schlüsselprojekte /-ideen

Die Stärken und Schwächen sowie die Chancen und Gefahren des Gotthardraumes geben die Möglichkeiten vor, mit denen in der Region gearbeitet werden kann. Die nachfolgende Auflistung zeigt die massgeblichen Stossrichtungen, die sich aus der Matrix der SWOT-Analyse ergeben. Im Anhang A10 befindet sich eine Matrix, in der die Stossrichtungen in die SWOT Analyse eingebettet sind.

- (1) Die **Marke Gotthard** ist weiter zu etablieren. Sie kann dabei als externes Kommunikationsmittel genutzt, gleichzeitig aber auch als Element zur Stärkung einer regionalen Identität Gotthard verwendet werden.
- (2) Die **Leitthemen**, zu denen im Gotthardraum vertiefte Kenntnisse bestehen, sind in ihrem Potenzial noch stärker zu aktivieren und international bekannt machen. Dies betrifft insbesondere die Themenfelder:

Verkehr: innovative und zukunftsweisende Infrastrukturen und kulturell prägende Infrastrukturen z.B. Porta Alpina, Gotthard Bergstrecke

Wasser/Energie: Themenparks und Weiterbildungseinrichtungen, Staudämme zum Besichtigen etc.

Klima/Wetter: Museen, Forschungen im Bereich Klima (z.B. Gletscherschmelzen).

Sicherheit: z.B. Umstrukturieren von ehemals militärisch genutzten Anlagen z.B. La Claustra; Doppelnutzung von militärischen Einrichtungen z.B. Sportanlagen in Andermatt; Erhalt und Ausbau bestehender militärischer Anlagen.

Durch die Schaffung von Kompetenzzentren und die Verknüpfung der Angebote kann das vorhandene Wissen gebündelt werden.
- (3) Bestehende Aktivitäten zur **Qualifizierung von Natur- und Landschaftsräumen** sind fortzuführen. Durch die Anbindung an Qualitätslabels (UNESCO, National-/Regionalparks) und Einbezug bereits geschützter und bekannter Regionen, z.B. die Greina-Ebene im Lukmaniergebiet, können die vorhandenen Potentiale besser genutzt und gegen Aussen bekannt gemacht werden. Gleichzeitig unterstützen sie durch die Auscheidung von intensiv und extensiv genutzten Räumen den Erhalt der traditionellen Kulturlandschaft.
- (4) Die thematische Verknüpfung der touristischen Angebote (Sommer-, Wintertourismus, Leitthemen) setzt eine stärkere **Zusammenarbeit der touristischen Angebotsträger** und den Aufbau eines entsprechenden Akteurnetzwerks voraus.
- (5) Eine **Stärkung der Organisationsstrukturen** ist über den Tourismusbereich hinaus eine Notwendigkeit, um eine Vernetzung der Akteure zu erreichen und die Basis für ein politisch abgestütztes Vorgehen zu legen.
- (6) Die Organisationsstrukturen sind so anzulegen, dass das **Innovationspotenzial**, welches von Aussen in die Region gebracht wird, weiterhin eingebunden und genutzt werden kann.
- (7) Die **Erreichbarkeitsqualität** für alle Teilräume ist zentrale Voraussetzung für eine Vernetzung der verschiedenen Angebote.

Die verschiedenen Verkehrsträger in der Region bilden dabei ein Gesamtsystem.

- (8) Die Bemühungen im Tourismus sind darauf zu konzentrieren, den **Übernachtungstourismus** zu stärken. Dies kann durch eine Bildung von thematischen Packages (Bahn, Besuch von Attraktionen und Übernachtung) für verschiedene Zielgruppen gefördert werden.
- (9) Das **Verkehrsverhalten** ist durch gezielte Anreize auf einen möglichst umweltschonenden Modalsplit auszurichten.
- (10) Um die saisonale Abhängigkeit vom Wintertourismus zu verringern, ist besonderes Gewicht auf die Schaffung und Vernetzung von Angeboten für den **Sommertourismus** zu legen (z.B. Angebote zu den vier Themenschwerpunkten gezielt ausbauen und vernetzen, Einbezug ins Netz der Wanderwege, Nutzung von bestehenden Infrastrukturen wie beispielsweise das "La Claustra").
- (11) Um die zusätzlichen Impulse durch die Porta Alpina in der Region aufnehmen zu können, müssen **Investitionen zur Modernisierung** der bestehenden touristischen Einrichtungen und Angebote ausgelöst werden.
- (12) Der **Schneesport** bildet das touristische Rückgrat der Region Gotthard. Im internationalen Wettbewerb ist deshalb die Konkurrenzfähigkeit im Sinne einer "Destination Gotthard" zu erhalten und zu sichern. Dabei gilt es beispielsweise, die "Perlen" der Region mit hoher Schneesicherheit, wie die Langlaufgebiete im Goms sowie die Skigebiete Andermatt und Sedrun und Disentis zu stärken sowie miteinander zu verbinden (erste Ideen hierzu bestehen bereits).
- (13) Neben den Infrastrukturinvestitionen sind auch die **"weichen Faktoren"** zu stärken. Zentrales Element ist dabei die Stärkung des Unternehmergeistes und die Schaffung einer Umgebung, die das Entstehen von Innovationen fördert.
- (14) Der Zersiedlung der Landschaft ist durch **eine Lenkung des Zweiwohnungsbaus** entgegenzuwirken (Vermeidung "kalter Betten"). Anzustreben ist eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung gegen innen.

Die genannten Stossrichtungen lassen sich zusammenfassend zu zwei Bereichen gruppieren:

- **Konzentration auf die inhaltlichen Kernkompetenzen des Gotthardraumes:** Die Region Gotthard besitzt Stärken in der infrastrukturellen Ausstattung und in ihrem Know-how, durch die sie sich national und international positionieren kann: Ver-

kehr/Technik, Wasser/Energie, Wetter/Klima, Sicherheit, Natur-/Landschaftsräume, Schneesport. Die Gewährleistung der Erreichbarkeit für alle Teilräume ist dabei Voraussetzung.

- **Stärkung der Organisationsstrukturen im Gotthardraum:** Bestehende Strukturen der Kantone, Regionen und Gemeinden im Hinblick auf die überregionale Zusammenarbeit stärken und neue grenzenüberschreitende Organisationen mit definierten Zuständigkeiten und Kompetenzen entwickeln und etablieren.

3.8 Nachhaltigkeitsbetrachtung

Aufgrund der Aufgabenstellung für das Raumkonzept Gotthard wünscht der Bundesrat eine Entwicklungsvorstellung für den Raum, die mit den Zielen der nachhaltigen Entwicklung im Einklang steht. Eine eigentliche Nachhaltigkeitsbewertung ist ein Prozess, der mit den beteiligten Bundesstellen, Kantonen, Regionen gemeinschaftlich durchgeführt werden sollte. Im vorliegenden Entwurf des Raumkonzepts (siehe Kapitel 4) wurde die Nachhaltigkeitsbetrachtung noch nicht durchgeführt; ins Konzept wurden alle in der SWOT-Analyse eruierten Handlungsfelder und Massnahmen übernommen. Im Anhang A2 befindet sich eine erste Liste mit Nachhaltigkeitskriterien, die im weiteren Verlauf der Ausarbeitungen für das Raumkonzept Gotthard als Arbeitsgrundlage dienen kann.

4 Schritte zum Raumkonzept Gotthard

Auf der Grundlage der Interviews, Studien und der SWOT-Analyse sind die folgenden, konkreten Vorschläge für ein Raumkonzept Gotthard erarbeitet worden. Diese können als Einstieg in die weitere Ausarbeitung dienen und helfen mit, die wesentlichen Elemente eines Raumkonzepts zu erfassen und die Zusammenhänge zwischen Inhalten, Strukturen und Prozessen darzulegen.

4.1 Ziele des Raumkonzepts

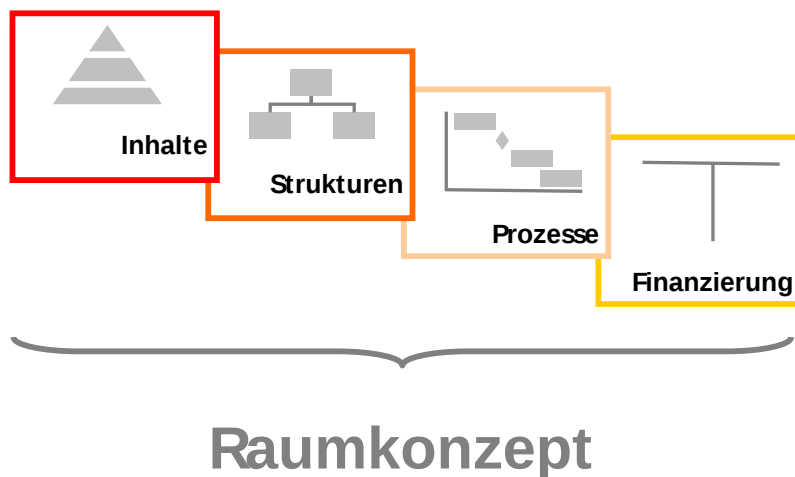
Für das Raumkonzept gelten die folgenden Zielsetzungen:

- Gesamtsicht der räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklung des Raumes Gotthard aufzeigen.
- Neue Potenziale im Raum Gotthard generieren z.B. durch Aktivierung von Vernetzungspotenzialen unterschiedlicher Aktivitäten und Projekte zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit auf nationaler und internationaler Ebene (kritische Masse!)
- Marke Gotthard etablieren als Qualitätslabel für Projekte und regionale Produkte
- Nutzen der Porta Alpina als Katalysator für die Entwicklung des Raumes Gotthard und den Aufbau eines entsprechenden Akteurnetzwerkes aufzeigen
- Weiteres Absinken der Gesamtregion oder Teile hieraus aus wirtschaftlicher Sicht verhindern
- Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen den Akteuren etablieren.

4.2 Wesentliche Elemente des Raumkonzepts

Die einzelnen Zielsetzungen werden mit den Ebenen Inhalte, Strukturen, Prozesse und Finanzierung (im Rahmen der Strukturen) verfolgt. Erst diese integrale Betrachtung gewährleistet eine umfassende Begleitung der weiteren Entwicklung.

Gesamtsicht Raumkonzept



4.2.1 Inhalte

Vorgehensvorschläge auf dieser Ebene teilen sich auf in übergeordnete räumliche Konzepte und konkrete Projekte, Massnahmen oder Strategien auf lokaler oder regionaler Stufe.

Übergeordnetes räumliches Konzept

Das Raumkonzept soll im Sinne eines Masterplans der Region die wichtigen Entwicklungslinien aufzeigen, die Kooperation der Akteure ermöglichen, Ressourcen bereitstellen und notwendige politische Entscheide vorbereiten. Dabei werden Regelungen, z.B. in den Bereichen Verkehr, (touristische) Infrastrukturen oder Stärkung von öffentlichen Nutzungen / Grundversorgung im Sinne der Gesamtentwicklung zu treffen sein, die über bestehende Instrumente zu sichern sind. Die einzelnen Elemente sind im weiteren Prozess (siehe Kapitel 4.2.3) zusammenzutragen.

Strategien, Projekte und Massnahmen auf lokaler und regionaler Ebene

Nachfolgend sind auf der Basis der SWOT-Analyse für die Gesamtregion bedeutende, zukunftssträchtige Strategien, Projekte und Massnahmen aufgeführt.

Allgemeine Raum- und Wirtschaftsentwicklung

- Stärkung von wichtigen Branchen (wissensbasierte / hochqualifizierte Dienstleistungen im Kontext der Leitthemen, Landwirtschaft / Forstwirtschaft / Nutzung Wasserkraft / Energie, öffentliche Dienste usw.) vor Ort zur Gewährleistung der Daseinsmöglichkeiten und der Grundversorgung. Dies unter Berücksichtigung der aktuellen Tendenzen zur Wirtschaftsförderung in Randgebieten und der Regionalpolitik.
- Stärkung der Vermarktung der Region Gotthard (Labelling für den Verkauf lokaler Produkte usw.; vergleiche auch Anstrengungen z.B. in der Region Heidiland).
- Siedlungsentwicklung und insbesondere Zweitwohnungsbau in den direkt im Einzugsgebiet der Porta Alpina liegenden Gemeinden Sedrun und Disentis mit flankierenden Massnahmen im Rahmen der Richt- und Zonenplanung beschränken (Innen- vor Aussenentwicklung) und qualitative Vorstellung entwickeln. Massnahmen gegen 'kalte Zweitwohnungen' ergreifen; Vermarktung der bestehenden Betten fördern bzw. 'kalte Betten' belasten. Die entsprechenden Massnahmen sind zwischen den Gemeinden und Regionen abzustimmen und gezielt und nachhaltig festzulegen.
- Porta Alpina als Chance für die Schaffung neuer Arbeitsplätze: Erhaltung von hochwertigen, standortungebundenen, hochtechnisierten Arbeitsplätzen (z.B. Microsoft in Disentis), Bildungsstandort Disentis usw.; Ansiedlung eines Instituts für Schwerelosigkeitsversuche bei der Porta Alpina (Freier Fall-Versuche); Impuls für weitere Projekte in der Region (z.B. Projekt Acla da Funtauna).

Verkehrs- und Infrastrukturplanung

- Gewährleistung und Optimierung der neuen Erreichbarkeiten (Reise- und Umsteigezeiten) von den bestehenden Wirtschaftszentren bei Realisierung der Porta Alpina.
- Erstellung eines Betriebskonzeptes für den Erhalt der Gotthard - Bergstrecke als wichtige regionale Verbindung zur Gewährleistung heutiger Erreichbarkeitsstandards und als touristische Attraktion unabhängig von der Porta Alpina (in Zusammenarbeit mit SBB / SBB Historic).
- Porta Alpina als wichtiges Bindeglied im Raumkonzept Gotthard: Touristische Attraktion, neuer Zugang in den Raum Gotthard, Fokussierung der touristischen Transportketten auf Porta Alpina und Bergstrecke, wichtiges Element für Gotthard-Leitthema "innovative Infrastruktur" (auch als Grundlage für

andere Leitthemen); strategische Vernetzung ausserhalb Region Surselva im weiteren Prozess anstreben (siehe Kapitel 4.2.3).

- Glacier Express als bereits etablierte Marke weiter aufwerten durch zusätzliche Verbindungen.
- Weitere Verkehrszunahme eingrenzen (Förderung eines Umweltverbundes Bahn-Wandern / Skifahren / Biken). Besondere Packages anbieten (positive Anreize), unerwünschte Entwicklungen belasten (negative Anreize).

Tourismus

- Tourismusstrategie für die Gesamtregion, die differenziert zwischen intensiver und extensiver Erholung und einen spezifischen Fokus auf den Sommertourismus und die Zwischensaisons setzt. Wichtig: Definition der angestrebten Qualitäten, Nutzung vorhandener Kapazitäten, Innovationspotenzial und Dienstleistungsbereitschaft mobilisieren, Aussagen zu den angestrebten Quantitäten, Abstimmung von Infrastrukturinvestitionen zwischen den Akteuren, allenfalls mit Festlegung von Schwerpunkten im weiteren Prozess notwendig.
- Im Wintertourismus die 'Perlen der Region' mit hoher Schneesicherheit und guter Infrastruktur durch Vernetzungen (z.B. Tarifverbund Sedrun – Andermatt) und Abstimmung von Infrastrukturinvestitionen zwischen den Akteuren stärken.
- Entwicklung von kundensegmentorientierten Gesamtangeboten zum Besuch der Region (Transport mit / ohne Porta Alpina, Übernachtung, Besuch von Attraktionen) -> Kooperation von bedeutenden Projekten in der Region aufzeigen (inkl. Aufzeigen kulturelle Vielfalt und Eigenarten des Raumes).

4.2.2 Strukturen / Finanzierung

Das Raumkonzept Gotthard soll einen Beitrag zur besseren Zusammenarbeit der Akteure im Raum leisten. Um dieses Ziel zu erreichen, sind organisatorische Vorstellungen mit Angaben zu den Verpflichtungen, Verantwortlichkeiten und Finanzierungsbeteiligungen notwendig. Hier sei auf die Vorgaben in eidgenössischen, kantonalen und regionalen Planungen und weiteren planerischen Instrumenten (Richtpläne, Zonenpläne) usw. verwiesen. Die Entwicklung des Raumkonzepts Gotthard sollte innerhalb der bestehenden politischen Strukturen erfolgen.

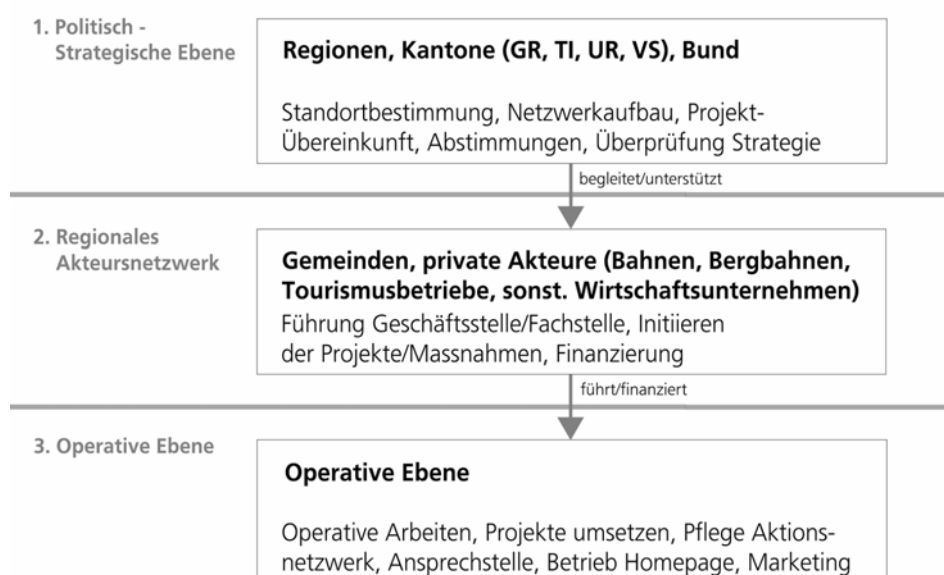
Das hier vorgeschlagene Modell der Akteurszusammenarbeit bildet hierzu eine erste Diskussionsgrundlage. Dabei wird vom Grund-

satz ausgegangen, die Verantwortung in der Region zu stärken und Kantone sowie die massgeblichen Bundesstellen vor allem in der Startphase einzubinden. Hauptziel dabei ist, Strukturen bereitzustellen für die Weiterentwicklung und Umsetzung des Raumkonzeptes mit Etablierung der interkantonalen Zusammenarbeit unter Einbezug der Behörden und Akteure im Raum. Eine Möglichkeit der Institutionalisierung stellt die Etablierung eines **Regionalrats** bestehend aus Vertretern von Bund, Kantonen, Regionen und Gemeinden dar.

Strukturvorschlag

Aufbau Akteurnetzwerk

Zeitraum 2005-2020



1. Ebene: Politisch-strategisch

In der Aufbauphase unterstützend mit Bereitstellung von Know-how und personellen Ressourcen (Soft-Faktoren).

Finanzielle Beteiligung an den Kosten des Netzwerkes: Bund und Kantone zu je einen Drittel. Abnehmend nach Startphase - z.B. 5 Jahren, evtl. degressiv weitere 5 Jahre. Dabei sind die notwendigen Prozesse mitzufinanzieren, nicht Infrastrukturen oder einzelne Projekte, für die andere Finanzierungsarten festzulegen sind.

Nach diesem Zeitraum operative Verantwortung in der Region (2. Ebene), politische Ebene mit strategischer Begleitung der Entwicklung.

2. Ebene: Regionales Akteurnetzwerk

Weiterentwicklung und Umsetzung des Raumkonzeptes mit Präzisierung der Massnahmen und Finanzierungskonzepte (Public-Privat-Partnership).

Die Umsetzung des Raumkonzepts Gotthard erfordert den Einbezug der

- politischen Ebene (Entscheide)
- des kreativen Potenzials der lokalen, regionalen und externen Akteure
- der operativen Umsetzung insbesondere im Tourismus (innovative Projekte, kundenorientierte, koordinierte Dienstleistungen)

Institutionalisierung der Zusammenarbeit: Führung einer Geschäftsstelle, Begleitung der operativen Arbeit

3. Operative Ebene

Umsetzung der Projekte und Massnahmen, Marketing, Ansprechstelle, Betrieb Infostelle mit Aufbau und Betrieb Homepage 'RaumGotthard' Erfolgskontrollen und Reporting

Finanzierung

Für die nachfolgenden Phasen und insbesondere die Einleitung eines gemeinsam von den Kantonen, Regionen und Gemeinden getragenen Prozesses muss eine entsprechende Finanzierung ausgearbeitet werden. Diese dient sowohl für die Strukturierung und Leitung des Prozesses selbst als auch für punktuelle Förderungen von Schlüsselprojekten.

4.2.3 Prozesse

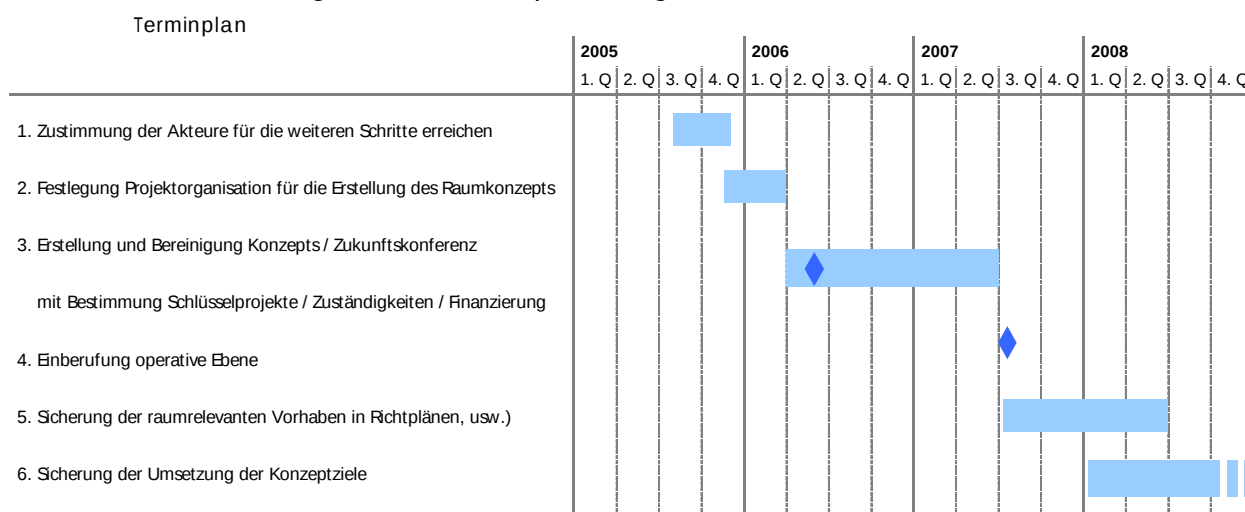
Zentrale Aufgabe in der Phase bis zur Fertigstellung der Porta Alpina ist, die weitere Zusammenarbeit der Akteure im Raum Gotthard zu etablieren. Die Erarbeitung eines gemeinsamen Raumkonzepts auf der Basis des vorliegenden Entwurfs ist das Gefäss dazu.

Ein erster konkreter Schritt stellt die Orientierung der Gotthard-Kantone über den notwendigen Kooperationsprozess dar, der für diesen Raum in Gang gesetzt werden soll. Zu diesem Zweck hat die Regierung des Kantons Graubünden im August 2005 die Regierungen der anderen Kantone zu einem Treffen eingeladen, bei welchem der Entwurf des vorliegenden Raumkonzeptes Gott-

hard vorgestellt und besprochen werden soll. Ziel dieses Treffens soll sein, ein Bekenntnis der Gotthard-Kantone zur gemeinsamen Erarbeitung eines Konzeptes für den Raum Gotthard zu erhalten und das weitere Vorgehen festzulegen.

Die Idee eines Konferenztreffens zur Erarbeitung von Entwicklungsperspektiven wurde in der vom Kanton Graubünden bei Regionen, Gemeinden und privaten Akteuren durchgeführten Umfrage weitgehend positiv aufgenommen. Eine solche 'Zukunftskonferenz' ermöglicht die Einbindung der Akteure vor Ort und verstärkt den beabsichtigten Zusammenarbeits-Prozess.

Die Erarbeitung eines gemeinsamen Raumkonzeptes ist gemäss folgendem Terminplan möglich:



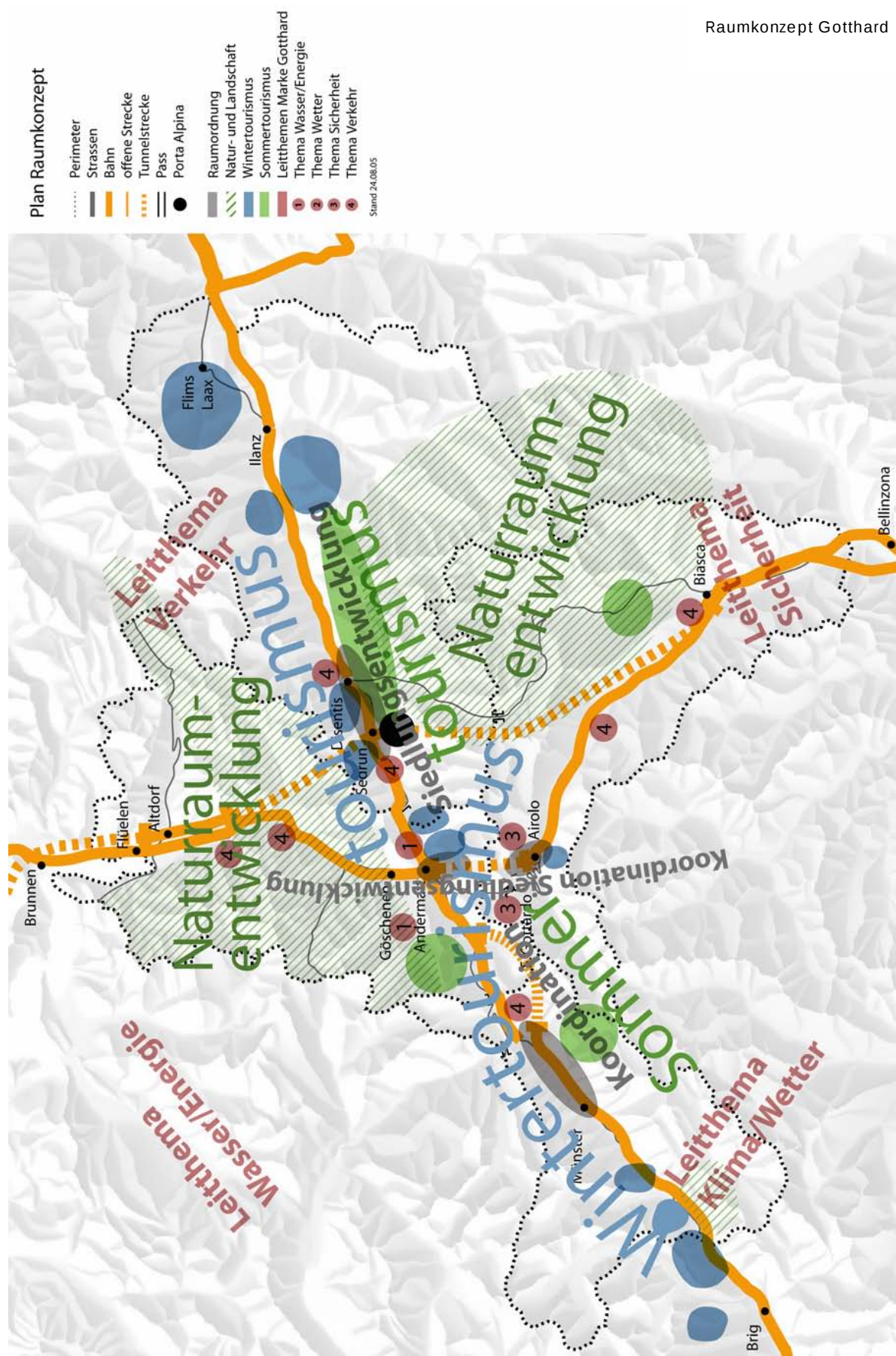
Bedeutende Meilensteine sind dabei die folgenden:

- Einholung der Zustimmung der Kantone und des Bundes zum vorliegenden Vorschlag zur weiteren Arbeit am Raumkonzept, inkl. finanzielle Beteiligung bei der Konsolidierung bis Ende 2005
- Entwicklung einer geeigneten Projektorganisation für die Erarbeitung des Raumkonzeptes überkantonale, gemeinsame Festlegung der Federführung bis Frühjahr 2006
- Entwurf des Raumkonzeptes Gotthard in den Kantonen, Regionen, Gemeinden und beim Bund inkl. Diskussion und Bereinigung. Private Akteure des Raumes einbinden bis Sommer 2007; inkl. Bestimmung Schlüsselprojekte mit Zuständigkeiten und Umsetzungsschritten, Sicherung der Finanzierung
- Festlegung der erwünschten räumlichen Entwicklung sowie die Sicherung der raumrelevanten Vorhaben in Richtplänen bis Sommer 2008

- Ab Sommer 2007 Einrichtung einer Geschäftsstelle gemäss Beschreibung in Kapitel 4.2.2 für die Vorbereitung und Begleitung / Sicherung der Umsetzung des Konzepts ab 2008.

4.3 Plandarstellung

Die bisherigen Erkenntnisse sind in nachfolgendem Plan, unterteilt nach den Bereichen Raumordnung (insb. Siedlung und Wirtschaftsentwicklung), Vorhaben Natur- und Landschaft (Pärke, usw.), Wintertourismus und Sommertourismus sowie den Leitthemen Marke Gotthard (Verkehr, Wasser / Energie, Klima / Wetter, Sicherheit) als Grundlage für die weitere Bearbeitung zusammenfassend dargestellt.



5 Empfehlungen und nächste Schritte

Voraussetzung für weitere Schritte im Prozess zur Erarbeitung und Umsetzung des Raumkonzeptes Gotthard ist ein Bekenntnis der Gotthard-Kantone zu dem in diesem Bericht aufgezeigten Vorgehen.

Die Porta Alpina bietet die einmalige Chance, unterschiedliche Projekte in diesem Raum miteinander zu vernetzen und gemeinsame Ziele und Strategien zu definieren. So betrachtet kann die Porta Alpina als Initialzündung und auch als Modellbeispiel für die Neue Regionalpolitik des Bundes dienen.

Im Rahmen von Gesprächen zwischen den politischen Vertretern der Gotthard-Kantone sollen die Vorstellungen zu einem Raumkonzept Gotthard im Hinblick auf ein gemeinsames Commitment diskutiert werden. Als Grundlage dient der vorliegende Bericht. Allfällige Vorbehalte und Unsicherheiten gegenüber der Porta Alpina werden darin zur Sprache gebracht und es wird dargelegt, mit welchen Massnahmen man allfälligen unerwünschten Entwicklungen begegnen kann. Das Projekt Porta Alpina soll in ein raumordnungspolitisches Konzept eingebettet werden, welches eine gewisse Sicherheit für eine nachhaltige und damit steuerbare Entwicklung leistet.

Die aus dem Bericht resultierenden Handlungsfelder und Empfehlungen für das weitere Vorgehen können wie folgt zusammengefasst werden:

1. Die Gotthard - Kantone anerkennen den Bedarf für die Region Gotthard einen Koordinations- und Kooperationsprozess im Hinblick auf die Festlegung von gemeinsamen Zielen und Strategien einzuleiten.
2. Sie erklären sich bereit, an der Erarbeitung und Umsetzung des Raumkonzeptes Gotthard mitzuwirken und auf der politischen und strategischen Ebene den hierzu notwendigen institutionellen Aufbau personell und finanziell mitzutragen. Damit wird sichergestellt, dass die Interessen der einzelnen Kantone gewahrt bleiben.
3. Sie anerkennen, dass der durch die Porta Alpina ausgelöste Prozess eine lohnende Chance darstellt, unterschiedliche Projekte im Raum Gotthard miteinander zu vernetzen und gemeinsame Ziele und Strategien zu verfolgen.
4. Sie anerkennen, dass die Realisierung der Porta Alpina sich nicht nachteilig auf die Erhaltung der Gotthard-Bergstrecke

auswirkt. Im Gegenteil, sie ergänzen einander nutzbringend für den gesamten Gotthardraum.

Als nächster Schritt wird eine Konferenz zu den Entwicklungsperspektiven der Gotthard-Region ins Auge gefasst. Der Anstoss dazu soll von den Kantonen und den Regionen erfolgen. Mit einer solchen 'Zukunftskonferenz' wird die Einbindung der Akteure vor Ort ermöglicht und der verfolgte Zusammenarbeits-Prozess verstärkt.

Entsprechende Kontakte mit den Regionen, Gemeinden und den verantwortlichen Projektakteuren sind bereits geknüpft und sind nicht zuletzt durch die durchgeführte Umfrage zur Porta Alpina wieder belebt worden. Es gilt, den nun begonnenen Prozess zielgerichtet aufrecht zu erhalten und erfolgreich weiter zu führen.

A1 Grundlagen der Bearbeitung

Bericht		Resultate
Amt für Raumplanung Graubünden	Richtplanung Graubünden, Porta Alpina und nachhaltige räumliche Entwicklung, 16. März 2005	Nachweis der positiven räumlichen Auswirkungen der Porta Alpina auf die Surselva und der Übereinstimmung mit übergeordneten raumplanerischen Vorgaben. Nennung von angezeigten, flankierenden Massnahmen in anderen raumwirksamen Politikbereichen.
Hermann Alb	Porta Alpina Sedrun – Kosten-Nutzen-Analyse und Nachhaltigkeitsbeurteilung, Bundesamt für Verkehr und Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement Graubünden, Dezember 2004	Berechnung der Kosten-Nutzen-Bilanzen 2015 und 2025 mit Nachweis von guten Deckungsverhältnissen im Vergleich zu anderen Vorhaben des öffentlichen Verkehrs. Zusätzlich Nachweis von positiven Effekten auf Wirtschaft (höhere Erträge), Gesellschaft (Stärkung der Grundversorgung und Umwelt (vergleichsweise geringe Lärm-/ Luftbelastung durch Tunnelführung und Umlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene) in der oberen Surselva.
Dr. Th. Bieger / Dr. Chr. Laesser; Universität St. Gallen, Institut für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus	Marktanalyse und Bedürfnisabklärung für eine NEAT-Tunnelstation Sedrun (Porta Alpina), September 2003 (Modul A)	Nachweis Erhöhung Tagestourismus und Zuzugspotenzial mit entsprechenden Mehr-erträgen für Private und die öffentliche Hand. Eine Steigerung des Mehrtagestourismus kann mit den getroffenen Annahmen nicht erwartet werden.
J. U. Blickenstorfer / SMA und Partner AG	Porta Alpina Sedrun – Bauliche und betriebliche Machbarkeit, 28. August 2003 (Module B + C)	Nachweis, dass Realisierung und Betrieb der Porta Alpina technisch machbar sind (mit Abschätzung der Investitionskosten). Es werden nur geringe Auswirkungen auf den Betrieb Gotthard-Basistunnels erwartet (geringe Geschwindigkeitseinbusse durch die Führung stündlicher B-Züge mit Halt an der Porta Alpina).

A2 Nachhaltigkeitskriterien

Nachhaltigkeitsziele	Kriterien, erwünschte Entwicklungsrichtung
Zieldimension Wirtschaft	
Erhaltung der wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Region ²	Stärkung einer zukunftsfähigen Branchenstruktur (Erhaltung bestehender Betriebe, gezielte Neuansiedlungen) Förderung von Wertschöpfungsketten Schaffung von innovativen Produkten und Prozessen
Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Tourismusdestinationen ²	Förderung eines wertschöpfungsstarken Übernachtungstourismus (Logiernächte), Stärkung touristischer Wertschöpfungsketten Etablierung wettbewerbsfähiger Tourismusstrukturen
Optimierung der Erreichbarkeit ¹	Reisezeiten auf verschiedenen Ebenen erhalten oder verringern (international, national, regional), Erreichbarkeit der Alpinen Zentren sicherstellen
Finanziell tragbare Siedlungsentwicklung ¹	Kosten der Siedlungsentwicklung minimieren: Auslastung der Infrastruktur verbessern, Konzentration auf die Siedlungserneuerung
Zieldimension Gesellschaft	
Entwicklung regionaler Zentren ¹	Stabile Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung sicherstellen
Entwicklung der ländlichen Gebiete ¹	Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung stabil halten Qualität der Grundversorgungsleistungen erhalten
Schutz vor Emissionen und Naturgefahren ²	Verringern von Lärmbelastung und Luftverschmutzung, Schutz vor Naturgefahren
Förderung von tragfähigen Entscheidungsstrukturen und Akteurnetzwerken ³	Handlungsfähigkeit der regionalen Akteure stärken, Partnerschaften und Netzwerken über Regionsgrenzen hinaus fördern und ausbauen Partizipationsmöglichkeiten fördern
Stärkung der regionalen/kulturellen Identität ³	Erhaltung der Lebensqualität, Landschaftliche, bauliche oder infrastrukturelle Besonderheiten/Einmaligkeiten erhalten/schaffen, Berücksichtigung der sozio-kulturellen Bedürfnisse
Zieldimension Umwelt	
Förderung eines umweltverträglichen Verkehrs ¹	Erhöhung des ÖV-Anteils am Modalsplit,
Haushälterischer Umgang mit der Ressource Boden ²	Zweitwohnungsbau im ausgewogenen Verhältnis unter Berücksichtigung der vorhandenen Bestände entwickeln, Reduktion von Bauten ausserhalb der Bauzone, Förderung der Innenverdichtung, Minimierung des Ressourcenverbrauchs
Stärkung des Natur- und Landschaftsschutzes ³	Erhaltung der Natur- und Kulturlandschaft

¹ Ziel übernommen aus Raumentwicklungsbericht ARE

² Ziel in Anlehnung an Raumentwicklungsbericht ARE

³ Ziel neu formuliert

A3 Ausgewertete Dokumente

Nationale Ebene

- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Sachplan Verkehr. Teil Programm, 2005
- Staatssekretariat für Wirtschaft (seco), Arbeitsgruppe neue Regionalpolitik, AG NRP, Bericht zu Handen des EVD zur Optimierung der Vorlage zu einem neuen Bundesgesetz über Regionalpolitik, 2005
- Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement (EVD), Neue Regionalpolitik (NRP), Bundesgesetz über Regionalpolitik und erläuternder Bericht, 2004
- Bundesamt für Raumentwicklung, Raumentwicklungsbericht 2005, 2005

Kantonale Ebene

- Kanton Uri, Uri Leitbild. Wirtschaft und Raumordnung Uri, 1999
- Kanton Wallis, Kantonaler Richtplan, 2000
- Kanton Graubünden, Kantonaler Richtplan, 2000

Regionale Ebene

- Regione Tre Valli, Programma di Sviluppo, 1995
- Regione Tre Valli, Piano Regionale dei Trasporti, 2004
- Repubblica e Cantone Ticino, Consiglio di Stato, Un progetto per il Ticino. Scenari e obiettivi per il nostro territorio, 2005
- Dipartimento del Territorio ti, PRT-RTV. Piano Regionale dei Trasporti della Regione Tre Valli, 2003/2004
- Commissione Regionale dei Trasporti, Dipartimento del territorio, Rapporto Finale 2004
- Gemeindeverband Surselva, Entwicklungskonzept(EK2) der Region Surselva, 2004

Sonstige Dokumente

- Dipartimento delle Istituzioni – Sezione Enti locali, Destinazione Blenio 2009, 2005
- Sedrun Bergbahnen, Medienmitteilung Gotthard Oberalp Arena, 2005
- Kanton Uri, Struktur und Perspektiven. Economic Research & Consulting, 2002
- Stiftung Pro St. Gotthard, Sammelmappe mit Projektdokumentationen, Stand ca. 2000

A4 Interviewpartner

Liste der Interviewpartner zum Thema Raumkonzept Gotthard, Porta Alpina (persönliche Gespräche vor Ort)

1. Peter Schwaller, Verein San Gottardo
Jean Odermatt, La Clastra und Sasso San Gottardo
2. Riccardo De Gottardi, Kantonsplaner Tessin
Arnoldo Coduri, Direttore della Divisione dell'economia
3. Dario Zanni, Regione Tre Valli
4. Fabrizio Barudoni, Presidente Leventina Turismo
5. Arnold Abplanalp, Albergio, Ospizio San Gottardo, Verein „Gotthard Club San Gottardo
6. Werner Schnyder, Amt für Wirtschaft und Tourismus Kanton Wallis
Urs Schnydrig, Adj DRP Kanton Wallis
7. Bernhard Imoberdorf, Geschäftsleiter Region Goms
Peter Müller, Direktor Goms Tourismus
8. Silvio Schmid, Präsident Disentis-Sedrun Tourismus, Marketing Bergbahnen Sedrun sowie diverse sonstige Rollen
9. André Guntern, stv. Amtschef Amt für Raumplanung, Kanton Uri
Christoph Müller, Wirtschaftsförderung, Volkswirtschaftsdirektion
Peter Püntener, Kantonsingenieur, Baudirektion, Kanton Uri
10. Arthur Loretz, Idee Porta Alpina, Mitgründer Verein Porta Alpina
11. Rudolf Schiess, seco
12. Ueli Wittwer, ARE

Liste der geführten Interviews zum Thema Verkehr

13. Sitzung Kanton Uri mit:
Walter Jauch, NEAT-Koordinator Kt. Uri
Peter Püntener, Kantonsingenieur Kt. Uri
André Guntern Stv. Kantonsplaner Kt. Uri
Th. Aschwanden, Leiter Abteilung ÖV, Kt. Uri
Paul Stopper, Fachstelle ÖV Kt. Graubünden
14. Telefonat mit Riccardo de Gottardi, Kantonsplaner Tessin
15. Telefonat mit Kurt Signer, Generalsekretär SBB, Gotthard Bergstrecke
16. Telefonat mit Thomas Köppel, SBB Historic
17. Telefonat mit Herrn Agten, MatterhornGotthardBahn, Produktmanager Regionalverkehr
18. Telefonat mit Philipp Bühler, PostAuto, Marketing und Kommunikation
19. Telefonat mit Rolf Gurtner, Universität Bern, Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus, Sachbearbeiter Forschungsarbeit Tourismusentwicklung Kanton Uri – Gotthard Bergstrecke

A5 Dokumentation Umfrage

Durch das Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement des Kantons Graubünden wurde eine grössere Anzahl von Akteuren im Raum Gotthard (Kantone, Regionen, Gemeinden, sonstige wichtige Akteure) schriftlich um eine Stellungnahme zu ihrer Haltung zum Projekt Porta Alpina, den Potenzialen des Projektes, den daraus resultierenden Gefahren und Chancen sowie zu ihrer Bereitschaft an einer weitergehenden Zusammenarbeit gebeten.

Nachfolgend sind wichtige Ergebnisse zusammengefasst sowie die eingegangenen Stellungnahmen dokumentiert. Eine Vielzahl der angefragten Gemeinden hat ihre Stellungnahme direkt über die zuständigen Vertreter der Regionen abgegeben.

Grundsätzliche Haltung gegenüber der PA		
Zustimmung	Vorbehalte	Ablehnung
43	6	3
Hinweise / Bemerkungen		
Mängel am Vorgehen (Frist und Beteiligte)		
Rahmenbedingungen unklar		
Region Gotthard zu eng gefasst, NEAT international bedeutsam		
Potenziale für die einzelnen Regionen/Gemeinden/Organisationen		
Zustimmung	Vorbehalte	Ablehnung
33	10	4
Hinweise / Bemerkungen		
Klares Statement bezüglich Beibehaltung Bergstrecke Gotthard notwendig (Kt. UR, Regione Tre Valli, alle Gemeinden TI, Region Goms)		
Wettersichere Verbindung über Oberalp		
Einbezug Leventina, Bleniotal, Goms und Urserental wichtig		
Imageträger für Innovationen am Standort Schweiz		
Chancen und Gefahren aufgrund der Porta Alpina		
Eher Chancen	Chancen mit Vorbehalten	Eher Gefahren
27	12	1

Hinweise / Bemerkungen

Chance: Tourismus (v.a Tagestourismus) und Wohnen

Gefahren:

Verlust der kulturellen Identität

Erhalt SBB-Bergstrecke

Abkoppelung ganzer Regionen vom ÖV

Übernutzung

Konzentration auf ein Projekt

Bereitschaft zu einem Koordinationstreffen

Zustimmung

Vorbehalte

Ablehnung

37

1

6

Hinweise / Bemerkungen

Unbedingt!

Bereitschaft zu persönlichem und finanziellem Engagement

Zustimmung

Vorbehalte

Ablehnung

25

9

9

Hinweise / Bemerkungen

Region Surselva müsste Lead übernehmen

Massnahmen und Strategien für Raumkonzept Gotthard

Hinweise / Bemerkungen

Flankierende Massnahmen: Gesamtplanung nötig z.B. raumplanerisches Leitbild / Konzept

Vermarktung/ Förderung Region Gotthard;

Touristische "Packages" anbieten

ÖV-Verbesserung: Zubringer in Gotthardregion gewährleisten; ÖV-Ausbau;

Interkantonale Zusammenarbeit; jährlicher Gotthardkongress, Bildung politischer Organisation/Dachverband; Arbeitsgruppe

Einbezug obere Leventina, Bleniotal

Interkantonales / regionales Infrastrukturkonzept

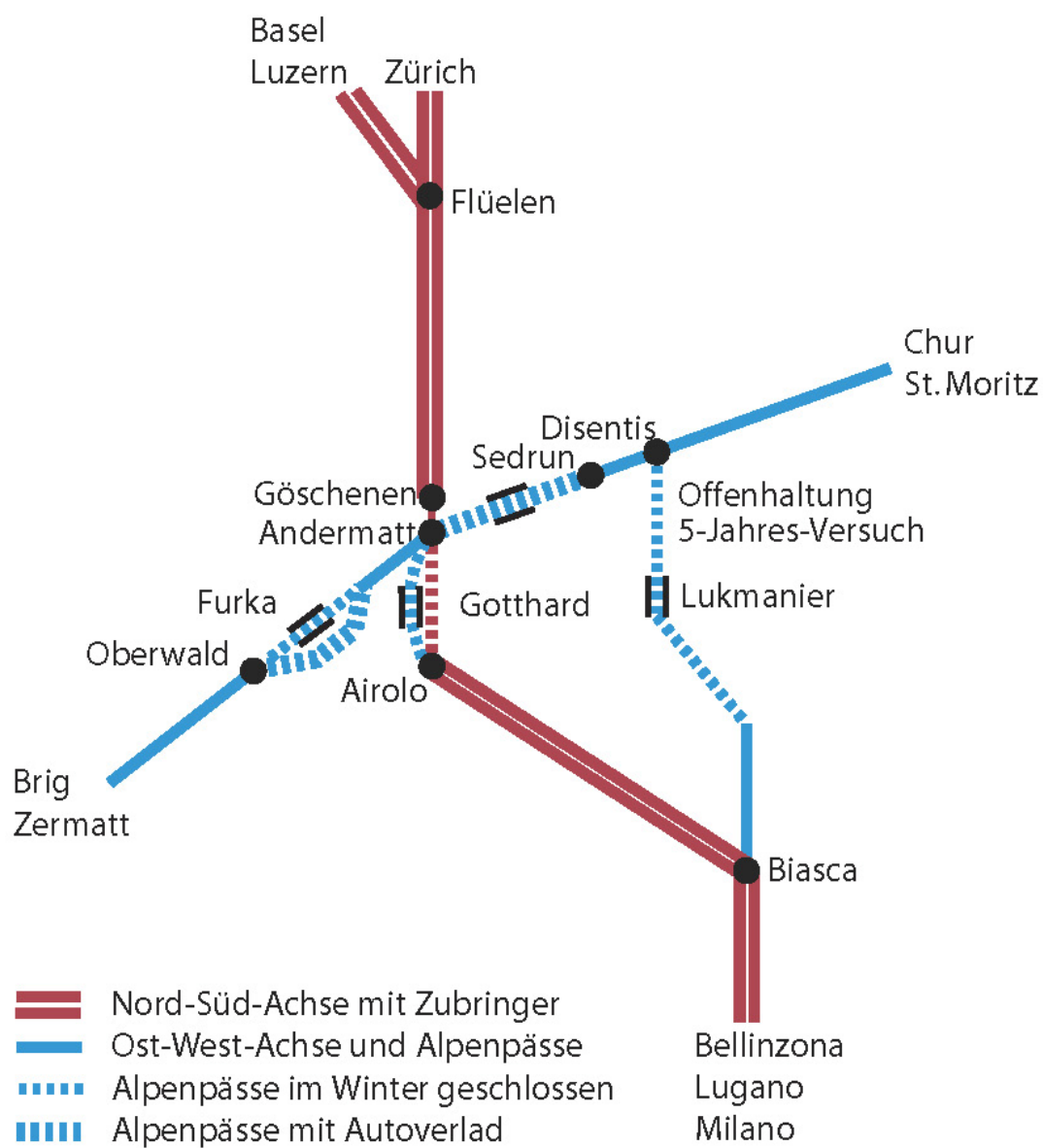
Gesamtkonzept mit Koordination der unterschiedlichen Projekte

Idee Alpenkanton

Eingegangene
Stellungnahmen:

Adressat der Vernehmlassung	Adressat der Vernehmlassung
Regionen und Gemeinden	

Surselva	Weitere Akteure
Regiun Surselva	Verein SAN GOTTARDO
Breil/Brigels	Festspiele Andermatt
Disentis/Mustér	Verkehrsverein Andermatt
Flims	Andermatt Gotthard Tourismus
Ilanz	Dampfbahn Furka-Bergstrecke
Laax	Gotthard Touristik AG
Ladir	Ente Ticinese per il Turismo
Lumbrein	Verein pro Lucomagno
Medel/Lucmagn	Pro Raetia
Sagogn	Pro Raetia
Sevgein	via storia
Sumvitg	Disentis-Sedrun-Marketing
Suraua	Landsgemeinde Oberhasli
Trin	Goms Tourismus
Trun	Ulrichen Tourismus
Tujetsch	Stiftung Landschaftsschutz
Vals	Historische Gotthard-Reisepost
Vignogn	Leventina Turismo Airolo
Urseren	Ente Turistico Biasca e Riviera
Andermatt	Blenio Turismo
Talgemeinde Ursern	Ente Turistico Valle di Blenio
Realp	SBB
Goms	RhB
Region Goms	MGB
Tre Valli	RKGK
Regione Tre Valli	Postauto
	Ass. Ticinese per i sentieri turistici (ATSE)
Dalpe	
Faido	
Prato Leventina	
Quinto	
Comune di Biasca	
Acquarossa	
Aquila	

A6 Verkehrssystem Strasse

A7 Reisezeiten

Vergleich der Reisezeiten Bahn/Auto nach Sedrun (in Minuten)

Zustand	2005			2015			2025		
per	Bahn	Auto		Bahn	Auto		Bahn	Auto	
Saison	ganz-jährig	Sommer	Winter	ganz-jährig	Sommer	Winter	ganz-jährig	Sommer	Winter
Zürich	185	110	146	100	110	143*	85	110	143*
Bellinzona	130	90	122	50	90	122	50	90	122

* Reisezeitverkürzung durch Umfahrung Disentis

Reisezeiten in den Raum Gotthard

Grundlagen:

2005	Zustand 2005 gemäss Kursbuch 2004/05
FinöV	Zustand ca. 2015 gemäss Netzgrafik aus Bericht SMA, 28. August 2003, Anhang 5
B22	Zustand ca. 2025 gemäss Netzgrafik aus Bericht SMA, 28. August 2003, Anhang 6

Erläuterungen:

Zeit	Fahrplanzeit in Minuten, z.B. 10. 09 ; unterstrichen = Umsteigen
Min.	Reisezeit in Minuten nach Andermatt Sedrun

Zürich – Sedrun/Andermatt/Airolo/Olivone/Münster

			2005				FinöV				B22
			Zeit	Min.				Zeit	Min.	Zeit	Min.
Zürich	CIS	ab	9		Zürich	IC/EC	ab	7		38	
Arth-Goldau		an	48	39	Arth-Goldau		an	39	32	13	35
	IR	ab	55			IR	ab	46		15	
Göschenen		an	49	100	Porta Alpina		an	25	78	41	63
	RB	ab	53			Lift	ab	34		50	
Andermatt		an	3	114			an	36		52	
	Glac	ab	5			Bus	ab	38		54	
Sedrun		an	49	160	Sedrun		an	45	98	1	83
						Glac	ab	52 *		3	
					Andermatt		an	44	157	49	131
Airolo		an	4	115	Arth-Goldau	IC	ab	43			
					Bellinzona		an	33	86		
							ab	43			
Biasca		an	43	154	Biasca		an	56	109		
		ab	3				ab	3			
Olivone		an	41	212	Olivone		an	41	154		
					Sedrun		ab	19 **			
					Disentis		an	39	152		
							ab	45			
					Olivone		an	50	223		
Andermatt		ab	6								
Münster		an	56	167							

* Abfahrt gemäss Fahrplan 2005

** Abfahrt gemäss Fahrplan 2005, Wartezeit in Sedrun 34 Minuten

Die Route über die Porta Alpina bringt nur für Sedrun einen Reisezeitvorteil.

Arth-Goldau – Sedrun/Andermatt/Airolo/Münster

			2005				FinöV				B22
			Zeit	Min.				Zeit	Min.	Zeit	Min.
Arth-Goldau	IR	ab	55		Arth-Goldau	IR	ab	46		15	
Göschenen		an	49	54	Porta Alpina		an	25	39	41	26
	RB	ab	53			Lift	ab	34		50	
Andermatt		an	3	68			an	36		52	
	Glac	ab	5			Bus	ab	38		54	
Sedrun		an	49	114	Sedrun		an	45	59	1	46
						Glac	ab	52 *		3	
					Andermatt		an	44	118	49	94
Airolo		an	4	69							
Andermatt		ab	6								
Münster		an	56	121							

* Abfahrt gemäss Fahrplan 2005

Bellinzona – Chur (Eckverbindung, berührt den Raum Gotthard nicht)

		2005				FinöV		B22	
		Zeit	Min.			Zeit	Min.	Zeit	Min.
Bellinzona	Bus ab	30		Bellinzona	IR ab	1		50	
via San Bernardino-Tunnel				Porta Alpina	an	31	30	13	23
					Lift ab	42		24	
					an	44	43	26	36
				Sedrun	Bus ab	46		28	
					an	53	52	35	45
					RE ab	59 **		49 ***	
Chur	an	44	134	Chur	an	32	151	22	152

* Schnellbus 100 Minuten

** Abfahrt gegenüber FinöV-Fahrplan 10 Min. später

*** Abfahrt gemäss FinöV-Fahrplan

Die Route von Bellinzona nach Chur ist via San Bernardino schneller als via Porta Alpina – Disentis.

Zürich – St. Moritz

		2005				FinöV		B22	
		Zeit	Min.			Zeit	Min.	Zeit	Min.
Zürich	IC ab	37		Zürich	IC/EC ab	7		38	
Chur	an	50	73	Arth-Goldau	an	39	32	13	35
	ab	58			IR ab	46		15	
				Porta Alpina	an	25	78	41	63
					Lift ab	34		50	
via Thusis – Albula					an	36		52	74
				Sedrun	Bus ab	38		54	
					an	45	98	1	83
					Glac ab	49 *		28 **	
St. Moritz	an	58	201	St. Moritz	an	3	296	42	304

* Reisezeit gemäss Fahrplan 2005

** Abfahrt gemäss Fahrplan 2005

St. Moritz ist von Zürich via Chur 1 1/2 h schneller erreichbar als via Porta Alpina.

A8 Isochronen

Isochronen ab Sedrun und Andermatt

Grundlagen:

2005 Zustand 2005 gemäss Kursbuch 2004/05

FinöV Zustand ca. 2015 gemäss Netzgrafik aus Bericht SMA, 28. August 2003, Anhang 5

B22 Zustand ca. 2025 gemäss Netzgrafik aus Bericht SMA, 28. August 2003, Anhang 6

Erläuterungen:

Zeit Fahrplanzeit in Minuten, z.B. 10.09; unterstrichen = Umsteigen

Min. Reisezeit in Minuten **60** **120** **180**

Sedrun – Zürich/Luzern

			2005 Zeit Min.			FinöV Zeit Min.	B22 Zeit Min.
Sedrun	RB	ab	52	Sedrun	ab	13	51
Andermatt		an	44 52	Lift	an	20	0
	RB	ab	48		ab	22	2
Göschenen		an	3	Porta Alpina	an	24	6
	IR	ab	6		ab	35	17
(Brunnen)			51 119				
Arth-Goldau		an	5	Arth-Goldau	an	14 61	45 54
		ab	12		ab	19	47
Zürich HB		an	51 179	Zürich HB	an	53 100	22 91
				Zürich Umg.			
Arth-Goldau	IR	ab	12	Arth-Goldau	ab	22	49
Luzern		an	38	Luzern	an	49 96	17 86
		ab	45		ab	54	24
(Rothenburg)			52 180	Sursee	an	14 121	
				Zofingen	an		57 126

Sedrun – Locarno/Lugano

			2005 Zeit Min.			FinöV Zeit Min.	B22 Zeit Min.
Sedrun	RB	ab	49	Sedrun	ab	9	25
Andermatt		an	46 57	Lift	an	16	32
	IR	ab	48		ab	18	34
Göschenen		an	3 *	Porta Alpina	an	20	36
	IR	ab	51 122		ab	29	45
Bellinzona		an	58 189	Bellinzona	an	59 50	10 45
					ab	1	12
				Locarno	an	26 77	31 66
				Bellinzona	ab	2 **	15
				Lugano	an	13 64	26 61
					ab	15	28
				Como	an	56 107	9 104

* Umsteigezeit 48 Minuten

** Annahme

Sedrun – Brig

			2005 Zeit Min.
Sedrun		ab	52
Andermatt		an	44
		ab	47
(Realp)			59 67
(Fiesch)			44 112
Brig		an	15
	RB	ab	23
Stalden		an	46 174

2015 2025
keine Änderung durch Porta Alpina

Sedrun – Chur

			2005	
			Zeit	Min.
(Sedrun)	RB	ab	19	63
		an	39	
Disentis	RB	ab	45	
(Ilanz)			22	
Chur		an	1	
	IC	ab	10	
		an	19	
Landquart			120	

2015 2025
keine Änderung durch Porta Alpina

Andermatt – Zürich/Luzern

			2005	
			Zeit	Min.
Andermatt Göschenen	RB	ab	48	63
		an	3	
	IR	ab	6	
(Brunnen)			51	
Arth-Goldau		an	5	
		ab	12	
Zürich HB		an	51	123
Arth-Goldau		ab	12	
Luzern Umg.		an	38	110

2015 2025
keine wesentliche Änderung durch
Porta Alpina

Andermatt – Locarno/Lugano

			2005					FinöV		B22	
			Zeit	Min.				Zeit	Min.	Zeit	Min.
Andermatt	RB	ab	32	60	Andermatt	RB	ab	32	145	25	124
Göschenen		an	47		Göschenen		an	47		32	
	IR	ab	51			IR	ab	49		44	
(Bodio)			32		Airolo		ab	27 * 55		55	
Bellinzona		an	58		Bellinzona		an	24		47	
		ab	0				ab	38		12	
Locarno		an	19 107		Locarno		an	57		29 124	
Locarno Umg.			120								
Bellinzona		ab	5	Bellinzona		ab	29	15			
Lugano		an	30 118	Lugano		an	42 130	26 121			

* Wartezeit in Airolo 28 Minuten

Andermatt – Brig

			2005	
			Zeit	Min.
Andermatt	IR	ab	47	57
(Fiesch)			44	
Brig		an	15	
	RB	ab	23	
Stalden		an	46	119

2015 2025
keine Änderung durch Porta Alpina

Andermatt – Chur

			2005	
			Zeit	Min.
Andermatt	IR	ab	20	
(Sedrun)			20	60
Disentis		an	39	
	RB	ab	45	
(Ilanz)			22	122
Chur		an	1	
	IC	ab	10	
Landquart		an	19	179

2015 2025
keine Änderung durch Porta Alpina

Münster VS – Zürich/Luzern

			2005	
			Zeit	Min.
Münster	RB	ab	57	
Göschenen		an	3	66
	IR	ab	6	
Arth-Goldau		an	5	128
		ab	12	
Zürich HB		an	51	174
Arth-Goldau		ab	12	
Luzern Umg.		an	38	161

2015 2025
keine Änderung durch Porta Alpina

Münster VS – Locarno/Lugano

			2005	
			Zeit	Min.
Münster	RB	ab	57	
Göschenen		an	3	66
	IR	ab	51 *	
(Got.tunnel)			57	120
Bellinzona		an	58	181

* Umsteigezeit in Göschenen 48 Minuten

2015 2025
keine Änderung durch Porta Alpina

Münster VS – Chur

			2005	
			Zeit	Min.
Münster	RB	ab	57	
Andermatt		an	46	49
	RB	ab	20 *	
(Dieni)			2	125
Disentis		an	39	
	RB	ab	45	
(Rabius)			58	181

* Umsteigezeit in Andermatt 34 Minuten

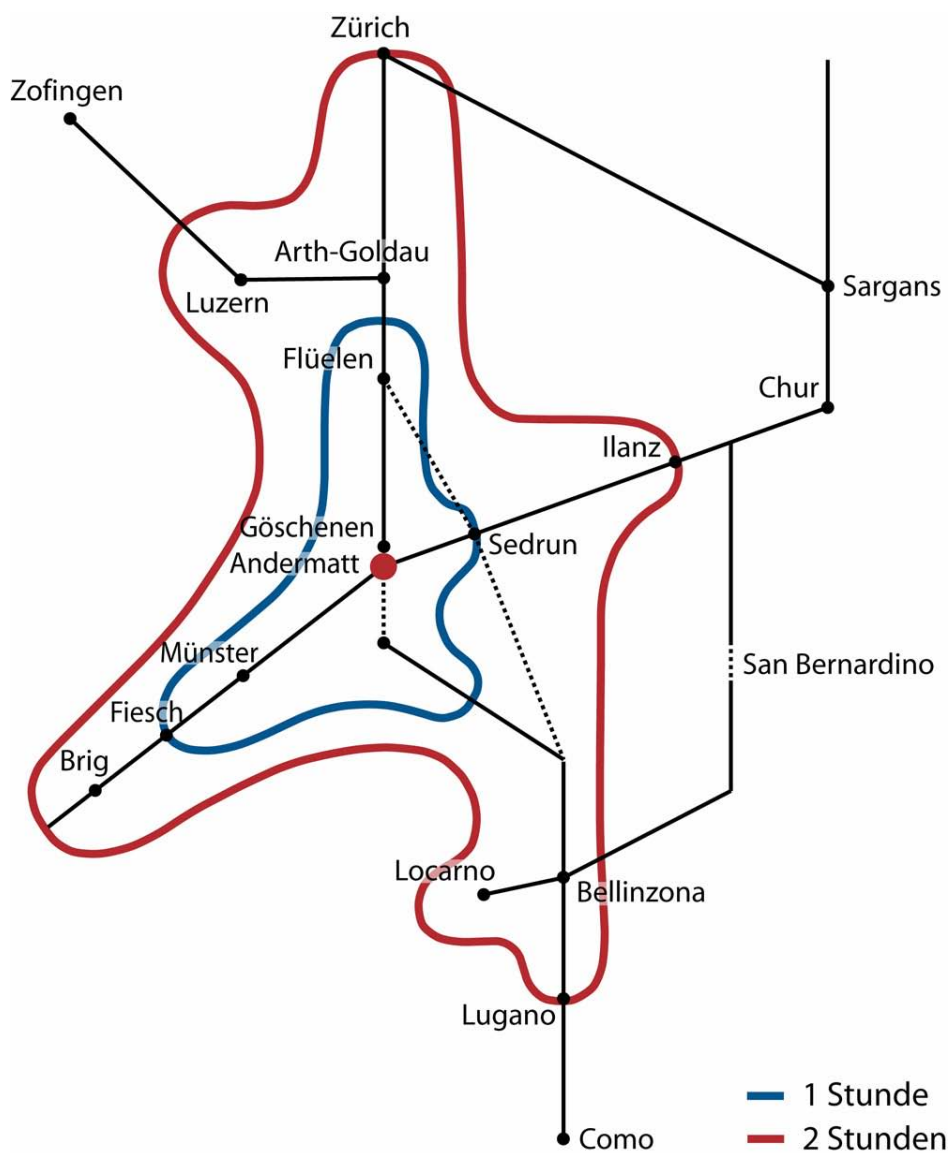
2015 2025
keine Änderung durch Porta Alpina

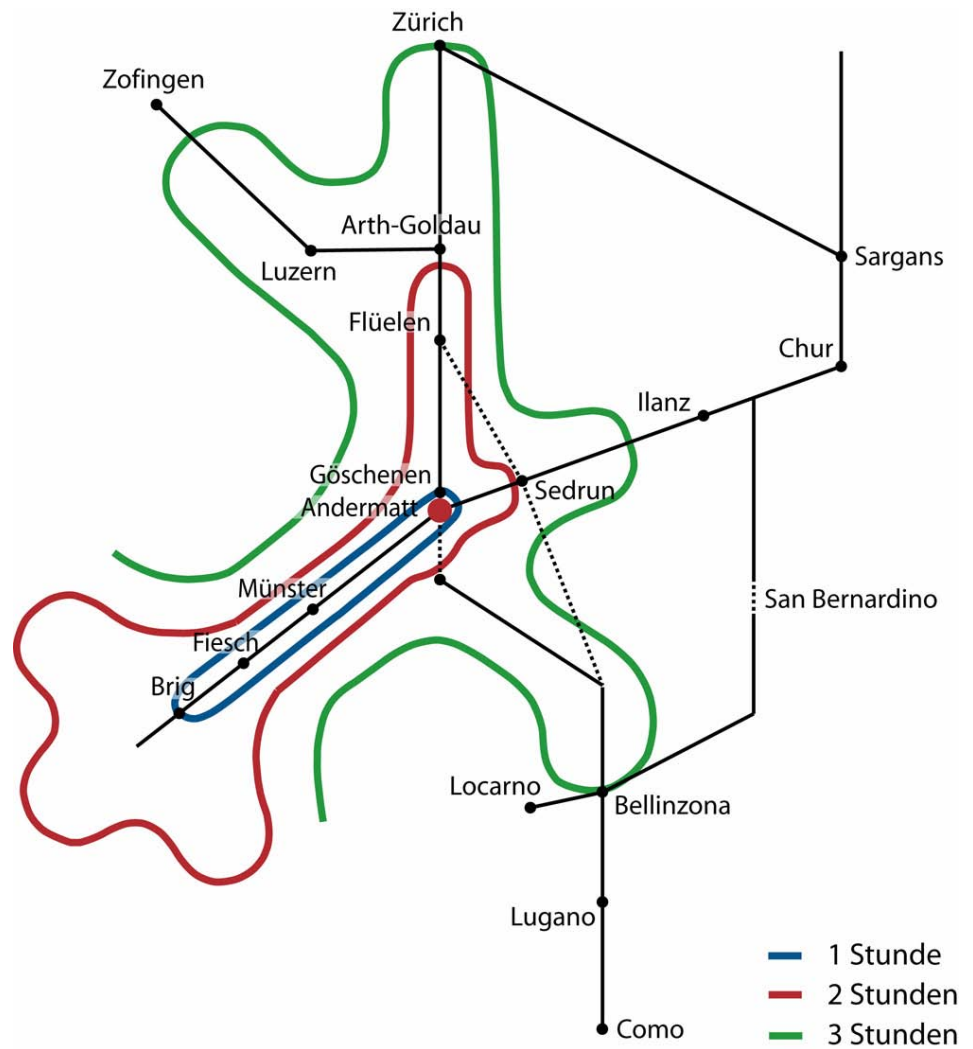
Veränderte Erreichbarkeiten von Sedrun und Andermatt (Isochronen)

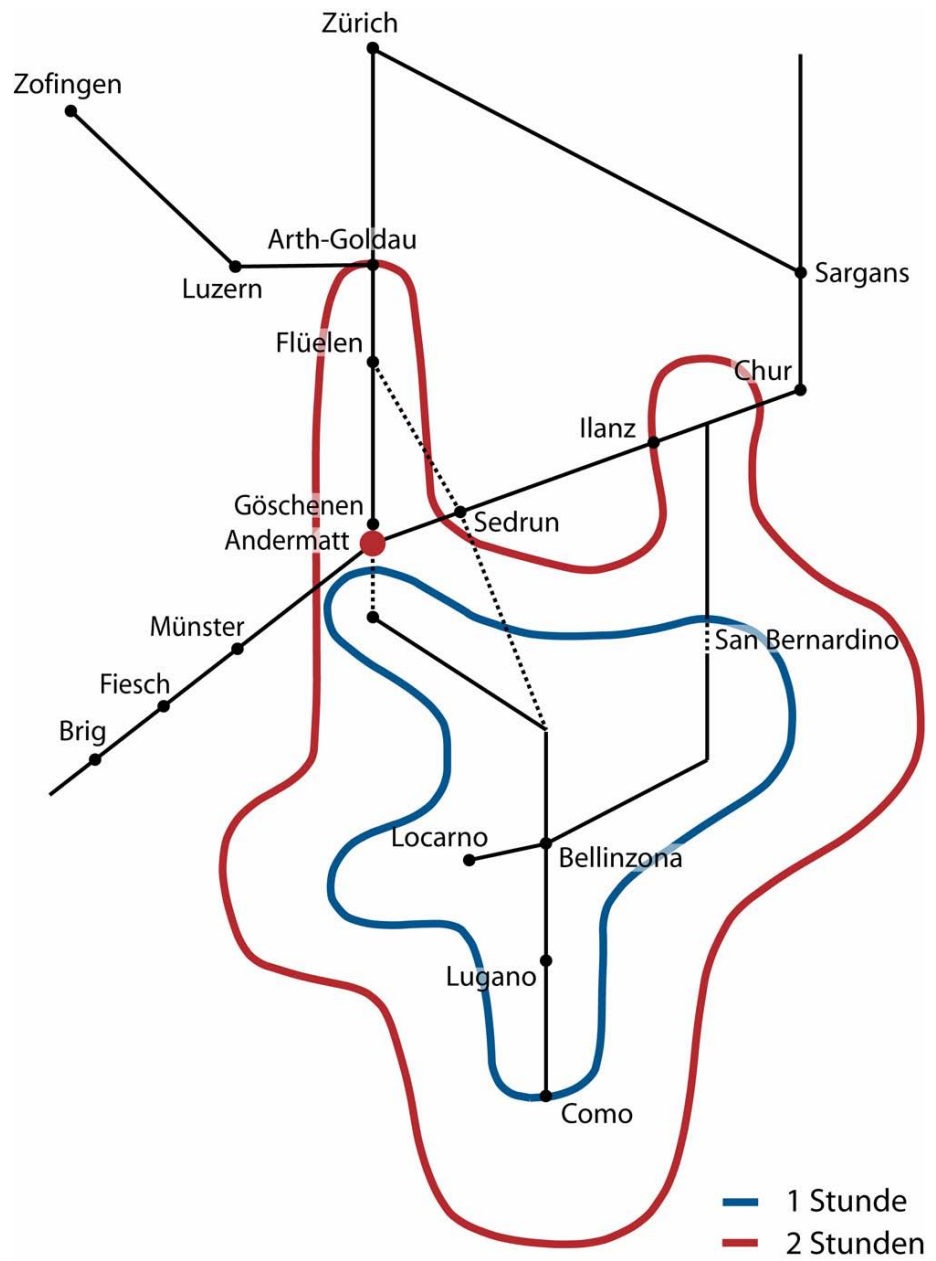
Zustand	2005		2015/2025	
Ab Sedrun	Richtung Nord	Richtung Süd	Richtung Nord	Richtung Süd
1 h	Andermatt	Andermatt	Arth-Goldau	Lugano
2 h	Brunnen	Göschenen	Raum Zürich	Como Süd
3 h	Zürich	Bellinzona		
Ab Andermatt	Richtung Nord	Richtung Süd	Richtung Nord	Richtung Süd
1 h	Brunnen	Bodio	Brunnen	Airolo*
2 h	Zürich	Lugano	Zürich	Lugano

* Wartezeit in Airolo gemäss Fahrplan 2015/25 28 Minuten

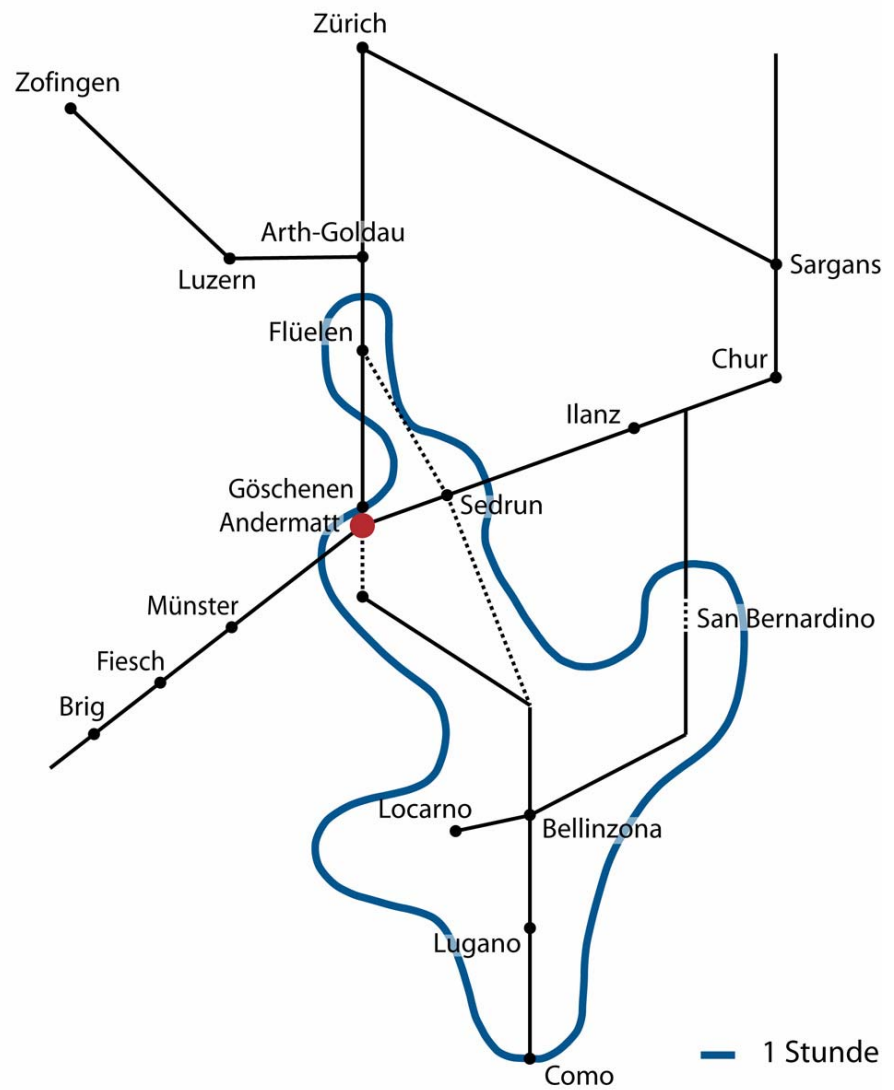
Andermatt 2005 bzw. 2015/25



Münster 2005 bzw. 2015/25

Bellinzona 2005

Bellinzona 2015/25



A9 Grundlagen zur SWOT-Analyse

Chancen und Gefahren mit direktem Bezug zur Porta Alpina sind kursiv gesetzt

Stärken	Wirtschaft • Marke Gotthard mit internationaler Ausstrahlung und Vermarktbarkeit (USP) • zukunftsweisende, neue touristische Angebote, die die Identität des Raumes betonen: La Claustra, Sasso San Gottardo, Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Wasserwelten Göschenen etc. • Touristisch attraktive Bahninfrastrukturen: Gotthard-Bergstrecke, Glacier-Express, Dampfbahn Furka --Bergstrecke • Hochwertige und gut ausgebaute Verkehrsinfrastrukturen (Pässe, Strassennetz), die eine schnelle Erreichbarkeit sicherstellen (Nord-Süd, Ost-West) • Neue Infrastrukturen für den Sommertourismus (z.B. Golfplätze in der Surselva, Goms, Touren durch Verein San Gottardo) • Neuansiedlung von Unternehmen, die lokale Ressourcen nutzen (z.B. Alpine Institute for Life Science in Olivone, Rosenzucht in Piotta, UrsaNet AG in Hospental) • Moderne Einrichtungen für das Militär im Bereich Sport sowie sonstige Gebäude und Infrastrukturen wie Flugplätze • Umnutzung von Militäranlagen (Festungsbauten) • regionale Produkte (Handwerk, Landwirtschaft) • Wasserkraftanlagen als Beitrag zu erneuerbarer Energie und Einnahmequelle der Gemeinden
	Gesellschaft • Bedeutung der Gotthardroute sowie sonstiger Passrouten als historische Verkehrsrouten mit internationaler Bedeutung • Mystik um den Gotthard (vgl. Ausstellung im Gotthard Museum), reichhaltige Geschichte • Technologische Innovationen in Form von Infrastrukturbauwerken • einzelne grenzüberschreitende Kooperationen auf der Ebene von Projekte (z.B. Tarifverbund "Gotthard Oberalp Arena") • Stabile Bevölkerung in der Surselva trotz Arbeitsplatzverlust • seit Jahrhunderten gestalteter alpiner Kulturraum • Noch vorhandene dörfliche Strukturen • Aufeinandertreffen unterschiedlicher Kulturen und Sichtweisen auf engstem Raum
	Umwelt • Hochwertige öffentliche Verkehrsverbindungen zur Sicherstellung der Verbindungen im Sommer und Winter • Hochwertiges Netz an Wander- und Fahrradwegen (lokal und regional, vgl. schweizmobil) • Hohe und vielfältige Landschaftsqualität • Weltnaturerbe Jungfrau-Aletsch-Bietschhorn • Raum Gotthard als bedeutendes Wasserreservoir (Wasserschloss Europas); Quellgebiet von Rhein, Rhone, Reuss und Ticino • Erneuerbare Ressourcen wie Wasser und Holz für die Energiegewinnung

Schwächen**Wirtschaft**

- nur beschränkte Investition in wirtschaftliche Alternativen zum Tourismus
 - Schwierige Situation der (Berg-)Landwirtschaft
 - Nur sehr partielle Vernetzung der Tourismusakteure in der "Destination Gotthard", wenige gemeinsame Aktivitäten
 - Rückgang der Logiernächte in den vergangenen Jahren
 - geringe Grösse der Tourismusdestinationen im nationalen/internationalen Vergleich
 - oftmals mangelnder Innovationsgeist im Tourismus
 - beschränkte oder teilw. veraltete Kapazitäten in Hotellerie/Gastgewerbe
 - Widersprüche zwischen sanften und intensiven Tourismusaktivitäten
 - Immer noch starke Konzentration auf den Wintertourismus (z.B. Ausbau neuer Skigebiete im Goms)
 - kurze Saison für Sommertourismus
 - beschränkte Angebote im Bereich Sommertourismus
 - Verbindungen zwischen den Regionen im Winter erschwert
 - Starker Rückgang der Wertschöpfung militärischer Nutzungen
-

Gesellschaft

- Verlust von Bevölkerung und Arbeitsplätzen in einzelnen Teilregionen
 - wenig Zusammenarbeit zwischen den Kantonen; die einzelnen Regionen sind stärker auf ihre kantonalen Zentren ausgerichtet
 - Vielzahl von lokal verankerten Akteuren und Vereinen mit unterschiedlichen Interessen ohne Vernetzung; Vielzahl von Projekten mit ausschliesslich lokaler Bedeutung
 - Fehlende Strukturen der Zusammenarbeit
 - Das Denken in übergeordneten/überregionalen Zusammenhängen ist wenig ausgeprägt, bei den meisten Akteuren fehlt eine regionale "Identität Gotthard"
 - Begrenzte Möglichkeiten der Siedlungsausdehnung infolge von Naturgefahren
 - Beharren in alten Strukturen
 - *die Akteure verfügen nur über sehr geringe Kenntnisse hinsichtlich der Porta Alpina bzw. deren Auswirkungen*
-

Umwelt

- Hohe Dominanz von Infrastrukturanlagen
 - Beeinträchtigungen durch intensives Verkehrsaufkommen auf den Passstrassen sowie durch militärische Nutzungen
-

Chancen**Wirtschaft**

- Tourismus als Motor für die wirtschaftliche Entwicklung des Raumes Gotthard
- Nutzung von Synergiepotentiale zwischen den verschiedenen touristischen Angeboten
- Schaffung von Wertschöpfungsketten in Themenschwerpunkten: Verkehr/Technik, Wasser/Energie, Klima/Wetter
- Wissensvermittlung über die verschiedenen technischen Innovationen im Bau der Infrastrukturen
- Vernetzung der Skigebiete (Disentis, Sedrun, Andermatt)
- Geplante National-/Regionalparks
- Touristisches Potential der Gotthard-Bergstrecke (UNESCO-Weltkulturerbe)
- Möglichkeiten der Wissensgesellschaft (Telearbeitsplätze)
- *Zunahme der Besucherzahlen (Tagesgästen und Logiernächten)*
- *Porta Alpina als einmaliges technisches Bauwerk und touristische Attraktion (längster Lift zur tiefstgelegenen Bahnstation am längsten Bahntunnel)*
- *Zusätzliche Möglichkeiten von touristisch attraktiven Bahnfahrten über die Alpen und touristischen Packages (Bahnrundreisen via Porta Alpina)*
- *Impulse für zusätzliche Investitionen in die touristische Infrastruktur*

Gesellschaft

- Akteure von aussen interessieren sich für die Region und liefern Impulse und neue Ideen (z.B. Verein San Gottardo)
- thematischer "Raumbegriff" des Gotthards, unabhängig von politischen Grenzen
- *Grosse Offenheit gegenüber dem Projekt Porta Alpina*
- *Die Porta Alpina als Anstoss zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit*
- *Starke Verbesserung der Erreichbarkeit der Surselva durch Porta Alpina*
- *Positive Signalwirkung zur Förderung der Randregionen*

Umwelt

- Erhalt der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere der Passverbindungen und Tunnelstrecken um heutige Erreichbarkeiten zu gewährleisten
- *Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs, Verbesserung des Modalsplits*
- *Verbesserte Auslastung bestehender (Infrastruktur-)Einrichtungen*

Gefahren**Wirtschaft**

- geringe Möglichkeiten zur Ansiedlung grösserer Wirtschaftsbetriebe und stabiler Wertschöpfungsketten
- Verstärkung des internationalen Tourismuswettbewerbs
- weiterer Rückgang der Arbeitsplätze nach Abschluss der NEAT Bauarbeiten
- keine Wiederbelegung der heute durch die NEAT beanspruchten Bettenkapazitäten
- weitere Aufsplittung der touristischen Angebote ohne qualitative Ziele
- Ausbau von gleichwertigen touristischen Infrastrukturen, ohne vorherige überregionale Bedarfsabklärung (z.B. Golfplätze)
- *Zuwachs an wertschöpfungsschwachem Tagestourismus*
- *Verstärkte Konkurrenz zwischen den Tourismusgebieten*
- *Überlastung der beschränkten (Infrastruktur-)Kapazitäten (Lifanlagen, Hotellerie)*
- *Schaffung von Überkapazitäten in der Bauwirtschaft*
- *Gefährdung der Gotthard-Bergstrecke (NEAT-Basistunnel), Angebotsreduktion im Regionalverkehr*
- *Porta Alpina mit geringen Effekten ausserhalb der Surselva ohne gebündelte flankierende Massnahmen*

Gesellschaft

- Weiterer Abbau der Grundversorgung in ländlichen Gebieten mit Folgeeffekten (Negativspirale)
 - Angst vor Identitätsverlusten
 - Unsicherheiten bezüglich der übergeordneten politischen Diskussion, unklare Stellung der Randregionen in der Neuen Regionalpolitik
 - *Zuviel Investitionen in Hardware (Infrastrukturen) anstelle von Investitionen in die Software (Bewohner)*
 - *Fehlende Mittel für andere regionale Vorhaben*
-

Umwelt

- Gefährdung des Landschaftsbildes durch allfällige Skigebietserweiterungen/-verbindungen
 - Fehlender Unterhalt von bestehenden Infrastrukturen und damit Verschlechterung der Erreichbarkeiten insbesondere im Winter
 - *Zusätzliches lokales Verkehrsaufkommen*
 - *Zersiedlung der Landschaft durch zunehmenden Zweitwohnungsbau, der nur sehr punktuell genutzt wird*
 - *Konjunkturelle Überhitzung und Schaffung von Überkapazitäten in der Bauwirtschaft*
-

A10 Stossrichtungen (eingebettet in die SWOT-Analyse)

	Strategien und Massnahmen	
Chancen - Nutzung von Synergiepotenzialen durch Verknüpfung der Angebote - Stärkung von Wertschöpfungsketten durch Konzentration auf Themenschwerpunkte - Nutzung von "Labels" (UNESCO, Eisenbahn, National-/Regionalparks) - Interesse an der Region durch Akteure von aussen	(1) Die Marke Gotthard ist weiter zu etablieren. Sie kann dabei als externes Kommunikationsmittel genutzt, gleichzeitig aber auch als Element zur Stärkung einer regionalen Identität Gotthard verwendet werden. (2) Die Leitthemen, zu denen im Gotthardraum vertiefte Kenntnisse bestehen, sind in ihrem Potenzial noch stärker zu aktivieren und international bekannt machen. Dies betrifft insbesondere die Themenfelder: Verkehr, Wasser/Energie, Klima/Wetter, Sicherheit (3) Bestehende Aktivitäten zur Qualifizierung von Natur- und Landschaftsräumen sind fortzuführen. Durch die Anbindung an Qualitätslabels (UNESCO, National-/Regionalparks) und Einbezug bereits geschützter und bekannter Regionen, z.B. die Greina-Ebene im Lukmaniergebiet, können die vorhandenen Potentiale besser genutzt und gegen Aussen bekannt gemacht werden. Gleichzeitig unterstützen sie durch die Ausscheidung von intensiv und extensiv genutzten Räumen den Erhalt der traditionellen Kulturlandschaft.	(5) Eine Stärkung der Organisationsstrukturen ist über den Tourismusbereich hinaus eine Notwendigkeit, um eine Vernetzung der Akteure zu erreichen und die Basis für ein politisch abgestütztes Vorgehen zu legen. (6) Die Organisationsstrukturen sind so anzulegen, dass das Innovationspotenzial, welches von Aussen in die Region gebracht wird, weiterhin eingebunden und genutzt werden kann. (7) Die Erreichbarkeitsqualität für alle Teilräume ist zentrale Voraussetzung für eine Vernetzung der verschiedenen Angebote. Die verschiedenen Verkehrsträger in der Region bilden dabei ein Gesamtsystem.
Porta Alpina: - Unterstützung der internationalen Ausstrahlung - Steigerung der Besucherzahlen - Impuls für grenzüberschreitende Zusammenarbeit	(4) Die thematische Verknüpfung der touristischen Angebote (Sommer, Wintertourismus, Leitthemen) setzt eine stärkere Zusammenarbeit der touristischen Angebotsträger und den Aufbau eines entsprechenden Akteurnetzwerks voraus.	(8) Die Bemühungen im Tourismus sind darauf zu konzentrieren, den Übernachtungstourismus zu stärken. Dies kann durch eine Bildung von thematischen Packages (Bahn, Besuch von Attraktionen und Übernachtung) für verschiedene Zielgruppen gefördert werden.
Gefahren - Weitere Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverluste - sinkende touristische Wettbewerbsfähigkeit - Abbau der Grundversorgung - Mentale Erstarrung - Landschaftsbeeinträchtigung durch Intensivnutzung Tourismus		(10) Um die saisonale Abhängigkeit vom Wintertourismus zu verringern, ist besonderes Gewicht auf die Schaffung und Vernetzung von Angeboten für den Sommertourismus zu legen (z.B. Angebote zu den vier Themenschwerpunkten gezielt ausbauen und vernetzen, Einbezug ins Netz der Wanderwege, Nutzung von bestehenden Infrastrukturen wie

Strategien und Massnahmen		
		beispielsweise das "La Claustra"). (11) Um die zusätzlichen Impulse durch die Porta Alpina in der Region aufnehmen zu können, müssen Investitionen zur Modernisierung der bestehenden touristischen Einrichtungen und Angebote ausgelöst werden. (12) Der Schneesport bildet das touristische Rückgrat der Region Gotthard. Im internationalen Wettbewerb ist deshalb die Konkurrenzfähigkeit im Sinne einer "Destination Gotthard" zu erhalten. Dabei gilt es beispielsweise, die "Perlen" der Region mit hoher Schneesicherheit, wie die Langlaufgebiete im Goms sowie die Skigebiete Andermatt und Sedrun und Disentis zu stärken sowie miteinander zu verbinden (erste Ideen hierzu bestehen bereits). (13) Neben den Infrastrukturinvestitionen sind auch die "weichen Faktoren" zu stärken. Zentrales Element ist dabei die Stärkung des Unternehmergeistes und die Schaffung einer Umgebung, die das Entstehen von Innovationen fördert.
<i>Porta Alpina:</i> - Ungleiche Nutzeneffekte in den verschiedenen Teilräumen - Zusätzliches Verkehrsaufkommen - Zersiedelung durch Zweitwohnungsbau	(9) Das Verkehrsverhalten ist durch gezielte Anreize auf einen möglichst umweltschonenden Modalsplit auszurichten.	(14) Der Zersiedlung der Landschaft ist durch eine Lenkung des Zweitwohnungsbaus entgegenzuwirken (Vermeidung "kalter Betten"). Anzustreben ist eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung gegen innen.
	Stärken - Marke Gotthard mit internationaler Vermarktbarkeit - Attraktive Infrastrukturen (Bahnen, Sport, Tourismus) - Gute Erreichbarkeiten IV, ÖV, Wander- und Radwege - Ausstrahlungskraft des Mythos Gotthard - Gestalteter alpiner Kulturraum, Aufeinandertreffen verschiedener Kulturen - Vielfältige Landschafts- und Naturräume - Ressource Wasser (Wasserschloss)	Schwächen - touristische Monostrukturen und Konzentration auf Wintertourismus - Fehlende Innovationen in Tourismus - Schwache Wertschöpfungsketten in Teilregionen - Unzureichende Vernetzung / Kooperation der Akteure - Fehlende Identifikation mit dem Raum Gotthard - Beeinträchtigungen durch Infrastrukturen