Zeitschrift: Agrarwirtschaft und Agrarsoziologie = Économie et sociologie rurales [1980-2007]

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Agrarwirtschaft und Agrarsoziologie

Band: - (2006)

Heft: 2

Artikel: Visiun Porta Alpina : ein realistisches Projekt!

Autor: Loretz, Arthur

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-966565

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Visiun Porta Alpina – ein realistisches Projekt!

Arthur Loretz, Verein Visiun Porta Alpina, Sedrun

Für den Bau des Gotthard-Basistunnels wurde in Sedrun ein Bauzugang realisiert. Die regionale Bevölkerung und die Bündner Kantonsregierung wollen diesen Zugang zu einer Haltestelle mit Lift direkt hinein in die Bünder Bergwelt ausbauen. Wie verschiedene Studien zeigen, können Schnellzüge ohne negative Auswirkungen auf den Tunnelbetrieb jede Stunde an der Haltestelle Porta Alpina anhalten.

Als Projekt der Rekorde - die tiefste Bahnstation mit dem höchsten Lift im längsten Tunnel der Welt - wird in der Porta Alpina eine international vermarktbare Attraktion für den Kanton Graubünden und für das Tourismusland Schweiz gesehen, welche neue Wachstumsimpulse in die strukturschwache Surselva zu bringen vermag.

Schlüsselwörter: Porta Alpina, Zentralalpine Brache, Innovation

1. Vision oder Illusion?

Vor wenigen Jahren wurde die Porta Alpina noch als „Sciencefiction" oder „Gestörte Idee" tituliert - die Tunnelstation galt schlicht als unrealistisches Hirngespinst! Und doch - nach mehreren politischen Vorstössen auf verschiedenen politischen Ebenen (Postulat von NR Brigitta Gadient März 2000; Petition der jungen CVP Surselva in Zusammenarbeit mit der Visiun Porta Alpina März 2003 u.a.m.), viel Lobbying- und Öffentlichkeitsarbeit, und schliesslich mit der Publikation mehrerer wissenschaftlicher Studien (Marktanalyse und Bedürfnisabklärung, bauliche und betriebliche Machbarkeit, Kosten-Nutzen-Analysen, raumplanerische Studien, Raumkonzept Gotthard u.a.) wandelte sich die „Illusion" Porta Alpina bemerkenswert schnell in ein viel versprechendes Zukunftsprojekt. Der Daily Telegraph - eine der auflagestärksten Tageszeitungen Europas - bezeichnete den Lift etwa als: „The most spectacular lift in the world", für Le Temps ist die Porta Alpina eine „Porte Beante sur l'avenir" und Die Zeit titulierte ihren Artikel zur Porta Alpina mit „Höllenpforte zum Himmel".

1.1 Was ist die Porta Alpina?

Für den Bau des Gotthard-Basistunnels wurde ab 1996 in Sedrun ein Bauzugang realisiert. Über zwei 850 m tiefe vertikale Schächte gelangt man auf Tunnelniveau zur sogenannten Multifunktionsstelle Sedrun, von wo aus der Tunnel nach Norden und Süden vorgetrieben wird. Millionen von Tonnen Abbruchmaterial werden täglich über den Baulift nach oben befördert und auf riesigen Materialdeponien entsorgt. Es stellte sich nun die Frage: Soll nach Fertigstellung des Basistunnels zurückgebaut und zugeschüttet werden oder sollen die schon erbrachten erheblichen Vorleistungen intelligent genutzt werden? Die zusätzlichen Baukosten für die Porta Alpina betragen „bescheidene" Fr. 50 Mio. - das ist 6 mal weniger als die Summe, die man für eine Dorfumfahrung in Flims aufbringen muss und 4 mal weniger als die Investitionen in Lärmschutzmassnahmen auf einer Strecke von rund 1000 m in Zürich Schwammendingen (Kostenbeteiligung Bund; Lärmschutz Schwammendingen: Fr. 115 Mio.; Porta Alpina Surselva: Fr. 25 Mio.).

Der Rohbau der Haltestelle Sedrun steht bereits heute zu über 95 %. Die sogenannten Wartehallen für die Porta Alpina werden im Verlauf des Sommers 2006 ausgebrochen. Die Porta Alpina weist im Vergleich zu anderen Bahnbauten (Zimmerbergtunnel, Vereinatunnel, Neubau Rothrist - Mattstetten u.a.m.) ein ausserordentlich günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis (Reisende pro Tag x Reisezeitgewinn) auf. Der Betrieb der Tunnelstation ist knapp kostendeckend bzw. knapp defizitär. Letzteres ist für Bahnhofsanlagen aber durchaus die Regel. Es geht bei der Erstellung von Verkehrsinfrastrukturen ja nicht primär um den betriebswirtschaftlichen Effekt, sondern um den Volkswirtschaftlichen (dies gilt selbstverständlich auch für die Neat und Bahn 2000). Gemäss der von Prof. Thomas Bieger von der Hochschule St. Gallen erstellten Wirtschaftlichkeitsstudien können Gemeinden und Kanton mit zusätzlichen jährlichen Steuereinnahmen in der Höhe von rund Fr. 4 Mio. rechnen - generiert durch die Porta Alpina induzierten Einkommenseffekte. Wie verschiedene Studien zeigen - unter anderem von den Fahrplanspezialisten der SBB - können Schnellzüge (sog. B-Züge) ohne negative Auswirkungen auf den Tunnelbetrieb jede Stunde an der Haltestelle Porta Alpina anhalten. In den Machbarkeitsstudien geht man von stündlichen Verkehrsverbindungen nach Norden und Süden aus und zwar von 5.00 Uhr in der Früh bis um Mitternacht. Der Verein Visiun Porta Alpina geht allerdings davon aus, dass die Anzahl haltender Züge noch optimiert bzw. reduziert werden kann und so Betriebskosten gespart werden können.

Der geistige Vater des Gotthard Basistunnels - Eduard Gruner - publizierte bereits 1947 in der Wissenschaftszeitschrift Prisma die Idee eines Gotthard-Basistunnels inklusive Tunnelstation Sedrun. Er schreibt dazu: „Sanft fiel der Zug in die Bremsen und hielt in der von Menschen wimmelnden Halle der Tunnelstation Sedrun. Von hier konnte das mondäne Sportzentrum in sieben Minuten - im bequemen Lift - durch einen 830 Meter hohen Schacht erreicht werden. Dadurch waren die Skifelder am Vorderrhein in Stundennähe von Basel, Zürich und Mailand gerückt."

2. Regionalwirtschaftliche Auswirkungen

Gemäss den Berechnungen der Kosten-Nutzen-Analysen ermöglicht die Tunnelstation für 300 000 bis 400 000 Passagiere jährlich drastische Reisezeitverkürzungen. Die Reisezeit von Zürich nach Sedrun verkürzt sich von heute über 3 Stunden auf 1,5 Stunden. Man geht davon aus, dass die Tunnelstation in der Tiefe des Gotthardmassivs erstens von Touristen genutzt wird (120 000 Passagiere), zweitens auch von Pendlern (von der Region in die Agglomerationen), drittens von Besuchern der Porta Alpina selbst. Die Porta Alpina ist eine Attraktion per se - sie vereinigt drei Weltrekorde und wird Jahr für Jahr von den 10 Mio. Bahnpassagieren des Basistunnels „en passant" gesehen und bestaunt werden können - nach 30 Km Fahrt in der Dunkelheit des Gotthardbasistunnels bringt die Porta Alpina den vorbeifahrenden Zügen während 10 Sekunden Licht bzw. einen Halt in der Mitte des längsten Tunnels der Welt! Die Neat wandelt die berühmte Panoramastrecke der Gotthardlinie (man denke etwa an die Kirche von Wassen) in eine ereignislose Untergrundbahn! Erst die Porta Alpina gibt dieser U-Bahn ein wahrnehmbares, und einzigartiges Gesicht. Die Porta Alpina ist für die Wahrnehmbarkeit und Attraktivität des Gotthard-Basistunnels also von grosser Bedeutung - das entscheidende Pünktchen auf dem i sozusagen! Sollten die aus baulogistischen Gründen erstellten, aber später nicht mehr benötigten Kavernen der Neat-Baustelle Sedrun im Zusammenhang mit der Porta Alpina als Neat-Museum oder sogar als Neat-Themenpark genutzt werden, sehen wir darin ein gewaltiges touristisches Potenzial, denn die Porta Alpina ist der beste Ort überhaupt (genius loci), um die vielen Geschichten der Neuen Europäischen Alpentransversale, der Alpdurchstösse und Alpkavernen zu erzählen - 30 000 m tief im Berg, 1500 m unter der Erdoberfläche! Die Kosten-Nutzen-Analysen, erstellt im Auftrag des BAV und des Kantons

Graubünden, gehen von rund 70 000 Besuchern jährlich aus (nur Besucher des Welt-Monuments Porta Alpina ohne Neat-Themenpark). Dazu gehören beispielsweise auch Japaner und Amerikaner, die von Luzern her kommend über die Porta Alpina den Glacier-Express-Anschlusszug nach Zermatt oder St. Moritz nehmen werden.

Die Tunnelstation verbindet die Nord-Süd-Verkehrsachse Hamburg-Zürich-Mailand-Rom mit der inneralpinen Tourismusachse des Glacier-Express (St.Moritz-Zermatt). Die direkte Anbindung Graubündens und der Gotthardregion an die wirtschaftlich dynamischen Agglomerationsräume zwischen Zürich und Mailand (dazu gehören auch Lugano, Bellinzona, Luzern und Zug) entspricht auch den Zielen der schweizerischen und kantonalen Raumplanung, denn die heutige Anbindung der Surselva an Orte mit Zentrumsfunktionen ist ungenügend - sowie der Neuen Regionalpolitik, denn die Porta Alpina ist eindeutig ein innovatives Projekt mit Zukunftspotenzial für eine ganze Region. Die rasche Verkehrsverbindung macht aber nicht nur die Surselva zum Naherholungsgebiet dynamischer (und globalisierter) Wirtschaftszentren, sondern rückt auch für die einheimische Bevölkerung attraktive Arbeitsplätze in den Agglomerationen in gut erreichbare Pendlerdistanz; es gilt das Motto: in der Region wohnen und in der Stadt arbeiten. Damit wirkt die Porta Alpina zunehmenden Migrationstendenzen entgegen und leistet einen Beitrag zur Aufrechterhaltung einer dezentralen Besiedlung der Schweiz. Allein für die Surselva rechnet man mit Einkommenseffekten in der Grössenordnung von Fr. 35 Mio. pro Jahr. Gemäss dem Kurdirektor von St. Moritz, Dr. Hanspeter Danuser, ist die Porta Alpina aber nicht nur für ein paar Dörfer und Bauern in der Surselva interessant, sondern ein Projekt, welches dem ganzen Tourismusland und Wirtschaftsstandort Schweiz zu Gute käme. Denn die Porta Alpina ist ein Projekt, mit dem man wirksam unser weltweit einmaliges Netz des öffentlichen Verkehrs inklusive Neat auf den Punkt bringen und einprägsam kommunizieren kann.

Die Porta Alpina also nicht nur ein verkehrs- und raumplanererisch interessantes Projekt; sie ist auch ein einmaliges Baumonument und als solches ein USP. Als Projekt der Rekorde - die tiefste Bahnstation mit dem höchsten Lift im längsten Tunnel der Welt - ist die Porta Alpina eine international vermarktbare Attraktion für das ganze Tourismusland Schweiz. Jörg Schmid, Direktor Schweiz Tourismus, spricht in diesem Zusammenhang von einem „international vermarktbaren Schaufensterprodukt für das Tourismusland Schweiz".

3. „Zentralalpine Brache“ und Raumkonzept Gotthard

Für Avenir Suisse, Economiesuisse und das ETH Studio Basel ist der zentralalpine Raum (das Reduit) eine „alpine Brache“, die kaum wirtschaftliche Dynamik zu entwickeln vermag. Sie fordern von der Politik, sich von der Zielsetzung eines regionalen Ausgleichs zu lösen. Investitionen sollen nicht mehr in der unproduktiven „alpinen Brache“ getätigt werden. Doch der Bundesrat will aus staats- und regionalpolitischen Gründen (Kohäsion, dezentrale Besiedlung etc.) auch in Zukunft zukunftsorientierte und innovative Projekte in diesen benachteiligten Regionen unterstützen - insbesondere innovative Projekte wie die Porta Alpina! Entsprechend der bundesrätlichen Einschätzung führen die positiven Impulse der Verkehrsanbindung zu einer Stärkung des gesamten regionalen Wertschöpfungssystems. Von der Porta Alpina soll aber nicht nur die Region Surselva, sondern der Gotthardraum insgesamt profitieren. Auf Grund dieser Überlegungen wurde ein Raumkonzept Gotthard erarbeitet, welches eine koordinierte und nachhaltige Entwicklung des Gotthardraums zum Ziel hat; dabei soll die Porta Alpina als Schlüssel mit Hebelwirkung für die Entwicklung der Region dienen. Leitthemen wie Verkehr (Gotthardstrecke, Pässe, Porta Alpina, Furkatunnel, versch. Bergstrecken), Wasser (Wasserschlösser Europas, Rhein, Rhone), Sicherheit/Reduit (La Claustra), Marke und Identität/Mythos Gotthard werden als mögliche Chancen gewertet. Davon sollen Randregionen in den vier anstossenden Kantonen profitieren: Die Surselva, das Urserental, das Goms und die Tre Valli. Die Porta Alpina liefert zusammen mit dem Raumkonzept Gotthard ein Beispiel, wie die Neue Regionalpolitik umgesetzt werden kann.

4. Erfolgsfaktoren bei der Planung und Umsetzung des Projekts

Der Kanton Graubünden ist vom Erfolg der Porta Alpina überzeugt; dies beweist das Abstimmungsergebnis vom 12. Februar 2006 eindrücklich! 72 % der Stimmbürger haben sich für den Fr. 20 Mio. Kredit für die Porta Alpina ausgesprochen. Auch der Bundesrat und das Parlament unterstützen das Vorhaben im Grundsatz - die Kredite für die notwendigen Vorinvestitionen wurden im Herbst 2005 bewilligt. Die restlichen für die vollständige Finanzierung notwendigen Fr. 17 Mio., werden

hoffentlich - nach Vorliegen des überarbeiteten Raumkonzepts Gotthard - in 2 Jahren vom Bundesparlament gesprochen. Im Moment wird das Projekt auf zwei Ebenen intensiv weiterentwickelt. Unter Federführung des Verkehrsdepartements des Kantons Graubünden wird an der Optimierung der Haltestelle Porta Alpina gearbeitet. Hier gilt es insbesondere, die Haltestelle möglichst kundenfreundlich zu organisieren. Für den Betrieb der Anlage wäre es optimal, wenn die so genannte Haltestelle Zentral anstelle der Haltestelle Süd realisiert werden könnte - noch ist nicht entschieden, welche Variante letztlich realisiert wird. Auch was die innere Organisation und Gestaltung der Tunnelstation betrifft, muss noch einiges optimiert werden. Das Volkswirtschaftsdepartement des Kantons Graubünden hat nach der Volksabstimmung vom 12. Februar 2006 die Federführung in Sachen Ausarbeitung Raumkonzept Gotthard und flankierende raumplanerische Massnahmen übernommen. Das Raumkonzept soll nun in interregionaler und interkantonaler Zusammenarbeit konkretisiert werden. Entscheidend für den Erfolg des Projekts ist, alle Beteiligten vom Nutzen einer koordinierten Strategie zu überzeugen. Ferner ist es notwendig, dass die beteiligten Akteure mit der Porta Alpina einen verstärkten Innovationsgeist entwickeln. Was das konkret bedeuten könnte, zeigen bereits heute verschiedene kreative Studentenprojekte mehrerer Hochschulen (ETH, FH Chur, FH Nordwestschweiz, FH Luzern, u.a.m.). Naturgemäss sind diese Studentenideen relativ weit von den realen Bedingungen entfernt. Um diese Arbeiten näher an die Realität heranzuführen, arbeitet der Verein Visiun Porta Alpina seit einiger Zeit intensiv mit dem Chur Institute of Architecture zusammen: Die Studenten dieses Instituts entwickeln zur Zeit eine sogenannte Testplanung für die Standortgemeinden Sedrun und Disentis. Diese Testplanungen gehen von den Entwicklungspotenzialen aus, welche in den Machbarkeitsstudien kalkuliert worden sind. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang eine im Moment in Flims stattfindende Ausstellung unter dem Titel „Werdende Wahrzeichen - Architektur- und Landschaftsprojekte in Graubünden". Diese Ausstellung ist eine Kritik an Stimmen, vorab aus den Zentren der Schweiz, die Graubünden als Randregion ohne Hoffnung sehen. Die gezeigten Projekte sind ein Zeichen echter Zuversicht!

5. Ein Projekt der Öffnung und der Innovation!

Mit der Porta Alpina ändern sich einige Randbedingugen für die betroffene Region grundlegend! Diese Änderungen müssen bereits heute gedanklich antizipiert werden - denn pragmatisches Zuwarten oder eine „Laisser-Faire-Politik" würden wohl nur dazu führen, dass nicht die gesamte Region vom Projekt profitiert, sondern allenfalls ein paar wenige. Die Gefahr bestünde, dass nur „die Spekulanten und die Baumafia" (O-Ton Bededikt Loderer, Hochparterre Zürich) von der Investition profitieren würden. Bei einem Projekt dieser Tragweite kann es ja nicht darum gehen, nur noch mehr Ferienwohnungen und kalte Betten zu erstellen, sondern es geht darum, neue, auf die spezifischen Potenziale der Porta Alpina ausgerichtete Infrastrukturen und Projekte zu entwickeln. Ich denke etwa an die Schaffung von Seminar- und Kongressanlagen (die 2 entscheidenden Faktoren für Kongressangebote sind durch die Porta Alpina gegeben: Die Nähe zu den Metropolen und zugleich eine ruhige, attraktive Umgebung mit Freizeitangeboten, wie Golf und Wellness), oder ich denke an eine intelligente Nachnutzung der riesigen Neat-Baustelle (Stichwort Neat-Museum) u.a.m.. Die Porta Alpina ist in unseren Augen ein Projekt der Öffnung - in wirtschaftlicher, aber auch in kultureller Hinsicht. Das Ziel muss sein, die Zukunftspotenziale dieser Öffnung mit einer intelligenten und nachhaltigen Planung und Projektentwicklung zu nutzen und drohende Gefahren mit flankierenden Massnahmen einzudämmen. Dass man mit guten und innovativen Angeboten und Produkten sehr erfolgreich sein kann, zeigt mustergültig das Beispiel Vals, wo ein grosser Architekt (Peter Zumthor) ein einmalig attraktives Bad gebaut hat. Dieser Bau hat den Tourismus in Vals innert kurzer Zeit vollkommen revolutioniert! Solches und noch viel mehr trauen wir dem Zukunftsprojekt Porta Alpina zu. In diesem Sinn: Viva la Porta Alpina!

Zusätzliche Informationen finden Sie auf unserer Webpage: www.porta-alpina.ch

6. Literatur

Die zitierten Studien sind bei der Fachstelle für öffentlichen Verkehr, Kanton Graubünden unter

http://www.oeffentlicher-verkehr.gr.ch/aktuell/index.htm erhältlich.

Alb Hermann, 2005. Raumkonzept Gotthard, Grundlagen, Inhalte, Struktur und Prozess, Ernst Basler+Partner, Zürich.

Alb Hermann, 2004. Porta Alpina Sedrun, Kosten-Nutzen-Analyse und Nachhaltigkeitsbeurteilung, Ernst Basler+Partner, Zürich.

Amt für Raumplanung Graubünden, 2005. Porta Alpina und nachhaltige räumliche Entwicklung, Chur.

Batigroup AG, 2005. Kurzbeurteilung der Baukosten.

Bieger Thomas und Laesser Christian, 2000. Marktanalyse und Bedürfnisabklärung für eine NEAT-Tunnelstation Sedrun Porta Alpina, Universität St. Gallen, Institut für Öffentliche Dienstleisrtungen und Tourismus.

Blickenstorfer Jakob, 2003. Porta Alpina Sedrun: Bauliche und betriebliche Machbarkeit, (Module B und C), Schlussbericht vom 28. August 2003, Teil 1 und 2.

Bundesrat, 2003. Bericht des Bundesrates vom 23. November 2005, Bern.

SMA und Partner, 2005. Auswirkungen des Haltes Porta Alpina auf die Kapazität des Gotthard-Baistunnels.

Wendler Ekkehard und Niessen Nils, 2005. Beeinflussung der Leistungsfähigkeit des Gotthard-Basistunnels durch den Haltepunkt Porta Alpina Sedrun, Eisenbahnbetriebswirtschaftliches Gutachten, Universität Aachen.

Anschrift des Verfassers:

Arthur Loretz
Verein Visiun Porta Alpina
Bahnhofstrasse 31
Postfach 203
7130 Ilanz

info@visiun-porta-alpina.ch