



Businessplan
Vision Inszenierung Rheinquelle

Surpalits	P	30 min
Tschamut		1¼ h
Lai da Tuma		1½ h
Cna.da Maighels	SAC	2 h

Pazolastock		2 h
Badushütte	SAC	2½ h
Lai da Tuma		2¾ h

Oberalppass Staziun		5 min
Andermatt		2¾ h
Treschhütte	SAC	3 h
ZUR SENDA SURSILVANA		

Sendo Sursilvana
85

Badushütte	SAC	2 h
------------	-----	-----

Oberalp-
pass
2044 m

Das Management Summary

Die Region Rheinquelle soll mit der spektakulären Fahrt eines Rheinschiffs von Rotterdam nach Basel die Herzen der fünfzig Millionen Rheinanwohner mit der Sehnsucht erfüllen, einmal im Leben den Ursprung ihres Flusses zu besuchen. Das Rheinschiff wird anschliessend auf dem Oberalppass als einmalige touristische Bildmarke und möglicherweise als Museum genutzt und erzählt über Jahre hinweg von seiner aussergewöhnlichen Reise. Diese Aktivitäten tragen dazu bei, den Bekanntheitsgrad des Quellgebietes des Rheins um ein Vielfaches zu steigern, wodurch sich die Zahl der Touristen verdoppeln und die Aufenthaltsdauer der Gäste in der Surselva verlängern lassen.

Erste Abklärungen galten dem Rheinschiff: Typenbestimmung, Beschaffungsmöglichkeit, Zertrennung, Strassentransport, Endnutzung; ferner wurden Überlegungen zur Vermarktung, zu den Meilensteinen, den Kosten und möglicher Finanzierung angestellt. Der vorliegende Bericht schliesst mit Chancen und Risiken des Projekts und dem Dank.

Falls das Parlament der Gemeinde Tujetsch/Sedrun im Januar 2010 den für die nächsten Schritte notwendigen Kredit spricht, kann über die Jahre 2010 und 2011 das Projekt definitiv aufgelegt und in den Jahren 2012 und 2013 umgesetzt werden.

Der Businessplan Vision Inszenierung Rheinquelle

zuhanden des Gemeindevorstands und des Parlaments
der Gemeinde Tujetsch

verfasst von

Hanno Wyss

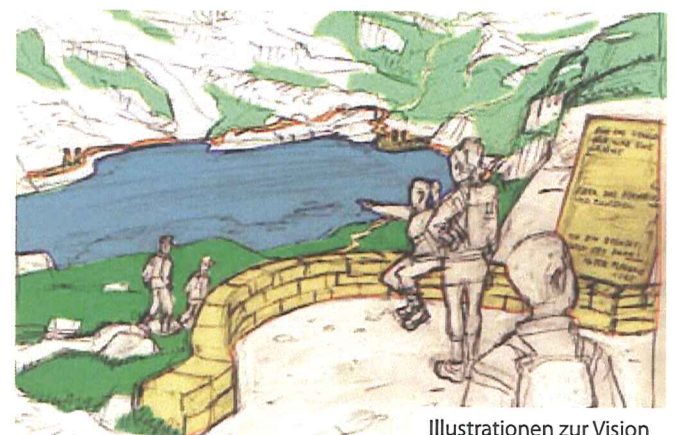
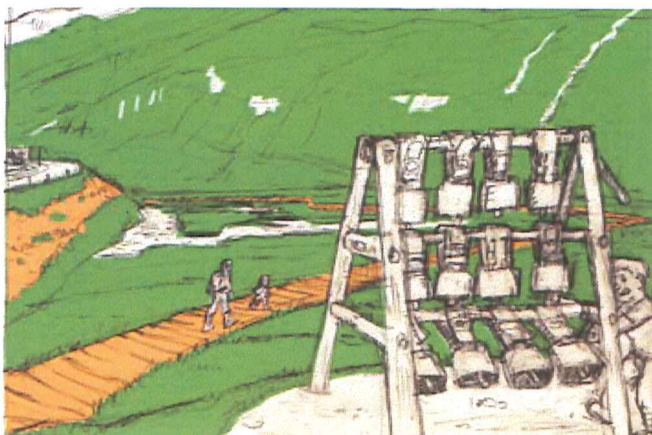
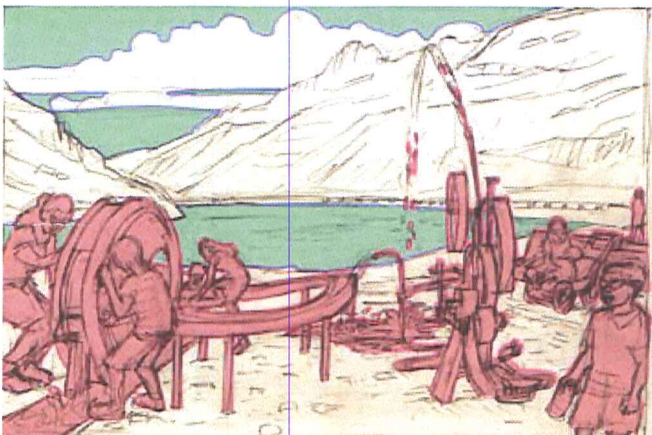
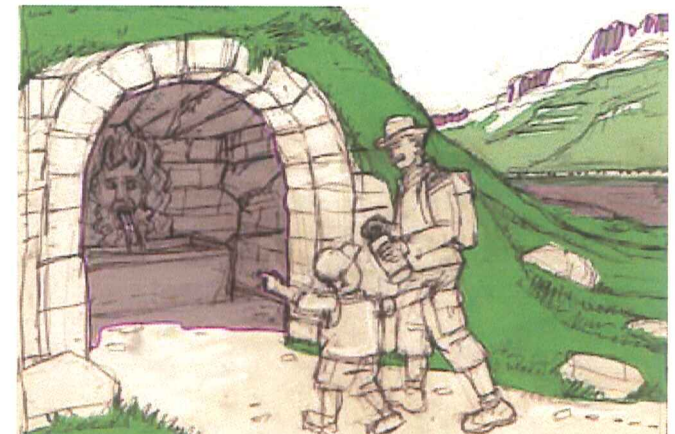
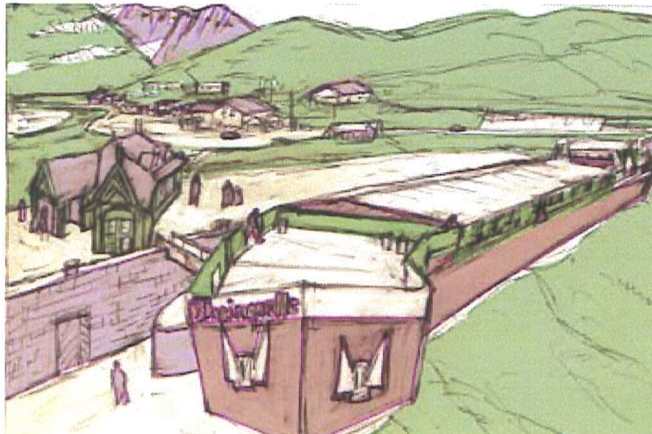
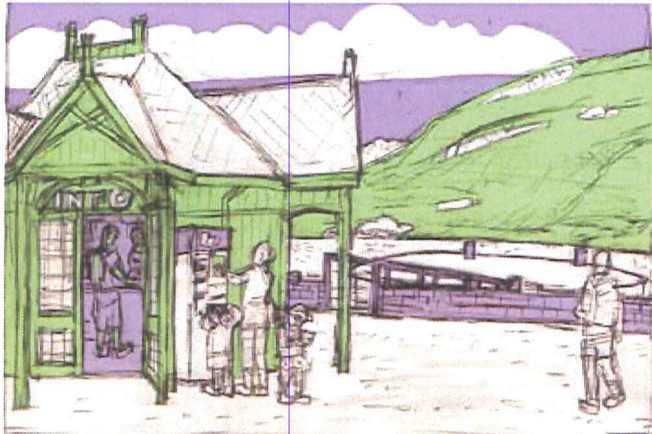
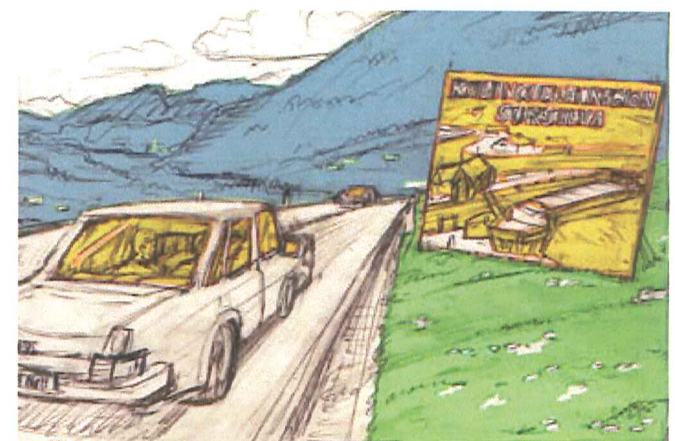
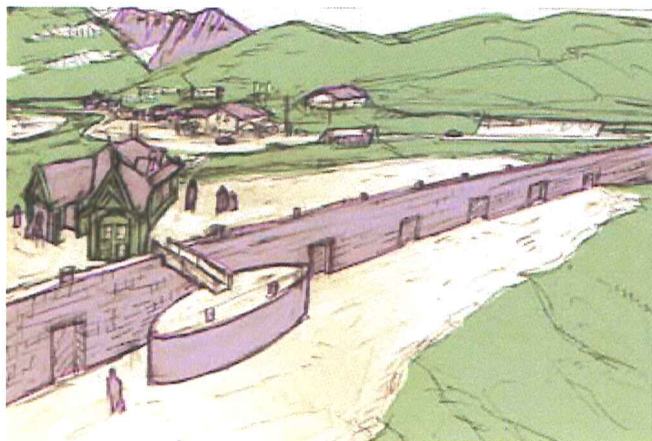
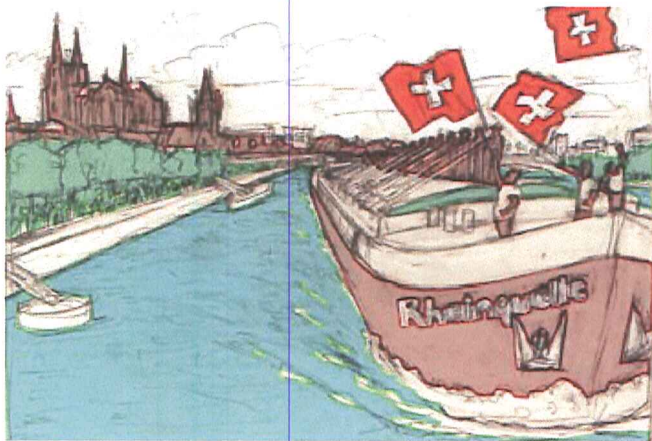
Caroline Wolff
Milan Rohrer

Steiner Sarnen Schweiz
AG für Kommunikation
Pilatusstrasse 18
6060 Sarnen
Fon +41 41 660 83 30
www.steinersarnen.ch

Sarnen, 18. November 2009

Der Inhalt

Das Management Summary	3
Der Inhalt	5
Die Einführung	7
Das Schiff	9
Die Besatzung	11
Das Schenken	11
Die Schiffsreise	13
Das Zertrennen	17
Der Strassentransport	17
Das Museum	19
Die Vermarktung	21
Der Oberalppass	23
Der Zeitpunkt	23
Die Meilensteine	25
Die Kosten	26
Die Finanzierung	27
Die Chancen und die Risiken	29
Die Partner	30
Der Dank	31



Illustrationen zur Vision

Die Einführung

Die „Vision Inszenierung Rheinquelle“ der Firma Steiner Sarnen Schweiz aus dem Jahre 2008 zielt darauf ab, die Surselva den rund 50 Millionen Menschen, die im Einzugsgebiet des 1320 Kilometer langen Flusses leben, als Quellgebiet des Rheins bekannt zu machen. Bei den Anwohnern dieser bedeutenden Wasserstrasse soll die Sehnsucht geweckt werden, einmal im Leben eine Reise zum Ursprung des Flusses wahrzunehmen. Ziel ist, die Anzahl der Ankünfte von Gästen in der Region zu verdoppeln und die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste zu verlängern.

Der Gemeindevorstand Tujetsch/Sedrun will als nächsten Schritt im Januar 2010 beim Gemeindeparlament einen Kredit in der Höhe von CHF 300'000 beantragen, mit dem einer Projektleiterin oder einem Projektleiter die Möglichkeit geboten werden soll, zusammen mit der Gemeinde das Projekt zu realisieren. Davor ist das Projekt jedoch in einem ersten Schritt derart zu konkretisieren, dass das Gemeindeparlament von einer möglichen Realisierung der Vision ausgehen kann.

Der Gemeindevorstand Tujetsch/Sedrun hat im Oktober 2009 nach einem Evaluationsverfahren Hanno Wyss den Auftrag erteilt, auf Basis der von Steiner Sarnen Schweiz erarbeiteten „Vision Inszenierung Rheinquelle“ (Booklet) den hier vorliegenden Businessplan zu erarbeiten.

Kurz zusammengefasst die zentrale Idee der Vision: Ein von der Stadt Rotterdam geschenktes, ausgemustertes Rheinschiff macht sich über einen bestimmten Zeitraum auf die Reise rheinaufwärts und kommt nach mehreren Zwischenhalten in niederländischen und deutschen Städten sowie in Strassburg endlich in Basel an. Ziel der Reise ist die Reise, sind die vielen Begegnungen unterwegs, das Zusammentreffen von kulturellen, touristischen, kulinarischen und gesellschaftlichen Ereignissen. In Basel wird das Schiff anschliessend zertrennt und auf dem Landweg auf den Oberalppass transportiert, wieder zusammengeschweisst und als Museum und Bildmark für das Quellgebiet des Rheins weiter genutzt. Schiff, Kaimauer und Schiffstation bilden zusammen als Dauer-Besucherattraktion die höchstgelegene Rheinschiffstation.

Die Abklärungen für diesen Businessplan beschränken sich vor allem auf die Problemstellungen im Umfeld des Rheinschiffes: von der Beschaffung bis zum Wiederaufbau der Schiffsteile und der denkbaren Einrichtung eines Museums auf dem Oberalppass. Alle weiteren Komponenten der Vision sind zu einem späteren Zeitpunkt und gesondert zu behandeln, dies sobald die Gemeinde dazu grünes Licht gegeben hat.

Es gilt festzuhalten, dass es sich bei den Kostennennungen innerhalb dieses Berichts vorwiegend um Schätzungen von Experten handelt, aber wie gesagt, in den meisten Fällen nur um Schätzungen. Gewisse Zahlen im Zusammenhang mit dem Rheinschiff lassen sich erst dann genau ermitteln, wenn das Schiff bekannt ist.



Frachtschiffe auf dem Rhein

Das Schiff

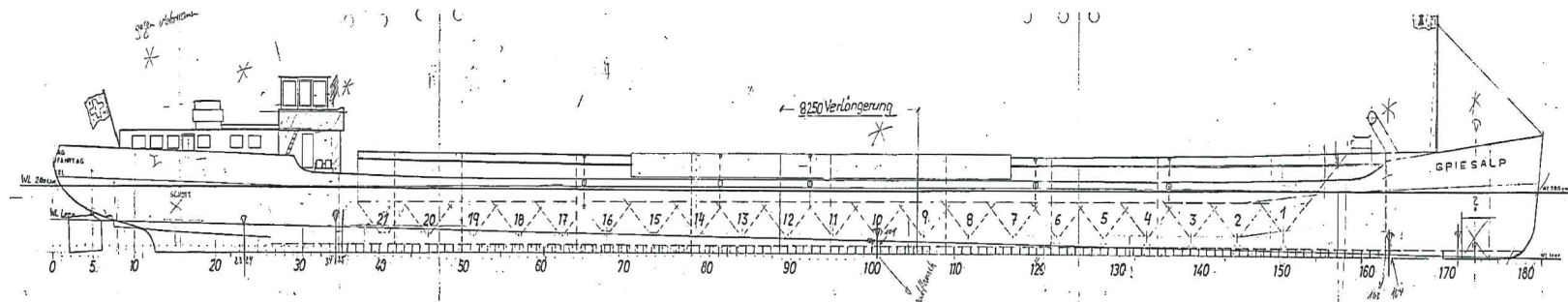
Das Rheinschiff, dass zur „Rheinquelle“ werden soll, muss von den Abmessungen her in einen Rahmen passen, der einen Strassentransport auf den Oberalppass zulässt. Die grössten Frachtschiffe, die als Selbstfahrer, d. h. mit eigenem Antrieb auf dem Rhein verkehren, haben eine Länge von 135 Metern. Für das Projekt Rheinquelle ist ein Trockentransportschiff zu empfehlen, ein sogenannter Frachter, wenn möglich mit mehreren Schottwänden und einem Lukendach. Es gibt vor allem zwei geeignete Schiffstypen für diese Aktion.

Erster Schiffstyp: Schiffe aus der Val-Serie (ein vor allem in der Schweiz und in Österreich bekannter Schiffstyp) haben meistens eine Länge von 67 Metern, in der Breite messen sie 7,5 Meter und ihr Gewicht liegt zwischen 200 und 250 Tonnen. Die ersten dieser Valschiffe (MS Austria 1–3) wurden in einer Linzer Werft gebaut und sind auf dem Landweg nach Strassburg gefahren worden, wo man sie zusammensetzte und auf dem Rhein in Dienst nahm. Viele dieser Valschiffe waren für die Schweizerische Reederei AG unterwegs.

Zweiter Schiffstyp: Ewas kleiner in den Abmessungen und daher auch etwas einfacher auf der Strasse zu transportieren sind Kempenaars, die im niederländisch-belgischen Grenzgebiet, de Kempen' entwickelt wurden und der Binnenschiffsklasse II entsprechen. Es wird zwischen Kempenaars (Länge 50 m, Breite 6,6 m) und Neuen Kempenaars (Länge 55 m, Breite 7,2 m) unterschieden.

In der Schweiz gibt es praktisch keine grösseren Reedereien mehr, über die man an ein ausgedientes Rheinschiff kommen kann. Transporte mit Frachten werden heute grösstenteils von Partikulieren durchgeführt. Das sind in der Binnenschifffahrt selbständige und selber fahrende Schiffseigner, die ihre eigenen Schiffe für den Gütertransport einsetzen. Aus diesem Kreis wird wohl die zukünftige „Rheinquelle“ zu generieren sein.

Für den nicht ganz einfachen Akt der Schiffsbeschaffung liegen die Zusagen verschiedener niederländischer und schweizerischer Fachpersonen wie auch Vertretern von Firmen und Institutionen vor, uns bei diesem Unterfangen zu unterstützen. Es darf deshalb aus heutiger Sicht als definitiv angesehen werden, innerhalb des notwendigen Zeitrahmens an ein unserem Vorhaben entsprechendes Rheinschiff zu kommen.





Die Bemannung

Ein Rheinschiff in der für uns sinnvollen Grösse braucht auf der Fahrt von Rotterdam nach Basel zwei Personen als Bemannung, sofern pro Tag nicht länger als 14 Stunden gefahren wird: einen patentierten Schiffsführer und einen Matrosen.

Aus dem Kreis des Schiffervereins Basel-Kleinhüningen liegt die Zusicherung von dem Präsidenten Bernhard Isenschmid – selbst Schiffsführer mit mehrjähriger Erfahrung auf dem Rhein – vor, dass seine Mitglieder mit grosser Freude die Besatzung für die letzte Fahrt der „Rheinquelle“ von Rotterdam nach Basel stellen würden.

Das Schenken

Anzunehmen, dass die Stadt Rotterdam der Gemeinde Tujetsch ein Rheinschiff auf eigene Kosten schenkt, ist sehr wagemutig. Anzunehmen, dass die Stadt Rotterdam der Gemeinde Tujetsch im Rahmen eines riesigen Medienspektakels ein Rheinschiff feierlich „schenkt“, sprich: übergibt, und den Taufakt vornimmt, kann als äusserst realistisch angesehen werden. Zu Vertretern des Rotterdamer Stadthauses und zu Rotterdam Tourismus sind erste Kontakte durch Marjolein J. Matthijssen, langjährige Besitzerin einer Eventagentur in Rotterdam, hergestellt worden.

Sollte durch heute noch nicht bekannte Gründe ein Schenken durch den Bürgermeister zu gegebenem Zeitpunkt nicht möglich sein, könnte der Schenkakt und die Taufe der „Rheinquelle“ in einer grossen medialen Inszenierung mit dem Schiff-Gönner vorgenommen werden.



Rotterdam



Duisburg



Krefeld



Düsseldorf

Die Schiffsreise

1. Teil

Die Fahrt des Schiffes ist Symbol und Zeichen des Zusammenwirkens unterschiedlichster Rheinstädte, die eine Idee eint: Mit diesem Schiff bringt jede teilnehmende Stadt typische Objekte, die für sie und ihren Rhein stehen, an dessen Quelle. Das Schiff ist kein Ausflugsdampfer sondern ein Frachtschiff mit grossem Laderaum. Und dieser Laderaum und das Lukendach verwandeln sich während der Reise laufend. Sie werden zur Bühne für Schweizer Fahnenmacher und Deutsche Trachtengruppen; zur Werbepattform für die Präsentation neuer Schweizer Produkte; zum Ausstellungsraum junger Künstler aus den Niederlanden, Deutschland und der Schweiz; zum Podest für Präsentationen von Schweiz Tourismus; die Osec und TUI Niederlande organisieren darin ihre Netzwerkabende mit anschliessendem Schiffer-Galadinner und beim Abschied erklingt ein melancholischer Alphorngruss und der Graubündner Alpsegen.

Der Ausgangspunkt der Reise ist vorgegeben: Rotterdam hat uns das Rheinschiff „geschenkt“, der Bürgermeister von Rotterdam hat es auf den Namen „Rheinquelle“ getauft. Also beginnt die Reise hier. Idealer Zeitpunkt für die offizielle Übergabe und Taufe des Schiffes in Rotterdam ist zwischen Anfang und Mitte Mai – die Tage sind wieder etwas länger geworden und die Menschen verspüren das Bedürfnis, sich mehr und mehr draussen aufzuhalten. Rechnen wir mit den nachgenannten durch-

schnittlichen Aufenthalts- und Fahrzeiten, beschliessen wir unsere Reise in Basel Ende August nach ungefähr dreieinhalb Monaten Fahrt.

Setzen wir als Startpunkt unserer Reise die Neue Maas-Brücke in Rotterdam (Rheinkilometer Rh-km 1000,0) und als Zielort die Mittlere Rheinbrücke in Basel (Rh-km 166,6), befährt die „Rheinquelle“ auf ihrer Tour gesamthaft 863,4 km, den Abstecher nach Arnhem mit 30 Kilometern eingerechnet.

In den Niederlanden werden wir neben Rotterdam die beiden Städte Nijmegen und Arnhem in unsere Reise mit einbeziehen. Von Rotterdam (1'100'000 Einwohner Agglomeration Ew.A) kommend fährt die „Rheinquelle“ erst auf der Nieuwe Maas, dann der Noord und der Merwede, bis sie schliesslich die an der Waal gelegene und auf die Römer zurückgehende Stadt Nijmegen (Rh-km 884,0/170'000 Ew.A) erreicht. Um die Stadt Arnhem zu besuchen, braucht es von der Waal aus einen kleinen Abstecher in den Pannerdeens Kanaal, ein Umweg von zweimal 15 Kilometern, der sich absolut lohnt. Arnhem, das zwischen dem Naturschutzgebiet Veluwe und dem Rhein liegt, ist mit Nijmegen Teil einer attraktiven Stadtregion mit 750'000 Einwohnern.



Köln



Koblenz



Lorelei



Basel

Die Schiffsreise

2. Teil

Auf dem Rijn geht es weiter Richtung Deutschland, die niederländisch-deutsche Grenze ist bei Rheinkilometer 865,5 erreicht. In Deutschland werden voraussichtlich ein Dutzend Städte und Orte von besonderer Bedeutung besucht – die genaue Zahl lässt sich erst nach weiteren Abklärungen vor Ort festlegen. Als erste deutsche Stadt am Niederrhein wird die zum „Ruhrpott“ zählende Stadt Duisburg (Rh-km 780,1/500'000 Ew.A) mit dem weltgrössten Binnenhafen besucht. Danach wird der Krefelder Hafen (Rh-km 762,5) angelaufen, der rund fünf Kilometer vom Zentrum Krefeld (5'500'000 Ew.A) entfernt liegt. Es folgen die Städte Düsseldorf (Rh-km 743,5/850'000 Ew.A), Landeshauptstadt von Nordrhein-Westfalen, sowie Köln (Rh-km 688,5/2'000'000 Ew.A) und Bonn (Rh-km 654,9/1'000'000 Ew.A), bevor der Rhein auf der Höhe von Bad Godesberg erneut seinen Namen wechselt und zum Mittelrhein wird.

Beim Zusammenfluss von Mosel und Rhein bauten die Römer ein „castellum ad confluentes“, woraus sich im Laufe der Zeit der Namen der Stadt Koblenz (Rh-km 590,9/300'000 Ew.A) ableitete. Schon bald danach fährt die „Rheinquelle“ entlang der enge Biegung um den sagenumwobenen Lorelei-Felsen (Rh-km 555,3) und durchquert kurz danach den „Wein vom Rhein“, die Weinbaugebiete des Mittelrheins. Die beiden Ortschaften Bingen und Rüdesheim (Rh-km 529,1) bilden den

Übergang vom Mittel- zum Oberrhein, wo als nächste Anlegestelle eine der beiden Städte Wiesbaden oder Mainz (Rh-km 498,5/1'000'000 Ew.A) vorgesehen ist. Es folgt Mannheim (Rh-km 425,7/1'700'000 Ew.A), die Stadt an Rhein und Neckar, bevor die „Rheinquelle“ mit einiger Nervosität den Ort Speyer (Rh-km 400,0) passiert, jener Ort, an dem sie einige Wochen später in ihre Einzelteile zerlegt werden wird.

Nachdem der Rhein nach der niederländischen Grenze durch rein deutsches Gebiet geflossen ist, erstreckt sich ab Karlsruhe (Rh-km 367,5/650'000) auf dem westlichen Ufer das französische Elsass. Es folgt ein Abstecher ins französische Strassburg (Rh-km 293,5/750'000 Ew.A) bevor die Schiff-Fahrt der inzwischen mit vielen wunderbaren Andenken reich beschenkten „Rheinquelle“ in Basel mit einem grossen Fest zu Ende geht.

Für jede Stadt, die besucht wird, wurde eine Aufenthaltsdauer von einer Woche eingeplant, bei kleineren Städten und Orten etwas weniger. In diese durchschnittlichen Besuchsphasen sind Anreise, Aufbau/Einrichtung des Schiffs sowie der Abbau am Ende des Aufenthalts eingerechnet. Es bleiben somit pro Stadt 4 bis 5 Aktionstage, die für die Promotion genutzt werden können.



Das Zertrennen

Einmal angekommen in Basel muss das Rheinschiff zertrennt werden, damit es anschliessend auf der Strasse auf den Oberalppass transportiert werden kann. Nicht viele Schiffswerften sind in der Lage, ein Rheinschiff auseinanderzunehmen. Rund 230 km rheinabwärts bei Rheinkilometer 399,6 in Speyer befindet sich die Schiffswerft Josef Braun GmbH & Co. KG, ein Unternehmen, das auf solche Arbeiten spezialisiert ist.

Die Firma Josef Braun in Speyer ist bereits erfahren im Zerteilen von Rheinschiffen: vor rund 10 Jahren hat sie die 90 Meter lange „MS Axalp“ in 13 Teile von zwischen 6,3 und 33 Metern Länge (teilweise unter Wasser) zerteilt und auf einem Frachtschiff in den Basler Auhafen transportiert.

Das Rheinschiff wird in Speyer nicht nur zertrennt, es wird richtig „ausgenommen“, neben dem Motor bleiben ebenso die Bodenplatten in Speyer, was für den restlichen Transport des Schiffes eine immense Gewichtsverminderung ausmacht. Das in mehrere Teile zerlegte Rheinschiff wird nun auf ein weiteres Rheinschiff verladen und auf dem Wasserweg zurück in den Basler Auhafen gebracht.

Der Strassentransport

Die Firma Ultra-Brag AG verfügt im Auhafen Basel über mehrere Kräne, die Lasten bis zu 600 Tonnen heben und verladen können. Mit einem dieser Kräne werden die Teilstücke der „Rheinquelle“ auf die Schwertransportgefährte der Firma Affolter Transporte AG Schüpfen verladen und auf dem Landweg quer durchs Mittelland und die Schöllenen hinauf via Andermatt auf den Oberalppass gebracht. Dort wird es abgeladen und auf das vorbereitete Fundament gesetzt und zusammenschweisst.

Die Firma Affolter Transporte AG Schüpfen, hat seinerzeit den Strassentransport der „MS Axalp“ vom Basler Auhafen an den Neuenburgersee ausgeführt.

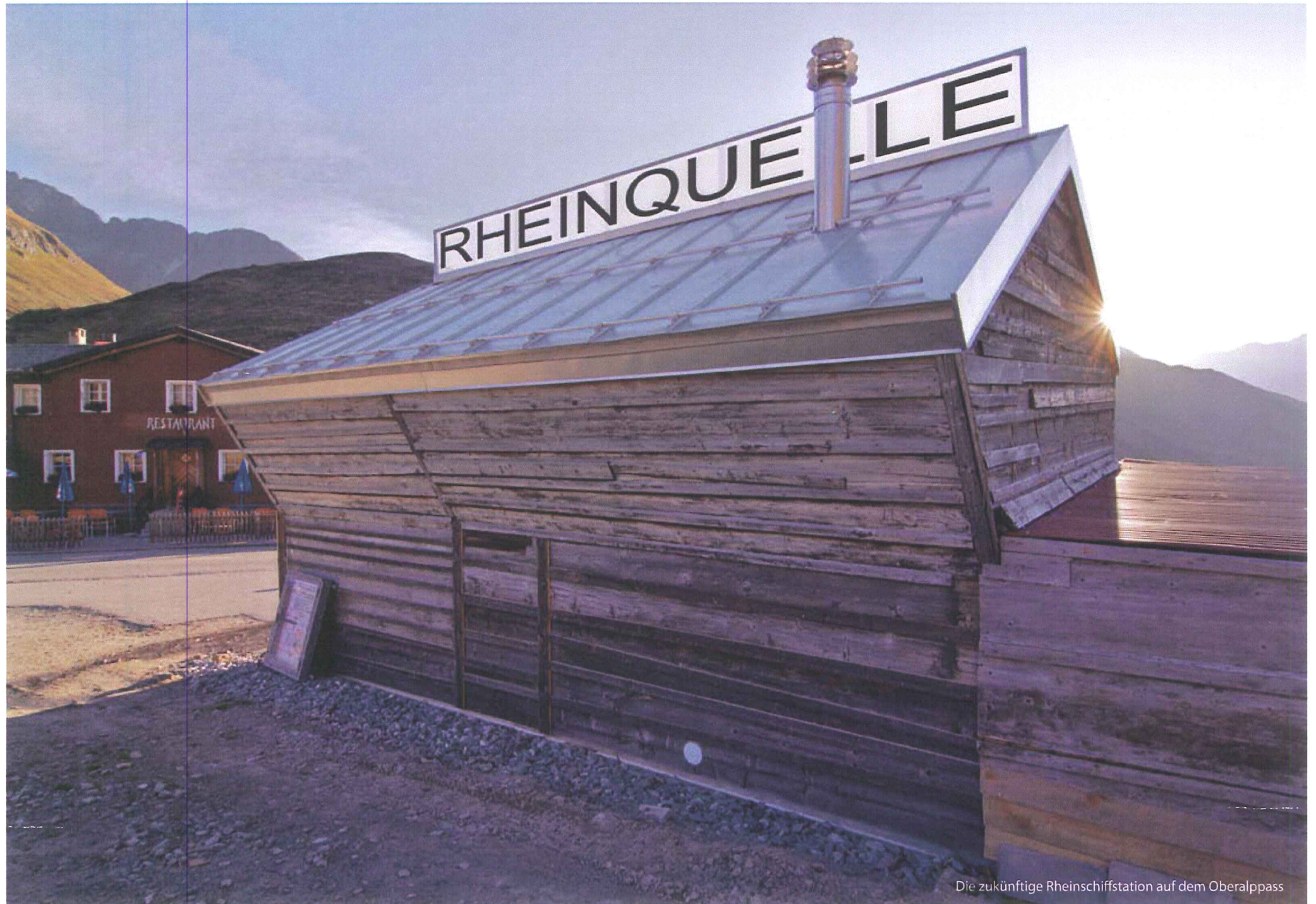
Ernst Affolter hat eine erste Besichtigung der möglichen Fahrstrecken von Basel nach dem Oberalppass vorgenommen. Der Entscheid für die Route via Luzern und Göschenen ist in der Zwischenzeit gefallen und dem Weg über Chur, Ilanz und Disentis vorgezogen worden.



Das Museum

Das Schiff ist angekommen – und was jetzt? Bisher wurde der grosse Besucherstrom über den Oberalppass nur ungenügend genutzt. Die neugestaltete Schiffsstation ist in der Zwischenzeit als Besucherzentrum eingerichtet und informiert die Gäste über alles Wissenswerte zur Quelle, zur Region, zu Wanderwegen und Übernachtungsmöglichkeiten. Charmante Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geben kompetente Auskunft und verkaufen Produkte aus der Region.

Von der Kaimauer aus wird man das Schiff betreten können. Im Steuerhaus und der Messe befinden sich ein Restaurant und ein kleiner Shop. Bei schönem Wetter kann natürlich auch das Lukendach mit genutzt werden. Unten im Laderaum könnte eine rund 500 Quadratmeter grosse Dauerausstellung entstehen. Sie entführt die Besucher in die Welt der Alpen und des Rheins. Hierbei wechseln sich interaktive Exponate, audiovisuelle Stationen, Originalobjekte und spannende Bühnenbilder ab. Jede Altersgruppe findet ihre spezifische Ansprache für das jeweilige Thema. Die Ausstellung besteht aus vier Themenräumen: 1. Entstehung der Alpen, 2. Die Rheinquelle und ihre Region, 3. Den Rhein hinunter auf der „Goethe“ sowie 4. Wechselausstellungen zum Rhein.



Die zukünftige Rheinschiffstation auf dem Oberalppass

Die Vermarktung

Die Vermarktung der „Vision Inszenierung Rheinquelle“ erfolgt auf verschiedenen Ebenen, eine Vorrangstellung nimmt dabei sicher der Tourismus ein.

„Sedrun Disentis Tourismus“ steht als wichtigster Tourismuspartner fest. Seine erklärte Bereitschaft, mit „Graubünden Ferien“ eine Key-Partnerschaft für die Märkte Niederlande und Deutschland einzugehen, unterstreicht dies. Ebenfalls hat „Sedrun Disentis Tourismus“ zugesichert, über die Jahre 2010 bis 2012 fest definierte finanzielle Beiträge an das Projekt zu sprechen und dieses publizistisch auf breiter Front zu unterstützen.

Bereits mit dem Umbau der zukünftigen Schiffsstation ist „Sedrun Disentis Tourismus“ auf dem Oberalppass aktiv geworden und wird sich in einer noch viel umfangreicheren Form im Hinblick auf deren Eröffnung am 1. August 2010 engagieren. „Graubünden Ferien“ wird die Fahrt der „Rheinquelle“ als integrierten Bestandteil in ihre Marketingstrategie und ihre Marketingaktivitäten aufnehmen. Somit ist dem Projekt bezüglich Publizität bereits ein starker Partner mit ausgezeichneten Kontakten entlang der Rheins an die Seite gestellt.

Ebenfalls wird uns „Graubünden Ferien“ den Zugang zu seinem wichtigsten Partner, der „Schweiz Tourismus“, ermöglichen. Mit „Schweiz Tourismus“ haben wir eine Or-

ganisation, die uns mit eigenen Geschäftsstellen in Deutschland und in Amsterdam wichtige Unterstützung bieten kann. Auch der Direktor des „Schweizer Tourismusverbandes STV“ hat uns seine Unterstützung zugesichert.

Das Gebiet der Rheinquelle soll nicht nur Sehnsüchte bei den Anwohnern des Rheins wecken, es soll auch Wunschdestination für exklusive Incentiv-Reisen werden: Die Besten und Schnellsten am Rhein haben es verdient, den höchsten Punkt des Rheins erleben zu dürfen.

Die „Rheinquelle“ soll auf ihrer Fahrt auch Brücken schlagen zu Themenkreisen aus Wirtschaft, Kultur, Folklore, Essen und Trinken. Die „Osec“, das Kompetenzzentrum der Schweizer Aussenwirtschaftsförderung in Zürich hat grosses Interesse bekundet, mit ihren Veranstaltungen an Bord zu kommen. Weitere Partner (Museen, Theater, Orchester, Serviceclubs, Stadtmarketing, Restaurants, Musikkapellen, Tanzensembles aus der Schweiz und aus den Rheinanliegerländern) müssen in ähnlicher Art und Weise angesprochen und miteinander verknüpft werden, damit das Projekt Rheinquelle auch zu einem Projekt gelebten Europas wird.



Der Oberalppass

Die Gegend um den Oberalppass ist ein wunderbares aber hochsensibles Naturgebiet, das u. a. Flachmoore von nationaler Bedeutung und Magerwiesen einschliesst. Aus diesem Grund sind an diesem Ort sämtliche den Natur- und Heimatschutz betreffenden Abklärungen als äusserst sensibel einzustufen.

Die Kantone Graubünden und Uri planen den Einsatz einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit dem Ziel, ein Landschaftsschutz-Entwicklungskonzept (LEK) für dieses bi-kantonale Grenzgebiet zu erstellen. Zunächst sollen alle (touristischen) Projekte, deren Umsetzungen innerhalb der nächsten Jahre geplant sind und welche Probleme mit dem Umweltschutz ergeben könnten, nebeneinander gelegt und auf Umweltverträglichkeit hin analysiert werden. Darunter befinden sich neben dem Rheinquelle-Projekt Vorhaben wie der Vier-Quellen-Weg oder die Erweiterung des bestehenden Golfplatzes von neun auf achtzehn Löcher.

Für die Gemeinde Tujetsch ist die Umsetzung der „Vision Inszenierung Rheinquelle“ grundsätzlich unbestritten. Um eine sinnvolle und ausgewogene Regelung für das gesamte Gemeindegebiet in Form von Nutzung und Ausscheidung gewisser Zonen zu erreichen, wird sich Gemeindepräsident Pancrazi Berther bei der Erarbeitung des Landschaftsschutz-Entwicklungskonzeptes persönlich engagieren und für eine massvolle Lösung einsetzen. Eine erste Sitzung der Arbeitsgruppe ist im Dezember 2009 geplant.

Aus diesem Grund wird hier nicht weiter auf diese Problematik eingegangen. Der Entscheid liegt bei den politischen Behörden, die den neu zu erstellenden Raumplan umsetzen müssen.

Der Zeitpunkt

Entgegen dem in der Vision genannten Vorhaben, das Schiff über zwei bis drei Jahre hinweg von Rotterdam nach Basel zu bringen, herrscht heute die feste Überzeugung vor, die Abwicklung des gesamten Unternehmens innerhalb von zwei Jahren durchzuziehen. Nur so können alle die Kräfte, die ein solches Unterfangen benötigt mobilisiert, konzentriert und ökonomisch eingesetzt werden.

Aus heutiger Optik drängt sich als „Aktionsjahr“ das Jahr 2012 geradezu auf – es ermöglicht über die Jahre 2010 und 2011 eine seriöse, professionelle und präzise Vorbereitung der Fahrt von Rotterdam nach Basel und verspricht so eine möglichst pannenfreie Umsetzung. Der Innenausbau der Rheinquelle und gegebenenfalls die Inszenierung zum Museum wird im Frühjahr 2013 angegangen, die Eröffnung ist am 1. August 2013 vorgesehen. Auch aus Marketingsicht ist eine zeitliche Bündelung in einem klar definierten Zeitrahmen sinnvoll.



Die Rheinmündung bei Hoek van Holland

Die Meilensteine

Folgende Meilensteine sind auf dem Weg bis zur allfälligen Eröffnung des Museums „Rheinquelle“ auf dem Oberalppass im Sommer 2013 festzuhalten und umzusetzen.

Januar 2010

Das Parlament der Gemeinde Tujetsch spricht den für die weitere Planungsphase notwendigen Kredit von CHF 300'000.

Ende Juni 2010

In Form eines Zwischenberichts liegen folgende Angaben vor:

- Budgetversion mit sämtlichen Kosten
- Detaillierter Finanzierungsplan
- Zwischenbericht zur Situation Umweltschutz/Heimatschutz auf dem Oberalppass
- Entwurf Marketingkonzept
- Liste der nationalen und internationalen Partnern für die Fahrt von Rotterdam nach Basel

1. August 2010

Eröffnung der Schiffsstation auf dem Oberalppass: Die erste grosse Werbe-Kiste wird vom Stapel gelassen. Wir feiern Vernissage und Nationalfeiertag mit internationalem Jetset, Stars aus Politik, Wirtschaft und Sport und einer grossen Schar von internationalen Journalisten.

Ende Dezember 2010

- 50 % der Finanzierung zugesagt
- Verhandlungen Kauf „Rheinquelle“ abgeschlossen
- Liste der Hauptpartner in den einzelnen niederländischen, deutschen, französischen und schweizerischen Städten, welche die „Rheinquelle“ anläuft

Ende Juni 2011

- 75 % der Finanzierung zugesagt
- Zusage Umweltschutz/Heimatschutz für Bau Kaimauer und Positionierung Schiff auf dem Oberalppass

Ende Dezember 2011

- 90 % der Finanzierung zugesagt
- Verträge mit allen Beteiligten (Bemannung, Begleitung, Künstler, Hauptpartner in den Anlegestädten) vorbereitet oder abgeschlossen
- Ablauf und Programm der Schiffsübergabe und Taufe in Rotterdam sowie der gesamten Schiffsfahrt liegt vor

Erste Hälfte Mai 2012

Offizielle Übergabe und Taufe des Schiffes durch den Bürgermeister von Rotterdam

Mitte Mai bis Ende August 2012

- Die „Rheinquelle“ fährt von Rotterdam nach Basel
- Bau Kaimauer und Fundament für „Rheinquelle“ auf dem Oberalppass

September/Oktober 2012

- Rückfahrt der „Rheinquelle“ nach Steyer, Zertrennung, Transport auf Rheinschiff nach Aufhafen Basel
- Transport der „Rheinquelle“ auf der Strasse zum Oberalppass
- Aufstellen und Zusammenschweissen

April 2013

Innenausbau der „Rheinquelle“ und gegebenenfalls Einbau der Museums-Inszenierung

1. August 2013

Festliche Eröffnung des Restaurants Rheinschiffstation und gegebenenfalls des Museums „Rheinquelle“ auf dem Oberalppass.

Die Kosten

Wie in der Einleitung vermerkt, handelt es sich bei der Kostenaufstellung zum Teil um Schätzungen von Fachleuten. Von einer Grössenordnung der Gesamtkosten im Umfang von 3,6 Millionen Franken (inkl. Museum) muss ausgegangen werden.

	CHF		
Projektleitung (2009 bis 2013)		Zertrennen/Verladen (€ 250'000)	380'000
Vorprojekt 2009	10'000	Zusammenschweissen	100'000
Projektentwicklung 2010, 2011	300'000		
Projektumsetzung 2012, 2013	300'000	Transport auf Rheinschiff (€ 10'000)	20'000
		Transport auf Strasse (inkl. Abladen und Versetzen)	100'000
Schiff			
Beschaffung (€ 150'000)	220'000	Oberalppass	
Ausbau Schiff und Miete		Kaimauer und Fundament	200'000
Infrastruktur für 150 Personen	100'000		
		Museum	
Personal		Einrichtung und Inszenierung	
Bemannung (Spesen/Diäten)	30'000	500 m2 à CHF 3000	1'500'000
Projektassistenz	40'000		
Ständige Begleitung	50'000	Promotion	100'000
Künstler (5 x 4 Mt.)	120'000		
		Kosten total	3'650'000
Spesen/Diäten	50'000		
Treibstoff (€ 5'000)	10'000		
Liegegeld (€ 100/Woche)	5'000		
Versicherung (€ 10'000)	15'000		

Die Finanzierung

Für die Finanzierung wird die Mitfinanzierung aller Beteiligten gefordert. Die unten aufgeführten Beträge sind über einen Zeitraum von vier Jahren zu leisten.

	CHF
Öffentliche Hand	
Beitrag Gemeinde Tujetsch/Sedrun	610'000
Kanton Graubünden (inkl. Eigenleistungen)	400'000
öffentliche Fonds	300'000
15 Partner-Städte à je 50'000 CHF (NL, D, Strassburg, Basel)	750'000
Touristische Partner	
Disentis Sedrun Tourismus	200'000
Graubünden Ferien	100'000
Schweiz Tourismus	60'000
Sponsoren/Partner	
Hauptsponsoren/Hauptpartner (Schiff)	330'000
Hauptsponsor Museum	250'000
Mediensponsor	100'000
Fernsehanstalt/en	100'000
5 Sponsoren/Partner à je CHF 50'000	250'000
diverse Verbände, Organisationen, Firmen	200'000
Finanzierung total	3'650'000



Die Chancen und die Risiken

Die „Vision Inszenierung Rheinquelle“ unterscheidet sich in ihrer Originalität bei weitem von üblichen touristischen Projekten. Mit deren Umsetzung packt die Gemeinde Tujetsch/Sedrun mit beiden Händen die einmalige Chance, diese so herrlich absurde Geschichte während vieler Jahre für sich nutzbar zu machen. Sie wird sich damit in das Bewusstsein und Gedächtnis von fünfzig Millionen Menschen entlang des Rheins (und darüber hinaus) einprägen und den bislang unentdeckten Sehnsuchtsort Rheinquelle ins Zentrum der Begierde rücken. Internationale Journalisten und Fernsehmacher aus ganz Europa werden anreisen – die einmaligen Bilder von der Lastwagenkarawane in der Schöllenschlucht oder der „Rheinquelle“ auf dem Oberalppass werden um den halben Erdball kreisen. Die wunderbaren Fotos erwecken immer wieder die gewünschte Aufmerksamkeit. Oberalppass und Sedrun, das ganze Tujetsch wird als Quellgebiet des Rheins zur neuen Sehnsuchts-Destination; die Anzahl der Touristen wird sich verdoppeln und ihre Aufenthaltsdauer verlängern: Der Tourismus in der Region wird auf gesunde Beine gestellt.

Ohne ein riesengrosses Engagement von Seiten der Gemeinde Tujetsch/Sedrun und ihrer Mitbürgerinnen und Mitbürgern, den Bahnen und weiteren Stakeholders bleibt der erhoffte Aufschwung ein Traum. Vom neuen Schwung kann nur profitieren, wer auch bereit ist, zu investieren. Und investiert werden muss nicht nur in die Umsetzung der „Vision Inszenierung Rheinquelle“, ebenso wichtig sind Investitionen in die Infrastruktur. Die ganze Region muss sich für den Ansturm der neuen Sehnsuchts-Touristen rüsten. Deren Erwartungen und Träume sind zu erfüllen, die Hoffnungen

zu übertreffen. Gastfreundschaft und Dienstleistungsbereitschaft erhalten zentrale Bedeutung. Sie bilden mit der einmaligen Pracht der Natur das Fundament für eine neue Epoche. Der Aufschwung wirkt ansteckend und es entwickeln sich neue Arbeitsfelder. Die Abwanderung vor allem junger Menschen lässt nach, die feststellen, dass sich auch für sie eine neue Chance auftut.

Vom Aufbruch im Tujetsch soll der Tourismus profitieren, aber nicht ausschliesslich. Auch Gewerbe und Handel erfahren dank steigender Gästezahlen und Ausbauten im infrastrukturellen Raum positive Auswirkungen und Steigerungen bei Umsatz und Ertrag. Die „Rheinquelle“ wird für die Menschen im Tujetsch Symbol für eine Bewegung hin zu neuen Dimensionen, zu einem Instrument für eine andere Zukunft. An der Kaimauer neben der Schiffstation soll die „Rheinquelle“ auf dem Oberalppass zum Liegen kommen. Ohne eine kluge Lösung für die Positionierung von „Rheinquelle“ und Kaimauer bleibt die „Vision Inszenierung Rheinquelle“ eine Utopie, ein wunderbarer Traum. Dieses hochsensible Geschäft braucht deshalb eine umsichtige Betreuung durch die Gemeinde Tujetsch/Sedrun und eine baldige Entscheidung, damit das gesamte Rheinquelle-Projekt vorangetrieben werden kann.

Auch für das Grossereignis der Eröffnung der Rheinschiff-Station „Rheinquelle“ auf dem Oberalppass drängt die Zeit. Damit die gewünschte Gästeschar auf den 1. August 2010 hin eingeladen werden kann, muss der Entscheid spätestens im Januar 2010 fallen.

Die Partner

Die Liste möglicher Partner und Sponsoren ist noch unvollständig und soll laufend weiterentwickelt werden. Unser Projekt ist einmalig und wird sich den Menschen ins Gedächtnis einbrennen. Von einer grossen Medienpräsenz dürfen wir ausgehen. Dies macht uns für unsere Partner zur interessanten Braut und lässt die Mitgift fließen.

Affolter Transporte AG – Allianzversicherung Bern – Credit Suisse – Emmi AG – Gemeinde Andermatt – Gemeinde Tujetsch – Globi Verlag – Gotthard Oberalp Arena – Heineken – Horst Rahe Stiftung – Kanton Graubünden – Matterhorn Gotthard Bahn – MS Excellence – Twerenbold Reisen – Osec Zürich, Schweizer Aussenwirtschaftsförderung – Port of Switzerland, Schweizerische Rheinhäfen, Basel – Basler Personenschiffahrtsgesellschaft BPG – Personen Rheinschiffahrt (diverse) – Progetto San Gottardo – Restaurants auf dem Oberalppass – SBB Schweizerische Bundesbahnen – Schweizerischer Vereinigung für Schiffahrt und Hafenwirtschaft SVS – Schweiz-Mobil – UBS Leasing Zürich, Hypothekenklausel

Der Dank

Viele gute Gespräche mit vielen tollen Menschen haben stattgefunden. Dafür bedanke ich mich ganz herzlich bei allen Beteiligten.

Ernst Affolter	Schüpfen, Affolter Transporte AG	Myriam Keller	Chur, Head of Product Management, Graubünden Tourism
Pancrazi Berther	Sedrun, Gemeindepräsident, Gemeinde Tujetsch	Tino Kunz	Düsseldorf, District Manager Nordrhein-Westfalen, Schweiz Tourismus
Heinrich Bertsch	Basel, Direktor Bragtank AG	Will J.M. Langeslag	NL-Zwijndrecht, Carl Rehder Nederland B.V.
Wilky Colin	F-Paris, Kapitän und Schiffseigner, MS Intens	Mario Lütolf	Bern, Direktor Schweizer Tourismus-Verband STV
W. Engelhardt	D-Binau, Kapitän und Partikulier	Marjolein J. Matthijssen	NL-Rotterdam, Event Manager
Frédéric Füssenich	Disentis, Tourismusdirektor, Sedrun Disentis Tourismus	Uwe Mayer	Moosseedorf, Schiffbaumeister, ehem. Schiffswerft Josef Braun GmbH & Co. KG Speyer, heute Marti Gruppe Moosseedorf
Marcellino Giger	Sedrun, Gemeindevorstand, Gemeinde Tujetsch	Robert Straubhaar	Basel, CEO River Advice Ltd., Basel
Hans Gilgen	Muttenz, Kapitän, Direktor G.I.B. Global Insurance Brokers	Gaudenz Thoma	Chur, CEO Graubünden Ferien
Theresia K. Hacksteiner	NL-Rotterdam, Generalsekretärin Internationale Vereniging Rijnschepenregister IVR und Europese Binnen vaart Unie EBU	Urs Vogelbacher	Riehen, pens. Dir.-Assistent Rheinschiffahrtsdirektion Basel
Bernhard Isenschmid	Basel, Präsident Schiffferverein Basel-Kleinhüningen	Bruno Wehrli	Basel, pens. Stv. Direktor Schweizer Reederei Neptun AG
Hans Jörg Jegge	Zürich, Leiter Standortpromotion Osec, Kompetenz zentrum der Schweizer Aussenwirtschaftsförderung		