

Oberwallis am Zug

Studie zu den Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnels



AGGLOMERATION
BRIG - VISP - NATERS



Die Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnels sind in der Agglomeration Brig-Visp-Naters deutlich spürbar.

Der Lötschberg-Basistunnel hat nicht einzig im Walliser Tourismus gewirkt. Am deutlichsten spürbar waren die Auswirkungen seit der Eröffnung dieses Jahrhundertbauwerks im Jahr 2007 in der Agglomeration Brig-Visp-Naters. Die bessere Erreichbarkeit hat zum Bevölkerungswachstum und zur regen Wohnbautätigkeit beigetragen. Das zeigt eine Studie, die im Auftrag des Bundes und der Kantone Bern und Wallis erarbeitet wurde.

Die Erwartungen an den Lötschberg-Basistunnel auf Walliser Seite waren hoch. Allgemein wurde davon ausgegangen, dass der Kanton von der verbesserten Erreichbarkeit vor allem im Tourismus, aber auch bezüglich Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung sowie Wirtschaft und Beschäftigung profitieren wird. Dabei war offen, inwieweit die neue Verbindung das Wallis als Wohn- und Arbeitsstandort attraktiver macht oder inwieweit vor allem Bern eine Sogwirkung hinsichtlich der Beschäftigung hat.

Traten die erwarteten Wirkungen ein?

Das Beratungs- und Planungsunternehmen Ernst Basler + Partner AG (EBP) hatte den Auftrag, die Wirkungen der verbesserten Erreichbarkeit im Personenverkehr zu prüfen. Traten die erwarteten

Wirkungen ein? Traten Wirkungen ein, die nicht erwartet wurden? Welche Gründe führten zu dieser Entwicklung? Die Untersuchung wurde gemäss TRIPOD vorgenommen. Diese Methodik des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) zielt darauf ab, grössere Verkehrsinfrastrukturen einige Jahre nach der Einführung auf deren Auswirkungen zu prüfen. Das Besondere dabei ist der breite Ansatz und die Zielsetzung, wie Dr. Benjamin Buser, Projektleiter bei der Ernst Basler + Partner AG und Mitglied des Studien-Projektteams, erklärt: «Es werden nicht nur wirtschaftliche Auswirkungen untersucht, sondern auch Auswirkungen auf Raumentwicklung, Landschaft, Umwelt und Gesellschaft. Es ist eine Kombination von statistischen sowie qualitativen Auswertungen, die letztlich mit Experteninterviews abgerundet werden. Auf Auswertungen basierende Hypothesen werden in Gesprächen reflektiert, in einen gemeinsamen Kontext gestellt und deren Bezug zum Basistunnel diskutiert.»

800 Lötschberg-Pendler

In einem ersten Teil wurden die verkehrlichen Wirkungen des Lötschberg-Basistunnels analysiert. In Zahlen zeigt sich daraus folgendes Bild: Vor der Inbetriebnahme des Basistunnels fuhren 2007 durchschnittlich zirka 7'600 Personen/Tag über die Lötschberg-Bergstrecke. Im Jahr 2011 nutzten zirka 12'000 Personen/

Tag den Basistunnel und ca. 1'200 den Weg durch den Scheiteltunnel über die Bergstrecke. Die Zunahme betrifft alle so genannten Fahrtzwecke. Der Anteil Arbeit/Ausbildung nahm dabei deutlich von 5 auf 9 Prozent aller Fahrten zu (siehe Grafik rechts). Mit rund 800 Personen, die täglich zum Arbeiten oder zur Ausbildung zwischen dem Wallis und der Region Thun/Bern pendeln, blieb deren Anteil an den Reisenden aber vergleichsweise bescheiden. Immerhin 65 Prozent dieser Pendlerfahrten beziehen sich auf Personen mit Wohnsitz im Wallis.

Sog der Agglomeration

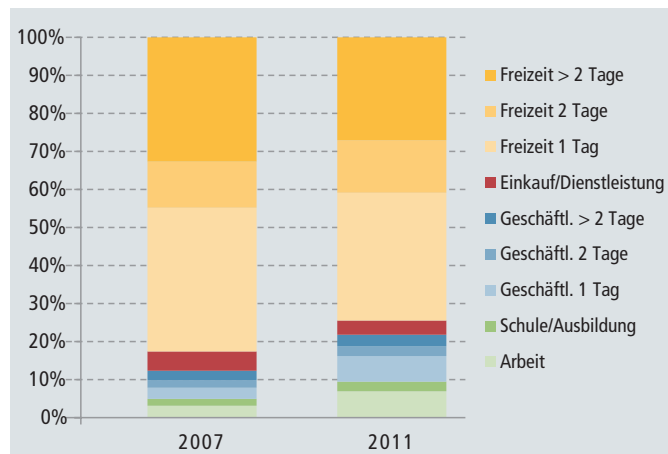
In der Agglomeration Brig-Visp-Naters wurde aufgrund der besseren Erreichbarkeit für Pendler in die Hauptstadtregion Richtung Bern eine Zunahme der Bevölkerung erwartet. Die neun Agglomerationsgemeinden sollten durch den Lötschberg-Basistunnel für verschiedene Gruppen an Attraktivität gewinnen: Generell für Arbeitnehmer in der Hauptstadtregion oder für hochqualifizierte Walliser, die wegen dem besseren Arbeitsangebot in andere Kantone abgewandert waren. Andererseits aber auch für die Bevölkerung aus den Berggemeinden, die von anderen und grösseren Arbeitsplatzmöglichkeiten profitieren können.

Gerade zur Abwanderung aus den Berggemeinden wurden in Bezug auf den Lötschberg-Basistunnel vorweg zwei Hypothesen aufgestellt. Die erste besagte, dass die neue Verbindung die Abwanderung aus den Berggemeinden in die Agglomeration verstärken wird. Die zweite ging gegenteilig davon aus, dass die Abwanderung gestoppt wird.

Nicht schneller, nicht langsamer

Die Studie kommt zum Schluss, dass sich das Wanderungsmuster fortsetzt. «Nicht schneller und nicht langsamer», betont Dr. Benjamin Buser. «Es ist relativ flächendeckend und von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich. In einem Jahr wächst die Bevölkerung, im nächsten geht sie zurück. Bei kleinen Gemeinden fällt es natürlich stärker ins Gewicht, wenn eine grosse Familie abwandert.» Über einen längeren Zeitraum betrachtet, setze sich damit ein bestehender Trend fort und werde durch die Neat nicht unbedingt verstärkt.

Generell zeigen die regionalen Bevölkerungsentwicklungen keine auffälligen Kurvenverläufe, die einen starken Zusammenhang zur Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels angeben. In der Agglomeration Brig-Visp-Naters sind von 2007 bis 2010 rund 4'200 Personen zugezogen (siehe Grafik Seite 5). Davon können aber höch-



Detaillierte Anteile der Fahrtzwecke der Zugreisenden am Lötschberg für die Jahre 2007 und 2011. Quelle BFS, 2009 und Sigmoplan 2012

tens 15 Prozent direkt mit der Neat in Verbindung gebracht werden. Trotzdem zeigt die Agglomeration punktuell Muster, wo der positive Einfluss des Tunnels erkennbar ist. «Die Untersuchungen haben gezeigt, dass ohne Neat der eine oder andere nicht nur aus den Bergtälern, sondern ganz aus dem Wallis abgewandert wäre. Diese Personen wohnen als Pendler jetzt in der Agglomeration.» Gemäss Verkehrsanalyse pendeln seit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels 150 bis 160 Personen zusätzlich aus dem Wallis zur Arbeit und 75 bis 80 Personen zusätzlich zur Arbeit ins Wallis. Inwieweit sie ihren Wohnsitz aufgrund der neuen Verbindung und den neuen Arbeitsplatzmöglichkeiten verändert haben, ist aus den Befragungen nicht erkennbar. Unter den zusätzlichen Auspendlern sind aber auch Personen, die zuvor Wochen-aufenthalter waren oder ihren Wohnsitz ausserhalb des Wallis hatten.

Nach Einschätzung von Dr. Benjamin Buser dürften auch Unternehmen durch die Neat an ihrem Standort in der Agglomeration festgehalten und Umzugsgedanken verworfen haben. Seit der Eröffnung 2007 gab es allerdings konjunkturell und strukturell einige Verschiebungen mit viel stärkeren Wirkungen auf die Unternehmen.

Rege Bautätigkeit

Bereits vor der Eröffnung des Tunnels, als die Planungs- und Investitionssicherheit gegeben war, sind in den Zentrumsgemeinden blockweise Wohnungen gebaut worden. Zwischen 2007 und 2010 wurden 1'046 neu erstellte Wohnungen in den Gemeinden Brig, Visp und Naters registriert. In Erwartung eines dynamischen Wachstums von Bevölkerung und Tourismus wurden

Investitionen zu Renditezwecken getätigt. Schweizweit aktive, institutionelle Anleger haben vermehrt im Oberwallis investiert. Die Preise haben sich nach Angaben der Experten dann auch erwartungsgemäss erhöht.

Mit der regen Bautätigkeit ist die Siedlungsfläche in den Zentrums Gemeinden nach Berechnungen der Ernst Basler + Partner AG zwischen 1985 und 2007 um durchschnittlich 1.3 Prozent pro Jahr angewachsen. Die Bevölkerungsdichte hat hierbei erheblich abgenommen, wobei sich diese Entwicklung gemäss Dr. Benjamin Buser etwas verlangsamt: «Wir haben keine genauen Prognosen erstellt. Aber insbesondere in Visp und in Brig hat die Aufwertung des Bahnhofs und des Bahnhofumfelds zu einer Verdichtung in innerstädtische Lagen geführt. Investoren und Grundeigentümer haben erkannt, dass das Bahnhofumfeld durch die Neat attraktiver wurde und haben entsprechend reagiert.» Prozentual gesehen hat das stärkste Wachstum von Bevölkerung und Siedlungsflächen in den Umlandgemeinden der Agglomeration stattgefunden: «Wo früher Kuhweiden waren, stehen heute Einfamilienhäuser», nimmt Dr. Benjamin Buser die Entwicklung rund um den Kern der Agglomeration wahr.

Agglomerationsprogramm als Konsequenz

Die Agglomeration entwickelt sich sehr schnell und stark, wobei der Lötschberg-Basistunnel einen gewissen Einfluss ausübt. Für das Projektteam der Ernst Basler + Partner AG, das die Studie im Auftrag des ARE und der Kantone Bern und Wallis durchgeführt hat, lassen sich daraus wesentliche Schlüsse ziehen: «Es ist wichtig, dass der Agglomerationsverkehr mit dieser Entwicklung mithält. Wenn man im Pendlerverkehr die Vorteile nutzen will, muss auch die Feinerschliessung stimmen.» Das heisst, dass neue

Wohnquartiere an den öffentlichen Verkehr angeschlossen oder für den Langsamverkehr entsprechend erschlossen werden. Das Agglomerationsprogramm der 2. Generation mit dem Einbezug der Bahnhofplanung in Brig/Naters ist demnach die logische Konsequenz dieser Entwicklung. «Die grosse Herausforderung – nicht nur im Wallis – ist, wie man eine nachhaltige Siedlungsentwicklung gestaltet. Der grösste Hebel in Richtung Nachhaltigkeit ist das Thema Verkehr.»

Dr. Benjamin Buser sieht einen zweiten wichtigen Faktor bei der Entwicklung nach dem Tunnel in der verbesserten Erreichbarkeit. Dies führt dazu, dass sich Muster verändern. Die Struktur der Bevölkerung passt sich an und damit stehen neue Fragen im Raum: Wie werden sich die Bedürfnisse der Gesellschaft entwickeln? Wie kann das Dienstleistungsangebot darauf ausgerichtet werden? Was folgen für kulturelle Änderungen? Eine Agglomeration müsse sich nicht nur der verkehrlichen und wirtschaftlichen, sondern auch der gesellschaftlichen Aspekte bewusst sein.

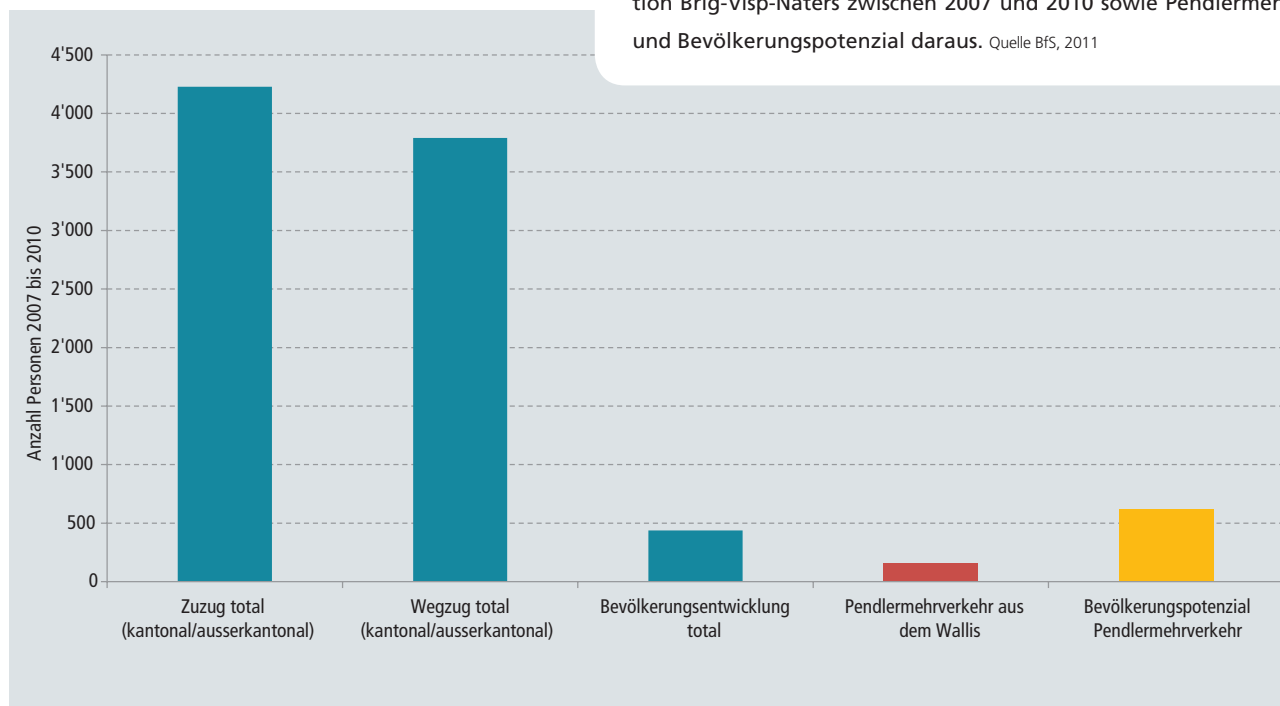
«Erreichbarkeit ist notwendig, aber nicht hinreichend», betont Dr. Benjamin Buser und weist abschliessend zur Studie über die verkehrlichen und räumlichen Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnels darauf hin, dass die Auswirkungen auf die Wirtschaft gemeinhin geringer sind als allgemein mit Verkehrsinfrastrukturprojekten angenommen. Die Chance, dieses Jahrhundertbauwerk mit gezielten Massnahmen zu nutzen oder Gefahren abzuwehren, liegt nach wie vor in den Aufgabenbereichen der betroffenen Kantone, Regionen, Städte und Gemeinden. Denn ein Tunnel führt immer in zwei Richtungen.

Die Studie ist abrufbar unter

www.rw-oberwallis.ch/wissensdatenbank

Kontakt Roger Michlig
 roger.michlig@rw-oberwallis.ch
 Tel. 027 921 18 88

Zuzug, Wegzug und Bevölkerung für die Kerngemeinden der Agglomeration Brig-Visp-Naters zwischen 2007 und 2010 sowie Pendlermehrverkehr und Bevölkerungspotenzial daraus. Quelle BFS, 2011



Plattform für den Bahnhofraum

Projekt Bahnhofplanung



AGGLOMERATION
BRIG - VISP - NATERS

Trotz der komplexen Situation auf engstem Raum eröffnen sich für den Bahnhofraum Brig/Naters neue Chancen. Nachdem die Resultate der Testplanung Ende Mai 2012 präsentiert wurden, verantwortet eine Plattform die Gesamtkoordination in der Entwicklung des Bahnhofraums in der Agglomeration.

Die Plattform besteht aus einer Steuerungsgruppe und einer Planungsgruppe mit Mitgliedern der Gemeinden Brig-Glis, Naters und Visp, der Region und des Kantons sowie den beteiligten Verkehrsträgern. Oberste Priorität hat die Umsetzung des Konzeptes «Bahnhofplanung Brig/Naters», deren Rahmenplan bis im Herbst 2013 festgelegt wird. Als Grundlage dienen dabei die genehmigten Empfehlungen aus der Testplanung, bestehend aus den vier Elementen:

- Stadtquartier «Spitalstrasse» neu entwickeln

- Zentralen Bahnhofsvorplatz vom motorisierten Verkehr freihalten
- ÖV-Hub mit Matterhorn Gotthard Bahn und PostAuto im Westen des Platzes errichten
- Verbindung von und nach Naters optimieren und einen Bahnhofplatz Naters schaffen

Auf mehreren Ebenen werden das Konzept sowie alle Planungen und Projekte im Umfeld des Bahnhofraums dokumentiert. Als wichtiges Führungsinstrument soll der Rahmenplan neben bestehenden Projekten auch offene Fragen und zu klärende Punkte enthalten. Er dient als Basis für die Ausschreibung einzelner Wettbewerbe und Studien und ist zugleich Grundlage für den Richtplan (C8) und die Zonenplanänderungen.

Kontakt Tamar Hosennen
tamar.hosennen@rw-oberwallis.ch
Tel. 027 921 18 83

Agglomeration in Kürze

Agglomerationsprogramm 2G

Die Agglomerationskonferenz Brig-Visp-Naters (AKO) hat das erarbeitete Agglomerationsprogramm 2. Generation beim Bund fristgerecht eingereicht. Als Planungs- und Führungsinstrument zielt es darauf ab, die interkommunale Zusammenarbeit zu verbessern. Der Prüfbericht des Bundes wird per Juni 2013 erwartet, die Umsetzung erfolgt von 2015 bis 2018. Der Kanton hatte das Programm vor der Einreichung beim Bund gutgeheissen und wird sich auch künftig in der Projektorganisation engagieren und die Massnahmen auf fachlicher Ebene begleiten.

Zusätzliche Finanzmittel

Insgesamt wurden laut Mitteilung des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) 41 Agglomerationsprogramme 2. Generation eingereicht. Die darin zur Mitfinanzierung beantragten Massnahmen sehen Investitionen von rund 20 Milliarden Franken vor. Die Beteiligung des Bundes beträgt maximal 50 Prozent, was 10 Milliarden Franken entspräche. Dieser Betrag übersteigt die verfügbaren Mittel um das Fünffache: Im Infrastrukturfonds, dessen Laufzeit 2027 endet, sind ledig-

lich noch 1.9 Milliarden Franken für Agglomerationsprogramme reserviert. Dies zwingt den Bund dazu, nur die dringenden, wirksamsten und baureifen Projekte zu unterstützen. Weiter prüft der Bund, wie die Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme weiterentwickelt werden kann.

Kein Tarifverbund im öffentlichen Verkehr

Die hohen Initial- und Betriebskosten, das zu tiefe Umsatzvolumen, der mangelnde Mehrwert für die Nutzer, eine geringe Zusatznachfrage und höhere Anforderungen an Organisation und Distribution sprechen klar gegen eine Einführung eines Tarifverbunds im Oberwallis zum jetzigen Zeitpunkt. So lautet das Fazit einer Studie, die die Agglomeration Brig-Visp-Naters zusammen mit der kantonalen Dienststelle für Verkehrsfragen in Auftrag gegeben hat. Dennoch hat der öffentliche Verkehr im Oberwallis durch die Integration aller subventionierten Transportunternehmen in den Direkten Verkehr bereits massiv an Attraktivität gewonnen und es gibt Spielraum für weitere Verbesserungen. So ist ab Fahrplanwechsel im Dezember die Einführung des City-Tickets vorgesehen. Dies ermöglicht den Kunden, ein Billett für Bahn inklusive Ortsbus zu erwerben.