



Volkswirtschaftliche und raumordnungspolitische Auswirkungen der NEAT

Infrastrukturprojekte dürfen nicht nur aus einer betriebswirtschaftlichen und finanzpolitischen Perspektive betrachtet werden. Sie haben auch einen erheblichen volkswirtschaftlichen und raumordnungspolitischen Nutzen, der systematisch erfasst und quantifiziert werden sollte. Im vorliegenden Artikel werden erste Erkenntnisse der Auswirkungen des Lötschbergbasistunnels auf das Berner Oberland und das Wallis dargestellt und daraus Analogieschlüsse für die Kantone Uri und Tessin abgeleitet.

Thomas Egger, Direktor Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB), Seilerstrasse 4, 3001 Bern

Spekulationen vor der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels

Lange vor der Inbetriebnahme des Lötschbergbasistunnels wurde im Oberwallis spekuliert über die möglichen volkswirtschaftlichen Auswirkungen. An zahlreichen öffentlichen Veranstaltungen wurde das Thema aufgegriffen und letztlich sogar eine ex-ante Evaluation in Auftrag gegeben. In den meisten Diskussionen überwogen die positiven Elemente. Das Oberwallis erhoffte sich vom Lötschbergbasistunnel neue Impulse. Insbesondere im Tourismusbereich sah man ein grosses Potenzial. Man ging davon aus, dass die Zahl der Tagesgäste vor allem in den Destinationen rund um Brig und Visp massiv zulegen könnten. Das Gewerbe sah der Eröffnung des Basistunnels hingegen mit gemischten Gefühlen entgegen. Befürchtet wurde ein Wegfall des Distanzschutzes und zunehmende Konkurrenz von Firmen aus dem Kanton Bern. Das Lötschenthal befürchtete zudem massive Einbussen im Tourismus und als Wohnstandort, da der Intercity-Halt in Goppenstein wegfallen würde.

Erst relativ spät stellte man sich auch im Berner Oberland die Frage, was die Eröffnung des Lötschbergbasistunnels für Konsequenzen haben würde. Bei den Diskussionen überwog die Befürchtung, dass der Tourismus im Berner Oberland Einbussen verzeichnen würde. Man ging davon aus,

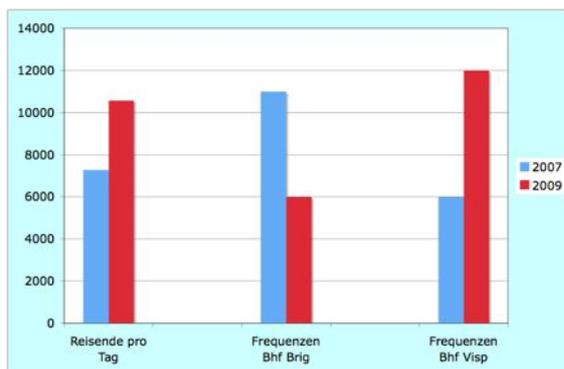
dass die Gäste direkt ins Wallis reisen und das Kandertal mit den Destinationen Adelboden und Kandersteg unterfahren würden. Jetzt, drei Jahre nach Inbetriebnahme des Basistunnels können die Auswirkungen aufgezeigt und teils auch quantifiziert werden.



Bern rückt in Pendeldistanz

Mit der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels beträgt die Reisezeit von Visp nach Bern noch 54 Minuten. Das Oberwallis ist damit in Pendeldistanz zu Bern gerückt. Basel und Zürich können innert zwei Stunden erreicht werden. Von diesen beiden Metropolitanregionen (und natürlich auch der Hauptstadtregion Bern) können bequem Tagesausflüge ins Wallis gemacht werden. Das Wallis hat sich damit einen wichtigen touristischen Quellmarkt erschlossen. Die massiv verbesserte Erreichbarkeit drückt sich in den Fahrgastfrequenzen aus. Im Jahr 2007 fuhren täg-

lich rund 7'000 Personen über die Bergstrecke. Im Jahr 2009 durchquerten täglich über 10'000 Personen den Basistunnel. An Spitzentagen werden in Visp Frequenzen von bis zu 20'000 Personen gemessen. Die Züge müssen an Sonntagen doppelt geführt werden, um den Ansturm der Touristen bewältigen zu können. Doch auch zu den Hauptpendelzeiten sind die Züge dermassen ausgelastet, dass man kaum noch einen Sitzplatz ergattern kann. Die massive Frequenzsteigerung hat auch Auswirkungen auf das nachgelagerte Verkehrsnetz. Die Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) konnte die Transportleistung steigern von 5,69 Mio. transportierten Gästen im Jahr 2007 auf 6,32 Mio. im Jahr 2009. Das entspricht einer Zunahme um 11%. Die Postautolinien haben den Halbstundentakt eingeführt und können beispielsweise auf der Strecke Visp – Visperterminen praktisch eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen vermelden.



Reisende pro Tag über resp. durch den Lötschberg und Frequenzen der SBB an den Bahnhöfen Brig und Visp

Positive Auswirkungen im ganzen Wallis

Im Vorfeld hatte man erwartet, dass die Eröffnung des Lötschbergbasistunnels vor allem im Oberwallis spürbare Wirkung erzielen würde. Mit Auswirkungen auf das Unterwallis rechnete man kaum, da der Westast mit dem Tunnelportal in Steg Budgetkürzungen zum Opfer gefallen war. Die Realität zeigt, dass auch das Unterwallis vom Basistunnel profitiert. Zahlreiche Arbeitnehmer pendeln täglich aus dem Unterwallis, teils sogar bis aus Martigny in den Raum Bern. Auch für sie bringt der Basistunnel eine wesentliche Verbesserung der Lebensqualität. Statt

während der Woche in Bern zu wohnen und dadurch von der Familie getrennt zu sein, nehmen sie lieber die längere Pendelzeit von rund eineinhalb Stunden pro Weg in Kauf. Die bisher weit verbreitete Annahme, dass die maximale Pendeldistanz bei rund einer Stunde liege, muss vor diesem Hintergrund revidiert werden. Der Basistunnel hat also trotz fehlendem Westast Auswirkungen auf den ganzen Kanton Wallis. Belegt werden kann dies eindrücklich mit den Umsatzsteigerungen an den Bahnhöfen (vgl. Graphik).



Erwartungen im Tourismus übertroffen...

Die Erwartungen im Tourismus wurden übertroffen. Zugenommen hat insbesondere die Anzahl der Tagesgäste. Diese sind allerdings statistisch nur schwer zu erfassen. Bei den Hotellogiernächten ist auffallend, dass Brig als Ausgangsort ein Wachstum von 14% verzeichnen konnte. Visp konnte mangels geeigneter Hotelinfrastruktur keine zusätzlichen Logiernächte verbuchen. Bei den Bergdestinationen legte Bellwald um 40% zu. Bei den übrigen Destinationen hält sich das Wachstum der Hotellogiernächten im einstelligen Bereich. Aussagekräftiger sind die Zahlen der Bergbahnen. Hier konnten die Bahnen auf das Aletschplateau (Belalp, Bettmeralp, Riederalp) sowie die Bahnen in Visperterminen die Frequenzen um mehr als 10% steigern. Grächen steigerte die Frequenzen sogar um fast 20%. Die Zunahme betrifft sowohl das Sommer- als auch das Wintergeschäft. Diese Resultate sind umso erfreulicher, als das Jahr 2009 geprägt war durch die Konjunkturkrise mit einem weltweiten Nachfragerückgang im Tourismus.

...aber sehr unterschiedliche Vorbereitung

Frappant ist das Verhalten einiger touristischer Leistungsträger. Wallis Tourismus hat vor der Eröffnung des Basistunnels eine gezielte Werbekampagne gestartet und damit wesentlich zum Erfolg im Tourismus beigetragen. Auch Bürchen hat beispielsweise schon vor der Eröffnung mit dem Bus alpin seine touristische Erschliessung ausgebaut und sich mit der Dachmarke Moosalp neu positioniert. Demgegenüber hat sich der Verkehrsverein rund um Visp aufgelöst. Rund um Visp galt seit den 80-er Jahren als erfolgreiches Kooperationsmodell. Hier waren die verschiedenen kleinen Orte rund um den neuen Knotenbahnhof zusammengeschlossen. Rund um Visp wäre damit prädestiniert gewesen, das touristische Potenzial des Basistunnels gemeinsam zu vermarkten. Just im Moment der Eröffnung des Basistunnels wurde diese Kooperation aber aufgelöst. Jeder Ort kämpft wieder für sich alleine. Auch einige Gaststätten und Hotelbetriebe scheinen von der zehn Jahre zuvor angekündigten Eröffnung überrumpelt worden zu sein und haben erst nach der Eröffnung ihr Angebot ausgebaut oder erneuert. Auch heute noch wird der in Visp ankommende Gast als erstes einen – durchaus innovativen und geschäftsüchtigen - Kebab-Verkäufer vorfinden. Regionale Produkte wie Walliser Trockenfleisch, Roggenbrot und Käse sucht er aber auf dem Bahnhofareal vergebens. Der Tourismus verpasst es damit zumindest in Visp, Gäste längerfristig zu binden und zusammen mit der Landwirtschaft die Wertschöpfung zu steigern.

Bergstrecke erhalten

Die Lötschbergbergstrecke bleibt auch nach Eröffnung des Basistunnels erhalten und wird weiterbetrieben. Dafür sind verschiedene Faktoren ausschlaggebend: Der Basistunnel hat nicht genügend Kapazität, um den gesamten Güterverkehr abwickeln zu können. Ein Teil verkehrt weiter über die Bergstrecke. Die Bergstrecke muss auch jenen Güterverkehr übernehmen, welcher verspätet eintrifft und deshalb im Basistunnel keinen Slot mehr erhält. Nach wie vor wichtig ist der Autoverlad Kandersteg – Goppenstein, der die

einzigste ganzjährige Strassenverbindung vom Oberwallis nach Bern sicherstellt. Durch den Regionalverkehr werden die Dörfer entlang der Bergstrecke erschlossen. Die BLS hat rechtzeitig neues Rollmaterial für diesen Regionalverkehr beschafft. Der „Lötschberger“ wird zudem kombiniert mit touristischen Angeboten wie einer verstärkten Vermarktung der Südrampe als Wandergebiet.



Gewerbe profitiert

Zur Entwicklung des Gewerbes im Oberwallis liegen leider keine aussagekräftigen statistischen Angaben vor. Auf Grund von Aussagen von Gewerbetreibenden kann aber klar fest gehalten werden, dass die negativen Befürchtungen nicht eingetroffen sind. Die Gemeinde Visp liess beispielsweise verlauten, dass in Visp zu wenig Räumlichkeiten für Gewerbetreibende vorhanden seien. Ähnlich sieht die Situation in Brig aus. Durch gezielte Aktionen haben es verschiedene Betriebe verstanden, BernerInnen zum Shoppen nach Brig und Visp zu locken. So konnte beispielsweise das Modehaus Bayard sowohl an den Standorten in Bern als auch im Oberwallis Umsatzsteigerungen verzeichnen.

Eine neue Raumordnung

Der Lötschbergbasistunnel hat die Agglomerationsbildung im Oberwallis verstärkt. Die Bevölkerung konzentriert sich zunehmend in der Agglomeration Brig-Visp-Naters. In den Talgemeinden ist eine starke Wohnbautätigkeit festzustellen. Mietwohnungen sind knapp und werden deshalb prioritär erstellt. Wer jetzt aber vermutet, dass diese Wohnungsnachfrage auf Zuzüger aus anderen Kantonen zurückzuführen sei, liegt falsch. Vielmehr findet ein

Konzentrationsprozess innerhalb des Oberwallis statt. Es ist attraktiv, im Wallis wohnen zu bleiben und in Bern zu arbeiten. Auch Studenten verzichten teilweise auf eine Wohnung in Bern und pendeln lieber jeden Tag. Es darf denn auch nicht verwundern, dass vor allem die junge Bevölkerung eine Wohnung in Brig-Glis oder Visp einer Wohnung in den Bergdörfern vorzieht. Konsequenz ist u.a. eine fortschreitende Zersiedelung im Talboden. Ohne die Lonza-Deponie und Kehrichtverbrennungsanlage in Gamsen wären Brig und Visp schon lange zusammen gewachsen. Die Konzentration hat aber auch Konsequenzen auf die Wohnungspreise, welche in den Zentren stetig steigen.

Lötschental und Berner Oberland ohne Einbussen

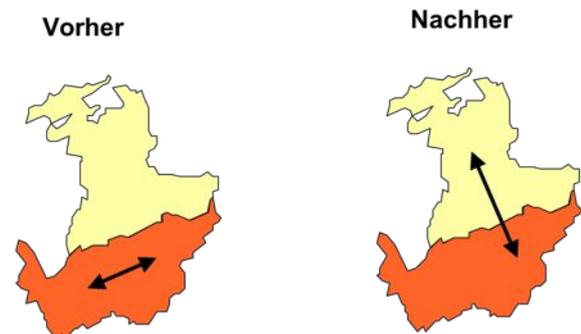
Wie erwähnt wurde vor der Eröffnung des Basistunnels wiederholt die Befürchtung geäußert, dass das Lötschental und das Berner Oberland zu den Verlierern zählen würden. Diese Befürchtung hat sich nicht bestätigt. Die Zahl der Logiernächte blieb im Lötschental stabil. Adelboden und Kandertal konnten im Jahr 2008 die Logiernächte erhöhen. Im Jahr 2009 ist zwar ein Rückgang zu verzeichnen, dieser dürfte aber auf den allgemeinen Nachfragerückgang in Folge der Konjunkturkrise zurückzuführen sein. Eine Abwanderung der Bevölkerung ist zu mindest bis jetzt nicht fest zu stellen. In Spiez und Frutigen ist der Leerwohnungsbestand bis 2009 auf praktisch Null gesunken.

Zwischenfazit zum Lötschberg

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Lötscherbergbasistunnel die Erwartungen deutlich übertroffen hat. Vom Betrieb des Tunnels profitiert nicht nur das Oberwallis sondern der ganze Kanton. Das Lötschental und das Berner Oberland gehören nicht wie vermutet zu den Verlierern. Die zunehmende Bevölkerungskonzentration an den Bahnknotenpunkten stellt jedoch insbesondere für die Raumplanung wichtige Herausforderungen dar. Das Oberwallis orientiert sich wirtschaftlich und kulturell zunehmend nach Bern. Ausdruck dieser Tendenz ist beispielsweise die Beteiligung des Ober-

wallis an der Hauptstadtregion Bern. Man könnte bildlich von einer „Drehung der Achsen“ sprechen. Welche Konsequenzen diese Ausrichtung auf Bern längerfristig für den inneren Zusammenhalt im Kanton haben wird, lässt sich im Moment nur schwer prognostizieren. Auf jeden Fall hat „Sitten“ noch mehr Grund, das Oberwallis in seiner Politik (Bsp. Strassenbau) nicht zu vergessen.

„Drehung der Achsen“:



Uri wird umfahren

Welche Erkenntnisse lassen sich aus den realen Entwicklungen an der Lötschbergachse für den Gotthardbasistunnel ableiten? Der Kanton Uri ist geprägt durch den Transitverkehr. Und er wird es auch nach der Eröffnung des Gotthardbasistunnels bleiben. Uri erhält keine NEAT-Haltestelle. Der Kanton hat es damit verpasst, von einer besseren Erschliessung profitieren zu können. Damit zeichnen sich weder im Tourismus noch in der Demographie positive Tendenzen ab. Der Betrieb des Basistunnels birgt vielmehr die Gefahr, dass Arbeitsplätze von Bahnpersonal verloren gehen, da kein Lok-Wechsel und kein Unterhalt mehr erforderlich ist. Heute stellen die SBB im Kanton Uri rund 230 Arbeitsplätze. Vor diesem Hintergrund ist auch der ausdrückliche Wunsch des Kantons nach einem Interventionszentrum in Erstfeld zu sehen, welches rund 80 Arbeitsplätze schaffen wird.

Uri wird von der NEAT profitieren im Bereich Umwelt und Raumplanung. Der Basistunnel wird mit der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu einer Verbesserung der Umweltsituation beitragen. Zudem hat bereits der Bau des Basistunnels dazu geführt, dass für die Urner

Reusebene Testplanungen durchgeführt wurden, welche Basis für eine neue Raumordnung sein können. Die im Urnersee aufgeschütteten Inseln haben ein neues und beliebtes Naherholungsgebiet mit mediterranem Flair geschaffen.



Tessin in erweiterter Pendeldistanz

Die Erreichbarkeit des Tessins von Zürich aus wird sich mit der Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels erheblich verbessern. Die Fahrzeit von Zürich nach Lugano reduziert sich voraussichtlich von heute zwei Stunden und 47 Minuten auf noch eine Stunde und 22 Minuten (wobei die Angaben noch etwas unsicher sind). Wie am Beispiel des Wallis aufgezeigt werden konnte, entspricht dies durchaus einer Pendeldistanz, insbesondere angesichts der Standortqualitäten und des positiven Images des Tessins. Die Tessiner gelten – wie die Walliser – als sehr standortgebunden. Es ist deshalb davon auszugehen, dass etliche Tessiner die Zeit in Kauf nehmen werden, um täglich nach Zürich zu pendeln. Es darf sogar vermutet werden, dass Personen aus dem Raum Zürich ins Tessin ziehen werden und von da aus nach Zürich zur Arbeit pendeln. Innerhalb der Agglomeration Zürich sind heute angesichts des sternförmigen Verkehrsnetzes Pendelzeiten von einer Stunde keine Seltenheit, insbesondere wenn man über den Knoten des Hauptbahnhofes reisen muss.

Gotthardbasistunnel als Beitrag zum nationalen Zusammenhalt?

Die bessere Erreichbarkeit dürfte wie im Oberwallis dazu führen, dass eine Bevölkerungskonzentration an den Bahnhöfen statt finden wird. Wer pendelt, möchte nicht zuerst noch 20 oder 30 Minuten

Fahrzeit bis zur nächsten NEAT-Haltestelle in Kauf nehmen. Diese Konzentration muss bereits jetzt mit entsprechenden raumplanerischen Massnahmen antizipiert werden. Die deutlich verbesserte Erschliessung könnte auch dazu führen, dass sich das Tessin kulturell und sozial vermehrt nach Zürich und der Inner-schweiz ausrichten könnte. Der Gotthardbasistunnel könnte so einen Beitrag zu einem verstärkten räumlichen Zusammenhalt innerhalb der Schweiz liefern.

Tessin und Wallis buhlen um die Tagesgäste

Die schnellere Verbindung wird zahlreiche zusätzliche Tagesgäste ins Tessin locken. Allerdings stellt sich die Frage, ob hierbei ein Substitutionseffekt bei den Hotelübernachtungen stattfinden wird. Eventuell könnte die Zahl der Logiernächte rückläufig sein, weil die Gäste am gleichen Tag an- und abreisen können. Einer derartigen Entwicklung müsste durch geeignete touristische Angebote und ein entsprechendes Marketing entgegnet werden. Während das Oberwallis heute noch den touristischen Quellmarkt der Agglomerationen Zürich anzapft, wird sich das Blatt mit der Eröffnung des Gotthardbasistunnels wenden. Das Tessin ist dann deutlich schneller erreichbar als das Oberwallis. Die Walliser Destinationen müssten auf diese verschärfte Konkurrenzsituation rechtzeitig reagieren.



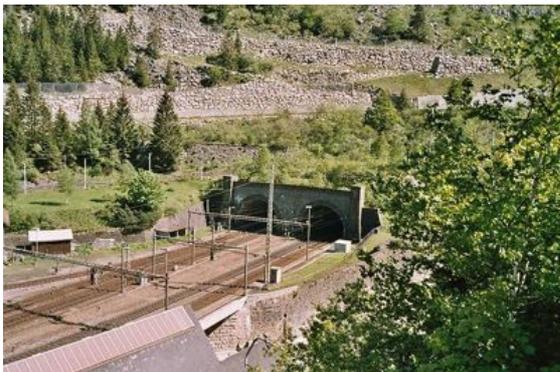
Wann beginnt im Tessin die öffentliche Diskussion?

Auffallend war bei den Recherchen zu diesem Beitrag, dass im Tessin bis anhin kaum eine öffentliche Diskussion um die Auswirkungen des Betriebs des Basistunnels statt gefunden hat. Dies kontrastiert

stark zu den langjährigen Debatten im Oberwallis. Wenn das Tessin wirklich vom Tunnel profitieren will, wäre es gut beraten, sich bereits jetzt entsprechende Überlegungen anzustellen. Das Tessin hat den Vorteil, dass es von den Erfolgen aber auch den Fehlern des Wallis lernen kann.

Wird der Gotthard unterfahren?

Mit der Inbetriebnahme des Basistunnels wird der Gotthard sprichwörtlich unterfahren. Welche Auswirkungen hat dies für die Region rund um den Gotthardpass? Ausgelöst durch die Vision der Porta Alpina arbeiten die vier Regionen rund um den Gotthardpass im Projekt San Gottardo bereits intensiv zusammen. Sie haben gemeinsam ein Umsetzungsprogramm nach Neuer Regionalpolitik erarbeitet und entwickeln gemeinsame touristische Angebote wie das Alpmobil. Das Tourismusresort in Andermatt wird dafür sorgen, dass Andermatt und die umliegenden Gebiete auch in Zukunft eine interessante touristische Destination bleiben. Das Resort wird über die Kantonsgrenzen ausstrahlen. So ist beispielsweise ein Zusammenschluss mit dem Skigebiet von Sedrun geplant. Zudem muss das Personal für das Resort untergebracht werden, wofür es im Urserental deutlich zu wenig Wohnungen hat.



Das Schicksal der Bergstrecke ist vorerst unsicher. Hier wäre ein Vergleich mit der Lötschbergbergstrecke hilfreich. Ein Autoverlad zwischen Göschenen und Airolo würde beispielsweise die Bergstrecke retten und den Strassentunnel entlasten. Der Aufbau touristischer Angebote und allenfalls das UNESCO-Label würden der Bergstrecke zusätzlichen Auftrieb verleihen.

Schlussfolgerungen

Vor dem Bau eines grossen Infrastrukturprojektes wird jeweils viel spekuliert über den möglichen volkswirtschaftlichen Nutzen des Projektes. Nur sehr selten finden sich aber systematische Studien nach der Erstellung des Projektes über die real eingetretenen Auswirkungen. Dabei würden derartige Studien wichtige Hinweise für andere Infrastrukturprojekte liefern. Was also fehlt ist ein systematisches Monitoring der Auswirkungen derartiger Projekte und die Publikation der entsprechenden Resultate. Diese Aufgabe ist anspruchsvoll und muss deshalb von einer öffentlich-rechtlichen Trägerschaft übernommen werden. Für Bundesprojekte ist es nahe liegend, dass das Bundesamt für Raumentwicklung diese Aufgabe übernehmen sollte. Die Erkenntnisse würden es erlauben, den Entscheid über den Bau von Infrastrukturen von einer rein betriebswirtschaftlichen und finanzpolitischen Betrachtung zu lösen und auch die volkswirtschaftlichen und raumordnungspolitischen Aspekte in die Entscheidungsfindung einfließen zu lassen. Das in diesem Beitrag dargestellte Beispiel des Lötschbergbasistunnels zeigt die volkswirtschaftlichen und raumordnungspolitischen Konsequenzen sehr deutlich auf. Daraus können Erkenntnisse für die Gotthardachse und allenfalls andere grosse Infrastrukturprojekte abgeleitet werden, die für Bund, Kantone und Leistungsträger wegweisend sein sollten.

Bern, 12. November 2010