

# Der öffentliche Verkehr im Wallis

KANTONALES KONZEPT - SYNTHESE



# VORWORT

Die letzten Jahre des zu Ende gegangenen 20. Jahrhunderts waren durch wichtige Veränderungen in der Verkehrspolitik gekennzeichnet – sowohl weltweit als auch auf europäischer, schweizerischer und kantonaler Ebene im Wallis. Die wichtigsten Elemente in diesem Zusammenhang sind:

- Der weltweite Liberalisierungsschub, der alle Bereiche der wirtschaftlichen Aktivität erfasst, darunter auch den Luft- und den Landverkehr, den Strassen- und den Schienenverkehr sowie den Personen- und den Warenverkehr;
- Die zunehmende Beschäftigung mit Fragen des Umweltschutzes, der Luftverschmutzung und der nachhaltigen Entwicklung – Bereiche, in denen der Verkehr eine wichtige Rolle spielt;
- Die Zunahme des Verkehrsvolumens und des Warenaustausches, die auf der Ebene der grossen Ballungsgebiete und der Hauptachsen Kapazitätsprobleme und Probleme mit der Verkehrsbewältigung stellt ;
- Die Sicherheit im Luft-, Strassen- und Schienentransport, die eine erhöhte Achtsamkeit bei der Logistik der Verkehrsbewältigung sowie bei der Beherrschung des Unfallrisikos, vor allem in Tunnels, erforderlich macht;
- Die bilateralen Abkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union, die sich unter anderem auf den Luftverkehr, den Strassen- und den Schienenverkehr sowie auf

die Freizügigkeit im Personen- und Warenverkehr auswirken;

- Die Schweizer Verkehrspolitik, die ein ausgewogeneres Gleichgewicht zwischen Strasse und Schiene im Personen- und Warenverkehr anstrebt, mit begleitenden Massnahmen wie schrittweise Liberalisierung des 40-t-Lastwagenverkehrs, dessen Besteuerung, Reform der Eisenbahnen sowie Investitionen in die Eisenbahnen;
- Auf kantonaler Ebene verdienen die folgenden wesentlichen Punkte Beachtung:
  - Die Autobahn A 9 ist bis Siders-Ost eröffnet; ihr Bau im Oberwallis wird fortgesetzt.
  - Der Lötschberg-Basistunnel ist im Bau und die Eröffnung kann für den Zeithorizont 2006/2007 bestätigt werden.
  - Die Behebung des Engpasses an der Simplon-Linie zwischen Salgesch und Leuk durch die sich zur Zeit im Bau befindliche zweispurige Bahnlinie in Abstimmung mit dem kantonalen und dem nationalen Strassenverkehr sowie mit dem Natur- und Umweltschutz des Pfywaldes.
  - Das Inkrafttreten auf den 1. Juni 1999 des neuen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr.
  - Die Schaffung der Dienststelle für Verkehrsfragen, die mit der Planung, dem Management und der Koordinierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton betraut ist.

Der Ausrichtung des kantonalen Verkehrskonzepts liegen mehrere Studien zugrunde, die für einzelne Sektoren durchgeführt wurden. Hier ist insbesondere die Walliser Strategie für die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs zu erwähnen, die im August 1999 veröffentlicht wurde. Angesichts der eingangs erwähnten neuen Rahmenbedingungen zielt diese Studie darauf hin, einen grösstmöglichen Nutzen aus dem Entwicklungspotenzial der Eisenbahnachsen des Lötschbergs und des Simplons für den Personen- und den Warenverkehr zu ziehen und ein besseres Gleichgewicht zwischen Schiene und Strasse zu fördern. Das kantonale Verkehrskonzept soll auch ein Beitrag zur Einführung einer Politik der Raumplanung, des Umweltschutzes und der nachhaltigen Entwicklung sein, die für einen Aufschwung der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Aktivitäten des Kantons in der Schweiz und Europa unerlässlich ist. Die vorliegende Informationsbroschüre enthält die Zusammenfassung der wichtigsten Analysen und Überlegungen, die in den letzten beiden Jahren im Rahmen der Ausarbeitung des kantonalen Konzepts für den öffentlichen Verkehr vorgenommen wurden.



*Jean-Jacques Rey-Bellet*  
Staatsrat

*Vorsteher des Departementes  
für Verkehr, Bau und Umwelt*

## DER ÖFFENTLICHE VERKEHR IM WALLIS IN ZAHLEN

### Das Wallis zählt

- ▶ 273'000 Einwohner
- ▶ 130'000 Arbeitsplätze
- ▶ 338'000 Hotel- und Parahotelleriebetten mit 14 Mio. Logiernächten
- ▶ 142'000 Personenwagen
- ▶ 14'000 Motorräder
- ▶ 25'000 andere motorisierte Verkehrsmittel

### Öffentlicher Verkehr bedeutet

- ▶ 22 Mio. Fahrgäste pro Jahr
- ▶ 263 Mio. Personenkilometer pro Jahr
- ▶ 18% Schätzung der Personenbeförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- ▶ 35 öffentliche Verkehrsunternehmen

- ▶ 132 öffentliche Verkehrslinien, davon:
  - 8 Eisenbahnlinien
  - 14 Luftseilbahnen mit regionaler Berg-Talverbindung
  - 109 Buslinien
  - 1 Schifffahrtslinie
- ▶ 600 Seilbahnanlagen
- ▶ 1 Regionalflughafen zweiten Ranges
- ▶ 114 Mio. Franken jährliche Ausgaben für die Bewirtschaftung des anerkannten Verkehrs, wovon 9% bzw. 10.5 Mio. Franken zu Lasten des Kantons gehen
- ▶ 21 Mio. Franken jährliche Ausgaben für den öffentlichen Verkehr, zu Lasten des Wallis (Anteil Kanton und Gemeinden):
  - 10.5 Mio. Franken pro Jahr für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs

- 7 Franken pro Jahr für den regionalen Betrieb Schülertransporte
- 3.5 Mio. Franken pro Jahr für den Agglomerationsverkehr
- ▶ 8 Mio. Franken jährliche Investitionen im Rahmen des vierjährigen Finanzplans 1998 - 2001

### Zum Vergleich einige Angaben über das Strassennetz

- ▶ 1'820 km Haupt- und Kantonsstrassen, grösstenteils durch Buslinien bedient.
- ▶ 100 km Nationalstrasse A9 in Betrieb, wovon 43 km Autostrasse (Simplon) und weitere 35 km im Bau oder in Planung.

# 1. DIE WALLISER VERHÄLTNISSE

## 1.1 Geographische Struktur und Bedeutung des Verkehrs

Die geographische Struktur des Kantons Wallis verleiht den Verkehrsträgern einen besonderen Charakter. Das Rhonetal ist eine strukturierende Hauptverkehrsachse, welche die wesentlichen wirtschaftlichen Tätigkeiten umfasst, die sich um die acht regionalen Zentren zwischen Monthey und Brig konzentrieren. Gute Verbindungen zwischen diesen Zentren und den Seitentälern, in welchen sich 40% des kantonalen Binnenverkehrs bewegen, sind unerlässlich.

*Aufgrund der abwechslungsreichen Geographie und der verstreuten Besiedelung, begünstigt die Struktur des Wallis keineswegs die Bewirtschaftung des öffentlichen Verkehrs.*

Das Auto hat zweifelsohne die dezentrale Siedlungsentwicklung gefördert. Es hat aber auch dazu beigetragen, dass die Ortschaften fernab von den Wirtschaftszentren nicht aussterben. Andererseits eignet sich das Auto für Leute, die mehreren Beschäftigungen gleichzeitig nachgehen (Arbeiter, Angestellter, Landwirt, Weinbauer) und deshalb mobil sein müssen. Das Auto verursacht aber auch Verkehrs- und Parkplatzpro-

bleme in Stadtzentren sowie in einigen Bergstationen. Es hat einen wesentlichen Anteil an der Luftverschmutzung und der Umweltzerstörung. Deshalb sind die Erhaltung und die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs wichtige Ziele der kantonalen Verkehrspolitik im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung.

## 1.2 Entwicklung der Mobilität und Motorisierung

Folgende fünf Faktoren prägen die Mobilitätsentwicklung:

- demographische Entwicklung;
- Verbesserung des Lebensstandards;
- Veränderung der sozialen Gewohnheiten in den Bereichen Ausbildung, Kultur, Freizeit, Gesundheit, Konsum und Mobilität;
- Veränderung der Wirtschaftsstrukturen, insbesondere die Entwicklung des dritten Wirtschaftssektors, die Organisation der Produktion (just in time) und die Standortwahl der Unternehmen;
- Motorisierung

*Die Motorisierung entsteht aus einem Mobilitätsbedürfnis, welches seinerseits wiederum die Motorisierung anregt.*

Seit den Sechzigerjahren ist die Motorisierung in der Schweiz und in den Industriestaaten besonders stark angewachsen. Der Motorisierungsgrad im Wallis hat sich während dieser Zeit fast verdreifacht.

Mit 520 Personenwagen pro 1000 Einwohner hat der Kanton Wallis im Jahre 1998 den gesamtschweizerischen Durchschnitt übertroffen und liegt auf dem dritten Rang der am stärksten motorisierten Kantone (siehe Fig. 1.1).

Der Motorisierungsgrad im Kanton Wallis ist nicht gleichmässig verteilt. Das mit 435 Autos pro 1000 Einwohner weniger stark motorisierte Oberwallis weist eine ähnliche Wachstumsrate wie das Mittel- und Unterwallis auf, wo auf 1000 Einwohner 550 Autos entfallen. Trotz der besseren Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Oberwallis im Vergleich zum Mittel- und Unterwallis, scheint eine Angleichung des Motorisierungsgrades unvermeidlich.

Im gleichen Zeitraum hat der öffentliche Verkehr einen geringeren Verkehrszuwachs erfahren, was dem nationalen Entwicklungstrend entspricht.



### 1.3 Sozioökonomische Entwicklung

Die Entwicklung der sozioökonomischen Hauptindikatoren für die acht Wirtschaftsregionen und für den gesamten Kanton (Bevölkerung, Arbeitsplätze, Hotel- und Parahotelleriebetten, sowie der Personenwagenbestand) kann Figur 1.3 entnommen werden.

In nur 13 Jahren (1985-1998) hat die Zunahme um 46'000 Einwohner, 12'000 Hotelbetten, 30'000 Parahotelleriebetten und 40'000 Personenwagen die Verkehrsflüsse im Kanton Wallis merklich verändert. Die Entwicklung der sozioökonomischen Indikatoren ist für die einzelnen Regionen bei weitem nicht gleichmässig. Während die Region Monthey – St-Maurice den grössten Bevölkerung- und Motorisierungszuwachs zu verzeichnen hat, behält die Region Sitten ihren Spitzenplatz bei Bevölkerung, Arbeitsplätzen, Parahotelleriebetten und Motorisierung. Die Region Visp besitzt die meisten Hotelbetten des Kantons mit 37% der Gesamtzahl bewirkt durch eine anhaltende Steigerung von 44% in 13 Jahren.

Das Unter- und das Mittelwallis sind dank der A9 seit zehn Jahren einfacher zu erreichen. Das Oberwallis wird erst zu Beginn des nächsten Jahrzehnts, nach der Eröffnung der A9 Siders-Brig und des Lötschberg-Basistunnels, von einer verbesserten Erreichbarkeit profitieren.

Motorisierungsgrad  
(Personenwagen pro 1'000 Einwohner)

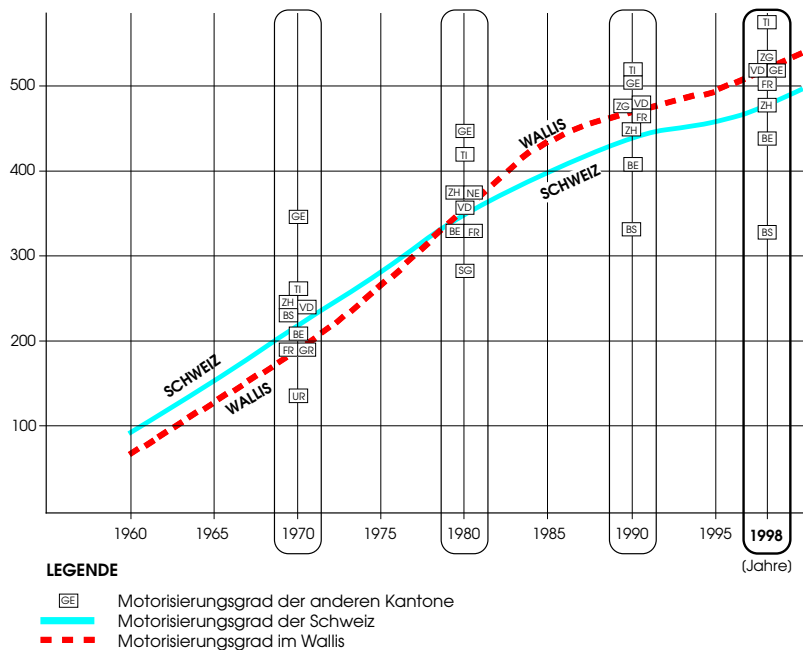


Fig. 1.1 Entwicklung des Motorisierungsgrades in der Schweiz und im Wallis

Motorisierungsgrad  
(Personenwagen pro 1'000 Einwohner)

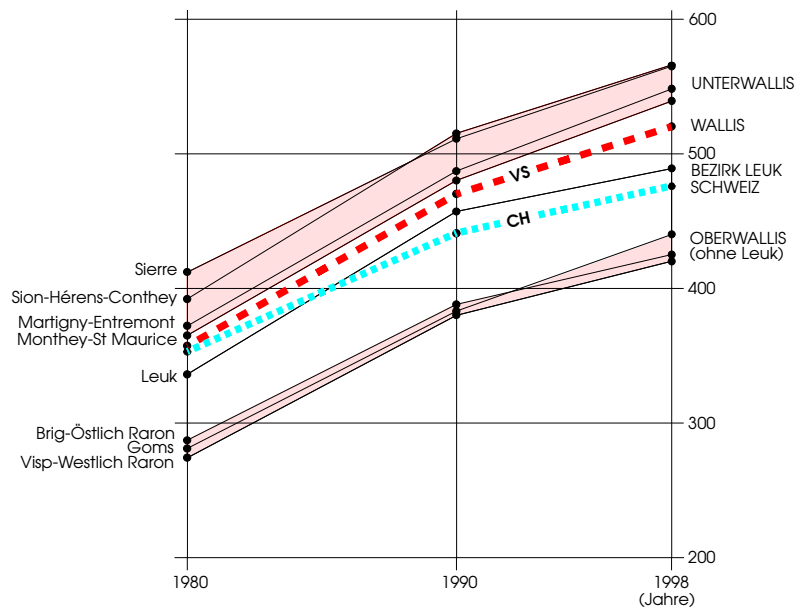


Fig. 1.2 Entwicklung des Motorisierungsgrades der verschiedenen Regionen im Wallis 1980-1998

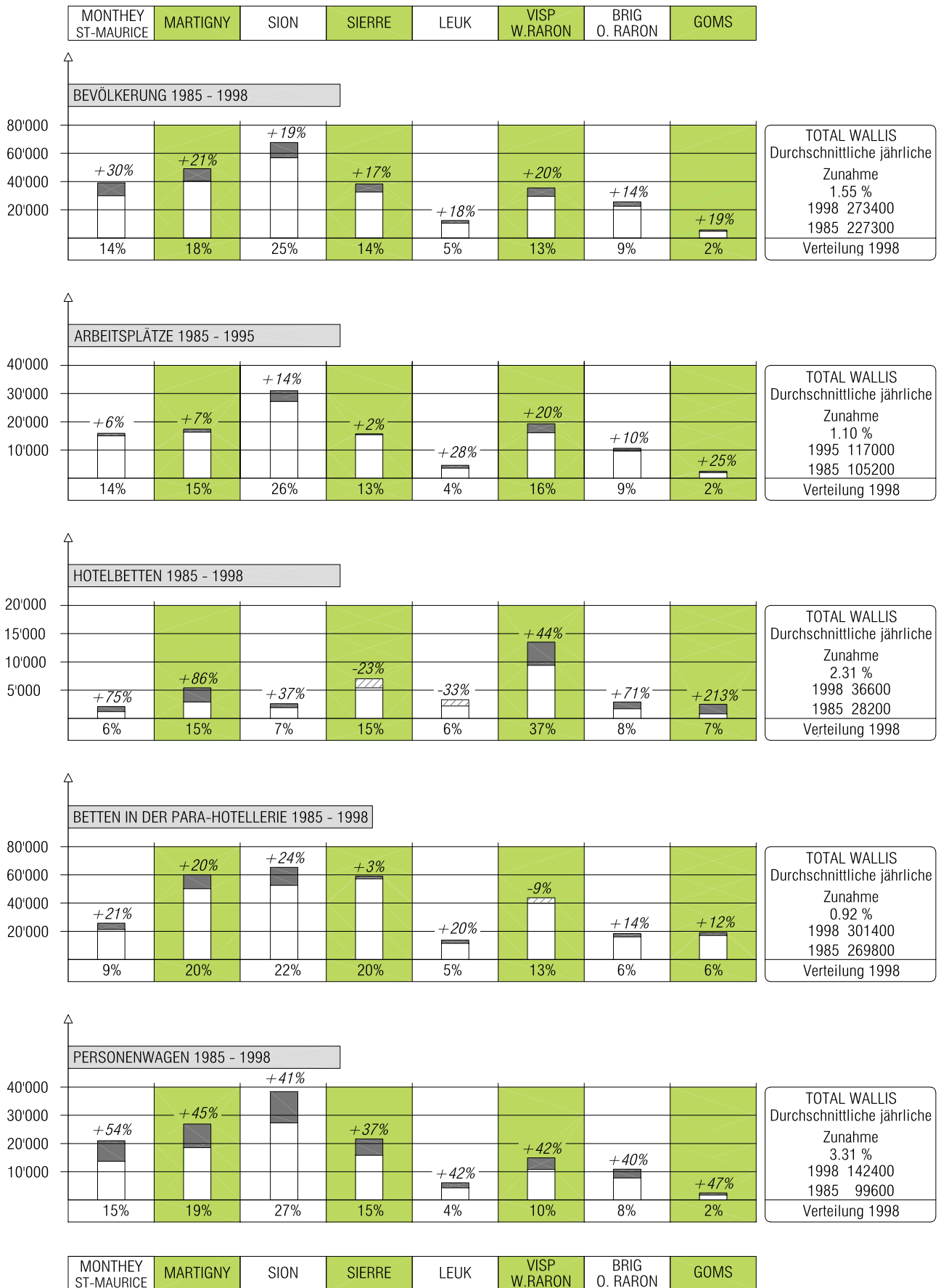


Fig. 1.3 Entwicklung der sozioökonomischen Daten pro Region 1985-1998  
 Quelle: Statistisches Jahrbuch des Kantons Wallis; Inventar des Tourismus im Wallis.

## 2. DAS GESAMTE ÖFFENTLICHE VERKEHRSNETZ

### 2.1 Das Gesamtsystem

Aufgrund seiner geographischen Morphologie und der dezentral angesiedelten Bevölkerung, insbesondere entlang der Flanken beidseits des Rhonetals und in den Seitentälern, verfügt das Wallis über ein ausgedehntes und sehr vielfältiges öffentliches Verkehrsnetz, dessen Gesamtbild aus Figur 2.1 ersichtlich ist. Das Bahn- und regionale Busnetz, welches 80% des öffentlichen Verkehrsangebots abdeckt, bildet das Rückgrat des Systems. Zahlreiche weitere Elemente im Bereich des öffentlichen- oder Tourismusverkehrs sind mit dem Basisnetz verbunden und vervollständigen dieses.

### 2.2 Wechselwirkung zwischen Verkehrssystem und öffentlichem Verkehr

Nebst den in der Tabelle 2.2 dargestellten Verkehrsnetzen und öffentlichen Verkehrsarten müssen auch die oftmals unabdingbaren Wechselwirkungen zwischen dem öffentlichen Verkehrssystem und den folgenden Fortbewegungsmitteln erwähnt werden:

- **sanfte Fortbewegungsarten** (Fussgänger und Fahrräder) um zu den Haltestellen, Stationen und Bahnhöfen des öffentlichen Verkehrs sowie zu den Wander- (8'000 km markiert) und Radwegen (600 bis 800 km) in der Talebene und im Gebirge zu gelangen;
- **Privatauto und öffentliche oder private Busse** durch Umsteigeparkplätzen oder Park&Ride-Anlagen in den Bahnhöfen und in den Luftseilbahnstationen sowie in der Nähe der Talstationen von Seilbahnanlagen (mit 1'650 Parkplätzen im Sommer und 1'100 Parkplätzen im Winter ist die Park&Ride-Anlage in Täsch eine der grössten, permanenten Anlagen dieser Art in der Schweiz).

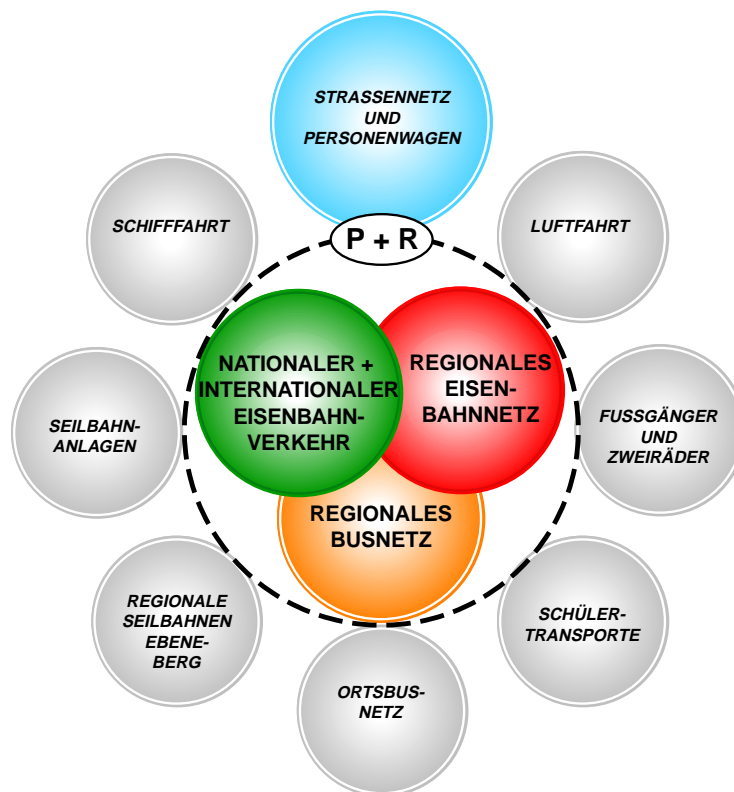


Fig. 2.1 Das Gesamtverkehrsnetz

LINIEN	Linien	Länge in km	Fahrgäste pro Jahr (in Tausenden)	Fahrgast x km pro Jahr (in Mio.)	km pro Fahrgast
<b>EISENBAHNEN</b>					
SBB nur Regionalverkehr	1	143	1'065	25.2	24
BLS Brig - Goppenstein	1	25	140	2.4	17
FO Brig - Oberwald - Grenze VS/Uri	1	51	750	20.0	27
BVZ Brig - Visp - Zermatt	1	44	2'525	41.5	16
SMC Sierre - Montana-Vermala (Standseilbahn)	1	4	165	2.2 <sup>1)</sup>	13
MO Martigny - Orsières	1	25	330	6.0	18
MC Martigny - Châtillard-Grenze	1	18	245	2.7	11
AOMC Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (Teil VS)	1	24	805	6.2	8
<b>Gesamter Eisenbahnverkehr</b>	<b>8</b>	<b>334</b>	<b>6'025</b>	<b>106.2</b>	<b>18</b>
<b>SEILBAHNEN</b>					
mit regelmässigem Fahrdienst	<b>14</b>	<b>27</b>	<b>2'550</b>	<b>39.3<sup>1)</sup></b>	<b>15</b>
<b>BUS</b>					
KTU Konz. Transportunternehmen	35	442	3'340	32.3	10
PAD Postautodienst	61 <sup>2)</sup>	854	6'250	52.9	9
Agglomerationsverkehr	13	92	2'550	8.0	5
Schülertransporte, Sonderfahrten			1'300	14.0	11
<b>Gesamter Busverkehr</b>	<b>109</b>	<b>1'388</b>	<b>13'440</b>	<b>107.2</b>	<b>9</b>
<b>SCHIFFFAHRT</b>					
CGN	1	6	65	0.4	5
<b>TOTAL</b>	<b>132</b>	<b>1'755</b>	<b>22'080</b>	<b>253.10</b>	<b>12</b>

1) Leistungen für Seil- und Standseilbahnen umgerechnet auf äquivalente Personenkilometer Strasse

2) einschl. der drei saisonweise betriebenen Alpenpass-Linien

Tabl. 2.2 Der öffentliche Verkehr im Wallis – Leistungen des Regionalverkehrs – Mittelwerte 1996-1998

### 2.3 Das öffentliche Verkehrssystem

Wie der Tabelle 2.2 zu entnehmen ist, bilden 132 Linien mit einer Gesamtlänge von fast 1'800 km die Basis des öffentlichen Netzes und gewährleisten die vollständige Erschliessung des gesamten Kantonsgebietes.

Dieses Gesamtnetz besteht aus den folgenden spezifischen Elementen:

- **Das nationale und internationale Eisenbahnnetz**

Das Rückgrat des Basisnetzes bildet die SBB-Simplonlinie, an welcher die Lötschberglinie sowie sämtliche regionalen Eisenbahnlinien und der grösste Teil der Buslinien angeschlossen sind. Die Simplon- und die Lötschberglinie bilden zwei Hauptverkehrsachsen von nationaler und internationaler Bedeutung im Personen- und Güterverkehr.

- **Das regionale Eisenbahnnetz**

Die Eisenbahnlinien Tonkin (SBB) und Martigny-Châtellard (MC) gewährleisten nebst ihrer regionalen Funktion auch die Verbindungen nach Frankreich.

Die Linien Brig-Visp-Zermatt (BVZ), Furka-Oberalp (FO) und die Rhätische Bahn (RhB) sind von sehr grosser allgemeiner und touristischer Bedeutung auf nationaler (Ost-West-Transversale) wie auch auf interkantonalen (VS, UR, GR) Ebene. Diese Schmalspurachse ist mit dem Haupt-eisenbahnnetz in Visp, Brig, Göschenen und Chur verbunden.



Die Aigle - Ollon - Monthey - Champéry - Linie (AOMC) ist eine regionale und interkantonale Verbindung zwischen dem Waadtländer und dem Walliser Chablais.

Die Martigny-Orsière-Linie (MO) ermöglicht mit ihrer Normalspur einen direkten Anschluss an das bestehende SBB-Hauptverkehrsnetz. Die Sierre - Montana-Crans - Linie (SMC) ist eine renovierte Standseilbahn, welche die Verbindung von der Talebene ins Gebirge zwischen Siders und dem "Haut-Plateau" gewährleistet.

- **Das regionale Busnetz**

Als ausgedehntestes Verkehrsnetz, welches die Feinerschliessung des Kantons sicherstellt, umfasst das Busnetz die Linien der Postautodienste (PAD) und die Linien der konzessionierten Transportunternehmen (KTU).

Die Linien des Grossen St. Bernhards und des Simplons gewährleisten die internationale Verbindung mit Italien.

- **Übrige Buslinien oder -netze**

Spezialkurse, welche eine kantonale Bewilligung erfordern, ergänzen die Schüler- und Arbeitertransporte. Die Siedlungszentren von Martinach, Sitten, Siders und Brig-Glis/Naters werden durch Ortsbusnetze erschlossen. Ausserdem kommen lokale öffentliche Verkehrsmittel in verschiedenen Ferienorten wie Les Marécottes, Verbier, Crans-Montana, St-Luc, Saas Fee, Zermatt usw. zum Einsatz.

- **Die Luftseilbahnen mit regelmässigem Reisedienst**

14 Luftseilbahnen bieten einen regelmässigen regionalen, öffentlichen Fahrdienst zwischen den Ortschaften in der Talebene und im Gebirge an.

- **Andere öffentliche Verkehrsarten**

Die dem Kanton Wallis nächstgelegenen internationalen Flughäfen sind Genf-Cointrin (170 km von Sitten entfernt) und Milano-Malpensa (ca. 210 km von Sitten entfernt). Das ausgezeichnete, sehr dichte Eisenbahnangebot verbindet das Wallis direkt mit dem internationalen Flughafen von Genf. Der Flughafen von Sitten vervollständigt das Flugangebot. Die "Compagnie générale de navigation" (CGN) sichert mit ihren regelmässigen Kursfahrten die Verbindung zwischen den zwei Walliser Häfen und dem ganzen Genfersee.



### 3. DAS EISENBAHNNETZ VON NATIONALER UND INTERNATIONALER BEDEUTUNG

#### 3.1 Die schweizerische und europäische Problematik der Alpenquerung

Nach wie vor ist die Förderung des Eisenbahnverkehrs in der Schweiz wie in Europa eine unumgängliche Notwendigkeit. Tatsache ist, dass die Autobahn- und Flugnetze je länger je mehr überlastet sind und deren Entwicklung beträchtliche technische und umweltbedingte Probleme verursacht.

Dennoch ist in Europa eine Intensivierung der Verkehrsbeziehungen erforderlich. Die Zukunft des europäischen Verkehrs führt zwangsläufig über die Verbesserung des Eisenbahnnetzes und die Verwirklichung der fehlenden Strecken zwischen den nationalen Bahnnetzen.

Die Eisenbahn transportiert ca. ein Drittel des Gesamtgüterverkehrs zwischen Nordeuropa und Italien. Die übrigen Transporte erfolgen zu mehr oder weniger gleichen Teilen auf der Strasse und auf dem Schiff. 1970 führte über die Hälfte des transalpinen Güterverkehrs über Schweizer Strassen und Schienen. Gegenwärtig ist dieser Wert auf 32% gesunken. Die aktuellen Tendenzen (Mitte 1998) werden im Folgenden zusammengefasst:

- **Der gesamte alpenquerende Güterverkehr** (Strasse und Schiene; Binnenverkehr, Import, Export und Transit; F, CH, A) hat in den vergangenen 16 Jahren (1982-1997) um ungefähr 77% zugenommen.
- Die modale Aufteilung des **Transitverkehrs** sah für das Jahr 1997 folgendermassen aus: 82% der Güter durchquerten die Schweiz auf der Schiene, während der Anteil der Bahn in Frankreich und Österreich nur gerade 28% betrug. Der Anteil der Strasse betrug demnach 72% in Frankreich und Österreich, in der Schweiz lediglich 18%.
- 1997 haben ungefähr 1.1 Mio. **Lastwagen** mit 3.5 Mio. Tonnen Gütern die Schweizer Alpen durchquert, die Hälfte davon im Transitverkehr. Die Anzahl Transitfahrten durch die Nachbarländer lag bei 575'000 in Frankreich (mit 10.4 Mio. Tonnen Fracht) und 1'150'000 in Österreich (Brenner; 18.7 Mio. Tonnen Fracht).

- Auf der Schiene wurden 1997 18.0 Mio. Tonnen Güter durch die Schweizer Alpen transportiert, davon etwa 24% auf der Lötschberg/Simplon-Achse und 76% auf der Gotthardlinie. In den nächsten 20 Jahren wird eine Verdoppelung des Güterverkehrs erwartet.
- Der transalpine Reiseverkehr, gemessen am Gesamtverkehr im Alpengebiet Frankreich-Schweiz-Österreich, wird auf 60 bis 70 Mio. Reisende geschätzt. Rund ein Sechstel davon benützen den Zug. Innerhalb der nächsten 20 Jahren wird eine Erhöhung des Reiseverkehrsaufkommens von 50% erwartet.

Das von den eidgenössischen Räten, der Schweizer Bevölkerung und den Kantonen gutgeheissene NEAT-Alp-Transitprojekt gehört grundsätzlich zu diesem Gesamtkonzept. Das Konzept beruht auf den ergänzenden Transitachsen des Gotthards und Lötschberg/Simplons mit Netzfunktion. Dieses System ermöglicht den Anschluss der Schweiz und ihrer Regionen an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Es entspricht den von der Schweiz eingegangenen Verpflichtungen mit der Europäischen Union und stellt eine befriedigende Antwort auf die Alpeninitiative dar. Die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (Bahn 2000, Alpentransversalen, Integration in das Europäische Eisenbahnnetz, Lärmschutz), die in den nächsten 20 Jahren für den Totalbetrag von 30 Milliarden Franken realisiert werden, ist gesichert. Den grössten Teil tragen die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die Gewinne der Mineralölsteuer, 0.1% der Mehrwertsteuer sowie eine Anleihe des Bundes bei.

#### 3.2 Die Lötschberg/Simplon-Achse

Die Lötschberg/Simplon-Achse ist eine wichtige Linie für die Querung der Alpen. In der Tat benutzen 24% des Güter- sowie 30% des Personentransitverkehrs der Schweiz die Simplonachse. Die Weiterführung des TGV bis nach Lausanne steigerte die Attraktivität dieser Linie, selbst wenn sie einen Reiseunterbruch verursachte. Die Inbetriebnahme des **TGV des neiges** im Jahre 1995 (Verlängerung bis Brig jeden

Wintersamstag) ist sehr erfolgreich. Zudem wird das Wallis seit 1996 auf den Linien Mailand-Genf und Mailand-Bern-Basel vom **Pendolino** bedient. Seit dem Fahrplanwechsel 1999 ist Genf mit sieben, Basel mit zwei Zugspaaaren mit Mailand verbunden. Die Lötschberg/Simplon-Achse hat auf regionaler Ebene und für die touristischen und berufsbedingten Fahrten auf mittleren und längeren Strecken einen bedeutenden Marktanteil errungen. Rund 80% der Fahrgäste durchqueren die Alpen über den Simplon aus Freizeit- und Feriengründen, was ein Zeichen für die Attraktivität der bedienten Zentren ist.

Diese Y-förmige Achse bildet das Rückgrat des westschweizerischen Eisenbahnnetzes. Ihre ideale Eingliederung gewährleistet eine lebenswichtige Versorgung der Regionen Ostfrankreichs, der Westschweiz sowie des Piemonts und der Lombardei.

#### 3.3 Die Simplonlinie

Die Verbindung dieser Achse mit internationalen Flughäfen wie Cointrin (Genf) und Malpensa (Mailand) ist von grosser Bedeutung.

Abgesehen von der Einspurstrecke zwischen Salgesch und Leuk, ist sie doppelspurig ausgebaut und erlaubt Fahrgeschwindigkeiten von 140 bis 200 km/h durch das ganze Wallis. Für die Strecke Salgesch-Leuk wurde - im Rahmen eines Gesamtkonzeptes der Verkehrsachsen durch den Pfynwald - 1997 das Projekt Doppelspurausbau genehmigt. Die 1998 begonnenen Bauarbeiten sollen 2004 abgeschlossen sein.

#### 3.4 Die Lötschberglinie

Ihre Rolle und ihre Zukunft wurden bereits im Zusammenhang mit dem Projekt AlpTransit erwähnt. Folgende Ausbauarbeiten sind geplant oder bereits verwirklicht:

- **Ausbau der Lötschberglinie als Doppelspurstrecke:** Erhöhung der Transitzkapazität: 1976-1992
- **Ausbau des begleiteten Autoverlads:** Anpassung der bestehenden Tunnelkapazität (bis 550 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung) 1989-1993



- **Huckepackkorridor Basel-Bern-Brig-Domodossola-Novara:** Anpassung des Lichtraumprofils der Tunnel für die "rollende Landstrasse" für Lastwagen mit einer Eckhöhe von 4.0 m (Gotthard 3.80 m): 2001
- **Realisierung des Lötschberg-Basistunnels: Eröffnung 2006/2007**

Das Projekt AlpTransit Lötschberg befindet sich im Bau. Das Tunnelprojekt wurde 1996 im Norden und Süden öffentlich ausgeschrieben und 1999 genehmigt. Einzig die Anschlüsse an das bestehende Bahnnetz in Frutigen und Raron befinden sich noch in der Genehmigungsphase. Die Finanzierung ist im Rahmen der Eisenbahngrossprojekte gesichert.

### 3.5 Anbindung der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeits- und Hochleistungsbahnnetz

Der Bundesbeschluss über den AlpTransit sieht in Ergänzung zu den beiden Nord-Süd Eisenbahntransversalen die Einbindung der Ost- und der Westschweiz in das europäische Hochgeschwindigkeits- und Hochleistungsbahnnetz vor. Konkret bedeutet dies eine Verbesserung der TGV-Verbindungen von Paris Richtung Genf (via Mâcon), Richtung Basel (via TGV Ost und TGV Rhein-Rhone), Richtung Lausanne (via Vallorbe) und Richtung Neuenburg-Bern (via Pontarlier).

Die Aufwertung dieses Eisenbahnangebots ist für die Westschweiz und für das Wallis von grösster Bedeutung.

Auch wenn das Beispiel der NEAT gezeigt hat, dass die anhaltende Verknappung der öffentlichen Finanzen zu einer Redimensionierung der Projekte und zu einer zeitlichen Staffelung ihrer Realisierung führt, werden solch grosse Projekte zunehmend Gegenstand zwischenstaatlicher Abkommen sein, welche ihre Realisierung und ihre Finanzierung festlegen.

Die Transportpolitik, welche ein besseres Gleichgewicht zwischen Strasse und Schiene anstrebt, wurde nicht zuletzt durch die dramatischen Unfälle im Mont-Blanc- und im Tauerntunnel verstärkt und beschleunigt.

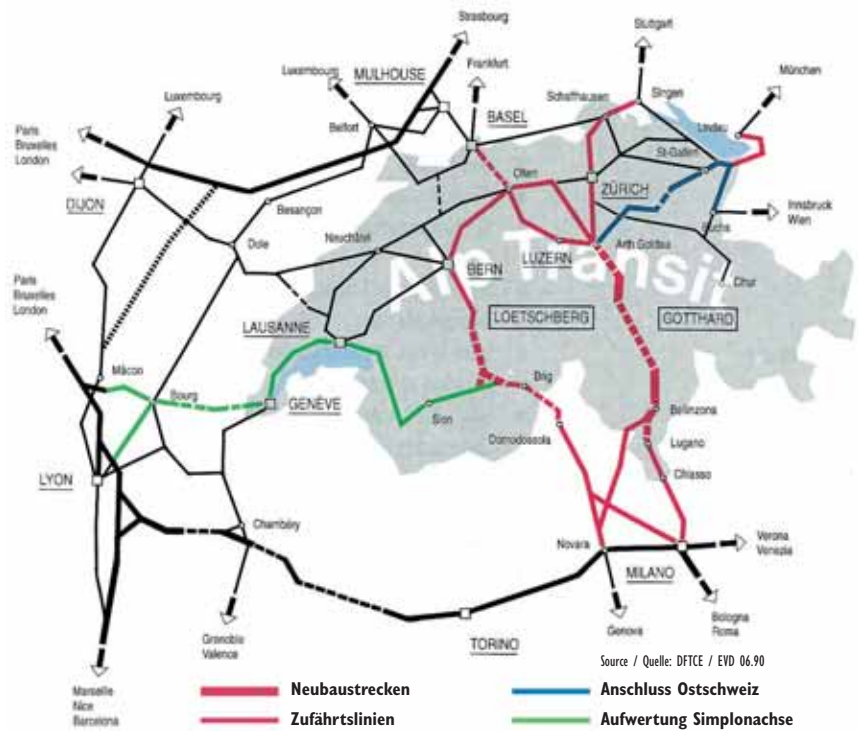


Fig. 3.1 AlpTransit und Bahn 2000 im europäischen Bahnnetz

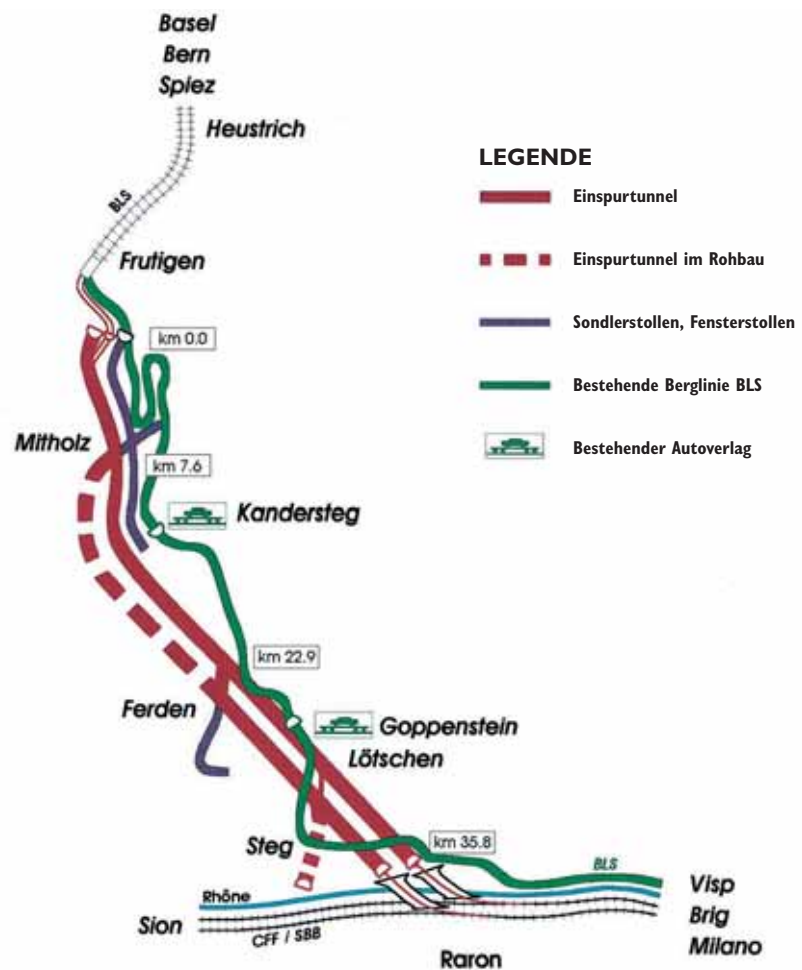


Fig. 3.2 Der Lötschberg-Basistunnel, Kernstück der AlpTransit-Achse Lötschberg/Simplon

## 4. DAS WALLISER EISENBAHNNETZ

### 4.1 Die Funktion regionaler Eisenbahnen

Die regionalen Eisenbahnlinien können aufgrund des regionalen und lokalen Verkehrs allein nicht überleben. Ihre Einbindung in die wirtschaftliche und touristische Entwicklung gewährt ihnen einen unentbehrlichen zusätzlichen Marktanteil, der ihren Fortbestand sichert und gleichzeitig die regionale und lokale Erschliessung verbessert.

### 4.2 Die Simplonlinie (SBB)

Die Aufrechterhaltung einer regionalen Bedienung dieser Linie ist unerlässlich und stimmt mit ihrer nationalen und internationalen Funktion überein. Die Verbesserung der Attraktivität, der Zugänglichkeit, der Umsteige- und Parkmöglichkeiten in den Bahnhöfen hat Vorrang.

### 4.3 Die "Tonkin"-Linie (SBB)

Aufgrund eines Vorschlags der SBB, den Eisenbahnverkehr zwischen Monthey und St-Gingolph durch Busse zu ersetzen, wurden vom "Conseil du Léman" und von der ETH Lausanne Studien durchgeführt. Der Kanton und die Regionen haben klar zum Ausdruck gebracht, dass sie den Eisenbahnverkehr aufrechterhalten wollen. Der Vorschlag einer Zwischenlösung für eine gemischte Erschliessung Bahn/Bus ist von den eidgenössischen, kantonalen und regionalen Behörden genehmigt worden. Aufgrund erster Betriebsergebnisse konnte das Minimalangebot (4 Kurspaare an Werktagen) ausgedehnt werden (7 Kurspaare täglich). Für die Strecke zwischen St.Gingolph und Evian haben sich die französischen Behörden für die Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur ausgesprochen.

### 4.4 Die Aigle-Ollon-Monthey-Champéry Bahn (AOMC)

Trotz drohender Schliessung vor 15 Jahren, konnte diese Linie schlussendlich beibehalten und verbessert werden. Dank der im Jahre 1991 eingeweihten Verlängerung der Linie um 1 km konnte der Bahnhof in die Nähe der Dorfmitte von Champéry gerückt und in die Seilbahnstation eingebunden werden, welche Champéry mit dem Skigebiet "Portes du Soleil" verbindet. Mit dieser neuen Verbindung konnten Kombiangebote Zug-Ski für den "Märlizug" vermarktet werden. Die bemerkenswerte Erhöhung der Zahl der Fahrgäste zeigt deutlich, dass sich qualitativ gute Angebote, verbunden mit einer guten Vermarktung, durchaus auszahlen.

### 4.5 Die Martigny-Châtelard Bahn (MC)

Die auf die metrische Spur des SNCF-Netzes in Richtung Chamonix und St-Gervais verlängerte Linie bietet eine grenzüberschreitende Alpenverbindung an und stellt zugleich eine Touristenattraktion dar.

Die im Sommer 1997 eingeweihten neuen Zugskompositionen "**Mt-Blanc-Express**" wurden gemeinsam von der MC und der SNCF bestellt. Diese Zugskompositionen ermöglichen eine durchgehende Verbindung ohne Umsteigen. Sie bestehen aus modernem Panorama-Rollmaterial, das den Eigentümlichkeiten beider Gesellschaften Rechnung trägt:

- Adhäsions- oder Zahnradbetrieb
- doppelte Stromversorgung (dritte Schiene oder Fahrleitung)
- verstärkte Bremsvorrichtungen

Diese Linie hat Folgendes zu bieten:

- Attraktive, regionale, grenzüberschreitende Erschliessung
- Verkauf des "Mont-Blanc"-Produkts mit der berühmten Destination Chamonix
- Anschluss an das Netz "Grandes lignes et TGV" der SNCF in St-Gervais
- Erschliessung des französisch-schweizerischen Skigebiets der "Tête de Balme" im Trientmassiv. Die für die-



sen Zubringerdienst gewährte Konzession ist immer noch Gegenstand von Beschwerden.

### 4.6 Die Martigny-Orsières Bahn (MO)

Sie stellt die einzige regionale Eisenbahnlinie mit Normalspur im Wallis dar. Diese Besonderheit ermöglicht den Direktanschluss von Zugskompositionen (ohne Umsteigen), welche das SBB-Bahnnetz benützen.

Dank des Anschlusses des Bahnhofs Le Châble an die Luftseilbahn nach Verbier kann das Produkt "Train des Neiges" (Bahn-Ski-Pass) angeboten werden. In den Achtzigerjahren musste dieses Produkt aufgrund seines Erfolges abgeschafft werden (zu grosse Wartezeiten für die Gäste von Verbier). Durch die Erhöhung der Anlagekapazitäten zwischen Verbier und den Skigebieten kann eine Wiedereinführung eines Ski-Passes an Werktagen ausserhalb der Stosszeiten nochmals in Betracht gezogen werden. Dieser Ski-Pass ist auf den Anlagen von Téléverbier gültig. Das Pauschalangebot beinhaltet die Anfahrt vom Wohnortsbahnhof ohne Umsteigen in Martinach. Am 1. Januar 2000 haben sich die Unternehmungen MO und MC unter der Bezeichnung «Transports de Martigny et Région» (TMR) zusammengeschlossen.

### 4.7 Die Sierre-Montana-Crans Standseilbahn (SMC)

Früher bestand diese Linie aus zwei Teilstrecken (einmal umsteigen). Zu einer einzigen Strecke umgebaut und 1997 neu eröffnet, erlaubt die Linie höhere Geschwindigkeiten und höhere Kapazitäten. Durch die Verbesserung der Linienführung und der Verbindungen mit dem übrigen Verkehrsnetz in Siders und in Montana wird ihre Attraktivität erheblich erhöht.

### 4.8 Die Zermatt-Bahn (BVZ)

Diese Eisenbahnlinie bietet eine qualitativ hoch stehende regionale Bedienung mit einer komfortablen und attraktiven Zufahrt zwischen Brig und Zermatt für die Gäste dieses Ferienorts. Angesichts der Einschränkungen für die Zufahrt der

Privatfahrzeuge zum Ferienort, verkehren auf dieser Linie Pendelzüge zwischen Täsch und Zermatt.

Der Bahnhof Brig gehört zu den ersten Ausbauprioritäten. Ziel des Ausbaus ist eine Verbesserung der Bedienungsqualität dieses Umsteigeknotens zwischen dem SBB-, BLS-, FO- und BVZ- sowie dem Regional- und Ortsbusnetz. Ein Um- und Ausbau des Bahnhofs Visp wird zurzeit geprüft.

Ein neuer Terminal in Täsch, mit einer teilweise gedeckten Park&Ride-Anlage, ist in Planung.

Die Verbindung des Bahnhofs Zermatt mit den Seilbahnanlagen sowie die lokale Erschliessung von Zermatt werden durch umweltfreundliche Elektrofahrzeuge sowie z.T. solarbetriebene Busse sichergestellt.

#### 4.9 Die Furka-Oberalp Bahn (FO)

Die Eröffnung des Furka-Basistunnels zwischen Oberwald und Realp im Jahre 1982 ermöglichte einen Ganzjahresbetrieb. Dieser Umstand hat der Furka-Oberalp-Linie neuen Aufschwung und eine neue nationale Dimension verliehen. Die FO bietet eine moderne und effiziente regionale Bedienung zwischen Brig und Disentis sowie den Anschluss an die Gotthardlinie in Göschenen an. Grosse Investitionsbeträge wurden für den Gleiskörper, das Rollmaterial und die Depotanlagen bewilligt. Ausserdem wird die Linie für

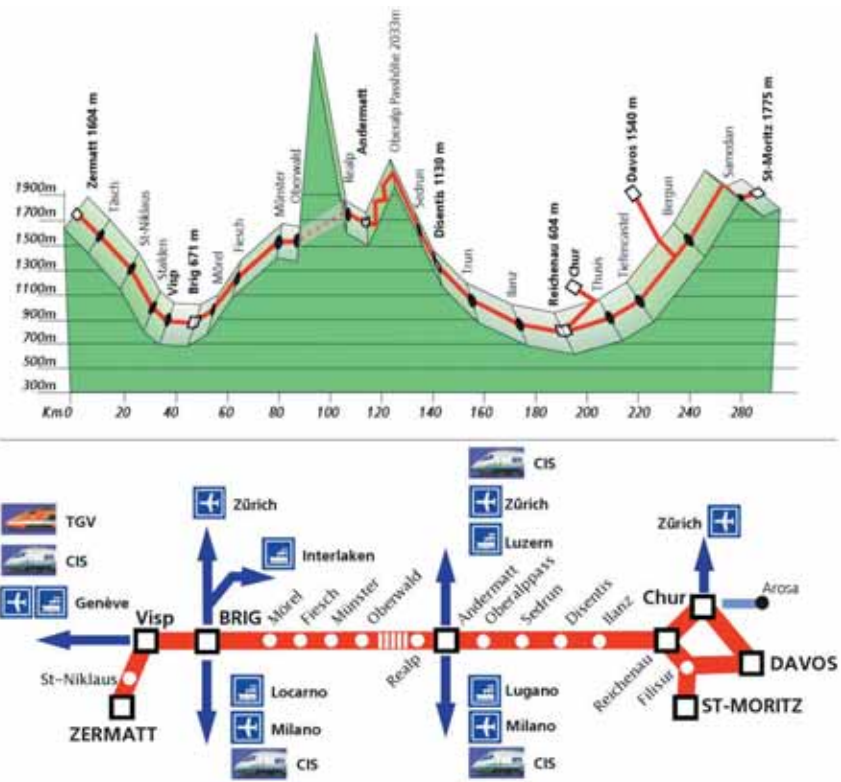


Fig. 4.1 Der Glacier-Express, von Zermatt (Wallis) nach St. Moritz/Davos (Graubünden)

den Bau des Gotthard-Basistunnels benutzt (Zwischenangriff Sedrun). Eines der letzten dringenden Grossprojekte ist die Ost-Ausfahrt Brig, welche die Durchfahrt von Naters und das Wenden der Züge im Bahnhof Brig hinfällig macht. Die erfolgreiche Verbindung des "Gla-

cier-Express", welcher mit der BVZ und mit den Rhätischen Bahnen eine alpine Ost-West Transversale mit einer Länge von 300 km zwischen Zermatt und St. Moritz bildet, ist weltberühmt. Zwischen Oberwald und Realp gewährleistet die FO den Autoverlad.



## 5. DAS BUSNETZ

### 5.1 Das regionale Busnetz

Das regionale Busnetz besteht aus 96 Linien (ohne Berücksichtigung der 13 Ortsbuslinien) und hat eine Gesamtlänge von knapp 1300 km. Das Busnetz erschliesst beinahe sämtliche Ortschaften, die nicht durch andere Verkehrsmittel erschlossen werden. Wesentliches Merkmal ist ein **sternförmig strukturiertes System rund um die Siedlungszentren** mit Anschluss an die Bahnhöfe der SBB-Simplonlinie. Zwei Drittel der Linien haben ihren Terminal in den Zentren und 70% des Verkehrs konzentriert sich auf die Regionen Sitten, Siders und Brig.

Die Bewirtschaftung des Busnetzes wird ständig verbessert, wobei nachstehende Aspekte berücksichtigt werden:

- Netzerweiterung und Siedlungsstreuung
- Vielfalt der Unternehmen: Postautodienst (PAD: 61 Linien) und konzessionierte Transportunternehmen (KTU: 35 Linien)
- Vielfalt der Dienstleistungen: lokaler, regionaler und allgemeiner Verkehr, Schülertransporte
- Ergänzungen mit Extrafahrten: Schüler und Arbeiter
- Erforderliche multimodale Verbindungen mit dem Hauptnetz und zwischen den Linien des Regionalnetzes
- NetZRationalisierung: Fahrplan- und Anschlussanpassung, Aufhebung parallel verlaufender Linien
- Ausgewogenheit zwischen der Aufrechterhaltung attraktiver Dienstleistungen und den verfügbaren finanziellen Mitteln und Suche nach einem geeigneten Angebot für Zonen mit schwacher Nachfrage
- regelmässige Erhöhung der Betriebskosten
- Förderung des Tourismusmarktes als Verkehrs- und Einnahmequelle für den allgemeinen Verkehr
- Anpassung und Förderung des Angebotes und der Tarifpolitik an die Marktbedingungen
- Konkurrenzwirtschaft für verschiedene Angebote, als Folge der Revision des Bahngesetzes (EBG).

	Monthey St-Mce	Martigny	Sion	Sierre	Leuk	Visp W.Raron	Brig O.Raron	Goms	Wallis
Anzahl Linien									
Total pro Region	13	16	23	18	9	11	7	7	96
Von den Zentren aus	8	4	23	9	5	7	7		62
Länge (Km)	131	180	390	160	99	150	159	27	1296
Personenkilometer (Millionen)	5.6	4.4	20.0	19.7	3.0	11.7	20.2	0.6	85.2
(in % des gesamten VS)	(6.6)	(5.2)	(23.5)	(23.1)	(3.5)	(13.7)	(23.7)	(0.7)	(100.0)
Einwohner in den Zentren	17'400	14'100	26'500	14'000	3'300	6'400	19'200	500	101'400
Einwohner ausserhalb der Zentren	21'700	35'000	41'200	24'300	9'100	29'100	6'400	5'200	172'000

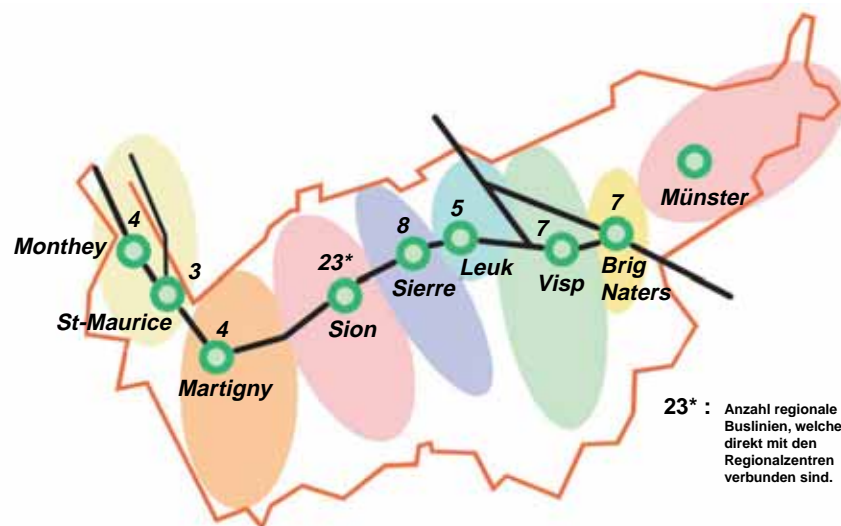


Fig. 5.1 Das regionale Busnetz

## 5.2 Der Agglomerationsverkehr

Die Agglomerationen und Städte Martinach, Sitten, Siders und Brig-Glis/Naters verfügen über ein Ortsbusnetz.

Für diese öffentlichen Verkehrsmittel gewährt der Bund keine Abgeltungen. Der Grossrat hat als Zeichen einer regionalen Solidarität eine finanzielle Beteiligung von 15% des Kantons und 15% der Gemeinden der betroffenen sozioökonomischen Region beschlossen. Seit der Revision des Eisenbahngesetzes müssen in der Tat die Siedlungszentren an sämtliche regionale Linien einen finanziellen Beitrag leisten. Beim regionalen Busnetz ist nach wie vor eine Harmonisierung und eine Komplementarität im Bereich der Buslinien, der Fahrpläne und der Tarife anzustreben.

## 5.3 Schüler- und Arbeitertransporte

Der Schülertransport wird im Wesentlichen durch fahrplanmässige Fahrten gewährleistet. Wegen der Inbetriebnahme regionaler Orientierungsschulen und der Aufhebung einiger Schulen und Primarklassen, mussten aber **Spezialfahrten** für Schüler eingeführt werden. Im Rahmen der neuen Gesetzgebung bedarf es für diese Fahrten keiner eidgenössischen Konzession mehr, sondern nur noch einer kantonalen Bewilligung. Diese Bewilligungen werden zurzeit erteilt und streben, soweit möglich, eine Integration im regelmässigen Fahrplan, oder wenigstens eine Harmonisierung mit demselben an. Zudem verfügen verschiedene Unternehmen über eine kantonale Bewilligung zur Beförderung ihrer Arbeiter.

## 5.4 Saisonale Leistungen

In der Sommer- oder Wintersaison wird eine gewisse Anzahl von touristischen Orten periodisch bedient. Dasselbe gilt für die Alpenpässe zuoberst im Goms.



	Einwohner Agglomeration	Länge des Busnetzes km	Fahrgäste / Jahr (in Tausenden)	Fahrgäste• Km / Jahr (in Millionen)
Martinach	14'100	2.9	165	0.3
Sitten	26'500	39.8	960	3.4
Siders	14'000	25.3	725	2.2
Brig/Glis/Naters	19'200	24.0	700	2.1
<b>Total</b>		<b>92</b>	<b>2'550</b>	<b>8.0</b>

Tabl. 5.2 Das Netz des Agglomerationsverkehrs - 1997



## 6. DIE SEILBAHNANLAGEN

### 6.1 Die Seilbahnen mit regionaler Berg – Tal-Verbindung

Seit der Revision des Eisenbahngesetzes werden die Seilbahnen, welche den Transport zwischen den im Gebirge und im Tal liegenden Ortschaften gewährleisten, in gleichem Masse wie die anderen regionalen Linien vom Bund anerkannt und abgegolten.

Ursprünglich wurden Seilbahnen als Ersatz für fehlende Strassen gebaut. Im Rahmen von Strassenneubauten mussten dann solche Anlagen aufgehoben werden. Dies war zum Beispiel bei der Verbindung Turtmann-Ergisch und Gamsen-Mund der Fall.

Obwohl jeder Fall entsprechend seiner besonderen Situation zu untersuchen ist, sprechen **folgende Vorteile** für die Beibehaltung solcher Anlagen:

- niedrige Betriebskosten und mögliche Teilautomatisation
- Geschwindigkeit, Frequenz und hohe Betriebsflexibilität
- von der Strasse unabhängiges Verkehrsmittel mit geringer Umweltbelastung
- touristisches Interesse

Der Nachteil der Seilbahn kommt allerdings dann zum Vorschein, wenn es gilt, eine entlang einer Fahrstrecke verstreute Siedlung zu erschliessen. Es benötigt hin und wieder eine Zusatzerschliessung.

Das Wallis verfügt über 14 anerkannte Anlagen des allgemeinen Verkehrs, wovon die Hälfte vom Kanton bewirtschaftet oder verwaltet wird. Letztere wurden alle renoviert und rationalisiert. Ihr Betrieb wurde teilweise automati-

siert, damit sie dank Kameraüberwachung und Lautsprecheranlage durch einen einzigen Angestellten betrieben werden können.

### 6.2 Seilbahnanlagen

Die Seilbahnanlagen (Standseilbahn, Luftseilbahn, Gondelbahn, Sesselbahn, Skilift) spielen im Bereich der Skigebiete und bei der Erreichbarkeit der Ferienorte des Kantons eine wichtige Rolle.

Über 30% aller Seilbahnanlagen in der Schweiz befinden sich im Kanton Wallis.

Die 600 Walliser Seilbahnanlagen haben eine Gesamtlänge von 640 km und eine Förderkapazität von 465'000 Personen pro Stunde.



## 7. LUFTVERKEHR UND SCHIFFFAHRT

### 7.1 Die internationalen und regionalen Flughäfen

#### • Der internationale Flughafen von Genf (AIG)

Genf-Cointrin ist der internationale Flughafen der Westschweiz und des benachbarten Frankreichs. Mit 25 Zugpaaren pro Tag verfügt das Wallis über einen ausgezeichneten direkten Flughafenanschluss.

1998 betrug der jährliche Flugverkehr des AIG 6.2 Millionen Passagiere. Während des ganzen Jahres 1998 wurden mehr als 100 Destinationen durch direkte Linienflüge von und zum AIG angeboten, wovon mehr als ein Drittel ausserhalb Europas lagen. Trotz der Aufhebung der meisten Swissair-Langstreckenflüge blieb die Flugbedienung von Genf im internationalen Vergleich mit einem hinsichtlich Qualität und Quantität ausgezeichneten europäischen Flugnetz und einem nicht zu unterschätzenden interkontinentalen Netz weiterhin leistungsfähig.

Ein Investitionsprogramm von über 100 Mio. Franken wurde zur Modernisierung des pistenseitigen Flughafengebäudes, namentlich durch die Schaffung von neuen Abfertigungshallen und neuen Flugsteigen, zwecks Verbesserung der Dienstleistungsqualität und des Komforts für die Reisenden, lanciert.

#### • Der internationale Flughafen von Malpensa - Mailand

Im Rahmen der Aktualisierung des Sachplans AlpTransit - insbesondere seine Einbindung in das italienische Hochleistungsbahnnetz - hat sich der Walliser Staatsrat 1997 zugunsten

eines Anschlusses der Simplonlinie an den neuen internationalen Flughafen Malpensa-Mailand nordwestlich der Metropole ausgesprochen. Diese Möglichkeit eröffnet eine interessante Alternative für den Zugang zum internationalen Luftverkehrsnetz und insbesondere zu einem Flughafen mit einer Rolle als "Hub".

#### • Der regionale Flughafen von Sitten-Wallis

Der Flughafen von Sitten verfügt über eine 2.4 km lange Hartbelag - Start- und Landebahn, über einen neuen Terminal, ein Instrumenten-anflugverfahren und seit kurzem über einen vom Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe (BABLW) erstellten Kontrollturm, welcher die Luftsicherheit gewährleistet. Im zivilen Bereich wird diese Infrastruktur, was die Investitionen und die Betriebshilfe angeht, zu gleichen Teilen vom Kanton und von der Stadt Sitten als Eigentümerin der Anlage getragen.

Pro Jahr erfolgen über 80'000 Flugbewegungen, wovon etwa allein 70'000 durch die Zivillufffahrt. Es wird eine qualitative Entwicklung

der Linien- und Charterflüge angestrebt, welche die Langstreckenbedienung des Kantons für den Geschäfts- und Tourismusverkehr ergänzen soll. Deshalb wurden neben der regelmässigen Verbindung Sitten-Zürich auch saisonale Charterflüge nach London, Amsterdam und Düsseldorf eingeführt.

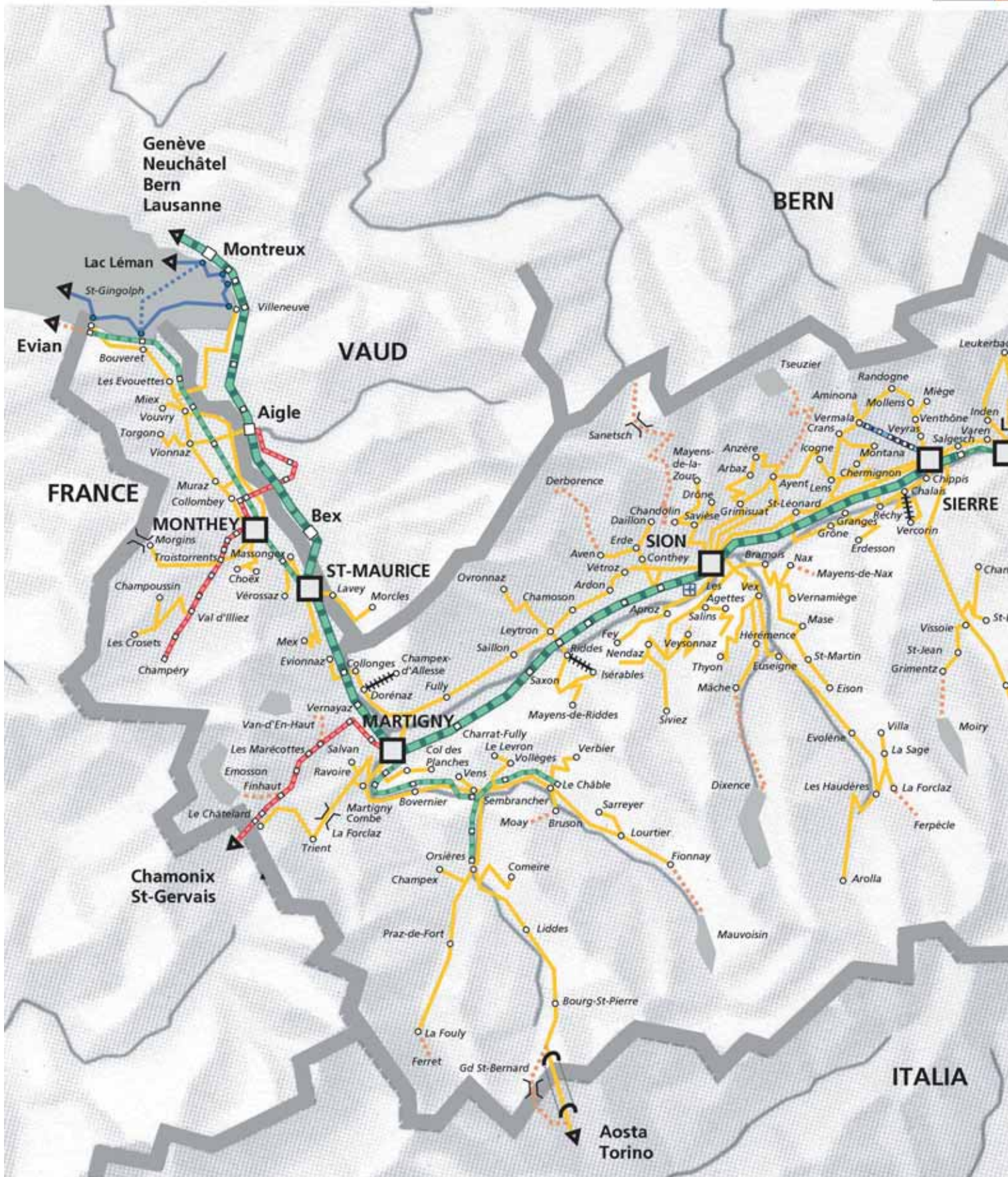
### 7.2 Die Schifffahrt

Im Wallis verfügt die "**Compagnie Générale de Navigation**" (CGN) am Genfersee über zwei Häfen: St-Gingolph und Le Bouveret. Die Leistungen auf dem Gebiet des Kantons Wallis machen rund 5% der Einnahmen der CGN aus. Das Linienangebot auf Walliser Gebiet umfasst eine Länge von ungefähr 6 km, was rund 3% des Betriebsnetzes der CGN entspricht. Sie befördert ca. 60'000 Passagiere pro Jahr.

Ein regelmässiger Kursverkehr zwischen St-Gingolph, le Bouveret und Montreux wurde im Hinblick auf die Erstellung touristischer Attraktionen wie z.B. Aquaparc und zur Verbesserung des Grenzverkehrs als Pilotversuch eingeführt.



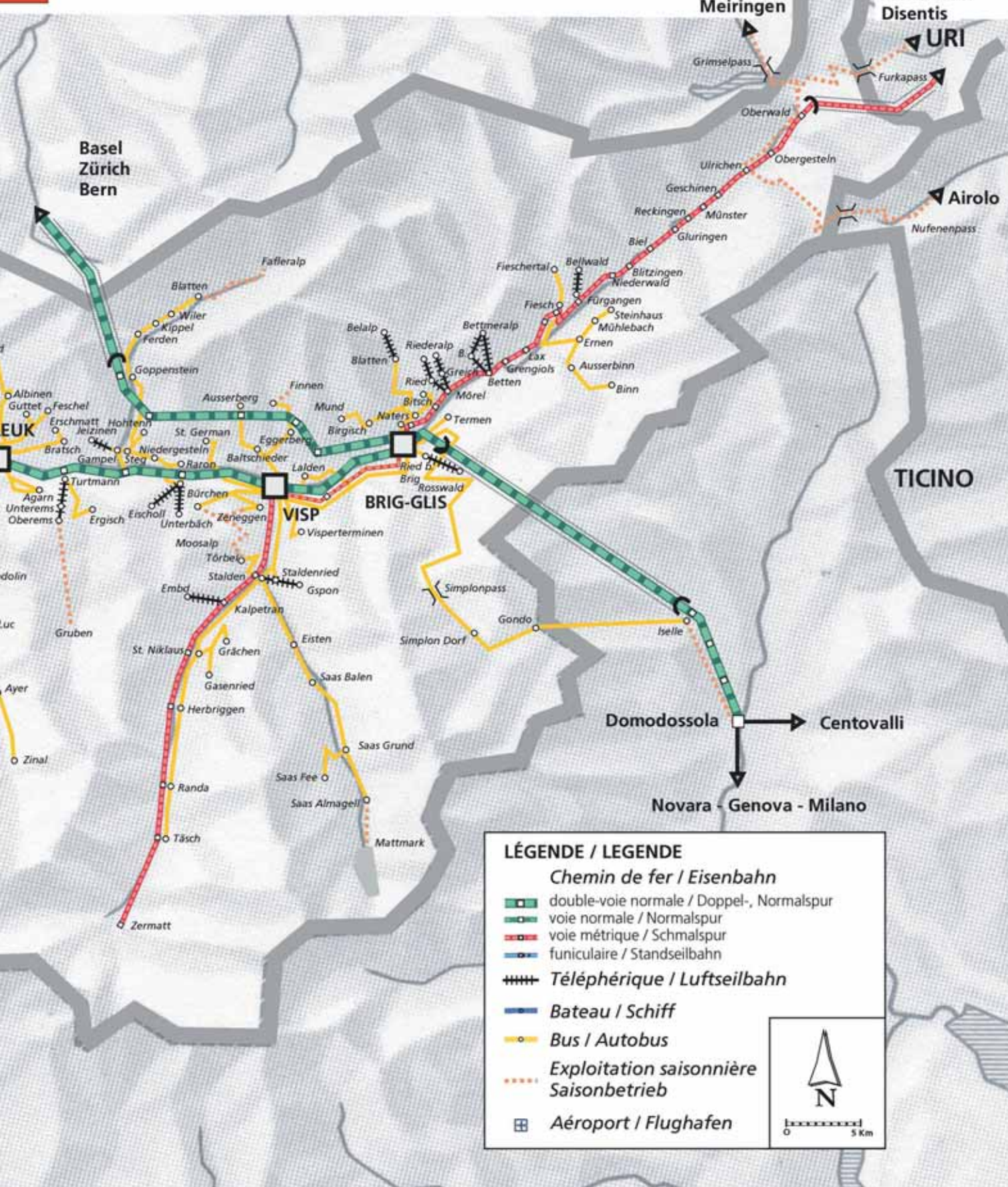
# Réseau des transports publics







# Öffentliches Verkehrsnetz



**LÉGENDE / LEGENDE**

- Chemin de fer / Eisenbahn
- double-voie normale / Doppel-, Normalspur
- voie normale / Normalspur
- voie métrique / Schmalspur
- funiculaire / Standseilbahn
- Téléphérique / Luftseilbahn
- Bateau / Schiff
- Bus / Autobus
- Exploitation saisonnière / Saisonbetrieb
- Aéroport / Flughafen

N  
 0 5 Km

## 8. DIE GLOBALEN VERKEHRSLEISTUNGEN

### 8.1 Modale Verteilung des Reiseverkehrs

Die modale Verteilung zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Individualverkehr, gemessen in Fahrgastkilometern, fällt eindeutig zugunsten des Individualverkehrs aus. Gemessen am Gesamtverkehr beträgt der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Wallis trotz allem 18%. Dieser Wert liegt nahe beim schweizerischen Durchschnitt.

Die Volkszählung von 1990 hat gezeigt, dass im Wallis ein Drittel der Schüler oder Studenten und jede siebente berufstätige Person ein öffentliches Verkehrsmittel benützt.

### 8.2 Aufteilung der Leistungen im regionalen öffentlichen Verkehr

Die Berechnung der Verkehrsleistungen, gemessen in Fahrgastkilometern, ergibt eine ausgewogene Aufteilung zwischen Bahn (43%) und Bus (41%). Der Rest entfällt auf Seilbahnen (16% unter Berücksichtigung der gleichwertigen km) sowie ein kleiner Anteil auf die Schifffahrt.

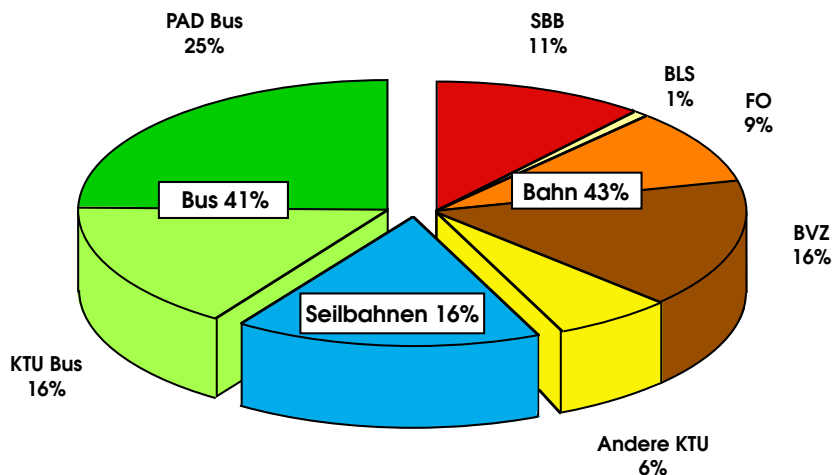


Fig. 8.1 Aufteilung der Leistungen im regionalen öffentlichen Verkehr (Passagier x km) – Mittelwerte 1996 - 1998



## 9. DER RECHTLICHE, INSTITUTIONELLE UND FINANZIELLE RAHMEN

### 9.1 Die Gesetzgebung

Die eidgenössische Gesetzgebung, die den Bau und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs regelt, umfasst eine grosse Anzahl von Gesetzen und Verordnungen. Für die Bestellung des Angebotes und dessen Abgeltung sowie für die Investitionen ist das "**eidgenössische Eisenbahngesetz - EBG**" vom 20.12.1957, welches am 24. März 1995 und am 20. März 1998 geändert wurde und seine Vollziehungsverordnungen massgebend:

- **ADFV**  
Verordnung vom 18. Dezember 1995 über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz, geändert am 25. November 1998
- **KAV**  
Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr, geändert am 5. Mai 1998
- **VPK**  
Verordnung über die Personenbeförderungskonzession vom 18. Dezember 1995, geändert am 25. November 1998
- **REVO**  
Verordnung des EVED vom 18. Dezember 1995 über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen, geändert am 15. März 1998
- **FPV**  
Fahrplanverordnung vom 18. Dezember 1995, geändert am 25. November 1998
- **Kantonales Transportgesetz (KTG)**  
Auf kantonaler Ebene bildet das neue, am 1. Juni 1999 in Kraft getretene "Gesetz über den öffentlichen Verkehr" die Gesetzesgrundlage. Es wurde am 28. September 1998 vom Grossrat verabschiedet.
- **Bahnreform**  
Die SBB haben am 1. Januar 1999 ihren juristischen Status einer vom Bund geführten Unternehmung verloren und wurden zu einer AG des

öffentlichen Rechts. Diese muss nun auch, wie die anderen Transportunternehmungen, Konzessionen einholen. Wie in anderen Bereichen der Marktwirtschaft können sich die öffentlichen Verkehrsmittel nun konkurrenzieren, natürlich ohne ihre Aufgabe des "Service public" zu vernachlässigen.

Um dies zu erreichen mussten am 25. November 1998 verschiedene Gesetze und Verordnungen, darunter das EBG, abgeändert werden. Die wichtigsten der zusätzlich verabschiedeten Verordnungen werden nachstehend aufgeführt:

- Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV)
- Verordnung über die Konzessionierung von Eisenbahninfrastrukturen (VKE)
- Verordnung über Infrastrukturen, die dem Eisenbahngesetz nicht unterstellt sind (VUE)
- Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge (VKV)
- Eisenbahnverordnung (EBV)
- Transportverordnung (TV)
- Gebührenverordnung BAV (GebV-BAV)
- Verordnung über die Aufhebung und die Änderung von Verordnungen aufgrund der Bahnreform

Diese neue Gesetzgebung ist am 1. Januar 1999 in Kraft getreten.

### 9.2 Ziele der neuen Gesetzgebung

- **Ziele der Revision des EBG**
  - Verbesserung der Effizienz und der Transparenz im Bereich des öffentlichen Verkehrs
  - optimale Nutzung der Transportmittel
  - den Kantonen mehr Verantwortung bei der Bestellung von Transportleistungen übertragen
  - Dynamisierung der Transportunternehmungen durch eine im Voraus bestimmte Entschädigung, basierend auf einer Plankostenrechnung
  - Einführung der Kostenrechnung als Betriebsführungs- und Planungsinstrument

- **Ziele der Revision des KTG**

- Förderung des öffentlichen Verkehrs
- Anpassung der kantonalen Bestimmungen an das revidierte EBG
- Erarbeitung eines kohärenten Verteilersystems der Finanzierung zwischen Kanton und Gemeinden
- Festlegung der kantonalen, regionalen und lokalen Kompetenzen für die Planung und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs.

- **Ziele der SBB-Reform**

- Verbesserung der Qualität des Bahnangebots
- erhöhte Verantwortung des Unternehmens im Bereich der Betriebsführung
- Produktivitätssteigerung
- Stärkung der Marktposition der Schiene
- faire Konkurrenz (Liberalisierung des Güterverkehrs, Netzzugang, freier Wettbewerb für Transportleistungen)
- wie im Regionalverkehr werden einzig die im Voraus bestellten Leistungen von der öffentlichen Hand übernommen.

### 9.3 Die Betriebsfinanzierung

Die Revision des Eisenbahngesetzes überträgt dem Kanton eine grössere Verantwortung, gewährt den Transportunternehmungen grössere Selbständigkeit und sorgt für mehr Transparenz und Ausgewogenheit zwischen den Unternehmungen (Gleichbehandlung). Die Abgeltung an die Verkehrsbetriebe für ihre ungedeckten Kosten im Regionalverkehr beträgt im Wallis für die Fahrplanperiode 1999/2000 rund 114 Mio. Franken. Der Kanton wird aufgefordert, im Einvernehmen mit dem Bund, das jährliche Leistungsangebot bei den Transportunternehmungen des Gesamtnetzes zu bestellen. Die Ausführungsbestimmungen des Eisenbahngesetzes umfassen eine gewisse Anzahl Bedingungen, die eingehalten werden müssen, um den Bundesbeitrag, welcher 91% der Gesamtabgeltung ausmacht, zu erhalten.

Die Unternehmungen erstellen eine Plankostenrechnung, die als Grundlage für die vorgängige Festsetzung der Abgeltung der ungedeckten Kosten und

für die Festsetzung der entsprechenden Vereinbarung dient. Dadurch verfügen sie über einen grösseren Bewirtschaftungsspielraum, um die in der Angebotsbestellung festgelegten Zielsetzungen zu erreichen.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs beteiligt sich das Wallis an den Kosten der Schülertransporte (ca. 7 Mio. Franken zu Lasten der Gemeinden und des Departements für Erziehung, Kultur und Sport - DEKS) und des Agglomerationsverkehrs (15% von rund 3.5 Mio. Franken).

Der kantonale Anteil an der Abgeltung des regionalen öffentlichen Verkehrs (inkl. Anteil der Gemeinden) setzt sich 1999 somit zusammen aus:

- der Beteiligung an der Abgeltung des anerkannten Gesamtverkehrs 10.5 Mio. Franken
  - den Schülertransporten 7.0 Mio. Franken
  - dem Agglomerationsverkehr 3.5 Mio. Franken
- Total 21.0 Mio. Franken

#### 9.4 Die Finanzierung der Investitionen

Die Investitionen der konzessionierten Eisenbahn- und Seilbahnbetriebe werden zu 55%, respektive 45% von Bund und Kanton aufgrund der Artikel 56, 60 und 61 des Eisenbahngesetzes übernommen. Im Gegensatz zu den Abgeltungen für die Erhaltung des Betriebs beteiligen sich die Gemeinden nicht an dieser Art von Hilfe.

Um von den Subventionsbeiträgen profitieren zu können, müssen entsprechende Arbeiten und Materialbeschaffungen in den eidgenössischen Fünfjahresprogrammen, die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) beschlossen werden, festgehalten sein. Zurzeit ist das Programm für die Periode 1993-1997 in Kraft, das aufgrund der Verschlechterung der Bundesfinanzen bis ins Jahr 2000 verlängert wurde.

Die Zahlungskredite der jeweiligen Beiträge zugunsten der KTU fallen in den 8. Eidgenössischen Rahmenkredit sowie den vierjährigen Finanzplan des Kantons.

Der kantonale Finanzplan für 1995/1998 sieht einen jährlichen Betrag in der Höhe von 4.5 Mio. Franken für entsprechende Kantonsbeiträge vor. Verglichen mit den entsprechenden Bundesvorschüssen ist dieser Beitrag ungenügend. Im Rahmen der Massnahmen für die Ankurbelung der Wirtschaft wurde dieser Beitrag jeweils für 1997 und 1998 um 3.15 Mio. bzw. 3.0 Mio. Franken erhöht, was ein Arbeitsvolumen von 16 Mio. Franken auslöst.

Der Finanzplan für 1998/2001 sieht jährliche Investitionskredite von 8 Mio. Franken sowie eine Budgeterhöhung um 1.5 Mio. Franken während 3 Jahren für rückständige Subventionszahlungen vor.

Dank diesen Budgetanpassungen ist der Kanton in der Lage, die ihm aufgebürdete Finanzlast im Bereich des öffentlichen Verkehrs zu tragen.



## 10. DAS KANTONALE KONZEPT FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR

### 10.1 Historische Verankerung und langfristige Entwicklung der Landverkehrsmittel im Wallis

Das kantonale Konzept für den öffentlichen Verkehr im Wallis will die vorrangige Ausrichtung für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren festlegen. Diese Planungsmassnahme, die zwei Jahre vor der Jahrhundertwende in Angriff genommen wurde, ist Bestandteil der langjährigen Entwicklung eines diversifizierten Personen- und Güterverkehrsystems, das die Bedienung des gesamten Kantons sowie seine lebenswichtigen Verbindungen auf nationaler und internationaler Ebene sicherstellt. Jedes vorausschauende Verkehrskonzept stützt sich auf eine bestehende Infrastruktur von beträchtlichem Ausmass (über 95% des Verkehrssystems des Jahres 2010 sind bereits vorhanden). Dieses Erbe gilt es zu nutzen, und zwar in Einklang mit der eidgenössischen Verkehrspolitik, wie sie mit der Europäischen Union ausgehandelt wurde.

Es ist insbesondere auf die unveränderliche strategische Lage des Wallis an der Schnittstelle von zwei wichtigen transalpinen Verbindungskorridoren (Fig. 10.1) hinzuweisen, und zwar:

- der Nord-Süd-Achse:  
Rheintal - Basel - Bern - Lötschberg - Simplon - Mailand - Novara - Genua
- der West-Süd-Achse:  
Paris - Genf - Lausanne - Simplon - Mailand und Martinach - Grosser St. Bernhard - Aosta - Turin.

Die langfristige Entwicklung sowie die operative und wirtschaftliche Lebensfähig-

keit dieser strukturegebenden Achsen Europas und der Westschweiz bestimmen die Verkehrspolitik des Wallis nachhaltig. Sie bilden das Rückgrat seines öffentlichen Verkehrswesens, das von den sechs regionalen Knotenpunkten Monthey/Aigle/St-Maurice, Martinach, Sitten, Siders, Leuk und Visp/Brig ausgeht.

Die massgeblichen Vorgaben sind die langfristige Entwicklung des Verkehrssystems und der Verkehrsgesetzgebung. Tafel 10.2 gibt einen zusammenfassenden Überblick über die wichtigsten Ereignisse und die markantesten Entscheide in Sachen Schweizer Verkehrspolitik in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts unter besonderer Berücksichtigung des Wallis und seines öffentlichen Verkehrswesens. Zum besseren Verständnis des politischen und institutionellen Umfelds, in welches das Konzept für den öffentlichen Verkehr im Wallis in den kommenden 15 Jahren eingebettet sein wird, lassen sich drei grosse signifikante Zeitabschnitte unterscheiden.

#### Vor 1950: Praktisch absolute Vorherrschaft der öffentlichen Verkehrsmittel

Dank dem bemerkenswerten Erbe an öffentlichen Verkehrsmitteln, die am Ende des 19. Jahrhunderts von privater und öffentlicher Hand entwickelt worden waren, konnte der Personen- und der Güterverkehr hauptsächlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere mit der Eisenbahn, abgewickelt werden. Ein erster Aufschwung des Automobilverkehrs in der Vorkriegszeit endete abrupt durch den zweiten Weltkrieg. Der öffentliche Verkehr in der Schweiz erreichte damals seinen Höhepunkt.

#### Von 1950 bis 1985: Fünfunddreissig Jahre Wachstum des Automobilverkehrs

Während dieser langen Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs, die durch das Entstehen der Konsumgesellschaft gekennzeichnet war, verzehnfachte sich die individuelle Motorisierung (von 40 Fahrzeugen/1000 Einwohner im Jahr 1950 auf 400 Fahrzeuge/1000 Einwohner im Jahr 1985). Da aus der Vorkriegszeit keine Autobahn-Infrastruktur vorhanden war, nahm das Schweizer Volk 1960 die Initiative für den Bau und die Finanzierung des Nationalstrassennetzes an.

Ausgehend vom ersten Autobahn-Abschnitt Genf - Lausanne, der 1964 (zur Landesausstellung) eröffnet wurde, entwickelte sich das Autobahnnetz im Mittelland, entlang der Gotthard-Achse, sowie ins Rhonetal wo 1996 Siders erreicht wird. Angesichts des erheblichen Ausrüstungsbedarfs entwickelten die Kantone ihren eigenen Strassen- und Autobahndienst.

Während dieser ganzen Periode waren die Dienstleistungen im kantonalen öffentlichen Verkehr praktisch nicht oder nur im Ansatz vorhanden, was von der nachrangigen Bedeutung zeugte die dem Verkehrsmittelsektor zukam. Im Unterschied zu den Nachbarländern wurde das öffentliche Verkehrswesen jedoch beibehalten und schrittweise modernisiert. Eisenbahnverbindungen wurden nur selten eingestellt, insbesondere im Wallis (Ausnahme Leuk-Leukerbad im Jahr 1967).

Während dieser Zeit kam es zu einer kompletten Umkehrung in der Zusammensetzung der Art der benutzten Verkehrsmittel – von einem Anteil



von 85 bis 90 % des öffentlichen Verkehrs im Jahr 1950 zu einem Anteil von 80 bis 85 % des Strassen- und Automobilverkehrs im Jahr 1985.

**Von 1985 bis 1998: Übergang zu einer ausgewogeneren Verkehrspolitik**

Die Verstopfung der wichtigsten städtischen Pole seit den frühen 70er Jahren, die zunehmende Sättigung des Autobahnnetzes im Mittelland und entlang der Gotthard-Achse ab den 80er Jahren sowie die zunehmende Sensibilisierung gegenüber den Verkehrsbelastungen und dem Umweltschutz, haben nach und nach die Verkehrspolitik in den Ballungsräumen und die eidgenössische Politik in Sachen Personen- und Gütertransport auf dem Landweg neu orientiert.

Nachdem 1985 das Bundesgesetz über den Umweltschutz angenommen wurde, folgte drei Jahre später der erste Entwurf für eine Neuorientierung der Eisenbahn auf nationaler Ebene: das 1988 verabschiedete Projekt BAHN 2000. Von da an beschleunigten sich die Dinge in Sachen Gesetzgebung und Projekte für öffentliche Verkehrsmittel (Fig. 10.3).

In den folgenden Jahren wurde das ehrgeizige NEAT-Projekt ausgearbeitet, welches die Leistungsfähigkeit des Schweizer Eisenbahnsystems steigern und ihm im Europa des 21. Jahrhunderts einen neuen Platz einräumen sollte. Das Projekt wurde 1992 angenommen. Zwei Jahre später führte die

Annahme der Alpeninitiative zur Auflage, die transalpine Strassenverkehrskapazität zu begrenzen sowie den grossen Nord-Süd-Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

Im September bzw. im November 1998 stimmte das Schweizer Volk der leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und dem Gesetz über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FinöV) zu. Diese beiden Gesetze

stellen die nötigen finanziellen Mittel zur Verfügung für die Modernisierung und die Leistungssteigerung der wichtigsten Eisenbahnen (BAHN 2000 und NEAT) bis zum Jahr 2020.

In diesem relativ kurzen Zeitraum ist **eine neue Schweizer Verkehrspolitik entstanden**. Es ist eine Politik, welche die externen Auswirkungen berücksichtigt und deshalb in Bezug auf die Mobilitätsentwicklung nachhaltiger wirkt.

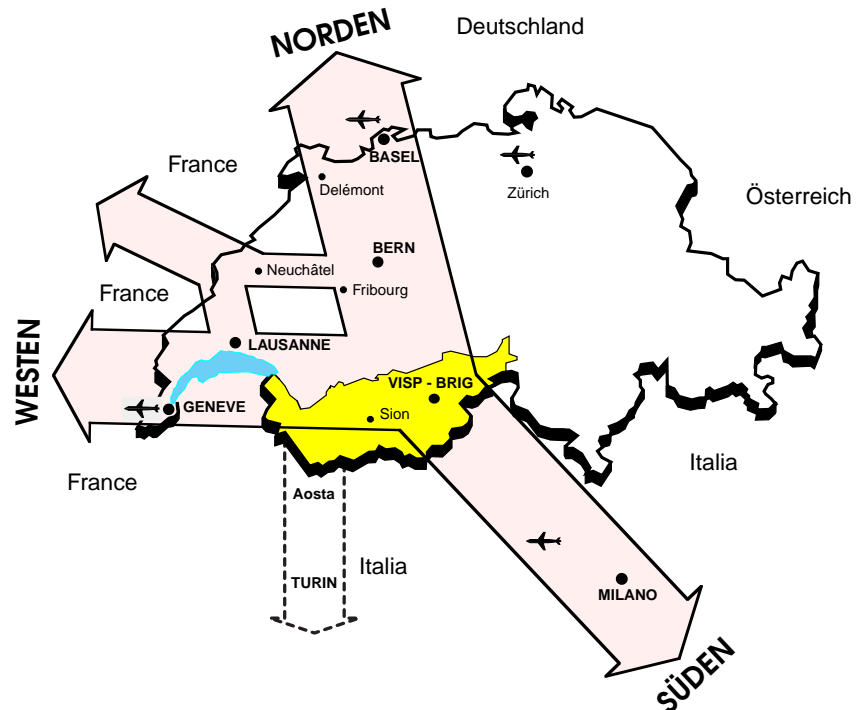


Fig. 10.1 Das Wallis an der Schnittstelle zwischen zwei transalpinen Verkehrsachsen.



	SCHIENENVERKEHR	STRASSENVERKEHR
<p>▲  <b>ÜBERWIEGEND  ÖFFENTLICHE  VERKEHRS-MITTEL</b></p>	<p>1859 Eröffnung des ersten Eisenbahnabschnittes im Wallis (St-Gingolph-Bouveret-Monthey-St-Maurice-Martigny)</p> <p>1878 Simplon-Linie bis Brig</p> <p>1891 BVZ bis Zermatt</p> <p>1897 Elektrische Gornegrat-Bahn</p> <p>1906 Simplon 1, längster Eisenbahntunnel</p> <p>1913 Inbetriebnahme des Lötschbergs</p> <p>1922 Simplon 2</p> <p>1957 Bundesgesetz über die Eisenbahnen</p>	<p>1960 Nationalstrassengesetz</p> <p>1960 Motorisierung CH = 100 / VS = 70</p>
<p>▼  <b>1960</b></p> <p>▶</p>		<p>1964 Genf-Lausanne, erste Schweizer Autobahnverbindung</p> <p>1964 Tunnel des Grossen St. Bernhard</p>
<p>▲  <b>STARKE ZUNAHME UND ÜBERWIEGEN  DES STRASSENVERKEHRS</b></p>		<p>1970 Motorisierung CH = 225 / VS = 190</p>
<p>▼  <b>1970</b></p> <p>▶</p>		
<p>▲  <b>1980</b></p> <p>▶</p>		<p>1980 Motorisierung CH 350 / VS = 350</p> <p>1980 Gotthard-Tunnel Nr. 2</p> <p>1982 N9 St-Maurice - Martigny - Riddes</p>
<p>▼  <b>1980</b></p> <p>▶</p>	<p>1982 Inbetriebnahme des Furka-Tunnels</p>	<p>1983 Umweltschutzgesetz</p> <p>1984 Aufgabe der Verbindung N6-Rawyl</p>
<p>▲  <b>1990</b></p> <p>▶</p>	<p>1988 Annahme des Projekts BAHN 2000</p>	<p>1988 Anschluss N9 Waadt-Wallis / St-Maurice</p> <p>1990 Motorisierung CH 440 / VS = 470</p> <p>1991 Autobahn N9 in Sitten</p>
<p>▼  <b>1990</b></p> <p>▶</p>	<p><b>BILDTAFEL 10.3</b></p> <p>1998 Annahme der Finanzierung der öffentlichen Verkehrsmittel</p>	<p>1994 Alpenschutz-Artikel</p> <p>1996 Autobahn A9 in Siders-West</p> <p>1998 Motorisierung CH = 475 / VS = 520</p> <p>1998 Abkommen über die bilateralen Vereinbarungen zwischen CH - EU</p>
<p>▲  <b>2000</b></p> <p>▶</p>		<p>1999 Autobahn A9 in Siders-Ost/Pfyn</p>
<p>▼  <b>2000</b></p> <p>▶</p>	<p>2004 Doppelspur-Ausbau der ganzen Simplon-Linie</p> <p>2006/7 Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels</p>	<p>2005 A9 Umfahrung Visp Süd</p>
<p>▲  <b>2010</b></p> <p>▶</p>		
<p>▼  <b>2010</b></p> <p>▶</p>	<p>2012 Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels</p>	<p>2012 Fertigstellung der A9 Oberwallis</p>
<p>▲  <b>EINFÜHRUNG EINER AUSGEWOGENEN VERKEHRSPOLITIK</b></p>		

Fig. 10.2 Meilensteine in der Entwicklung der Schweizer und Walliser Verkehrsmittel

GESETZLICHE GRUNDLAGEN		PROJEKTE UND BAUARBEITEN		
1988		1988	Beginn der NEAT-Studien	
	1992	Annahme des NEAT-Projekts - Gotthard und Lötschberg	1991	Verlängerung der AOMC Champéry-Luftseilbahn
	1995	Eisenbahngesetz	1996	Renovierung / Modernisierung der Standseilbahn SMC
	1997 Schaffung der Walliser Dienststelle für Verkehrsfragen			
	1997	Reform der Eisenbahnen	1997	Mt-Blanc Express, durchgehende internationale TGV-Verbindung-Martigny-Chamonix-St-Gervais
			1997	Beginn der Arbeiten am Fensterstollen Ferden (Lötschberg-Basistunnel)
1998	1998	Kantonales Gesetz über den öffentlichen Verkehr	1998	Beginn der Arbeiten an der zweispurigen SBB-Linie Salgesch-Leuk
	1998	Annahme der LSVA		
	1998	Annahme des FinöV		
			1999	Beginn der Arbeiten am Lötschberg-Basistunnel

Fig. 10.3 Meilensteine in der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz und im Wallis zwischen 1988 - 1998

## 10.2 Ein kantonales Konzept für den öffentlichen Verkehr im Einklang mit den anderen Bereichen der kantonalen Politik und unter Nutzung der neuen Rahmenbedingungen

Nach mehr als drei Jahrzehnten relativen Rückgangs des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zur rasanten Zunahme des Strassenverkehrs wurde im Laufe der zehn Jahre zwischen 1988 und 1998 ein Bündel von Rahmenbedingungen geschaffen, die das Verkehrswesen wieder ins Gleichgewicht bringen sollten. Es handelte sich um eine umfassende Neuorientierung der Verkehrspolitik im Sinne einer nachhaltigeren Entwicklung der Mobilität von Personen und Gütern. Die auf diesem Gebiet richtungsweisende Schweiz konnte im Rahmen der bilateralen Verhandlungen mit der EU ihren Standpunkt durchsetzen.

Diese Neuorientierung auf Bundesebene steht im Einklang mit der Walliser Politik in verschiedenen Bereichen, insbesondere auf dem Gebiet der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung, der Raumplanung und des Umweltschutzes.

### Soziale und wirtschaftliche Entwicklung

Die Förderung von ausgewogenen sich gegenseitig ergänzenden Bedingungen für Erreichbarkeit und Mobilität mittels öffentlicher Verkehrsmittel einerseits und individuellem Autoverkehr anderer-

seits ist wesentlich für die soziale, wirtschaftliche und touristische Entwicklung. Für die so genannten „Randgebiete“, wie das Wallis, ist diese Voraussetzung geradezu lebenswichtig. In dieser Hinsicht ist die Neupositionierung des Kantons in der europäischen Verkehrsgeografie dank der Redynamisierung der grossen Eisenbahnachsen in Nord-Süd Richtung (Lötschberg) und in West-Süd Richtung (Simplon) ein entscheidender Trumpf für das 21. Jahrhundert.

### Raumplanung

Das oberste Ziel der Raumplanung im Wallis, die „konzentrierte Dezentralisierung“, bringt den Willen zum Ausdruck, gegen eine zersplitterte Urbanisierung anzukämpfen die durch den motorisierten Individualverkehr gefördert wird. Als wichtigste strukturegebende Komponente der Raumplanung ist der öffentliche Verkehr eine wesentliche Voraussetzung für diese Form der Raumplanung.

### Umwelt

Der Schutz einer empfindlichen alpinen Umwelt steht im Mittelpunkt der Bemühungen eines Kantons mit ausgeprägt touristischem Charakter. Das Walliser Luft-Forum ist logischerweise darauf ausgerichtet, ein optimales Gleichgewicht zwischen der individuellen Mobilität des Automobils und der Mobilität im öffentlichen Verkehr her-

zustellen, und zwar durch eine systematische Förderung der Mobilitätsformen mit der besten Umweltverträglichkeit.

### Neue Rahmenbedingungen

Im Verlauf des letzten Jahrzehnts haben sich die Rahmenbedingungen radikal verändert, wobei insbesondere zu erwähnen sind:

- Der Alpenschutz (1994), der jede Zunahme des alpinen Strassen Durchgangsverkehrs über die Transitachsen San Bernardino (A13), Gotthard (A2), Simplon (A9) und Grosse St. Bernhard (A21) verbietet.
- Die Revision des Eisenbahn-Gesetzes (EBG) und seiner Vollziehungsbestimmungen (1996).
- Die Besteuerung des Strassenverkehrs und die schrittweise Liberalisierung der LSVA-Tonnage (1998).
- Die Modernisierung der Eisenbahnen in der Schweiz: Annahme der Finanzierung der grossen Eisenbahnprojekte (1998).
- Die Reform der Eisenbahnen (25. November 1998) und die Genehmigung von zehn Verordnungen durch den Bundesrat.
- Der erfolgreiche Abschluss der bilateralen Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU, insbesondere der Dossiers über den Landverkehr sowie über die Freizügigkeit von Personen und Gütern (Dezember 1998).



### 10.3 Personenfernverkehr

Die Schweizer Verkehrspolitik ist auf die Schaffung eines ausgewogeneren Verhältnisses zwischen Strasse und Schiene, sowohl für den Personen- als auch für den Gütertransport, ausgerichtet (siehe Abschnitt 10.4). Im Rahmen des NEAT-Projekts und seiner vom Volk angenommenen Finanzierung wurde die Stärkung der internationalen Achse Lötschberg-Simplon beschlossen. Die Arbeiten sind bereits angelaufen, und der Lötschberg-Basistunnel soll 2006/2007 in Betrieb genommen werden.

Diese Aufwertung der Achse Lötschberg-Simplon ist nicht nur äusserst wichtig für die Schweizer Eisenbahn-Geografie, sie macht diese Achse auch auf europäischer Ebene zu einer der wichtigsten transalpinen Verbindungen. Diese substantielle Verbesserung des Verkehrsangebots in Nord-Süd-Richtung (Basistunnel und Beibehaltung des Scheiteltunnels) sichert auch das Fortbestehen der Nord-West/Süd-Ost-Linie des Simplons im dritten Jahrtausend.

#### Chancen für das Wallis

Dank der erheblichen Zeiteinsparungen, die sich einerseits durch das Projekt BAHN 2000 auf dem Abschnitts Olten-Bern, andererseits dank des Lötschberg-Basistunnels erzielen lassen, wird die Achse Basel-Brig-Mailand zur wettbewerbsfähigsten alpenquerenden Bahnlinie der Schweiz:

- ab dem Jahr 2005 weniger als 5 Stunden zwischen Basel und Mailand über Brig, (mehr als 5½ Stunden über den Gotthard)
- ab dem Jahr 2007 rund 3 Stunden 50 zwischen Basel und Mailand über Brig, (mehr als 4 Stunden 50 über den Gotthard).

Dieser unbestreitbare Vorteil kann vorübergehend praktisch den gesamten Transit-Reiseverkehr von Deutschland nach Italien über Basel und den Lötschberg-Simplon an sich ziehen, was eine potentiell höhere Frequenz der Züge und damit eine bessere Fernverbindung des Wallis zur Folge hätte.

Die Doppelverknötung der beiden Hauptlinien über den Simplon und den Lötschberg in Visp und Brig verbessert die Anschlussmöglichkeiten erheblich. Die Verkürzung der Fahrzeit Bern-Visp

auf weniger als eine Stunde (54 Minuten) macht Visp zu einem Verkehrsknotenpunkt der BAHN 2000 auf gleichem Niveau wie jene im Mittelland. Davon profitieren vor allem die Verbindungen zwischen dem Mittelwallis und der Deutschschweiz, weil sich die Trennungslinie der Verkehrsstränge – über Lausanne oder über den Lötschberg –, die gegenwärtig zwischen Leuk und Siders liegt nach unterhalb von Martinach verschiebt (siehe Fig. 10.4). Im Übrigen kommt der doppelte Anschlussknoten dem gesamten Oberwallis zugute, weil Brig und Visp zwei Austauschpole mit den regionalen Eisenbahnen und den Buslinien darstellen.

Die durch die Lötschbergachse deutlich gesteigerte Attraktivität der Schiene wird vorsichtigen Schätzungen zufolge zu einer Verdoppelung des durchschnittlichen Verkehrsaufkommens von ungefähr 6 000 Reisenden/Tag in den Jahren 1996/1997 auf über 12 000 Reisende/Tag im Jahr 2007 führen.

In Fig. 10.5 sind die wichtigsten gegenwärtigen Verkehrsströme über die Lötschbergachse im Vergleich zu den ab der Eröffnung des Basistunnels zu erwartenden Verkehrsströmen dargestellt.

#### Ein besseres Angebot zu welchen Bedingungen?

Die erforderlichen Voraussetzungen für eine wesentliche Verbesserung des Eisenbahnangebots sind erfüllt: der Bau des Lötschberg-Basistunnels und die Beibehaltung des Scheiteltunnels. Im folgenden Kapitel sind die Gründe dazu aufgeführt.

Für eine echte Leistungsfähigkeit des Systems sind jedoch kurz-, mittel- und

langfristig zusätzliche Massnahmen erforderlich.

Kurzfristig ist es wichtig, die Süd-Ausfahrt (Raron-Baltschieder) des Lötschberg-Basistunnels optimal mit dem nur 3 km entfernten Bahnhof Visp zu verbinden. Die Konvergenz der beiden grossen Linien Simplon und Lötschberg macht einen dreispurigen Abschnitt erforderlich, damit diese beiden Achsen optimal genutzt werden können.

Ebenfalls kurzfristig ist zu definieren, wie das System der drei Verbindungslinien (Simplon, Lötschberg-Basistunnel und Lötschberg-Scheiteltunnel) und der doppelten Zwischenverbindung Visp/Brig optimal genutzt werden kann, mit welchen vorhandenen bzw. noch zu bestellenden Fahrzeugen, mit welchen Betreibern und entsprechend welchen schweizerischen bzw. internationalen Fahrplänen. Die „Walliser Strategie für die Entwicklung des Bahnverkehrs“ zeigt Wege und Nutzungsvarianten auf, die einer gründlicheren Prüfung bedürfen, bevor unter Berücksichtigung zahlreicher Parameter eine Wahl getroffen werden kann.

Mittelfristig bedingt die Zunahme des Personen- und Güter-Bahnverkehrs einen entsprechenden Ausbau der Südrampe des Simplon-Tunnels auf zwei Abschnitten. Diese sind zwar relativ kurz, enthalten aber Tunnels und zwar unmittelbar südlich von Iselle sowie zwischen Mognatta und Preglia. Längerfristig ist, je nachdem, wie sich die europäische Nachfrage beim Reise- und Güterverkehr entwickelt (Sättigung der grossen Autobahnnetze, der Luftfahrtswege und der Flughäfen), die zweite Röhre des Lötschberg-Basistunnels auszubauen.



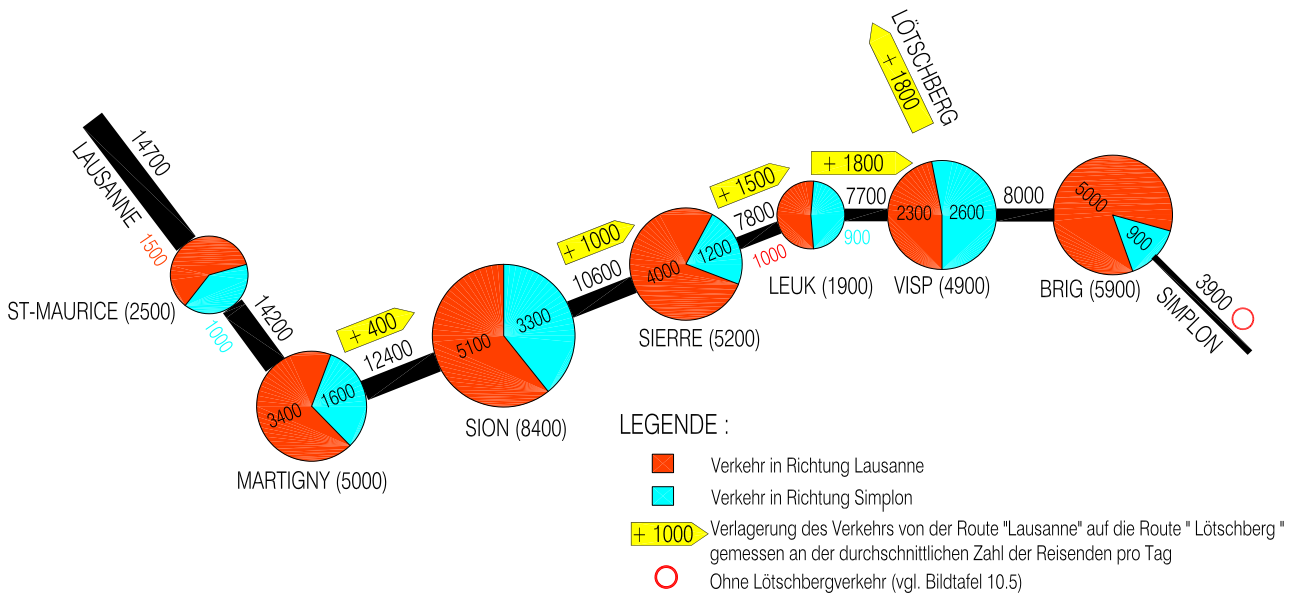


Fig. 10.4. Verkehr 1996/1997 auf der Simplon-Linie gemessen an der durchschnittlichen Gesamtzahl der Reisenden (in beiden Richtungen) pro Tag sowie Verlagerung des Verkehrs im Jahr 2007 auf die Lötschbergachse (Quelle: Strategie des Kantons Wallis im Schienenverkehr, EPFL - ITEP / ECOPLAN / INFRAS, Juli 1999)

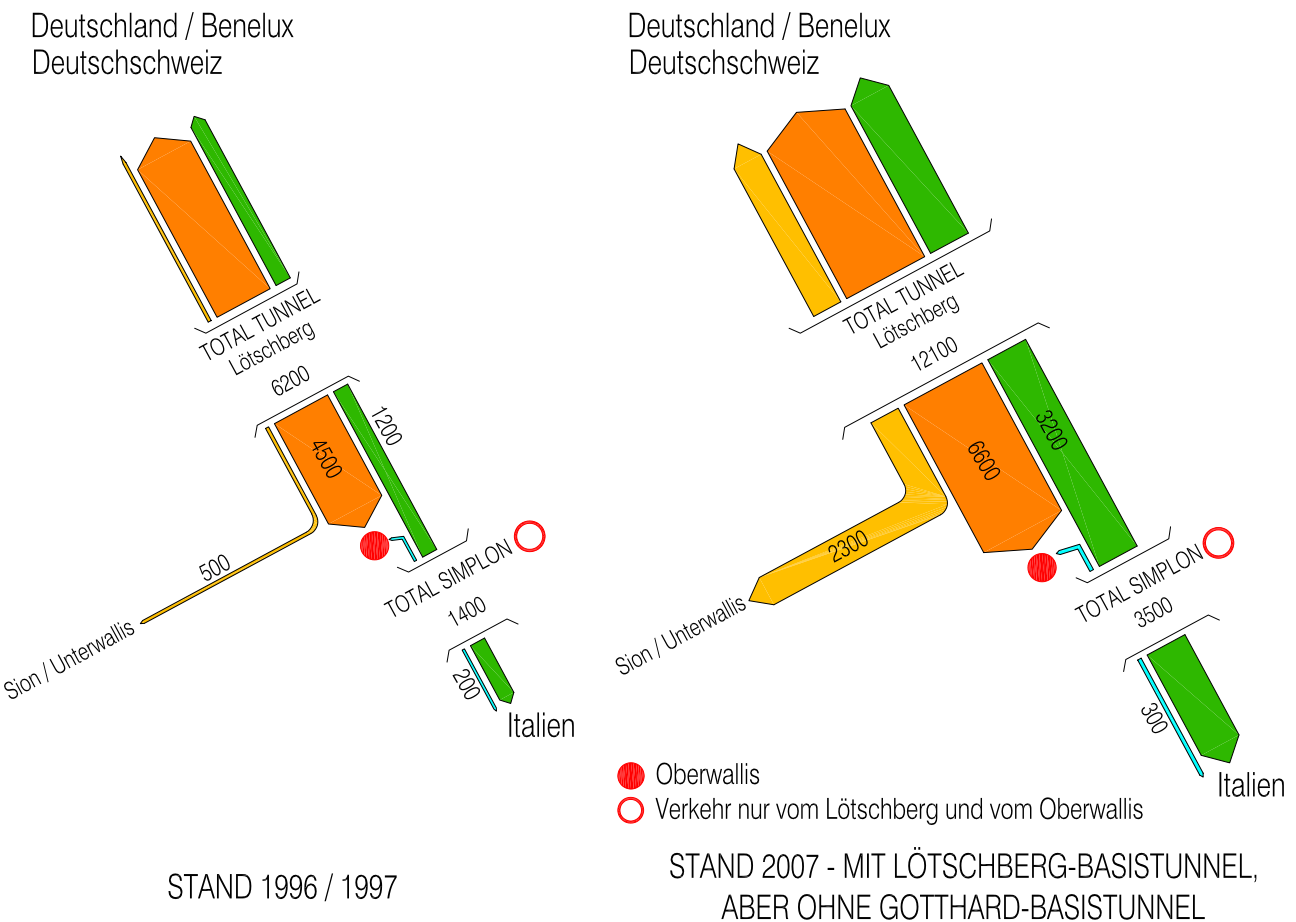


Fig. 10.5. Verkehr auf der Lötschbergachse gemessen an der durchschnittlichen Gesamtzahl von Reisenden pro Tag (in beiden Richtungen) (Quelle: Strategie des Kantons Wallis im Schienenverkehr, EPFL - ITEP / ECOPLAN / INFRAS, Juli 1999)

## 10.4 Güter- und Automobiltransporte

Auf europäischer Ebene, insbesondere in den Bergregionen (Alpenraum, Pyrenäen, Jura etc.), sind die schwerwiegendsten Probleme des Landtransports durch das massive Wachstum des Güterverkehrs bedingt: Autobahnstaus im innerstädtischen und zwischenstädtischen Verkehr, wesentlich stärkere Verkehrsbelastungen als durch den Personenverkehr sowie Konzentration von Verkehrsströmen in anfälligen Regionen mit touristischem Charakter.

Die Schweizer Verkehrspolitik hat nach und nach konkrete Massnahmen definiert, die ein besseres Gleichgewicht (bzw. eine nachhaltigere Entwicklung wie es im aktuellen Sprachgebrauch heisst) zwischen Strasse und Schiene zum Ziel haben. Sie umfassen insbesondere eine schrittweise Liberalisierung des Verkehrs für 40-Töner und deren Besteuerung sowie die Anpassung der Eisenbahnen an die europäischen Richtlinien.

In technischer Hinsicht sind die getroffenen Massnahmen komplex, denn sie betreffen die Schaffung ausreichender Kapazitäten für die Bewältigung verschiedener Verkehrsarten: herkömmlicher Güterverkehr, Huckepack-Korridor sowie die Kombination von regionalem, nationalem und internationalem Verkehr. Deshalb laufen derzeit Studien über die Einbindung der Achse Lötschberg-Simplon in das schweizerische kombinierte Verkehrskonzept.

### Vorteile für das Wallis

Die Tatsache, dass eine der wichtigsten europäischen Achsen im Schienen-Gütertransport durch das Kantonsgebiet verläuft, stellt eine Chance dar, die ergriffen werden muss, insbesondere mittels geeigneten Verladeplattformen, die an den bestehenden Eisenbahnknotenpunkten Monthey, St-Maurice, Martinach, Sitten, Siders, Visp und Brig - um nur die wichtigsten zu nennen - zu konsolidieren sind.

Es liegt auf der Hand, dass dadurch die nationalen und internationalen Gütertransporte in Rollboxen oder Containern von oder zu diesen Walliser Verlade-Drehscheiben erleichtert werden.

### Zukunft der Autoverlad-Pendelzüge

Trotz seiner Einfachheit ist der Autoverlad-Pendelverkehr durch den Lötschberg-Scheiteltunnel einer der leistungsfähigsten dieser Art in Europa. Die Verkehrsentwicklung (vgl. Fig. 10.6) bestätigt die Attraktivität und den Erfolg dieser Dienstleistung, die unbedingt beibehalten werden muss, wahrscheinlich auch noch nach einer allfälligen Doppelspurigkeit des Lötschberg-Basistunnels.

In den letzten Jahren hat sich der Verkehr des Autoverlads durch den Lötschberg bei rund 1'250'000 Fahrzeugen pro Jahr mit 2,75 Millionen Passagieren eingependelt – das ist etwas höher als der Personenverkehr der eigentlichen Bahnlinie.

Der Pendelverkehr umfasst einen relativ stabilen Berufs- und Geschäftsverkehr sowie einen Fremdenverkehr, der sehr grossen Schwankungen unterliegt. Bei einem durchschnittlichen Transport von 24'000 Fahrzeugen pro Woche liegen die Eckwerte bei 14'500 Fahrzeugen in der Zwischensaison und bei

37'500 Fahrzeugen beim Rückreiseverkehr aus den Osterferien.

Das wöchentliche Transportvolumen präsentiert sich wie folgt:

- 2'500 Fahrzeuge pro Tag von Montag bis Donnerstag
- 4'000 Fahrzeuge pro Tag am Freitag
- 5'000 Fahrzeuge pro Tag am Wochenende.

Das Spitzen-Verkehrsaufkommen an einem Samstag im Winter ist viermal so hoch wie das durchschnittliche Aufkommen von 3'400 Fahrzeugen pro Tag.

Angeichts des anhaltenden Wachstums des Autobahnverkehrs wird im Laufe der nächsten zehn Jahre auf den wichtigen Fahrrouen des Landes ein Telematiksystem eingerichtet werden. Dieses System soll „in Echtzeit“ laufende Informationen über die Befahrbarkeit des Strassennetzes, Verkehrsstörungen (Unfälle, Bauarbeiten, Staus) sowie alternative Routen, insbesondere per Bahn, liefern. In diesem Zusammenhang ist durchaus mit einer Zunahme des Autoverlads durch den Lötschberg zu rechnen.

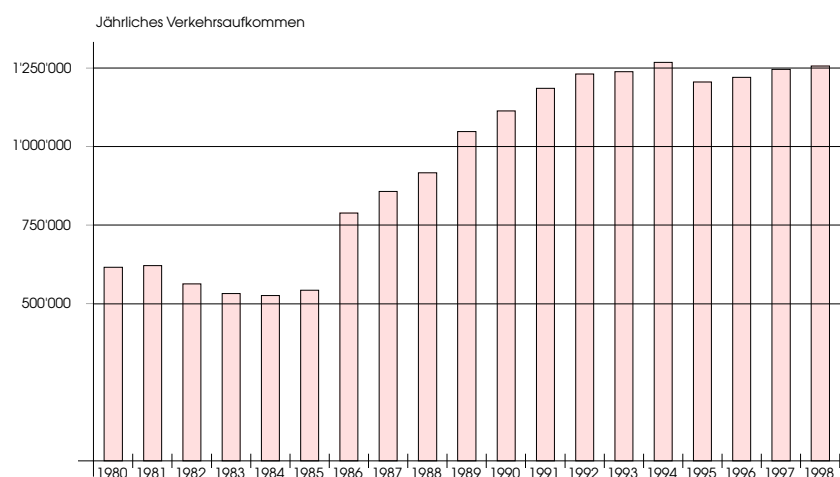


Fig. 10.6 Entwicklung des Autoverlads durch den Lötschberg-Scheiteltunnel



Die Studien haben nachgewiesen, dass die Wiedereinführung eines Autoverlads durch den Simplon-Tunnel trotz des voraussichtlichen Wachstums des Verkehrsvolumens bei der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels möglich ist. Das Departement für Verkehr, Bau und Umwelt des Wallis hat im Oktober 1999 den Transport von begleiteten Motorfahrzeugen zwischen Brig und Iselle ausgeschrieben.

#### Ausblick und Vorbehalt für die Zukunft

Die Zukunft besteht aus Unbekanntem, insbesondere auf einem Gebiet, das dermassen von der europäischen und der globalen Wirtschaft abhängig ist, wie der Güterverkehr. Deshalb muss sich der Kanton Wallis die Möglichkeit vorbehalten, vorübergehend die Eisenbahn-Infrastruktur des südlichen Genferseegebietes (Annemasse-Evian-St-Maurice) als Entlastungsweg für den Güterverkehr oder als alternative Route für den saisonbedingten Reiseverkehr zu reaktivieren

### 10.5 Der regionale Reiseverkehr

#### a) Lagebeurteilung

- Die geografische Struktur des Kantons mit seiner zerstreuten Urbanisierung erfordert ein sehr ausgedehntes Verkehrsverbindungsnetz von nahezu 1'900 km. Ein derartiges Netz zeichnet sich - trotz relativ niedrigen Bedienungsfrequenzen - durch einen **geringen Kostendeckungsfaktor** aus. 1998 lag der mittlere Kostendeckungsfaktor bei 46 %. Allerdings bestehen zwischen den einzelnen Transportlinien beträchtliche Unterschiede in der Kostendeckung.
- **Die Bedienungsfrequenz und das Ausrüstungsniveau sind je nach Region im Wallis sehr unterschiedlich.** Das bestätigt sich sowohl in den erfassten Verkehrsleistungen als auch in den Kosten. So hat zum Beispiel das Oberwallis eine ausgeprägtere „Kultur des öffentlichen Verkehrs“, wie der deutlich unter dem Walliser Durchschnitt liegende Motorisierungsgrad bezeugt. Hervorzuheben ist auch der beträchtliche Anteil an Anlagen für Schienenverkehr und Seilbahnen in dieser Region.
- Angesichts einer über der Einwohnerzahl liegenden Gäste-Bettzahl muss

im Wallis auch die **herausragende Bedeutung des Fremdenverkehrs** hervorgehoben werden. Der Zustrom zu den wichtigen Wintersportorten wie Zermatt, Saas-Fee, Crans-Montana, Verbier etc. hat einen starken Spitzenverkehr zur Folge. Der Fremdenverkehr stellt einen ausgezeichneten Zusatzmarkt dar, der es gestattet, das Basisangebot der öffentlichen Verkehrsmittel zu ergänzen.

- **Der Schülertransport spielt für die regionalen öffentlichen Verkehrsmittel im Wallis eine bedeutende Rolle.** Im Oberwallis ist dieser Verkehr zum Grossteil in den Grundfahrplan integriert, und es werden nur wenige Sonderfahrten eingeschoben. Im französischsprachigen Wallis hingegen haben sich zahlreiche Schülerbuslinien im Zuge der zersplitterten Urbanisierung und der Restrukturierung der regionalen Schulzentren entwickelt.
- **Das Walliser Verkehrsnetz weist stark frequentierte Achsen auf, entlang denen die öffentlichen Verkehrsmittel attraktiv und leistungsfähig sind.** Im Rhonetal bilden die SBB mit einer Hochgeschwindigkeitsachse das Rückgrat des Systems. So ist zum Beispiel zwischen Siders und Brig oder sogar zwischen St-Maurice und Sitten die Bahn mit der Strasse konkurrenzfähig. Die Achsen zwischen zwei städtischen Polen werden auch durch eine parallele Busverbindung bedient: Visp - Brig, Siders - Sitten, Sitten - Martinach, St-Maurice - St-Gingolph.



Es gibt ausserdem einige leistungsfähige Tal-Berg-Verbindungswege: Visp-Stalden, Sitten-Grimisuat, Siders-Montana (mit einer Express-Verbindung in 11 Minuten).

- **Auf dem gesamten Gebiet der Schweiz findet eine Tarifharmonisierung statt,** wobei die Tarife für Einheimische aufgegeben und Mehrfahrtenabonnemente gefördert werden. Eine Ausnahme wird im Wallis für die BVZ und die MC gemacht, bei denen die Tarifabweichungen so gross sind, dass ihre Angleichung eine gewisse Zeit benötigt. Im Wallis gibt es noch keinen Tarifverbund, hingegen gibt es einige Tarifabkommen und die gegenseitige Anerkennung von Abonnements: Chablais, Region Sitten, Brig-Visp-Naters, Siders (wird geprüft). Auf gesamtschweizerischer Ebene bezweckt das Projekt «Easy Ride» die Einführung eines Zahlungssystems, das der tatsächlich in Anspruch genommenen Leistung entspricht.

#### b) Ziele

- Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr enthält folgende generelle Zielsetzung:
  - Sicherstellung einer ausgewogenen und ergänzenden Grundversorgung mit Verkehrsmitteln
  - Aufwertung und Rationalisierung der Achsen mit starker Nachfrage
  - Integration des Schülerverkehrs in den normalen Fahrplan
  - Gruppierung und Koordination des Angebots
  - Integration der öffentlichen Verkehrsmittel in eine nachhaltige Entwicklung von Wirtschaft und Fremdenverkehr
- Es müssen grosse Anstrengungen unternommen werden, um einerseits die Bevölkerung verstärkt zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel zu sensibilisieren und andererseits die Produkte mit besserer Werbung zu vermarkten.
- Im Hinblick auf die rechtliche Lage und die wirtschaftlichen Gegebenheiten gilt es, ein qualitativ besseres öffentliches Verkehrswesen mit beschränkten finanziellen Mitteln anzubieten, d.h. **mehr Leistung mit weniger Geld!**



### c) Massnahmen

Verbesserungen sind in mehreren Richtungen denkbar. Einerseits müssen Rationalisierungs- und Sparmassnahmen angestrebt, andererseits die öffentlichen Verkehrsmittel aufgewertet werden.

#### • Spar- und Rationalisierungsmassnahmen

Diese Massnahmen sind auf dem gesamten Verkehrsnetz, im Sinn der folgender Beispiele zu ergreifen:

- Kombiniertes Angebot Schiene-Strasse Chablais  
Nutzung der Verkehrsmittel der Region Monthey – St-Gingolph und Verbesserung der Verbindungen Waadt – Wallis in Richtung Aigle durch einen Pool von drei Unternehmen in Verbindung mit einem verbesserten Bahnangebot.
- Talverbindung Sitten - Martinach  
Einführung einer Buslinie auf dem rechten Ufer mit einem halbstündigen Taktfahrplan in den Stosszeiten zur Ergänzung der Eisenbahnverbindungen auf dem linken Rhoneufer.
- Talverbindung Sitten – Siders  
Teilweises Tarifabkommen und Einführung einer kombinierten Bedienung. Ein Tarifabkommen für das gesamte Streckennetz von Siders steht noch aus.
- Region Leuk  
In diesem schwach bedienten Gebiet ist eine Neugestaltung des Verkehrsnetzes erforderlich.

- Umstrukturierung Leuk – Visp  
Die SBB stellen die Basisverbindungen sicher. Eine Feinverteilung durch Busse als Subunternehmen der SBB ist zu prüfen.
- Visp - Brig  
Das Überangebot auf diesem Streckenabschnitt (SBB, BVZ, Bus) ist zu rationalisieren.
- Goms  
Die Bedienung dieser Region durch den Glacier-Express wird durch ein regionales Netz mit einem beinahe Stundentakt ergänzt.

#### • Schüler- und Arbeiter- Transport

Der rechtliche Aspekt dieser Art von Personentransporten ist in der Ausführungsbestimmung «Kantonale Transportbewilligungen» geregelt, die am 1. Juni 1999 veröffentlicht wurde. Das Grundprinzip besteht darin, diesen Transport so gut wie möglich in den Fahrplan zu integrieren. Es empfiehlt sich selbst ganz spezielle Fahrten, wie der Transport von

Arbeitern zu einer Fabrik am frühen Morgen, in den Fahrplan zu integrieren. Gelöst werden muss schliesslich auch das Problem der nicht genehmigten Linien. Aufgrund der Pflicht, das Gesetz in diesem Bereich anzuwenden, können diese Linien in die unerlässlichen Rationalisierungs- und Optimierungsbemühungen einbezogen werden. Darüber hinaus ist für den Schülertransport ein Zonen- statt ein Linien-Transportrecht zu erwägen.

#### • Fremdenverkehr

Der Regionalverkehr muss in die wirtschaftliche und touristische Entwicklung einbezogen werden. Darüber hinaus ist eine Koordination sowohl mit dem Winter-Tourismus (Ski, Snowboard, Langlauf etc.) als auch mit dem Sommer-Tourismus (Wandern, Velofahren etc.) sicherzustellen.

#### • Tarifangleichung

In bestimmten Regionen gibt es teilweise Tarifabkommen, was jedoch zu Problemen beim Überwechseln von einer Region in die andere führt. Das Projekt „Easy Ride“ wird ab dem Jahr 2005 in der gesamten Schweiz eine Tarifangleichung ermöglichen. Bis dahin empfiehlt es sich, die Einführung eines Tarifverbundes im Wallis, entweder nach Zonen oder nach Zonenstrecken oder für das gesamte Kantonsgebiet zu prüfen.

#### • Gebiete mit geringem Bedienungsgrad

In diesen Gebieten sollen versuchsweise alternative Lösungen erprobt werden, z.B. im Sinne der von der Post in der Ajoie und im Norden des Waadtlandes unternommenen Versuche.



# 11. VOM WALLISER KANTONALEN KONZEPT FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR ZUM AKTIONSPROGRAMM

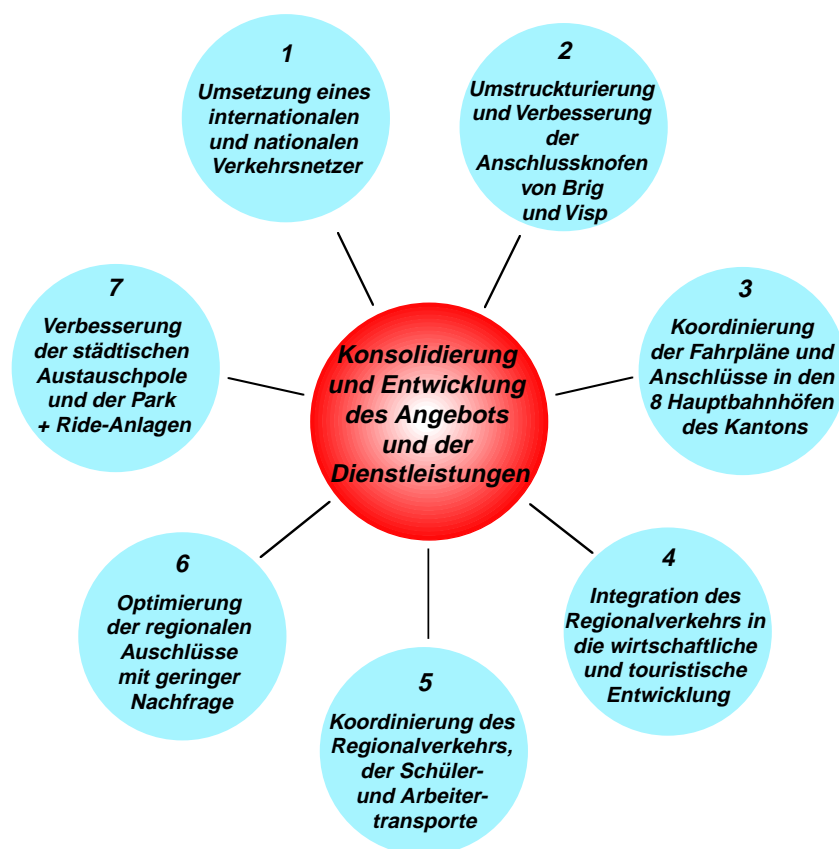
## 11.1 Strategische Ausrichtung

In einem geografisch stark gegliederten Kanton wie dem Wallis hat der Eisenbahnverkehr eine Rückgratfunktion für das gesamte öffentliche Verkehrswesen. Diese zentrale Rolle wird sich in den nächsten zehn Jahren noch erheblich verstärken. Die beiden grossen Eisenbahnachsen, die den Kanton durchqueren, werden infolge der erheblichen Verstärkung der europäi-

schen Diagonale Lötschberg-Simplon rund ein Jahrhundert nach der Eröffnung des ersten Simplon-Basistunnels einen historischen Wandel durchmachen. Das Wallis muss das neue Potential an Attraktivität und Verbindungen, das diese beiden Achsen von internationaler, nationaler und interregionaler Bedeutung bieten, zugunsten des gesamten öffentlichen

Verkehrswesens im Kanton nutzen. Diese Dynamisierung der Leistungen der Eisenbahnen, insbesondere durch den Einbezug des Wallis ins nationale Angebot der BAHN 2000, ist eines der vorrangigen Elemente des Walliser Konzepts für das öffentliche Transportwesen, das durch die nachstehenden grundlegenden Richtlinien definiert wird.

## 11.2 Konsolidierung und Entwicklung des Angebots und der Dienstleistungen



- 1.** Durch die schrittweise Einführung des internationalen und nationalen Netzes von Hochleistungs-Bahnlinien, in erster Linie das NEAT-Lötschberg-Projekt sowie der Anschluss der Westschweiz an Italien und Frankreich, wobei auch die Möglichkeiten einer Wiederherstellung der Achse südlich des Genfersees zu prüfen ist.
- 2.** Durch die Umstrukturierung und Verbesserung der Anschlussknoten Brig und Visp.
- 3.** Durch die Optimierung der Qualität der Dienstleistungen für die Kundschaft, insbesondere in Sachen Fahrpläne und Anschlüsse an die acht wichtigsten Eisenbahnknoten des Kantons.
- 4.** Durch die Integration des Regionalverkehrs in die wirtschaftliche und touristische Entwicklung des Kantons.
- 5.** Durch einen möglichst vollständigen Einbezug der Schüler- und Arbeitertransporte in den Regionalverkehr.
- 6.** Durch die Entwicklung effizienterer Alternativlösungen für die Bedienung von Regionalstrecken mit schwacher Nachfrage.
- 7.** Durch die Verbesserung der städtischen Austauschpole der öffentlichen Verkehrsmittel und der Park+Ride-Anlagen in den Bahnhöfen.

Fig. 11.1 Konsolidierung und Entwicklung des Angebots und der Dienstleistungen



### 11.3 Aufwertung der Tarif- und der Investitionspolitik



Fig. 11.2 Aufwertung der Tarif- und der Investitionspolitik

1. Durch die schrittweise Einführung einer kantonalen Tarifpolitik, die dem ganzen Kanton angepasst ist..
2. Durch eine Angleichungs- und Investitionspolitik in den Verkehrsnetzen und Einrichtungen im öffentlichen Verkehr, welche auf den Markt ausgerichtet ist und diesem entspricht.

### 11.4 Rationalisierung der Verwaltung in Zusammenarbeit mit den anderen Bereichen der kantonalen Politik

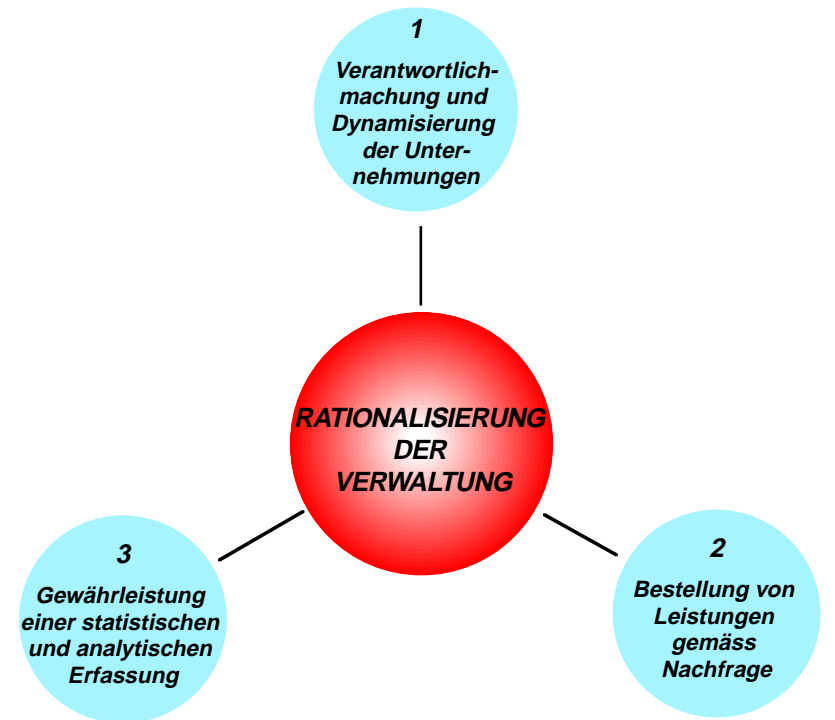


Fig. 11.3 Rationalisierung der Verwaltung in Zusammenarbeit mit den anderen Bereichen der kantonalen Politik

1. Durch die Berücksichtigung der neuen Zuständigkeiten des Kantons aufgrund des Bundesgesetzes über die Eisenbahnen, insbesondere die Kontrolle der Bedingungen für die Gewährung von Bundessubventionen.
2. Durch die Erstellung von Rahmenbedingungen für die Definition der Leistungsaufträge.
3. Durch eine gründlichere statistische und analytische Erfassung der Parameter von Angebot und Nachfrage bei den öffentlichen Verkehrsmitteln.



# INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT .....	2
1. DIE WALLISER VERHÄLTNISSE .....	3
2. DAS GESAMTE ÖFFENTLICHE VERKEHRSNETZ .....	6
3. DAS EISENBAHNNETZ VON NATIONALER UND INTERNATIONALER BEDEUTUNG .....	8
4. DAS WALLISER EISENBAHNNETZ .....	10
5. DAS BUSNETZ .....	12
6. DIE SEILBAHNANLAGEN .....	14
7. LUFTVERKEHR UND SCHIFFFAHRT .....	15
8. DIE GLOBALEN VERKEHRSLAISTUNGEN .....	18
9. DER RECHTLICHE, INSTITUTIONELLE UND FINANZIELLE RAHMEN .....	19
10. DAS KANTONALE KONZEPT FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR .....	21
11. VOM WALLISER KANTONALEN KONZEPT FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR ZUM AKTIONSPROGRAMM .....	30

## Auskünfte!

### Fragen?

**Kontaktieren Sie uns, wir werden Ihnen so rasch wie möglich antworten:**

Departement für Verkehr,  
Bau und Umwelt (DVBU)  
Dienststelle für Verkehrsfragen (DV)  
Mutua-Gebäude  
Rue des Cèdres 11  
Postfach 478  
1951 Sitten

Tel.: 027 / 606 33 90  
Fax: 027 / 606 33 94

### E-Mail:

st/dv@vs.admin.ch

**Internet-Site des Kanton Wallis:**  
www.vs.ch

## IMPRESSUM:

Die Broschüre wurde realisiert durch die Studiengemeinschaft ÖV-Wallis: ITEP/ETHL, Bützberger, Transportplan.

### Fotos:

P. Métry - T. & H. Deprez - B. Dubuis  
CGN-P. Rumquist - La Poste Suisse  
OFEFA Sion - FO - BLS - SBB-CFF

### Druck:

Arts Graphiques Schoechli - Sierre  
März 2000

