

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2011)

Heft: 4

Artikel: Wie Verkehrsprojekte den Raum und soziale Beziehungsmuster verändern

Autor: Egger, Thomas

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957391>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.04.2025

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

Wie Verkehrsprojekte den Raum und soziale Beziehungsmuster verändern

THOMAS EGGER

Direktor Schweizerische
Arbeitsgemeinschaft
für die Berggebiete SAB.



[ABB. 1]

[ABB. 1] BLS AlpTransit, Lötschberg-NEAT-Nordportal: ROLA-Huckepack-Zug. (Foto: BLS AG)

Die Inbetriebnahme des Lötschbergbasistunnels hat nicht nur die Wirtschaft sondern auch die Raumstruktur und die sozialen Beziehungsmuster im Wallis verändert. Der Prozess zur Agglomerationsbildung wurde zu Ungunsten der kleineren Bergdörfer beschleunigt. Das Oberwallis richtet sich dank der neuen Erschliessung noch stärker nach Bern aus, was Fragen zum inneren Zusammenhalt im Kanton aufwirft. Die sich daraus ergebenden Erkenntnisse sind zumindest teilweise übertragbar auf andere Verkehrsprojekte.

Am 9. Dezember 2007 war es soweit. Der neue Lötschbergbasistunnel wurde in Betrieb genommen. Die Distanzen zwischen Bern und Visp schrumpften auf einen Schlag um eine Stunde. Benötigten Zugsreisende zuvor zwei Stunden von Bern nach Visp, sind es seither nur noch gerade 54 Minuten. Das Oberwallis ist damit in Pendlerdistanz 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.

Eindrückliche Frequenzsteigerungen

Die massiv verbesserte Erreichbarkeit drückt sich in den Fahrgastfrequenzen aus. Im Jahr 2007 fuhren täglich rund 7000 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 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.

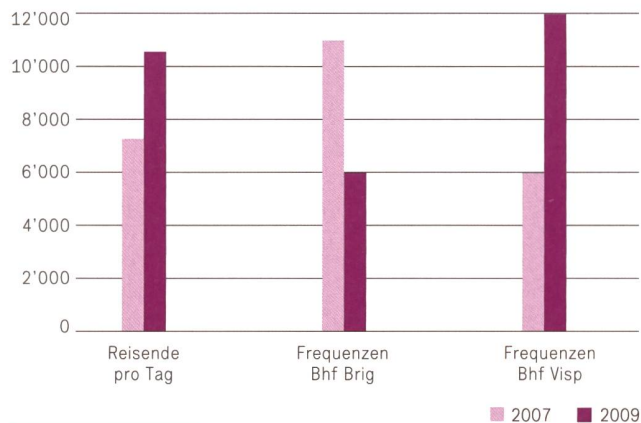
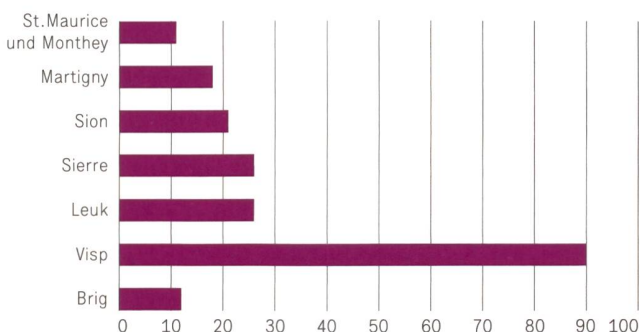
Unterschätzte Pendlerverflechtungen

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 nicht nur aus dem Ober- sondern auch aus dem Unterwallis, teils sogar bis aus Martigny in den Raum Bern. Auch für sie bringt der Basistunnel eine wesentliche Verbesserung der Lebensqualität. Statt wie vor der Eröffnung des Basistunnels während der Woche in Bern zu wohnen und dadurch von der Familie getrennt zu sein, nehmen sie lieber die längere Pendelzeit von bis zu 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. In Gebieten, in denen die soziale Verwurzelung und die Wohnortattraktivität derart gross sind, werden deutlich grössere Pendeldistanzen akzeptiert. Dieser Effekt wird zweifelsohne auch an der Gotthardachse eintreten mit der Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels.

Veränderte Raumstrukturen

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

[ABB. 2] Umsatzsteigerungen an Bahnhöfen in Prozent. (Quelle: Thomas Egger)

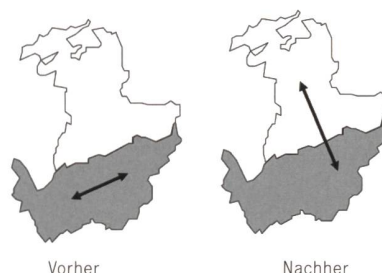


[ABB. 3] Von der Zunahme der Reisen profitiert Visp am meisten. (Quelle: Thomas Egger)

halb 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 Kehrrichtverbrennungsanlage 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. Die Mietpreise nähern sich langsam zürcherischen Verhältnissen. Eine neue Dreieinhalbzimmerwohnungen kann schon über 2500 CHF pro Monat kosten. Die Bodenpreise in der Agglomeration haben sich fast verdoppelt. Demgegenüber sind sie in den umliegenden Bergdörfern wegen rückläufiger Nachfrage gefallen. Mit der Bevölkerungskonzentration einher geht ein wahrhafter Bauboom von Einkaufszentren in den Talgemeinden, welcher umgekehrt zum Aussterben von Dorfläden und damit der Versorgungsstrukturen in den Bergdörfern führt.

Drehung der Achsen

Das Oberwallis orientiert sich wirtschaftlich und kulturell zunehmend nach Bern. Wurden früher Wocheneinkäufe noch auf dem Markt in Domodossola erledigt, sind es heute Bern und Thun. Der Shopping-Tourismus beschränkt sich nicht mehr auf die traditionellen katholischen Feiertage sondern findet dauernd und bidirektional statt. Der Bauernmarkt am Freitagabend in Visp vermag beispielsweise immer wieder Interessenten aus dem Kanton Bern anzulocken. Die Lötschbergachse wird quasi zur Einkaufsmeile. Formaler Ausdruck dieser veränderten Beziehungen ist die Beteiligung des Oberwallis an der Hauptstadtregion Bern. Die Beziehungen zwischen dem Oberwallis und Bern sind wesentlich ausgeprägter als zwischen dem Ober- und dem Unterwallis. Neben der Sprache hat die verbesserte Erschliessung dazu wesentlich beigetragen.



[ABB. 4] «Achsen-drehung» im Wallis nach der Eröffnung des Lötschberg-NEAT-Basistunnels. (Grafik: Thomas Egger)



[ABB. 5]

[ABB. 5] BLS AlpTransit, Lötschberg-NEAT-Südportal (Foto: BLS AG)

Man könnte bildlich von einer «Drehung der Achsen» sprechen. Welche Konsequenzen diese Drehung der Achsen 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.

Wirtschaft macht Verkehr macht Raumplanung

Grosse Verkehrsprojekte wie die NEAT verändern die Raumstrukturen und das Verhalten der Bevölkerung. Diese und weitere volkswirtschaftliche Effekte sollten bei der Planung neuer Infrastrukturen systematisch in die Entscheidungsfindung einfließen. Um Fehlentwicklungen zu vermeiden, muss die Raumplanung verstärkt auf funktionalräumliche Wirkungszusammenhänge ausgerichtet werden. Erforderlich sind kantonale Raumentwicklungskonzepte und eine verstärkte überkommunale Zusammenarbeit. Letztlich darf nicht vergessen werden, dass eine gesteigerte Mobilität nicht nur Ausdruck einer besseren Erschliessung ist, sondern dass dahinter immer auch reale wirtschaftliche Faktoren verborgen liegen. Pendeln ist kein Selbstzweck sondern beispielsweise im Fall des Oberwallis Ausdruck fehlender attraktiver Arbeitsplätze in der Region.

ZUM AUTOR

Thomas Egger (1967) pendelt jeden Tag von Visp nach Bern zur Arbeit, wo er die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB leitet. Die Zeit im Zug nutzt er zum Aktenstudium und zur Pflege des sozialen Beziehungsnetzes. Thomas Egger ist diplomierter Geograph und erfährt in seiner Freizeit die Berge am liebsten im Velosattel.

RÉSUMÉ

L'impact des infrastructures de transport sur le territoire et les structures sociales

Les grands projets d'infrastructures comme les NLFA modifient – sous réserve de conditions cadres favorables – l'organisation du territoire et le comportement de la population. Or, ces impacts devraient – de même que d'autres effets économiques – être systématiquement pris en compte dans le cadre des processus de planification. Pour éviter des évolutions indésirables, l'aménagement du territoire est appelé à mieux tenir compte des effets corrélés susceptibles de s'exercer à l'échelle d'espaces fonctionnels donnés. Il s'agit d'élaborer des concepts de développement territorial cantonaux et de renforcer la collaboration intercommunale. Il convient de garder à l'esprit qu'une mobilité accrue n'est pas seulement le signe d'une meilleure desserte, mais qu'elle découle toujours aussi de facteurs économiques réels moins manifestes. La mobilité pendulaire n'est pas une fin en soi, mais peut par exemple renvoyer – comme dans le cas du Haut-Valais – au manque d'attractivité des emplois dans la région. Telles sont les conclusions de la première étude relative aux incidences du net raccourcissement des temps de trajets entre Plateau et Valais induit par l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg. Thomas Egger, directeur du Groupement suisse pour les régions de montagne et auteur du présent article, fait partie des nombreux Valaisans qui profitent directement du nouveau tunnel en faisant chaque jour la navette entre le Haut-Valais et Berne.