



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Das Wallis stellt die Weichen für die Zukunft

Bericht über den Planungsraum
WALLIS
für den Ausbauschnitt «STEP 2030»

FABI

Neue Angebotsplanung für den Bahnverkehr

Die Walliserinnen und Walliser, wie auch die übrige Schweizer Bevölkerung und viele Reisende aus dem Ausland, schätzen und unterstützen «unsere» Bahn. Erinnern wir uns, dass unser Kanton am vergangenen 9. Februar mit über 62 % Ja-Stimmen massgeblich zum Abstimmungserfolg der Vorlage zur Schaffung des Fonds für Finanzierung und Ausbau der Bahn-Infrastruktur (FABI) beitrug.

Gleich darauf hat der Bund einen dynamischen «Fahrplan» für diesen Ausbau präsentiert, welchem sich die Kantone angeschlossen haben. Es wurden sechs Planungsregionen geschaffen. Diese sollen dem BAV zügig ihre Vorstellungen der Entwicklung im regionalen Bahnverkehrs unterbreiten. Auf dieser Grundlage wird das BAV dann eine Botschaft vorbereiten, die gegen 2018 dem Parlament vorgelegt wird. Unsere Behörden werden sich also festlegen müssen, welche Projekte sie von 2025 bis 2030 mit dem neuen FABI-Fonds prioritär finanziert haben möchten.

Im Wallis hat diese Entwicklung bereits eingesetzt, denn schon seit einigen Jahren wird hier an einem Mobilitätssystem gearbeitet, das gleichzeitig den Erwartungen der Wohnbevölkerung, der Wirtschaft und den Reisenden im Kanton gerecht werden soll. Der Schienenverkehr bildet ganz zweifellos das Rückgrat des öffentlichen Regionalverkehrs.

Mein Departement befasst sich auch mit der Verbesserung anderer Verkehrsmittel, seien es Regional- oder Stadtbusse, Seilbahnanlagen zwischen Talebene und Gebirge oder Mittel des Langsamverkehrs in all seinen Erscheinungsformen. Wir wollen die diversen Verkehrsträger besser erreichbar machen, indem wir überall eine effiziente, leistungsfähige und an die schwierigen Bedingungen unseres gebirgigen Geländes angepasste Mobilitätskette gewährleisten.

Wir wollen die notwendige Komplementarität zwischen Strasse und Schiene, zwischen Individual- und Massenverkehr, weiterentwickeln, um die Infrastrukturen möglichst so zu nutzen, dass sich eine Mobilität entwickelt, die effizient und nach den Geboten der Nachhaltigkeit funktioniert. Neue Mobilitätsmodelle, wie Fahrgemeinschaften, Car- oder Bike-Sharing usw., werden eingerichtet.

Gewaltige Bahnprojekte sind unterwegs, wie der Ausbau der Simplonlinie für den Verkehr von Doppelstockzügen ab 2018, oder noch in Planung, wie die Kapazitätserhöhung im Lötschberg-Basistunnel. Zahlreiche Verpflichtungen und Vereinbarungen zwischen den Kantonen, den Betreibern und dem Bund werden dafür sorgen, dass das Wallis auch weiterhin in ein wettbewerbsfähiges Verkehrsnetz eingebunden bleibt, mit enger Anbindung an unsere Nachbarregionen.

Möge Ihnen dieser Bericht einen klaren Überblick und Ausblick auf die Planung geben, die der Kanton zur mittelfristigen Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr entwickelt.



Jacques Melly
Präsident der CTSO,
Vorsteher des Departements für Verkehr,
Bau und Umwelt (VS)

Sozioökonomische Darstellung

Gebiet

- 5'224 km²
- 3 Regionen:
 - Oberwallis 50% (Fläche)
 - Mittelwallis 24%,
 - Unterwallis 26%
- 13 Bezirke
- 2 Amtssprachen: Französisch und Deutsch
- 343 km Bahnschiene, hievon 132 km SBB
- 6 Bahnunternehmen:
 - BLS - SBB - RegionAlps - AOMC/TPC - TMR - MGBahn

Bevölkerung

2013 hatte das Wallis eine ständige Wohnbevölkerung von ungefähr 327'000 Einwohner mit einer jährlichen Wachstumsrate von +1.64%. Diese liegt über dem schweizerischen Durchschnitt von +1.25% und befindet sich an dritter Stelle hinter den Kantonen von Freiburg (+2.13%) und Waadt (+2.04%).

Die Aufteilung der Bevölkerung auf dem Kantonsgebiet ist folgende:

- Oberwallis: 25% nämlich ~ 81'750 Einwohner
- Mittelwallis: 40% nämlich ~ 130'800 Einwohner
- Unterwallis: 35% nämlich ~ 114'450 Einwohner

Das Unterwallis ist die Region des Kantons, welche im Jahre 2012 mit einer Rate von +2% das stärkste Bevölkerungswachstum verzeichnet.

Bis 2030 schätzt das Kantonale Amt für Statistik und Finanzausgleich, dass die Bevölkerung gemäss einem mittleren Szenario 373'600 Einwohner erreichen wird; nämlich eine Erhöhung von 14% gegenüber 2013; diese ist wesentlich höher als die in der gleichen Periode auf nationaler Ebene gemachten Schätzung von +7.9%. Die fünf Bezirke des Welsch Wallis werden trotz eines weniger starken progressiven Ansatzes des kantonalen Wachstums einer Konzentration ihrer Bevölkerung ausgesetzt sein. Sie alleine werden 80% des Bevölkerungswachstums der Periode 2011-2030 auf dem Kantonsgebiet verbuchen.

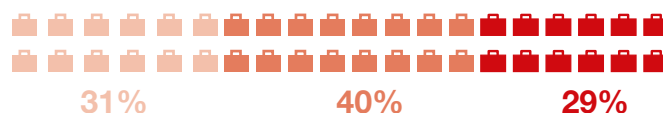
Arbeitsstellen

Die Tätigkeiten im Wallis stellten im Jahre 2008 ca. 130'200 Arbeitsstellen dar (Bundenserhebung der Unternehmungen) hievon 29% im Sekundärsektor und 71% im Tertiärsektor. Auf der Ebene der kantonalen Regionen, ist die Aufteilung folgende:

- Oberwallis: 29% nämlich ~ 37'700 Arbeitsstellen
- Mittelwallis: 40% nämlich ~ 52'700 Arbeitsstellen
- Unterwallis: 31% nämlich ~ 39'800 Arbeitsstellen

Einwohner- und Arbeitsstellen in Bezug auf die Fläche einer jeden Region

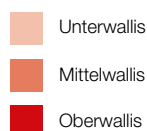
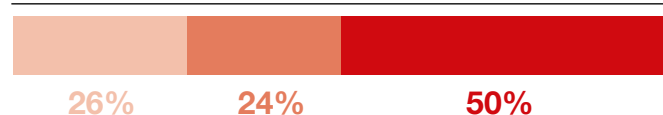
Arbeitsstellen



Bevölkerung



Fläche km²



¹ 2013 – Das Wallis in Zahlen, Kantonales Amt für Statistik und Finanzausgleich.

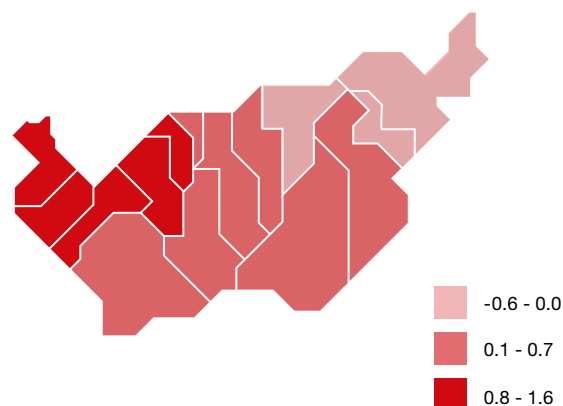
² www.vs.ch

³ Bevölkerungsstatistiken – Demographische Perspektiven bis 2040 – Wallis und seiner Regionen, Kantonales Amt für Statistik und Finanzausgleich, März 2014.




Modalsplit 2010 und Ziel 2030

Mit einem Motorisierungsgrad von mehr als 600 Personenwagen auf 1'000 Einwohner befindet sich der Kanton Wallis unter den am stärksten motorisierten Kantonen der Schweiz. Jedoch befindet er sich mit einem Anteil von motorisiertem Individualverkehr von 73% und einem Anteil des öffentlichen Verkehrs von 21% auf einem vergleichbaren Niveau der Kantone Waadt und Neuenburg, deren Motorisierungsgrad wesentlich geringer ist. Auch wenn Anstrengungen notwendig sind um das Ziel 2030 zu erreichen, Anteil des öffentlichen Verkehrs in der Grössenordnung von 26% bis 30% (Landesdurchschnitt) bildet heute der öffentliche Verkehr ein integrierender Bestandteil des Alltags der Walliser Bevölkerung.

Jährliches Bevölkerungswachstum für die Periode 2011-2030



Transportmittel

	 Motorisierte individuelle Transporte	 Öffentlicher Verkehr	 Langsamverkehr	... Andere ¹
Monthey-Aigle	74%	16%	5%	5%
Sitten	73%	19%	8%	0%
Siders-Montana	72%	20%	7%	1%
Brig-Visp	41%	52%	6%	1%
Walliser Durchschnitt	73%	21%	4%	2%

Alle Bewegungen je nach pro Transportmittel zurückgelegter Distanz.

¹ Andere Transportmittel: bei Fehlen einer anderen Angabe erachtet man unter dieser Bezeichnung die Lastwagen, die Autobusse, die Taxis, die Schiffe, die Luftseilbahnen, die Flugzeuge, die mit diesen Fahrzeugen in Verbindung stehenden Geräte, usw.

Die Bahn, unsere Lösung für die Mobilität von morgen



Zur Stärkung unserer Region wollen wir ein konkurrenzfähiges **internationales Angebot**:

- durch eine bessere Integration der Westschweiz in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz;
- durch häufigere und schnellere Direktverbindungen in die grossen Wirtschaftszentren Europas;
- unter einer besseren Benützung der internationalen Personenzüge (EuroCity), welche auf den internationalen Achsen des Simplons und des Lötschbergs verkehren;
- durch die vollständige Umsetzung der Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz.



Mit einem **nationalen Angebot**, das die Bedürfnisse der Westschweiz abdeckt, fördern wir auch die Wirtschaft und die Lebensqualität in der ganzen Schweiz:

- durch die Vernetzung der Wirtschaftszentren, Tourismusregionen und internationalen Flughäfen;
- unter Verbesserung der Zugänglichkeit ins Wallis ab den anderen Schweizer Regionen;
- unter Integrierung unserer Region ab 2025 in ein wirksames Halbstundentakt-System im Personenfernverkehr, welches sich auf die Vollknoten in Bern, Visp und Lausanne abstützt;
- durch das Anpassen des Sitzplatzangebots in Fernverkehrszügen an die Bedürfnisse der Pendler und Besucher;
- durch die Unterstützung der Langfristperspektive Bahn des Bundesamtes für Verkehr¹.



¹ erhältlich unter www.bav.admin.ch/aktuell/03876/03904/03913/index.html?lang=de.



Auf der Walliser Ebene, engagieren wir uns für ein qualitatives **regionales Angebot**:

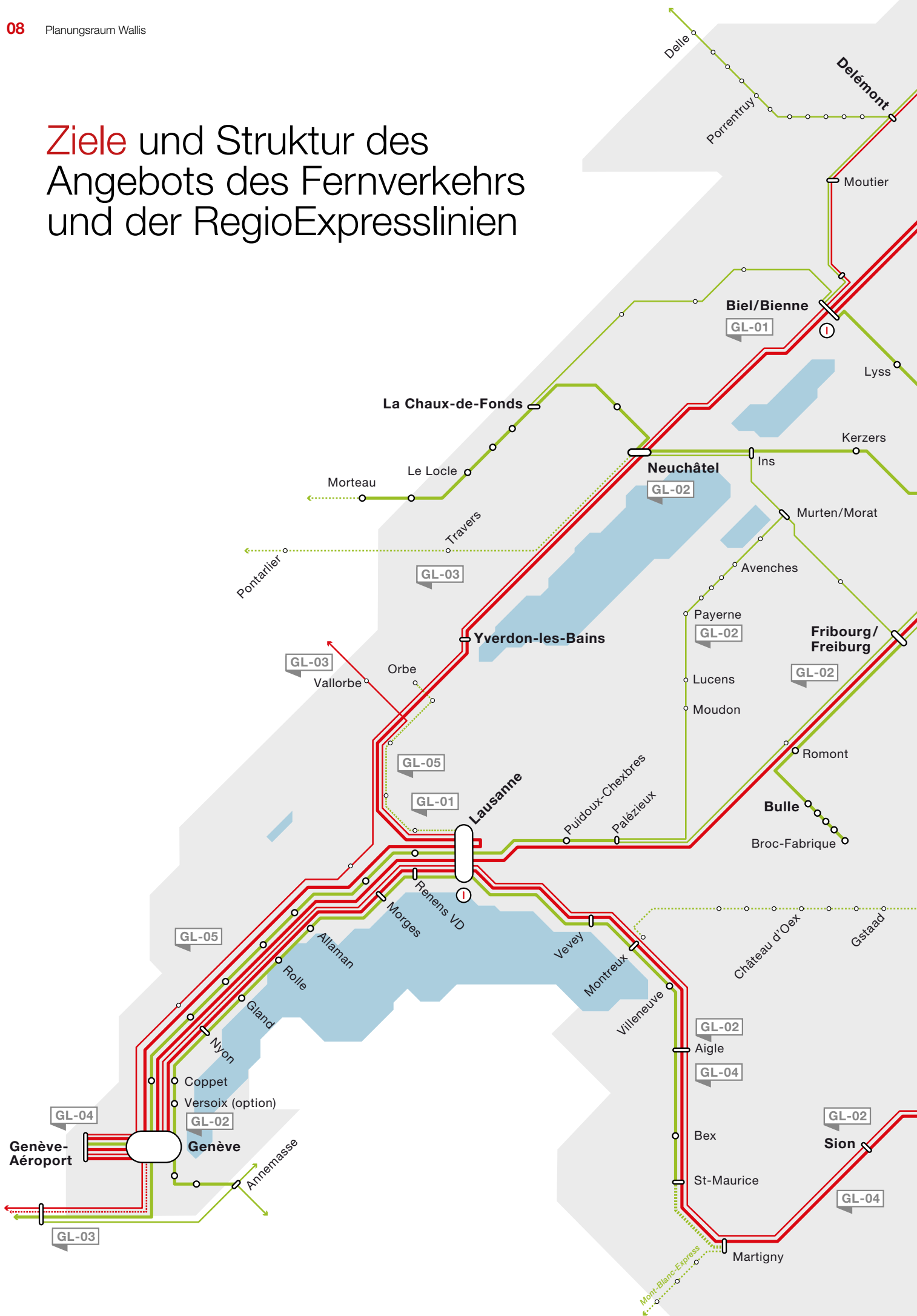
- indem wir attraktive Verbindungen zwischen den regionalen Zentren anbieten;
- indem wir den RER Valais|Wallis – auch im Grenzverkehr – besser in das nationale Angebot integrieren;
- indem wir für den Pendlerverkehr in den Hauptverkehrszeiten ausreichende Beförderungskapazitäten bereitstellen;
- indem wir den besonderen Bedürfnissen des Freizeitverkehrs Rechnung tragen;
- indem wir die von den Raumplanungsbehörden als strategisch wichtig eingestuften Standorte in den Agglomerationen gut erschliessen;
- unter Förderung der Komplementarität zwischen den verschiedenen Transportmitteln;
- indem wir günstige Voraussetzungen für eine finanziell tragbare und nachhaltige Mobilität schaffen;
- indem wir unseren Teil zu den zusätzlichen Entschädigungen für anfallende ungedeckte Kosten beisteuern;
- indem wir uns für ein möglichst flächendeckendes öffentliches Verkehrsangebot einsetzen.

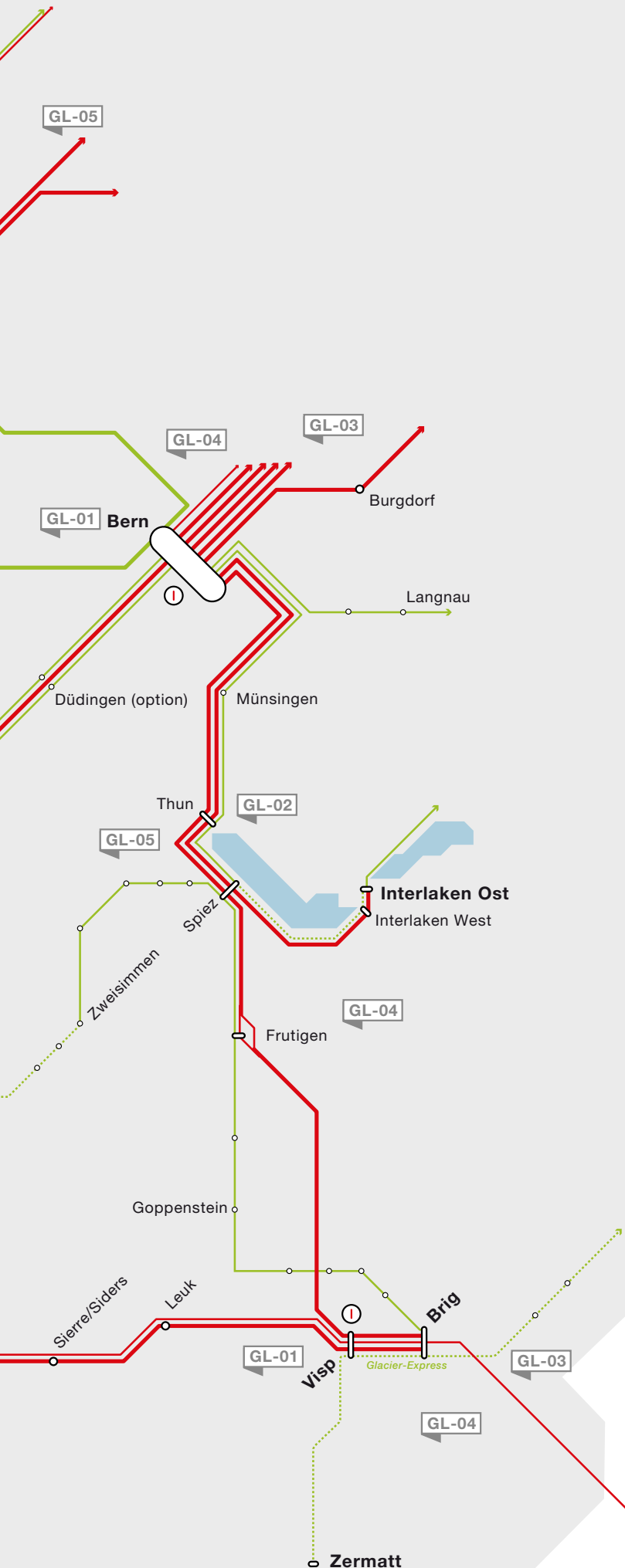


Mit einem modernen und flexiblen **Angebot im Güterverkehr** verbessern wir die Rahmenbedingungen für unseren Arbeitsmarkt und unsere Umwelt:

- durch die Erhöhung der Kapazität auf der Lötschberg – Simplon – Achse wird die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene unterstützt;
- durch das Bereitstellen von ausreichenden Kapazitäten für den Güterverkehr sowohl auf den Haupt- als auch auf den Nebenlinien;
- durch das Zusammenlegen von Bedienungspunkten zu eigentlichen regionalen Logistikzentren und/oder Containerterminals.

Ziele und Struktur des Angebots des Fernverkehrs und der RegioExpresslinien



**GL-01****Vollknoten in Bern, Biel/Bienne, Lausanne und Visp.**

Die mit Bahn 2000 eingeführte Struktur der Anschlussknoten wird beibehalten. Biel/Bienne und Lausanne, die verbleibenden wichtigen Bahnhöfe ohne Vollknoten, werden zu Knoten 00/30.

GL-02**Attraktive Anschlussknoten für die S-Bahn- und Regionalzugslinien.**

Die EC-, IC- und IR-Züge müssen in Bahnhöfen von kantonalen Bedeutung gute Anschlüsse auf den Regionalverkehr (Bahn und Bus) ermöglichen. Gut strukturierte regionale Knoten 00/30 oder 15/45 müssen geprüft werden.

GL-03**Häufigere und schnellere Direktverbindungen zu den grossen europäischen Wirtschaftszentren.**

Die direkten Verbindungen aus der Westschweiz in Richtung Paris, Lyon, Frankfurt und Mailand werden aufrechterhalten und bezüglich Häufigkeit und Fahrzeit verbessert.

GL-04**Direkte Verbindungen zwischen den Wirtschaftszentren, touristischen Regionen und internationalen Flughäfen.**

Die internationalen Flughäfen sind direkt mit den Wirtschaftsregionen «Métropole lémanique», Jurabogen und der Hauptstadtregion verbunden. Die Tourismusorte der waadtänder, walliser und berner Alpen profitieren von den häufigen, direkten und qualitativen hochstehenden Verbindungen mit den Flughäfen von Genf und Zürich.

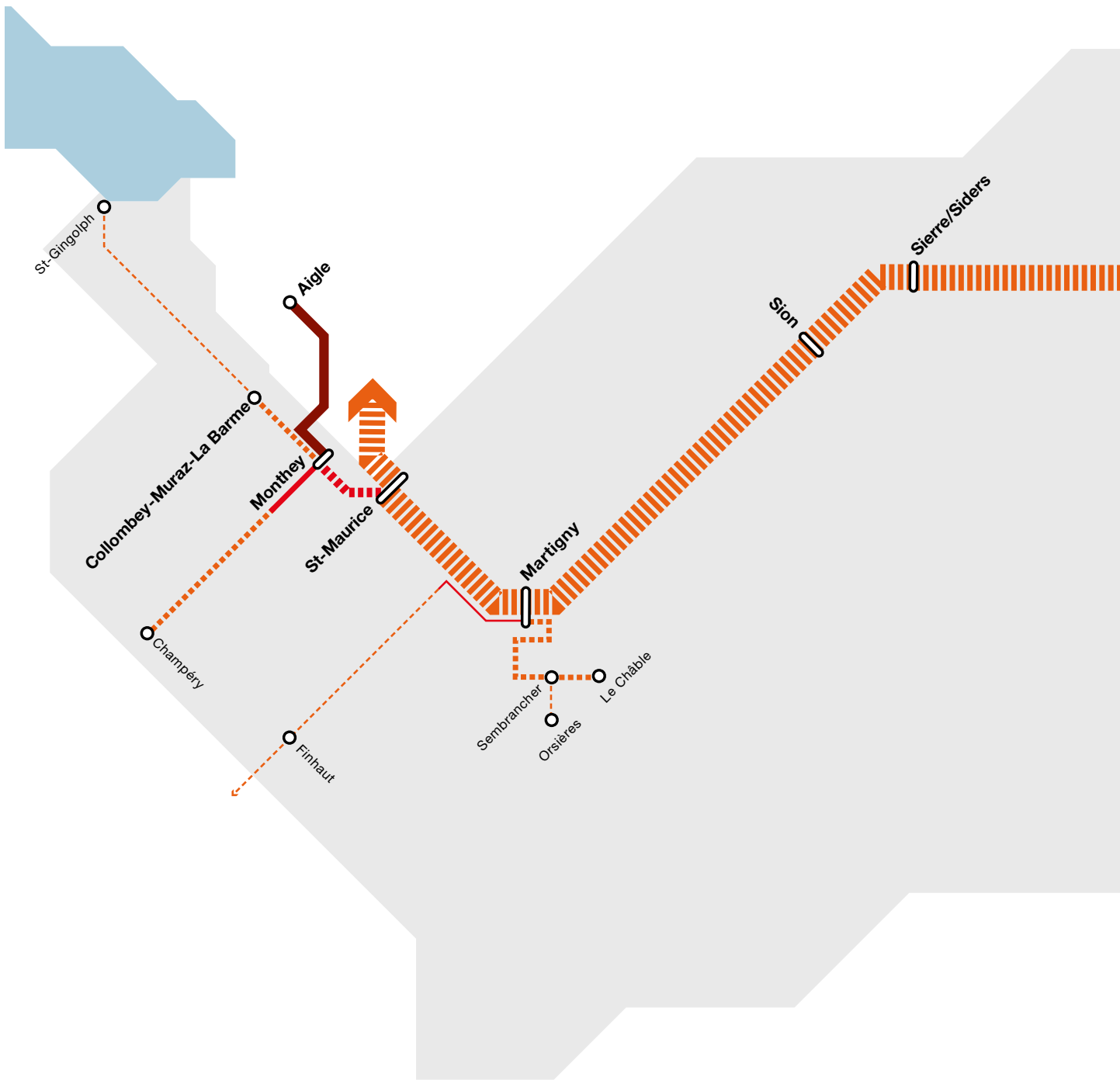
GL-05**Mehr Sitzplätze im Fernverkehr.**

Die Kapazität der heutigen Züge wird sich im Zeithorizont 2030 als unzureichend erweisen. Die Erhöhung des Sitzplatzangebots auf den Fernverkehrslinien Lausanne – Yverdon-les-Bains, Lausanne – Genf, Lausanne – Montreux, Bern – Interlaken und Bern – Brig wird nötig sein.

Legende

- Fernverkehr (EC, IC, IR)
- RegioExpress/RE
- nur in den Hauptverkehrszeiten oder zu gewissen Stunden
- Stundentakt
- Halbstundentakt
- Bahnhof/Haltestelle
- ⊙ Vollknoten 00/30

Analyse der Nachfrage 2030



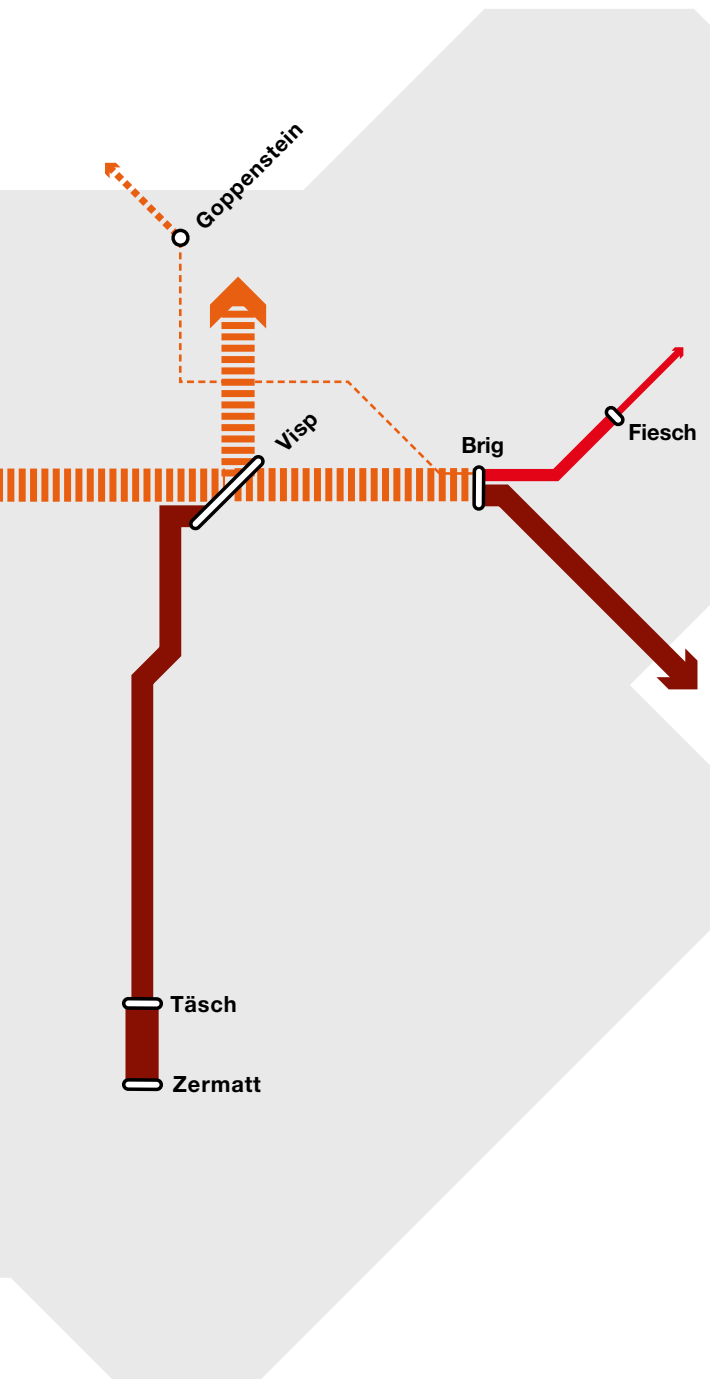
Das Wallis stellt ein weitreichendes Gebiet mit einer starken Bevölkerungsdichte in der Rhoneebene und in den Hauptseitentälern dar. Die Pendler-Kunden des öffentlichen Verkehrs legen tägliche zum Landesdurchschnitt wesentlich höhere Durchschnittsdistanzen zurück; dies wegen der relativen Streuung der Tätigkeits- und Ausbildungspole.

Die für die Zukunft des Wallis durch die Herausforderungen generierten Mobilitätsbedürfnisse sind also sehr verschiedener Natur zu denen, die in den Agglomerationen des Schweizer Mittellandes festgestellt werden können.

Die Analyse der Nachfrage und der Potenziale wurde unter zwei getrennten Aspekten vorgenommen. Der erste stützt sich auf die Daten des durch das Bundesamt für Verkehr zur Verfügung gestellten nationalen Personenverkehrsmodells. Das gesamte Angebot RER Valais|Wallis wurde somit an Spitzenzeiten anhand dieser Zahlen und aufgrund der Erfahrung des Betreibers RegionAlps SA. dimensioniert.

Was das Angebot der Bahnen mit Meterspur anbelangt, ist zu bemerken, dass jede Gesellschaft über Entwicklungsstudien verfügt, die dazu dienen, deren Angebot an Spitzenzeiten zu dimensionieren. So konnten die nicht modellierbaren touristischen Besonderheiten dank der Erfahrung und Daten der Gesellschaften, Matterhorn Gotthard Bahn, Transports de Martigny et Régions sowie Transports publics du Chablais berücksichtigt werden.

Auf der Ebene der neuen Angebote haben die Agglomerationsprojekte die notwendigen statistischen Grundlagen geliefert. Die Detailanalysen zur Erhöhung der Frequentierung sowie das Potential der neuen Halte wurden durch spezialisierte Planungsbüros vorgenommen. Es handelt sich insbesondere um das Agglomerationsprojekt Chablais (Transports publics du Chablais) und der neuen Halte in der Agglomeration des Mittelwallis (Sitten-Siders). Die Gesamtheit dieser Daten wurden mit den verschiedenen Bahnunternehmen diskutiert und validiert.



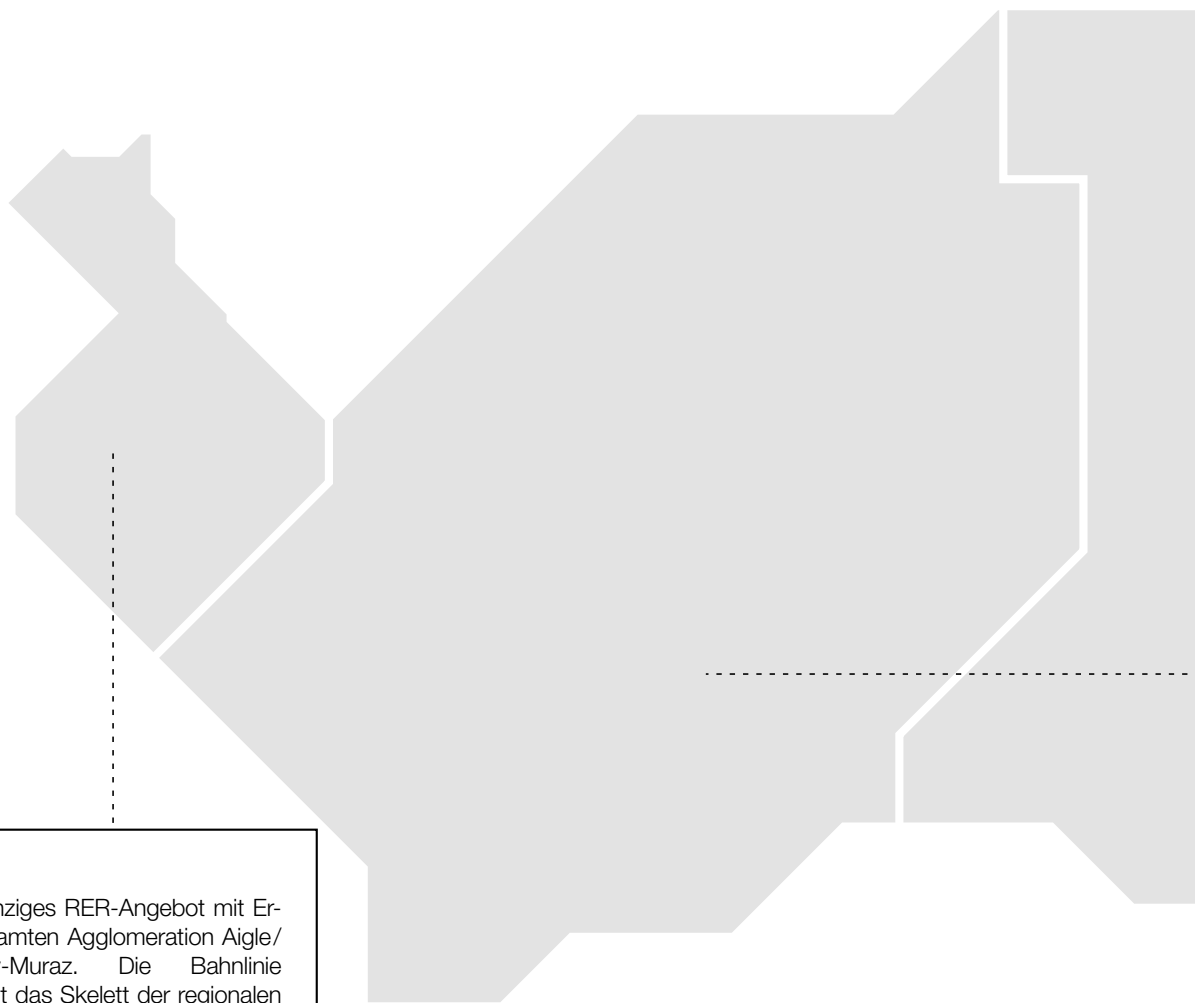
Legende

- ▬▬▬ Keine Überlastung festgestellt
- ▬▬▬ Überlastung zwischen 100% und 125% der Kapazität an Hauptverkehrszeiten
- ▬▬▬ Überlastung höher als 125% der Kapazität an Hauptverkehrszeiten
- Weniger als 1'000 Fahrgäste pro Tag
- Zwischen 1'000 - 2'500 Fahrgäste pro Tag
- Zwischen 2'500 - 5'000 Fahrgäste pro Tag
- Zwischen 5'000 - 10'000 Fahrgäste pro Tag
- Zwischen 10'000 - 20'000 Fahrgäste pro Tag
- Mehr als 20'000 Fahrgäste pro Tag

Ein Kanton, drei Transportregionen

Das Wallis befindet sich an der Kreuzung der Bahnachsen vom Simplon und Lötschberg, welche unseren Kanton an die grossen wirtschaftlichen und politischen Zentren anschliessen. Der RER Valais|Wallis, welcher diese Infrastrukturen benützt, muss ein qualitativ hochstehendes regionales Angebot anbieten. Er gewährleistet die Verbindung zur Feinerschliessung (Bahn, Bus oder Seilbahnen), welche sich über die Seitenhänge des Rhonetals und in unsere Seitentäler erstreckt.

Analog dazu artikuliert sich das Wallis mit der sozio-ökonomischen Aufteilung um drei Transportregionen. Diese Regionen werden eine bessere Organisation der regionalen und städtischen Erschliessungen ermöglichen; dies unter Ermöglichung von Nahkontakten zwischen Transportorganisationsbehörden (AOT), d.h. der Kanton und die Gemeinden, auch die Agglomerationen, die Kunden des öffentlichen Verkehrs und die konzessionierten Transportunternehmen.



Region Chablais

Erwünscht ist ein einziges RER-Angebot mit Erschliessung der gesamten Agglomeration Aigle/Monthey/Collombey-Muraz. Die Bahnlinie AOMC der TPC stellt das Skelett der regionalen Erschliessung zwischen Aigle, Monthey und Collombey-Muraz sowie den Seitental dar. Zusatzangebote von Bussen mit Studententaktfahrplan und an den Hauptverkehrszeiten verstärkt gemäss Nachfrage gewährleisten die Feinerschliessung und Zugänglichkeit zu den Skiorten der Portes du Soleil. Die Walliser Häfen werden durch die CGN erschlossen, um der touristischen Nachfrage gerecht zu werden.

Region Oberwallis

Zusätzlich zu dem auf der Simplonlinie verkehrenden RER-Angebot ist das Ost-West-Verbindung der MGBahn zwischen Zermatt und Andermatt und die Buslinie Brig-Visp-Saas-Fee für die Region Oberwallis wichtig. Die Eröffnung des Lötschberg-Basis-tunnels generiert für das Oberwallis und für das Wallis im Allgemeinen eine Grosszahl von Fahrgästen. Es muss auch die sehr grosse Bedeutung der internationalen Simplonlinie in Richtung Italien für den Kanton erwähnt werden.

Die Bahnlinie der MGBahn wird ab 2015 zwischen Visp und Fiesch im Halbstundentakt betrieben. Bis 2030 wird dieser Halbstundentakt von Fiesch bis Andermatt und Disentis verlängert. Ferner, wird das Angebot durch fünf tägliche Fahrten des Glacier Express verstärkt. Diese Steigerung des Angebots wird benötigt um die Aufnahme- und Transportkapazitäten zwischen Visp und Zermatt zu erhöhen. Ferner wird die Luftseilbahn Stalden – Staldenried – Gspon in den Jahren 2018 – 2020 renoviert.

Region Mittelwallis

Im Teil Martigny/Entremont wird im Jahre 2018 die Linie im Entremont in das Angebot RER Valais|Wallis integriert. Für den Raum «Espace Mont-Blanc», ist der Willen des Kantons die Betriebsbedingungen mit unseren französischen Partnern des Espace Mont-Blanc weiter zu entwickeln.

Um den Bedürfnissen der sozioökonomischen Entwicklung des Hauptpols des Mittelwallis zu genügen, wünschen RegionAlps und die SBB sobald als möglich und systematisch die Dichte des regionalen Transportangebots im Perimeter zu verstärken; dies unter Überprüfung der Verträglichkeit eines ab 2030 einzuführenden 15 minütigen Taktfahrplanes im Herzen dieser Agglomeration.

Die etappenweise Öffnung von neuen Haltepunkten (Sitten West, Granges, Siders West) wird der Verstärkung der Attraktivität des RER Valais|Wallis im mittleren Teil des Wallis wesentlich beitragen.

Angebot im Chablais

Erreichbarkeit des Chablais

Bereits heute kennt das Waadtländer und Walliser Chablais eine der dynamischsten Entwicklungen der Westschweiz, da sie zahlreiche und neue Bewohner aufnimmt, welche der Genferseebogen nicht mehr aufzunehmen vermag. Ein günstiges wirtschaftliches Netz begünstigt auch die Schaffung von neuen Arbeitsstellen.

Mit Léman 2030 und dem Programm ZEB wird der Bund auf spektakuläre Weise die Rolle des Bahnhofes Aigle verstärken und ab 2025 wird er zur Drehscheibe für die Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs für die gesamte Region. Bis dahin, nach einer Investition von mehr als 150 Millionen in die Infrastrukturen und in modernes und leistungsfähiges Rollmaterial werden die TPC zum Regionaltransporteur herangewachsen sein, der den Strom der zahlreichen Kunden nach Aigle bewerkstelligen wird. RegionAlps wird eine effiziente RER-Verbindung ins Wallis, unter Erschliessung des Ballungszentrums Monthey/Collombey-Muraz sowie vom Chablais valaisan, gewährleisten.

Die bereits eingeleiteten Massnahmen werden in das Angebot 2030 integriert, damit das Chablais seine Entwicklung mit einem effizienten Transportsystem weiterführen kann.



Attraktive Verbindungen zwischen den regionalen Zentren

VS-01

RegioExpress-Züge im Halbstundentakt zwischen Lausanne und St-Maurice, zu Hauptverkehrszeiten bis ins Mittelwallis.

Zu Hauptverkehrszeiten Verlängerung des RegioExpress-Angebots bis nach Martigny.

VS-02

Direktverbindungen von Monthey in den Genferseebogen.

Von der Agglomeration Monthey/Collombey-Muraz bis zum Genferseebecken besteht ein grosses Nachfragepotenzial. Deshalb sollen leistungsstarke Erweiterungen des Verkehrsangebots eingeführt werden.

VD-01

Verlängerung des RE Annemasse – Lausanne im Halbstundentakt bis St-Maurice.

Zwei RegioExpress-Züge pro Stunde und Richtung zwischen Lausanne, Vevey, Montreux, Villeneuve, Aigle, Bex und St-Maurice dank der Verlängerung des RE Annemasse – Lausanne.

Den RER Valais | Wallis besser ins nationale Netz integrierten

VS-03

Durchgehender Halbstundentakt auf dem RER Valais | Wallis zwischen Monthey und Brig.

Der RER Valais | Wallis soll im lückenlosen und durchgehenden Halbstundentakt verkehren, trotz Streckenbeanspruchung durch die EC-Züge Genf – Mailand und den Güterverkehr auf der Simplonachse.

VS-04

Einführung des Halbstundentakts zwischen Monthey und Muraz, zu Hauptverkehrszeiten bis St-Gingolph.

Einführung des Halbstundentakts auf der RER-Linie bis Muraz-La-Barne, für eine gleichmässig gute Erschliessung der Agglomeration Monthey-Collombey. Zu Hauptverkehrszeiten wird dieses Angebot bis St-Gingolph verlängert.

VS-05

RER Sud-Léman, zwischen St-Gingolph und Evian (F): Wiederinbetriebnahme der regionalen Grenzverkehrslinie im Stundentakt.

Verknüpfung des RER Valais | Wallis mit dem RER FVG auf der Südseite des Genfersees, mit einem RER Valais | Wallis-Zug im Stundentakt bis nach Evian (F).

Ausreichende Kapazitäten auf Regionallinien

VS-07

Zu den Hauptverkehrszeiten Takterhöhung bei den TPC-Verbindungen zwischen Monthey und Aigle, und auch bis nach Champéry.

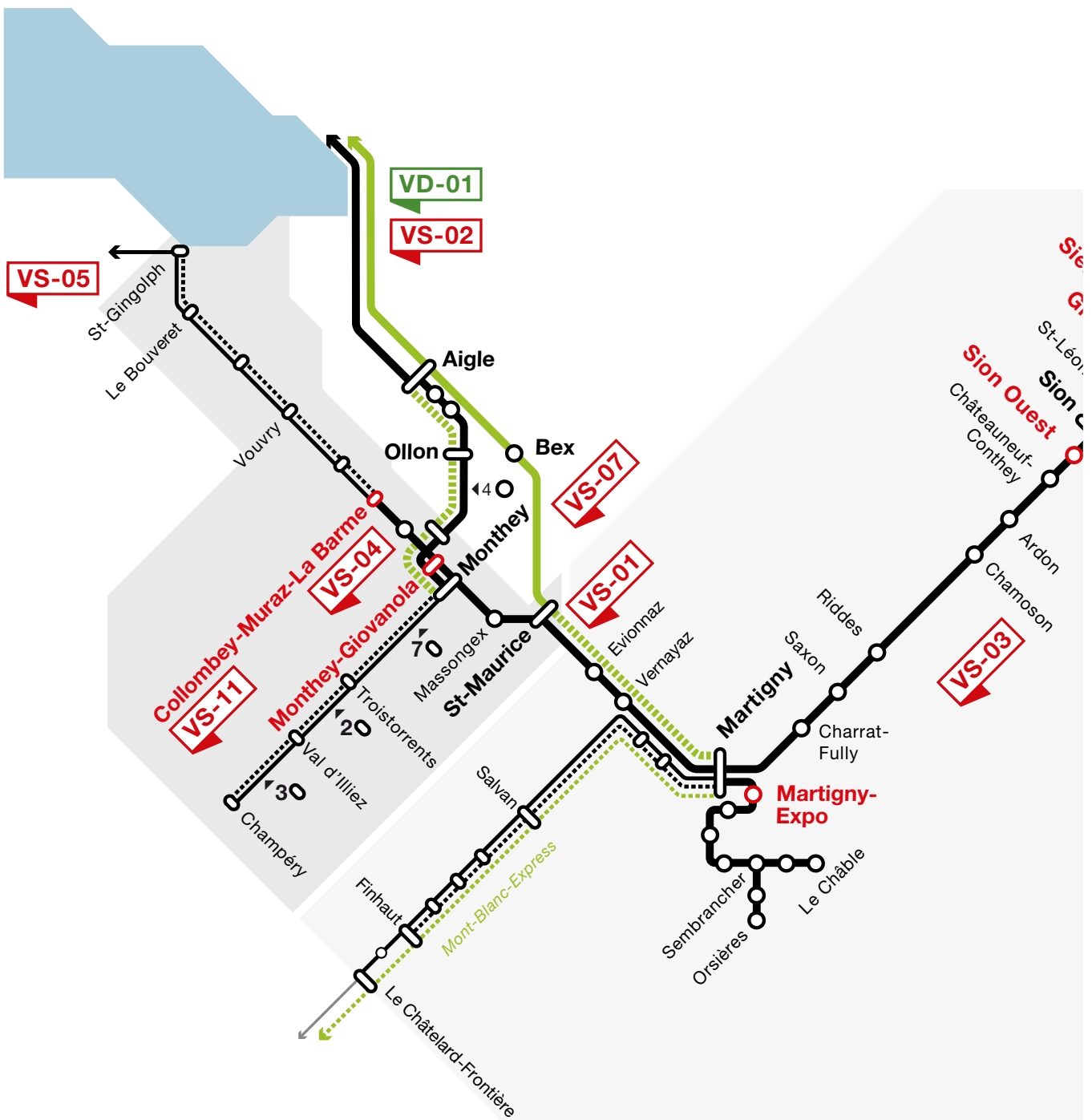
Die im Halbstundentakt angebotene Regionalverbindung Monthey – Aigle wird zu Hauptverkehrszeiten durch zwei zusätzliche, ebenfalls im Halbstundentakt verkehrende direkte Verbindungen verstärkt. Zu den Stosszeiten wird auf der Strecke Monthey – Champéry der Takt erhöht.

Effiziente Erschliessung strategischer Punkte in der Agglomeration

VS-11

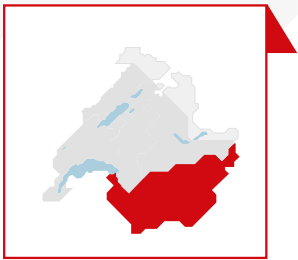
Neue SBB-Haltestellen «Monthey-Giovanola» und «Muraz-La Barne», auf der Strecke Monthey – St-Gingolph.

Einrichtung zweier neuer Haltestellen in der Agglomeration Monthey-Collombey (in Zshg. mit dem Agglomerationsprogramm Chablais).



Legende

- RER/Regionalzüge
- RegioExpress
- Nur an Spitzenzeiten oder an gewissen Stunden
- Zeitplan
- Halbstundentakt
- Taktfahrplan 15 Minuten
- Neuer Bahnhof
- Halt Bahnhof



Angebot im Mittelwallis

Der RER Valais | Wallis, Rückgrat der Agglomeration Mittelwallis

Mit einem Halbstundentaktfahrplan ab 2017 wird der RER Valais|Wallis Fahrzeiten innerhalb dieser Agglomeration ermöglichen, welche wesentlich unter denjenigen derer öffentlicher oder privater Transportmittel bleibt. Gemäss Erwartungen des Bundes, des Kantons und der betreffenden Gemeinden wird in der Rhoneebene eine markante Entwicklung stattfinden; dies unter Begünstigung einer Verdichtung des öffentlichen Verkehrs.

In Zusammenhang mit dieser Entwicklung wird die Schaffung oder Neueröffnung von Haltestellen des regionalen Bahnverkehrs auf 2025 – 2030 erwünscht, um bestmöglich die kurz- und mittelfristig laufenden und geplanten Entwicklungen aufzuwerten.

Parallel dazu beabsichtigen die betroffenen Gemeinden eine Verbesserung und Umstrukturierung des öffentlichen Verkehrsnetzes (Orts- und Regionalbusse); dies unter Steigerung deren Wirksamkeit, um eine korrekte Erschliessung des Gebietes, und Gewährleistung von attraktiven Fahrzeiten für die Kunden zu bieten. Neue Ver-

bindungen zwischen der Ebene und dem Berg, stehen auch im Studium, die sowohl den Erwartungen der Bewohner wie auch den Besuchern dieser Region genügen können.

Schlussendlich, seit Jahren engagiert in der Neuqualifizierung ihrer öffentlichen Räume haben die Städte von Siders und Sitten eine neue Dynamik entwickelt, um den Langsamverkehr im Herzen ihrer Gemeinden aufzuwerten. Da diese Umsetzungen gut aufgenommen wurden engagieren sich andere Gemeinden dieser Agglomeration des Mittelwallis für gleiche Massnahmen, die zweifelsohne einer etappenweisen Aufstockung des Modalsplits des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs beitragen werden.

Attraktive Verbindungen zwischen den regionalen Zentren

VS-01

RegioExpress-Züge im Halbstundentakt zwischen Lausanne und St-Maurice, zu Hauptverkehrszeiten bis ins Mittelwallis.

Zu Hauptverkehrszeiten Verlängerung des RegioExpress-Angebots bis nach Martigny.

Den RER Valais|Wallis besser ins nationale Netz integrierten

VS-03

Durchgehender Halbstundentakt auf dem RER Valais|Wallis zwischen Monthey und Brig.

Der RER Valais|Wallis soll im lückenlosen und durchgehenden Halbstundentakt verkehren, trotz Streckenbeanspruchung durch die EC-Züge Genf – Mailand und den Güterverkehr auf der Simplonachse.

Ausreichende Kapazitäten auf Regionallinien

VS-08

Zu Hauptverkehrszeiten TMR-Züge im Halbstundentakt zwischen Salvan und Martigny.

Einführung des Halbstundentakts zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Salvan und Martigny, zur Deckung der Nachfrage im Pendlerverkehr.

Effiziente Erschliessung strategischer Punkte in der Agglomeration

VS-12

Neue Haltestelle «Sion Ouest», zwischen Châteauneuf-Conthey und Sitten.

Die Einrichtung einer neuen Haltestelle westlich von Sitten ermöglicht eine bessere Erschliessung dieses Gebiets mit grossem Nachfragepotenzial (in Zshg. mit dem Agglomerationsprogramm «Sion-Région»).

VS-13

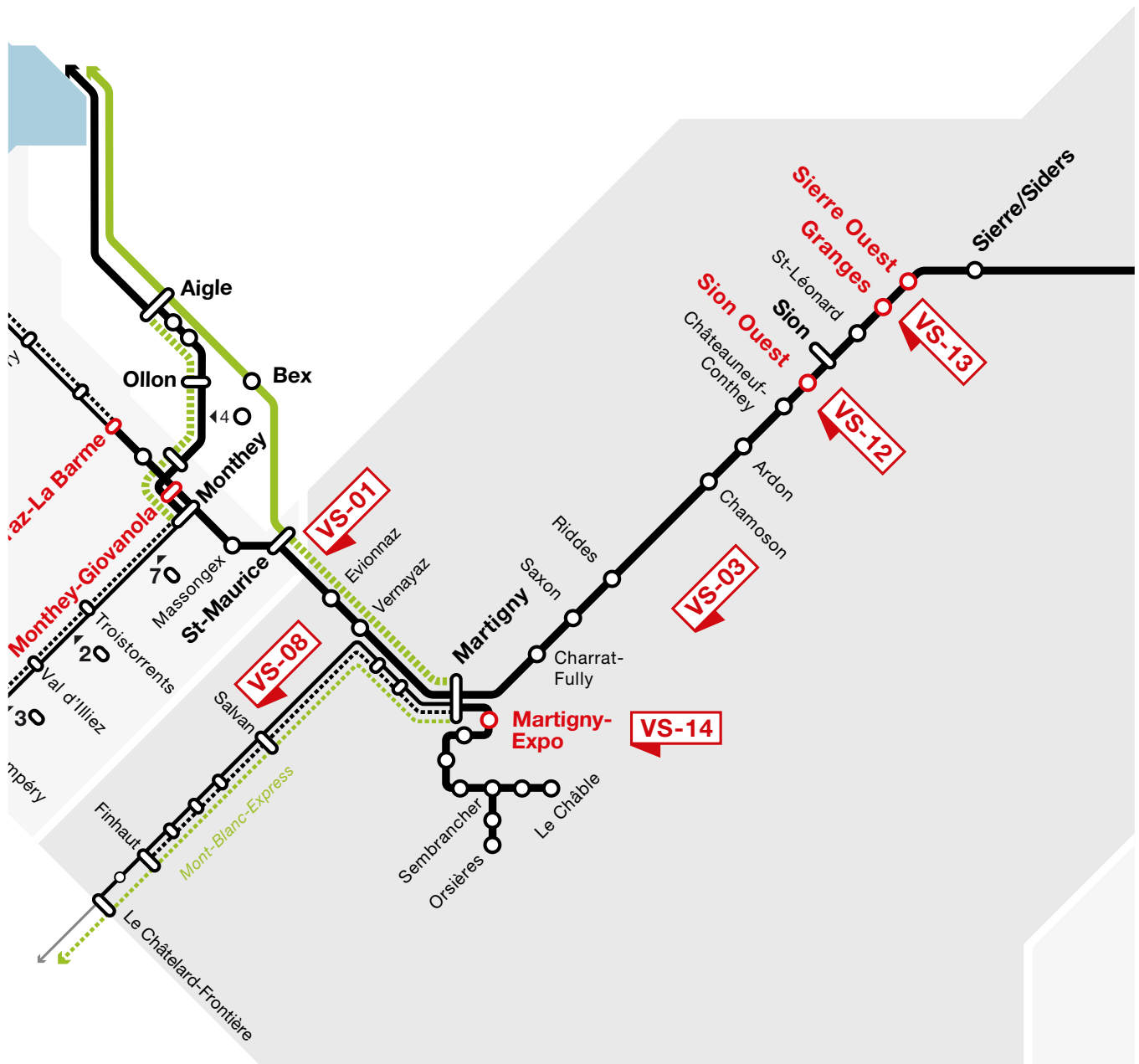
Wiederinbetriebnahme der Haltestellen «Granges» und «Sierre Ouest», zwischen Sitten und Siders.

Die Einrichtung neuer Haltestellen östlich von Sitten ermöglicht eine bessere Erschliessung dieser Gebiete (in Zshg. mit der Agglomerationsplanung von Sitten und Siders).

VS-14

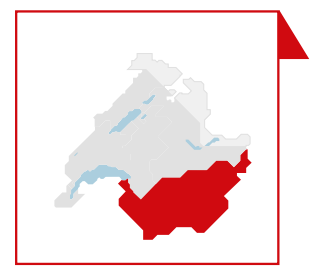
Neue Haltestelle «Martigny-Expo».

Die Einrichtung dieser neuen Haltestelle in Martigny ermöglicht eine bessere Erschliessung dieses Gebiets mit grossem Nachfragepotenzial (in Zshg. mit der Stadtplanung von Martigny).



Legende

- RER/Regionalzüge
- RegioExpress
- Nur an Spitzenzeiten oder an gewissen Stunden
- Zeitplan
- Halbstundentakt
- Taktfahrplan 15 Minuten
- Neuer Bahnhof
- Halt Bahnhof



Angebot im Oberwallis

Das Oberwallis – attraktive Bahnverbindungen mit den Nachbarregionen

Im Herzen des Alpenmassivs gelegen und umgeben von Bergen hatte die Region Oberwallis während Jahrhunderten nur das Rhonetals als natürliche Öffnung zum Rest des Landes. Seit etwa 100 Jahren haben es dieser Region zahlreiche und bedeutende Bahninfrastrukturen erlaubt auf extrem effiziente Art und Weise an den Rest von Europa angeknüpft zu sein und dies trotz Realisierungs- und Betriebsschwierigkeiten dieser Bahninfrastrukturen.

Mit der Eröffnung im Jahre 2007 des Lötschberg-Basistunnels hat sich das Schweizer Mittelland noch mehr genähert! Der Bund hat sich engagiert, die Kapazität dieses Tunnels im Rahmen des FAIF-PRODES 2 noch zu steigern.

Die Wünsche und Angebotsvorschläge bis 2030 beziehen sich auf die Verlängerung und Aufwertung der bereits durch den Bund verabschiedeten Massnahmen (Programm ZEB und FABI-PRODES1).

Die MGBahn beabsichtigt die Modernisierung und den Ausbau ihrer Infrastrukturen und ihres Netz, damit sie ihre Aktivitäten die im Zusammenhang mit dem Transport von Personen und Gütern auf ihrem Meterspurnetz unter guten Bedingungen bewerkstelligen kann.

Was das Normalspurnetz anbelangt müssen die Akteure des Regionalverkehrs (SBB, BLS und RegionAlps) zusammenarbeiten, um die Attraktivität ihrer jeweiligen Angebote zu verbessern, indem sie an die Nachfrage angepasste Lösungen vorschlagen. Ausserdem, in Anbetracht der Wichtigkeit des Personen-Fernverkehrs und des Güterverkehrs, der ein grosser Benutzer der Kapazität auf einem stark ausgelasteten Eisenbahnsystem ist, ist es nicht einfach allen Einschränkungen der Infrastruktur Betreiber zu genügen.



Den RER Valais | Wallis besser ins nationale Netz integrierten

VS-03

Durchgehender Halbstundentakt auf dem RER Valais | Wallis zwischen Monthey und Brig.

Der RER Valais | Wallis soll im lückenlosen und durchgehenden Halbstundentakt verkehren, trotz Streckenbeanspruchung durch die EC-Züge Genf – Mailand und den Güterverkehr auf der Simplonachse.

VS-06

Stundentakt zwischen Brig und Domodossola im Regionalverkehr.

Stündlich ein Zug zwischen Brig und Domodossola, um ein regionales Verkehrsangebot bereitzustellen, das die Nachfrage im einheimischen Pendler-, im Grenzgänger- und im Reisedurchgangsverkehr deckt.

Ausreichende Kapazitäten auf Regionallinien

VS-09

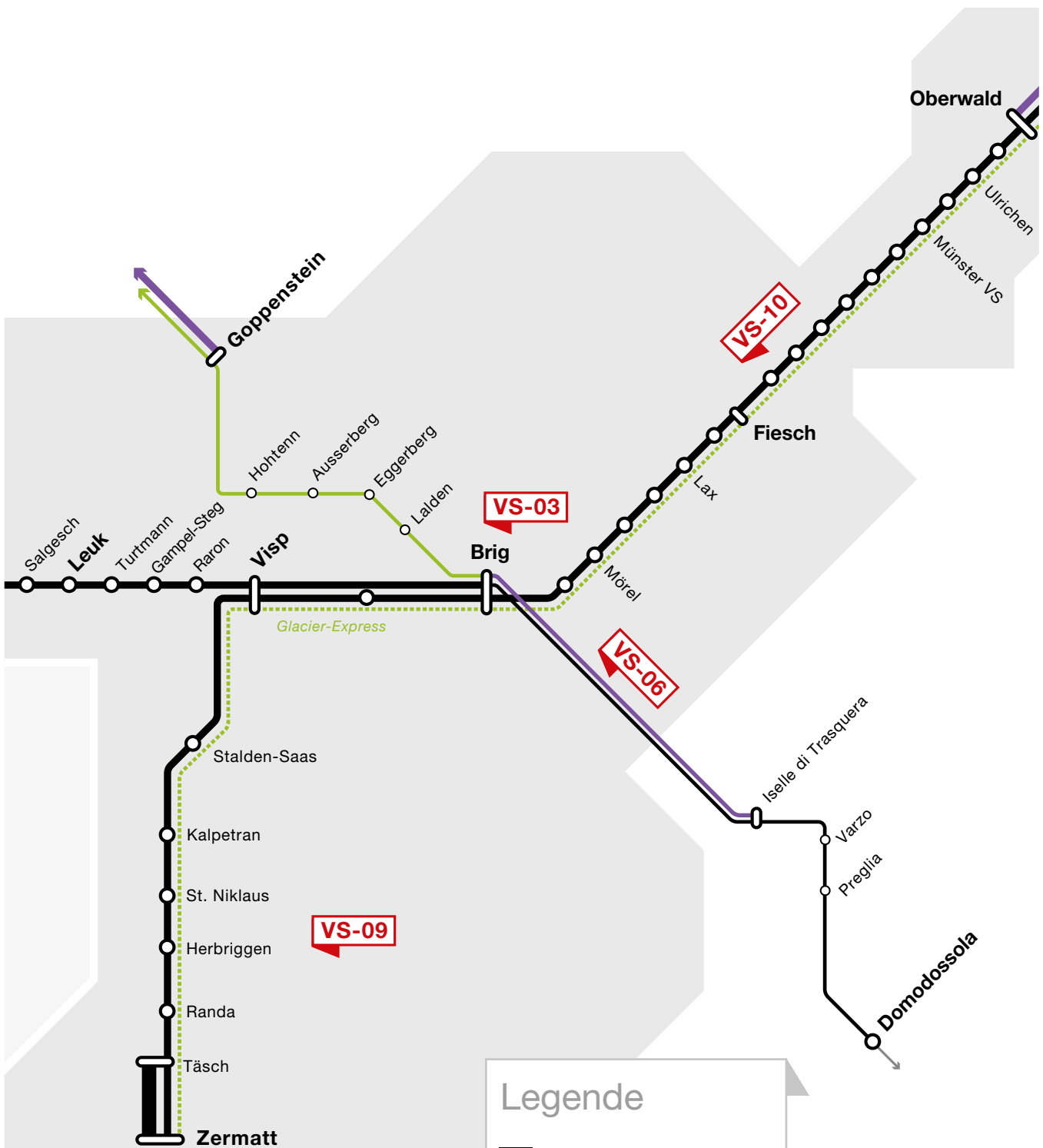
Erhöhung der Aufnahme- und Verkehrskapazitäten zwischen Visp und Zermatt.

Auch wenn die Einführung des Viertelstundentakts Täsch – Zermatt bereits im STEP 2025 enthalten ist, müssen die Aufnahmekapazitäten in Zermatt erhöht werden, um mit der Nachfrage Schritt halten zu können. Auch auf dem Streckenabschnitt Visp – Zermatt sind Verbesserungen fällig, um die Stabilität und Flexibilität des Angebots aufrecht halten zu können.

VS-10

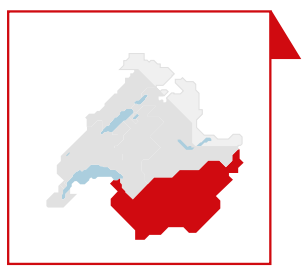
Halbstundentakt der MGB-Züge zwischen Fiesch und Andermatt.

Das Regionalangebot Zermatt – Fiesch im Halbstundentakt wird verlängert, um der Nachfrage im Pendler- und Reiseverkehr gerecht zu werden.



Legende

- RER/Regionalzüge
- RegioExpress
- Autoverladezüge
- Nur an Spitzenzeiten oder an gewissen Stunden
- Zeitplan
- Halbstundentakt
- Taktfahrplan 15 Minuten
- Neuer Bahnhof
- Halt Bahnhof



Eine effiziente Erschliessung Schiene-Strasse für den **Güterverkehr**

Neue durch den Bund vorgeschlagene Rahmenbedingungen

Der Bund hat verschiedene Gedankengänge entwickelt, um die Kosten des Güterverkehrs sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse zu verringern und zu optimieren mit der Bestrebung der den institutionellen Akteuren zuzuschreibende Anteil auf ein Minimum zu beschränken; dies unter Gewährleistung einer logistischen Kette, die den Markt- und Wirtschaftsbedürfnissen unseres Landes entspricht. Die Kantone wurden über diese Arbeiten in Kenntnis gesetzt und werden ersucht, ihre Planung anzupassen, um diese neuen Daten zu berücksichtigen.

Schaffung von günstigen Bedingungen für die Komplementarität zwischen Schiene und Strasse

Um den Einfluss des Güterverkehrs auf unsere Umwelt zu verringern wünscht der Staat Wallis, im Rahmen des Möglichen, eine Optimierung der Gütertransportketten; dies unter Schaffung von guten Rahmenbedingungen für die Komplementarität zwischen Schiene und Strasse. Die auf Kantonsebene geführten Studien hoben hervor, dass nur sehr wenige Ortschaften die genügende kritische Masse für eine Rentabilität für Austausch zwischen Schiene und Strasse haben.

Die Erhöhung der Güterflüsse auf der Schiene erfordert einerseits über ein effizientes und wirksames logistisches Netz zu verfügen, welche die Zugänglichkeit zu den hauptsächlichsten Bahn- und Strassennetze erlauben und andererseits, Gewährleistung von genügenden Kapazitäten für den Güterverkehr auf den grossen Eisenbahnachsen, welche das Wallis durchqueren und erschliessen.

Entwicklung eines effizienten Walliser Interface-Netzes Schiene - Strasse

Der Kanton Wallis unterstützt aktiv die Umsetzung von drei modernen und wirksamen Interfaces Schiene-Strasse unter Standortbestimmung in einer jeden sozio-ökonomischen Region (Oberwallis, Mittelwallis und Unterwallis/Chablais), in Partnerschaft mit den Akteuren des Sektors Gütertransports, den Gemeinden und den betreffenden Regionen.

Ziel ist es, den grössten Teil der mit dem Gütertransport in Zusammenhang stehenden Aktivitäten mit der Bahn ausserhalb der Agglomerationen zu gruppieren; dies unter Gewährleistung einer den Akteuren des Sektors günstigen wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit dank einer genügenden kritischen Masse. Die Standortbestimmung dieser Orte so nahe wie möglich zu den Verteilungszentren, die Dauerhaftigkeit deren Anschlüsse an das hauptsächlichliche Bahn- und Strassennetz sowie die Wertschöpfung der bestehenden Infrastrukturen sind zu berücksichtigte Schlüsselemente.

Die vorgesehenen Orte sind:

Für das Oberwallis

Der Standort ist in Visp, Zentrum BOCKBART der MGBahn, bewirtschaftet durch Alpin Cargo AG/Transporteur Planzer, in Betrieb seit Ende 2013, voll betriebstauglich ab Ende 2014;

Für das Chablais

Es wird Monthey sein (interface CIMO, technisches Projekt bereit, Finanzplan laufend, Umsetzung gegen 2016-2018);

Für das Mittelwallis

Eine erste durch die Sektion Verkehr im Jahre 2012 geführte Studie hat verschiedene Standorte hervorgehoben, die alle folgenden Anforderungen entsprechen:

- nahe der SBB. Simplon Linie und einen Anschluss an das Autobahnnetz;
- kein zusätzlicher Verkehr in den benachbarten Wohnzonen;
- genügender Freiraum für ein effizientes Interface

Gewährleistung der Verfügbarkeit der Trassezuteilungen auf den grossen Güterverkehrsachsen

Die Garantie von Reserven an genügenden Kapazitäten für den Güterverkehr auf den Bahnachsen vom Simplon und den zwei Tunnels des Lötschberg (Basistunnel- und Scheitellinie) ist zur Unterstützung der Entwicklung des Güterverkehrs per Bahn ausschlaggebend. Der Kanton engagiert sich an der Seite des Bundes für die Gewährleistung einer gerechten Verteilung der offerierten Trassenzuteilungen, für die Gewährleistung eines Disponibilitätsniveau des Bahnnetzes für eine abgestimmte und nachhaltige Art der verschiedenen erwarteten Verkehrstypen.

Das Teilstück Visp–Zermatt der Matterhorn Gotthard Bahn führt auch regelmässig Güterverkehr, mit 3 manchmal 5 Trasses täglich und pro Richtung. Bis 2030 ist es notwendig täglich und pro Richtung über fünf Trassezuteilungen zu verfügen.

Das neue in Visp gelegene Güterterminal «Bockbart» wurde im Jahre 2013 in Betrieb genommen. Im Rahmen des Renovations- und Erweiterungsprojektes des Bahnhofes MGBahn in Zermatt ist der Bau eines neuen Güterterminals am Eingang von Zermatt «Gruebe» geplant.



Ein Schlüsselprojekt für das Wallis

Die «Planung der Region West», welche die sieben Kantone der Westschweizer Verkehrs-Direktorenkonferenz einschliesst (nämlich Genf, Waadt, Wallis, Freiburg, Bern, Neuchatel und Jura) hat ungefähr 90 Massnahmen für die Entwicklung des Angebotes in erster Linie mit den Kapazitätsproblemen bis 2030 hervorgehoben. Das Dokument «Planungsbericht der Region West/CTSO – STEP 2030 – Angebotsentwicklung Regionalverkehr» hinterlegt durch die CTSO stellt die Gesamtheit der Massnahmen vor.

Eine Mehrheit dieser Angebotsprojekte sollte im Prinzip keine Infrastrukturmassnahmen hervorrufen. Gewisse sind noch in der Phase der ersten Überlegungen und benötigen in den nächsten Jahren eingehendere Studien im Rahmen der Arbeitsgruppe PRODES.

Unter den durch die «Planungsregion West» vorgeschlagenen Massnahmen wurden in der Westschweiz acht Massnahmen als «Schlüsselprojekte» hervorgehoben, da letztere in Sachen kohärente und koordinierte Entwicklung der vorgeschlagenen Massnahmen für die Gesamtheit der betreffenden Kantone ausschlaggebende Hauptthemen darstellen.

Schlüsselprojekt für «Planungsraum Wallis»

VS-03

Strikter und systematischer Halbstundentaktfahrplan auf dem RER Valais| Wallis zwischen Monthey und Brig

Der RER Valais|Wallis muss eine qualitative regionale Dienstleistung bieten unter Erhaltung der gleichen Rahmenbedingungen, die der Bund dem Rest des Landes offeriert. Es ist also vorrangig, dass das regionale Angebot zwischen Lausanne und Brig regelmässig und systematisch frei verkehren kann. Unser RER stellt das strukturelle Element des Walliser Transportsystems dar und muss die Feinerschliessung der Transportangebote gewährleisten den (Bahn, Strasse, oder Kabel) und den Langsamverkehr, welcher die Agglomerationen, die Seitenhänge und unsere Seitentäler erschliesst.





Drei Top-Projekte für unsere Walliser Transportregion

Nebst dem Schlüsselprojekt VS-03 schlägt der «Planungsraum Wallis» noch drei örtliche Massnahmen vor, welche jedoch in Sachen Verbesserung des Transportangebotes in jedem Planungsraum von bedeutender Wichtigkeit sind. Als «Top-Projekte» wurden die Massnahmen ausgewählt, welche bedeutende und signifikante Erhöhungen der Frequenz der Regionalzüge bringen, in starker Übereinstimmung mit den durch den Kanton Wallis, den Gemeinden und den erschlossenen Agglomerationen gewollten Zielen, jedoch auch konform zu den durch den Bund vorgeschriebenen Erwartungen. Es handelt sich um:

Für das Chablais: VS-04 und VS-11 – zur Gewährleistung einer Erschliessung RER im Halbstundentakt der Agglomeration Monthey/Collombey-Muraz

VS-04

Verlängerung des Halbstundentakts zwischen Monthey und Muraz an den Spitzenzeiten bis nach St-Gingolph und neuer SBB-Halt von Collombey-Muraz-La Barme.

VS-11

Verlängerung des Halbstundentakts bis nach Collombey-Muraz-La Barme für eine homogene Erschliessung der Agglomeration von Monthey/Collombey-Muraz. Die Einführung einer neuen Haltestelle in Muraz-La Barme, kombiniert mit einer technischen Möglichkeit eine Rückkehr zwischen Monthey SBB und Vouvry SBB zu gewährleisten ist für dieses systematische Erschliessungskonzept der RER Valais|Wallis unumgänglich. An Spitzenzeiten kann dieses Angebot bis nach St-Gingolph verlängert werden.

Für das Oberwallis: VS-09 – zur Vollendung und Stabilisierung des Halbstundentaktes der MGBahn zwischen Fiesch und Zermatt

VS-09

Erhöhung der Aufnahme- und Transportkapazitäten zwischen Visp und Zermatt.

Obwohl der Viertelstundentakt Täsch–Zermatt in der Planung STEP 2025 bereits berücksichtigt wurde, müssen die Aufnahmekapazitäten in Zermatt erweitert werden, um der steigenden Nachfrage zu entsprechen. Die Strecke Visp–Zermatt muss ebenfalls ausgebaut werden, um insbesondere in den saisonalen Spitzen die notwendige Stabilität und Flexibilität zu gewährleisten. Mit dieser Massnahme soll somit der bereits mit STEP 2025 bewilligte und eingeleitete Ausbau weitergeführt werden. Dies als Voraussetzung, um den Halbstundentakt auch bei weiter wachsender Nachfrage und dem gleichzeitigen Bedarf von Trassees für touristische Züge wie den Glacier Express gewährleisten zu können.

Für das Mittelwallis : VS-12 und VS-14 – zur Verstärkung der Attraktivität der RER

VS-12

Neuer Halt von Sitten West zwischen Châteauneuf-Conthey und Sitten und neuer Halt von Martigny-Expo.

VS-14

Die Schaffung dieser zwei neuen Haltestellen wird eine bessere Erschliessung dieser Zonen mit einem sehr grossen Entwicklungspotential in Zusammenhang mit den Entwicklungsprogrammen der bestehenden Gemeinden bieten. Die Umsetzung dieser Massnahme profitiert auch bedeutenden Einwohner-, Arbeitsplätze und Tätigkeitsgebiete.

Alle dargelegten Projekte werden analysiert

Die «Planungsregion West» hat das Bundesamt für Verkehr ersucht, sämtliche in den diversen Projektischen und Rapporten dargelegten Projekte zu analysieren, um die Bedürfnisse zu eruieren und den Kosten/Nutzen-Bericht zu erstellen. Demzufolge, wird die Gesamtheit der im vorliegenden Bericht der «Planungsregion Wallis» vorgeschlagenen Projekte durch die kompetenten Amtsstellen des Bundes überprüft.



Langzeitvisionen

In der Vergangenheit wurden zahlreiche Bahnprojekte erwähnt. Jedoch, verhinderten die Rahmenbedingungen, die Realisierungskosten sowie die wirtschaftliche Konjunktur am Anfang des 20. Jahrhunderts deren Realisierung.

Planen heisst aber auch voraussehen!

Einige der zahlreichen unter die Bürgerdebatten gebrachten Ideen verdienen zu dem Zeitpunkt, an dem die Alpenversalen (NEAT, die fast vor 40 Jahren begonnen wurde!) mit der ersten Etappe im Jahre 2007 in Betrieb genommenen Lötschberg-Basistunnels und die auf 2016 vorgesehene Vervollständigung des Basistunnels vom Gotthard zu Ende gehen, hervorgehoben zu werden.

Aufrechterhaltung der Stellung des Wallis im europäischen Bahnnetz

Die Umsetzung der vollständigen Realisierung der zweiten Lötschberg-Röhre ist angemessen. Die nächste Etappe der Erhöhung der Kapazität des Tunnels ist programmiert. Die finanziellen Mittel zur Bereinigung der Studien sind in der FABI/PRODES STEP 1 vorgesehen; diese Bereinigung wird zwischen 2015 und 2020/2022 realisiert. Die Realisierung eines neuen Teilstückes der zweiten Röhre ist in der Realisierung im Programm FABI/PRODES STEP 2 vorgesehen. Das Bundesparlament sollte diesen Entscheid anlässlich der Validierung dieser für das Jahr 2018 vorgesehenen Botschaft bestätigen.



Langfristig bis sehr langfristig vorsehen

A - Unterhalt und Verbesserung der bestehenden Infrastrukturen

Die Erhöhung der Tunnelkapazität am Simplon zwischen Brig und Milano wird langfristig, ab dem Zeithorizont 2030 bis 2035, sicher einmal zu einem Ueberlegungsgegenstand; dies je nach Entwicklung des Gütertransportvolumens auf den neuen Achsen der Basistunnels vom Lötschberg und vom Gotthard. Der durch die betreffenden Kantone unterstützte Bund sollte diese Thematik im Rahmen der Studien in Zusammenhang mit den Erwartungen in Sachen Gütertransport per Schiene bis PRODES-STEP 2 vorschlagen.

B - Sich in eine sehr weiten Zeithorizont versetzen, um sich vorzubereiten...

Es ist wichtig, Überlegungen, welche es ermöglichen sowohl die Modernisierung des Schweizer Bahnnetzes, da es sich um deren internationale Verbindungen handelt, als auch die langfristige oder sehr langfristige Überquerung der Alpen, nämlich gegen die Mitte unseres Jahrhunderts (2045-2050), weiterzuführen.

Die Idee der Realisierung einer neuen internationalen Bahnverbindung zwischen Martigny (CH) und Aosta (I) wird seit 25 Jahren durch die «Communauté d'intérêt du Grand-Saint-Bernard (CIGB)» getragen. Der Kanton Wallis, der Bund und die autonome Region von Aosta sind die hauptsächlichen Träger dieses Projektes. Ein Vorprojekt betreffend dieser eventuellen neuen Bahndurchfahrt des Alpenmassivs, zwischen Martigny und Aosta, existiert. Die letzten Studien haben hervorgehoben, was dieses Projekt auf regionaler und europäischer Ebene bringen könnte. Wenn die Zunahme des Güterverkehrs durch die Alpen anhält und andere Alpine Durchfahrten permanent verstopft sein sollten, so könnte dieses Projekt für die nächste strategische Entwicklung einer Bahninfrastruktur durch den westlichen Teil der Alpen vorgeschlagen werden, um die Transitzkapazitäten durch die Alpen zu erhöhen.

In Zusammenhang mit diesem Projekt, könnte die Inbetriebnahme des Anschlusses Gampel-Steg des TBLötschberg ins Auge gefasst werden, um eine für die alpinen Durchquerungen genügende Kapazität im zweiten Teils des 21. Jahrhunderts zu garantieren.

Und hier einige Bahnprojekte mit touristischer Bestimmung

Verschiedene Projekte mit vor allem einer Entwicklung des touristischen Angebots werden regelmässig erwähnt:

- Verbindung via Sanestch,
- Bahnausbauten zum Tessin ab dem Furkatunnel,
- Projekt einer neuen Verbindung unter der Grimsel,
- Verbindungen zwischen Siders-Val d'Anniviers nach Zermatt.

Für ein jedes der erwähnten Projekte bestehen summarische Vorprojekte, jedoch bleibt vorgängig einer jeglichen Realisierung die Detailüberprüfung vorzunehmen.

Jedoch, verdienen sie, erwähnt zu werden, im Falle, dass bedeutende Änderungen in der wirtschaftlichen Konjunktur solche Projekte langfristig wieder machbar machen würden.



Ausblick und Fazit

Eine Walliser Vision innerhalb der Leitlinien des Bundes

Die sieben Kantone der Planungsregion West unterstützen die neue Vorgehensweise, die das Bundesamt für Verkehr in der Planung des STEP 2030 eingeführt hat. In diesem Sinne, und mit dem vom «Planungsraum Wallis» eingereichten Bericht und den dazu gehörenden Angebotsplänen, zeigen mein Departement – und die internen und externen Fachleute –, dass wir auf Stufe unseres Kantons ein Verkehrsangebot entwickeln wollen, das den Vorgaben der vom Bund erlassenen Bestimmungen entspricht.

Der Staat Wallis verpflichtet sich, die im vorliegenden Bericht beschriebenen Leistungsangebote zu bestellen und seinen Teil zum zusätzlich anfallenden Entschädigungsbedarf beizusteuern, soweit ihm dies innerhalb der künftigen, vom Grossen Rat gewährten Jahresbudgets möglich sein wird.

Eine integrale Planung aller Verkehrsarten

Die Planungsphasen, die bis zur Annahme der STEP 2030-Vorlage durch die eidgenössischen Räte nun noch folgen werden, sind bekannt. Der «Planungsraum Wallis» wünscht, so wie dies auch der Anspruch der ganzen Planungsregion West ist, am weiteren Planungsprozess eng beteiligt und über die Ergebnisse und die Entscheide, die das Bundesamt für Verkehr in den nächsten Planungsschritten trifft, unterrichtet zu werden.

Die Angebotsentwicklung im Fern- und Güterverkehr liegt nicht in der Kompetenz der «Planungsregion West» und der ihr unterstellten Instanzen. Dennoch wird bei dieser Entwicklung den in diesem Bericht und in den Angebotsplänen erklärten Zielen Rechnung zu tragen sein, damit Fern- und Güterverkehr wiederum auf den Angebotsausbau im Regionalverkehr zugeschnitten werden können.

Ein kohärentes Regionalangebot für das Wallis

Die für das Wallis vorgesehene Entwicklung des regionalen Verkehrsangebots zielt darauf ab, in den Hauptverkehrszeiten über ausreichende Kapazitäten zu verfügen, um einen Zuwachs des Kundenpotentials auf den regionalen Bahnlinien fassen zu können. Die unterbreiteten Lösungsvorschläge sind pragmatisch und nachhaltig. Sie sind geeignet, mit der sozioökonomischen und demografischen Entwicklung im Wallis Schritt zu halten, in Einklang mit seinem kantonalen Raumentwicklungskonzept.

Mittels dreier Top-Projekte, die sich zum eigentlichen Schlüsselprojekt für die Entwicklung des Bahnverkehrs in Zusammenhang mit dem RER Valais|Wallis gesellen, will der Kanton eine partizipative Strategie vorlegen, an der alle drei Transportregionen beteiligt sind. Somit werden die Transportregionen zu den eigentlichen Schaltstellen, auf deren Stufe die Mobilitätsfragen des Kantons zu lösen sein wird. Dank der Mitarbeit und des Einsatzes von Kanton, Gemeinden und Agglomerationen wird es möglich sein, eine nachfragegerechte Mobilitätsentwicklung voranzubringen. Was wir wollen, ist eine wirtschaftlich vernünftige Mobilität, welche, in Übereinstimmung mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit, die Anforderungen einer massvollen Entwicklung erfüllt.

Eine gute Einbettung ins nationale Schienennetz gewährleisten die vorhandenen Hauptknoten. Unser Kanton kann sich da auf die Vollknoten Visp, Bern und Lausanne verlassen.

Mit diesem klar strukturierten und taktmässigen System wird es uns möglich sein, ausgewogene und mit anderen Regionen vergleichbare Angebotsleistungen zu gewährleisten. Die zu planenden Investitionen sind verhältnismässig, und die Betriebskosten bleiben gegenüber Kunden, Unternehmen und öffentlichen Gemeinwesen vertretbar.

Wir bauen schon heute am Netz für die Generation von morgen

Mit unseren Plänen für die Angebotserweiterung im Bahnverkehr werden wir der künftigen Entwicklung der Mobilität im Wallis in angemessener und realistischer Weise begegnen können. Aber wir wollen auch, dass alle Bahninfrastrukturen im Wallis, ob Normal- oder Meterspur, Teil desselben umfassenden Bahnsystems sind, welches eine Grundlage für die Lebensqualität unseres Kantons ist.

Die Westschweizer Verkehrsdirektorenkonferenz wird darauf achten, dass die Investitionen und der Nutzen gerecht zwischen den verschiedenen Regionen der Schweiz aufgeteilt werden wird.

Die Regierungen der sieben Westschweizer Kantone erwarten vom Bund, dass er alle Angebotskonzepte nach einer Methode prüft, welche bezüglich Transparenz, Zuverlässigkeit und Vergleichbarkeit sämtliche Anforderungen erfüllt.

Sitten, den 25. November 2014



Herausgeber

Kanton Wallis
Departement für Verkehr,
Bau und Umwelt
Rue des Creusets 5
Postfach 478
1950 Sitten

Konzept, Redaktion, Gestaltung

promodal.ch SA
Postfach 7181
CH-1002 Lausanne
www.promodal.ch

Bildnachweis

© lindaphoto.ch:
Seiten 7, 14, 18, 22, 25 und 29

© promodal.ch AG:
Seiten 6, 7 und 26

© MGBahn AG, Brig:
Seite 21

© Kanton Wallis, DSVF, Sitten:
Seite 27

Februar 2015

Kanton Wallis
Departement für Verkehr,
Bau und Umwelt
Rue des Creusets 5
Postfach 478
1950 Sitten