



Departement für Verkehr, Bau und Umwelt
Service des transports

Departement für Verkehr, Bau und Umwelt
Dienststelle für Verkehrsfragen

**CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS**

Seilbahnverbindungen Ebene – Gebirge

Prospektivstudie über die wirtschaftlichen und technischen Perspektiven für die Seilbahnverbindungen zwischen der Ebene und dem Gebirge im Kanton Wallis

Juni 2012



Einleitung



Jacques Melly
Staatsrat
Vorsteher des Departements für Verkehr,
Bau und Umwelt

Aus leicht nachvollziehbaren Gründen wurden Mitte des 20. Jahrhunderts von der Talebene her Seilbahnen gebaut, um isolierte Dörfer in der Höhe zu erschliessen. Dies war das beste Mittel, um das Fehlen einer befahrbaren Strasse wett zu machen. Das Auto war, vor allem in ländlichen Gebieten, noch kein alltägliches Gut, und für den planerischen und systematischen Strassenbau fehlte es noch weitgehend an den finanziellen oder technischen Mitteln.

Es brauchte eine ganze Generation, damit ein komfortables und leistungsfähiges Strassennetz Form annehmen und zu einer Stütze des touristischen und wirtschaftlichen Aufschwungs des Kantons werden konnte.

Die Seilbahnen wurden dabei gegenüber der Strasse nach und nach, zuerst noch zu einer komplementären, dann nurmehr zu einer subsidiären Alternative. Sie wären wohl vollständig von der kantonalen Verkehrslandkarte verschwunden, wenn sie nicht von der öffentlichen Hand unterstützt worden wären.

Die Seilbahn ist da unersetzlich, wo es hauptsächlich aus Gründen der Topographie noch gar keine Strasse gibt. Andernorts ist das Überleben der Seilbahnen ein Dauerthema, vor allem wenn öffentliche Gelder für deren Betrieb und Unterhalt erforderlich sind.

Heute jedoch besinnt man sich aus verschiedenen Gründen auf die den Seilbahnen eigenen Stärken zurück, die schon vor 60 Jahren überzeugten und die im Hinblick auf eine Erneuerung in der Planung und Gestaltung des Gebirgsraums wieder an Geltung gewinnen.

- Schnelligkeit, Effizienz, Sicherheit, öffentlicher Verkehr, Elektromobile, Langsamverkehr, CO₂, Lärm, Verschmutzung, ... natürlich vermag die Seilbahn bei all diesen Schlagwörtern der Nachhaltigkeit zu punkten - aber nicht nur da.
- Die Schweizer Tourismusgemeinden sind jetzt verfassungsmässig dazu verpflichtet, die Zersiedelung der Ferienorte und die damit einerhergehende Beeinträchtigung der

Landschaft zu stoppen. Das Wirtschaftsmodell mit dem Zweitwohnungsbau, insbesondere die Anlage grosser Chalet-Überbauungen, ist in Frage gestellt. Die Förderung bewirtschafteter Betten, insbesondere Hotelbetten, geht einher mit einer Siedlungsverdichtung. Da weit verstreute Wohngebiete nicht gut mit einer Erschliessung durch eine Bergbahn vereinbar sind, gilt heutzutage das Interesse verstärkt einer Direktverbindung zwischen Ebene und Gebirge.

- Dies gilt auch, wenn man den Willen zur Schaffung lebendiger und dicht bebauter Zentren berücksichtigt, wo Fussgänger und Geschäfte gegenüber dem Verkehr bevorzugt behandelt werden.
- Schliesslich gilt es, die Siedlungszentren der Rhoneebene direkt mit den Ferienorten zu verbinden. Diese Zentren sind für den Ferienort auch gleichzeitig Einzugsgebiete für Tagestouristen und für Beschäftigte. Das Interesse an Beschäftigungen und Berufen im Berggebiet muss bei der Walliser Jugend gefördert werden. In der echten Nähe liegt ein Vorteil.

Folglich wäre es denkbar, nach dem Vorbild der Ferienorte des Aletschgebiets oder anderer der angeführten Beispiele, eine bessere Erreichbarkeit des Gebirgsraums im Allgemeinen und der Wintersportorte im Besonderen ins Auge zu fassen. Und zwar autofrei wenigstens auf den letzten 20 km des Anreisewegs ins Gebirge, zumal der Unterhalt der Strassen in diesem Bereich auch nicht gerade billig ist.

Dieser Bericht behandelt also Seilbahnen und andere Bergbahnanlagen, die eine Verbindung zwischen Ebene und Gebirge herstellen. Er untersucht die gegenwärtige Situation, die Perspektiven für die Zukunft und vor allem das weitere Vorgehen. Der Bericht soll auf objektive und zukunftsorientierte Weise die Debatte anstossen.

Dieser Bericht ist ein Anfang, welchen ich Ihnen hiermit zur aufmerksamen Lektüre empfehlen möchte.

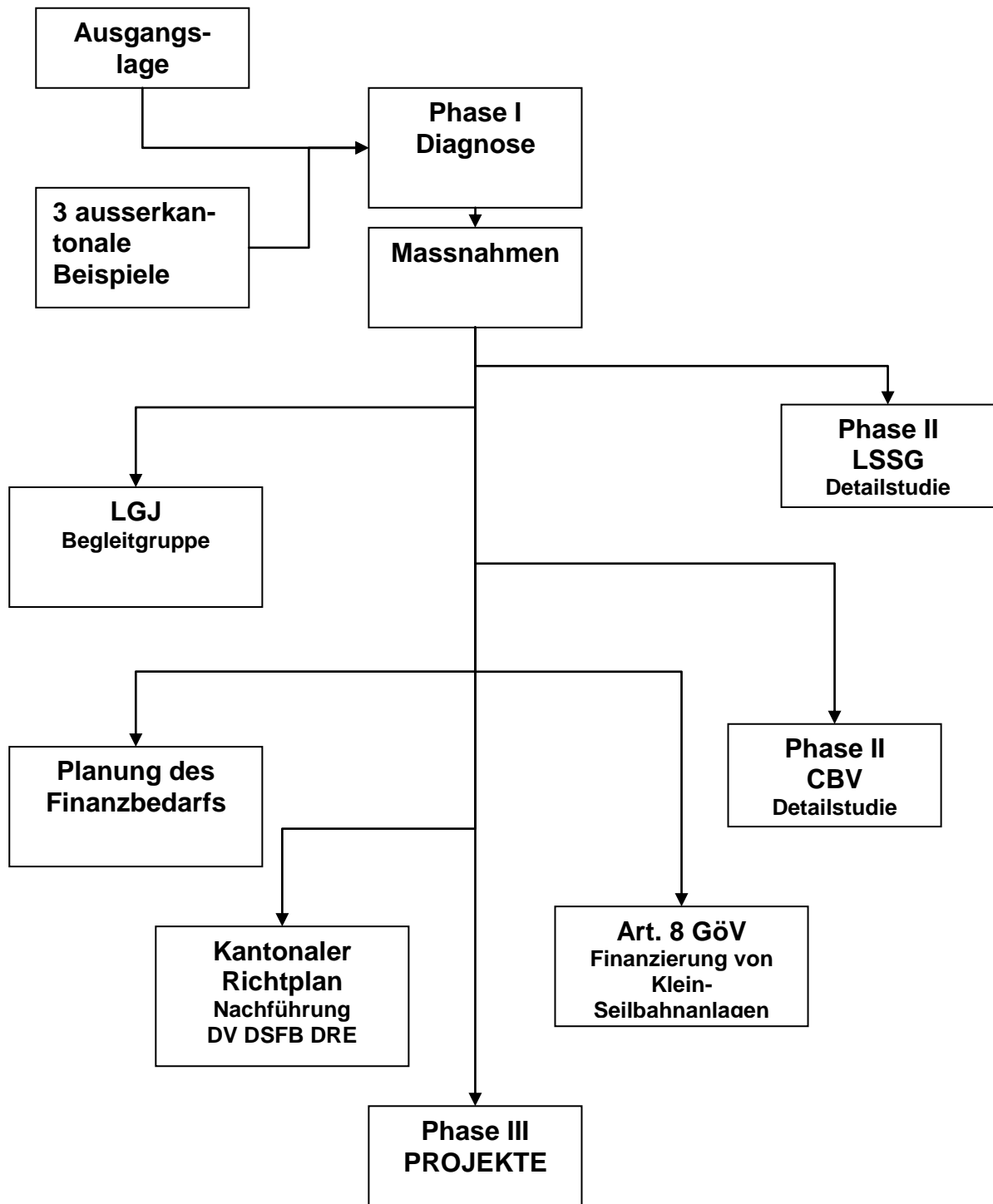
EINLEITUNG.....	2
DIAGNOSE	5
MASSNAHMEN	5
ZUSAMMENFASSUNG DER PHASE II: ERNEUERUNG DER LSSG UND DER CBV	7
CBV CHALAIS – BRIEY – VERCORIN	7
LSSG LUFTSEILBAHN STALDEN – STALDENRIED – GSPON.....	7
ZUSAMMENFASSUNG DER PHASE III: DIE PROJEKTE	8
WEITERES VORGEHEN.....	10
SUBVENTIONIERUNG VON KLEIN-SEILBAHNEN NACH ART. 8 DES KANT. GÖV	10
SEILBAHN GAMPPEL JEZINEN (LGJ).....	12
GESAMTHAFTE MEHRJAHRESPLANUNG DES FINANZBEDARFS DER SEILBAHNEN.....	13
UMSETZUNG IM KANTONALEN RICHTPLAN.....	14

Anhang 1: Phase I (CITEC & Glassey 04.04.12)

Anhang 2: Phase II CBV und LSSG (CITEC & Glassey 30.04.12)

Anhang 3: Phase III Die Projekte (CITEC & Glassey 02.12.11)

Organisationsschema: Ein stufenweises Vorgehen...



Zusammenfassung der Phase I: Diagnose und Massnahmen

Diagnose

Ziel der ersten Phase ist es, für jede Anlage eine wissenschaftliche Bestandesaufnahme zu machen. Dazu haben die beauftragten Experten zusammen mit der Dienststelle für Verkehrsfragen, den Betreibern und den lokalen Instanzen einen objektiven und systematischen Multikriterienraster ausgearbeitet. Zum ersten Mal wurden so unterschiedliche Anlagen wie die Gross-Seilbahnen mit den Klein-Anlagen verglichen, die einzelne Bergweiler erschliessen.

Als Vergleichsbeispiele wurden auch drei Anlagen ausserhalb des Kantons untersucht.

Allgemein waren bei allen Anlagen die folgenden Gemeinsamkeiten festzustellen:

- optimale Anpassung an das Gefälle.
- Eignung zur Überwindung von Wasserläufen, Schluchten, Felswänden.
- unschlagbar kurze Fahrtzeiten.
- Flexibilität im Betrieb.
- geringe oder gar keine Möglichkeit zur Feinverteilung in einem Gebiet.
- vergleichsweise geringe Bau- und Betriebskosten.
- geradlinige Linienführung vorgegeben durch Lage des Zielorts
- imagefördernd für den Zielort.

Andererseits waren auch bemerkenswerte Unterschiede festzustellen:

- mehr oder weniger grosse Abhängigkeit von der öffentlichen Hand.
- grosse Unterschiede bei den Kapazitäten, beim technischen Stand, dem Alter und dem Zustand der Anlagen.
- Monopol- oder Konkurrenzsituation mit dem Bus oder der Strasse.
- bessere oder schlechtere Einbettung ins Verkehrsnetz
- unterschiedliche Werbe- und Marketingmittel
- unterschiedliche Attraktivität

Massnahmen

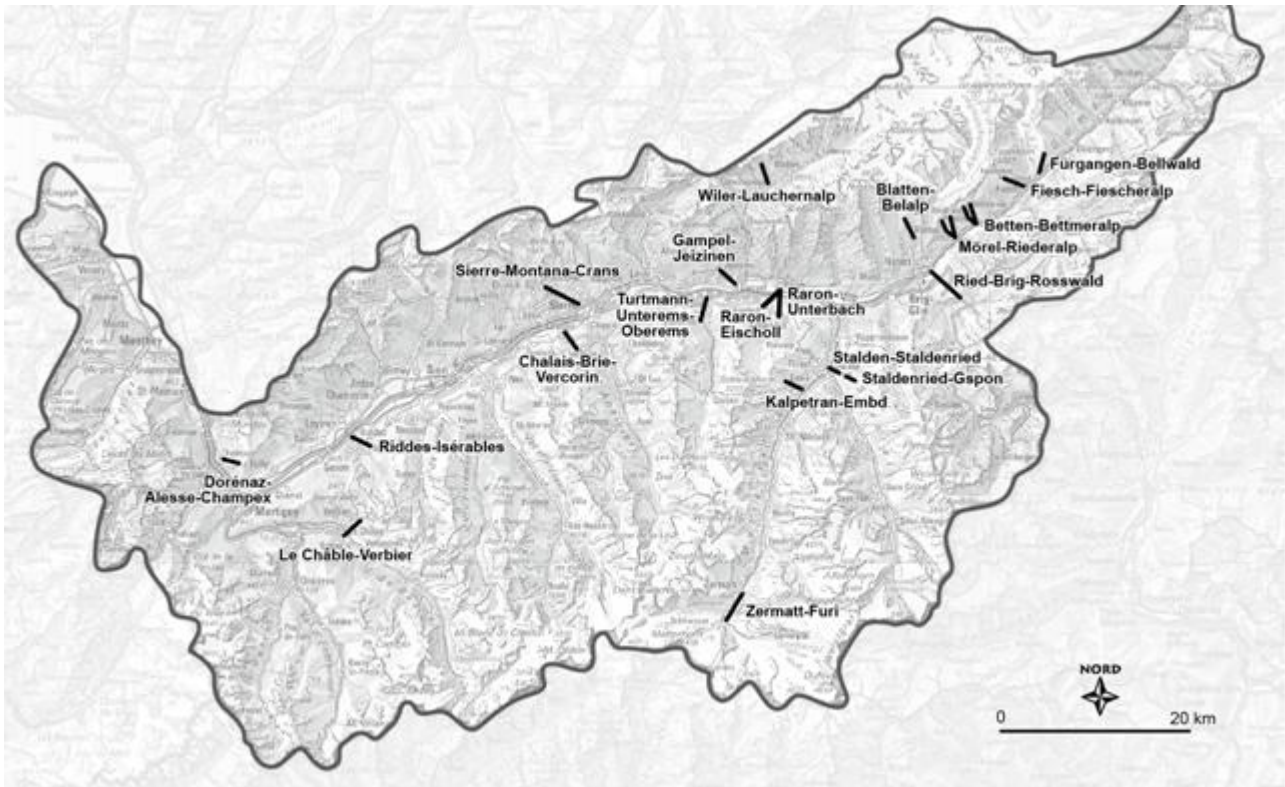
Es wäre natürlich illusorisch gewesen anzunehmen, dass ein Wundermittel gefunden würde, um angesichts der strukturellen Probleme aus einem stark subventionsabhängigen Gebilde eine rentierende Anlage zu zaubern. Lokale Unterschiede, und vor allem die unterschiedliche Attraktivität der Bergstation dienen zum grössten Teil als Erklärung und Begründung für die festgestellten Stärken oder Schwächen.

Die vorgeschlagenen Massnahmen lassen sich generell in organisatorische und strukturelle unterteilen. Sie werden auf allgemeiner Ebene gehalten, ohne dabei ins operative Detail zu gehen. Handlungsbedarf wurde immer wieder in den folgenden Bereichen ausgemacht:

- operative Zusammenarbeit (vertikal) mit dem Betreiber der Bergbahn oberhalb der Seilbahn-Bergstation oder mit den kommunalen Lokalinstanzen.

- potentielle operative Zusammenarbeit (horizontal) der verschiedenen Anlagen unter einander.
- lokale Angebotsverbesserungen (Package, Marketing, Fahrplan)
- Infrastrukturverbesserungen (Kapazität, Geschwindigkeit, Komfort)
- verbesserte Einbettung der Anlage in das Gesamtverkehrsnetz (Parkplätze, Anschlussverbindungen)
- Gegen die Strassenbenützung gerichtete Massnahmen

Für zwei Anlagen wurden diese Handlungsbereiche detailliert untersucht (CBV, LSSG), was Gegenstand der Phase II war.



Zusammenfassung der Phase II: Erneuerung der LSSG und der CBV

Von den beauftragten Büros wurde verlangt, für zwei Anlagen mit Kapazitätsproblemen eine genauere Diagnose zu stellen und potentielle Massnahmen eingehender zu untersuchen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen und die daraus hervorgehenden Vorschläge konnten dem BAV unterbreitet werden als Begründung und Argumentarium für die Erneuerungsprojekte und vor allem für gangbare Finanzierungslösungen.

Die Frage der Finanzierung ist zum Zeitpunkt des Erscheinens des Berichts noch nicht geklärt. Das weitere Vorgehen wird am Ende des Berichts dargestellt und erläutert.

CBV Chalais – Briey – Vercorin

In enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Chalais wurde die Situation der Seilbahn evaluiert. Die Attraktivität dieser Anlage ist nachweislich vorhanden, ihre Schwachpunkte ergeben sich aus der ungenügenden Fähigkeit, die Verkehrsspitzen zu absorbieren. Eine Erneuerung kombiniert mit einer Kapazitätserweiterung ist darum ins Auge zu fassen.

Die Lage der Bergstation ist gegenwärtig nicht ideal. Es war nicht möglich, eine sinnvolle Linienführung zu finden, die einen direkten Zugang zum Skigebiet bringen würde. Bauliche und organisatorische Massnahmen (Shuttle) erlauben es jedoch, dieses Handicap zu schmälern und den Zeitverlust durch den Zwischenhalt zu verhindern.

Vercorin wird auch von einer Buslinie bedient. Eine Rationalisierung des öffentlichen Verkehrsangebots führt zur Aufhebung dieser Buslinie und zur Aufwertung der Seilbahn.

Die Investitions- und Betriebskosten bleiben im Rahmen, selbst ohne dass ein «aggressiver» Vergleich mit den strassenbedingten Kosten gezogen werden muss.

LSSG Luftseilbahn Stalden – Staldenried – Gspon

In diesem Fall geht es um zwei Seilbahnen mit geringer Kapazität, wodurch, vor allem in der Touristensaison, langen Wartezeiten die Folge sind. Die erste Sektion, welche Staldenried erschliesst, erhält Bundesgelder. Die zweite Sektion bis Gspon wird hauptsächlich touristisch genutzt.

Gspon ist auf der Strasse nicht erreichbar.

Es wurde ein Vergleich mit einer allenfalls in Betrieb zu nehmenden Buslinie gezogen. Dieser Vergleich fiel zugunsten der ersten Seilbahnsektion aus.

Beide Sektionen profitieren von der touristischen Attraktivität von Gspon und dem direkten Anschluss an die MGB. Als technische Lösung wird vorgeschlagen, die beiden Seilbahnen zusammenzuschliessen und den Betrieb zu rationalisieren. Dadurch wäre es möglich, die Verkehrsspitzen zu absorbieren und über einen äusserst flexiblen, effizienten und nachfrageorientierten Betrieb zu verfügen.

Zusammenfassung der Phase III: Die Projekte

Über Entwicklung und Bau neuer Bergbahnanlagen, die eine Direktverbindung zwischen Ebene und Gebirge ermöglichen, wird im Wallis seit langem diskutiert und verhandelt. Linien wurden manchmal ausgeschieden - und gingen dann in einer Menge von Projekten und Planungen wieder unter. Agglomerationsprojekte und Skigebiet-Betreiber propagieren oder entwerfen neue mögliche Verbindungen aus den Zentren zu den grossen Tourismusorten. An Ideen fehlt es nicht, nur sind sie meistens wenig ausgereift.

Denkbare Verbindungen werden vorgestellt. Sie werden in Bezug auf die Situation des Zielorts und des Siedlungszentrums in der Ebene überprüft. Die Liste ist nicht abschliessend. Zum Vergleich werden aktuelle Projekte herangezogen sowie weniger naheliegende, aber durchaus sinnvolle Verbindungen vorgestellt. Ziel ist es, Denkanstösse zu liefern und die Debatte anzukurbeln.



Seilbahn Bozen – Oberbozen (Rittner Seilbahn, Südtirol)

Damit eine neue Seilbahn aber interessant wird, müssen die folgenden Voraussetzungen vorhanden sein:

- für Seilbahn günstige Topographie: starkes Gefälle, gerade und relativ kurze Linienführung
- wenig zu überquerendes Wohngebiet
- Dichte Besiedlung des Wohnorts bei der Bergstation
- Einbettung ins Verkehrsnetz bei der Talstation
- Attraktive Bergstation
- Anschluss ans Skigebiet
- Abstimmung mit Skigebiet, Fähigkeit zur Aufnahme zusätzlicher Benutzer

Die Seilbahn kann auch für ein Siedlungsgebiet eine taugliche Lösung sein. Die Überquerung bewohnter Gebiete mit neuen Bahnen kann allerdings wegen objektiver Risiken (Brandgefahr) oder subjektiver Einwände heikel sein. So lässt sich nämlich feststellen, dass Anstösser nicht ohne Weiteres damit einverstanden sind, wenn ihr

Privatgrundstück regelmässig von Gefährten überquert wird, selbst wenn diese geräuschlos sind.

Das Image eines eingeschneiten und autofreien Wintersportorts (Mürren, Bettmeralp, Zermatt, Saas-Fee) ist als Trumpf nicht von der Hand zu weisen.

Die Bau- und Betriebskosten müssen in das Verhältnis mit den effektiven Kosten gesetzt werden, welche durch die anderen Zufahrtswege verursacht werden (Bus, Strasse). Gegebenenfalls müssen die Strategien auf einander abgestimmt werden und gezielte oder ergänzende Investitionen müssen untersucht werden.

Von einer Direktverbindung aus einem Siedlungsgebiet in den Freizeit- und Erholungsraum der Alpen profitiert direkt die lokale Hotellerie, die berufstätigen Pendler, die Stadtjugend und die Infrastrukturanlagen des Fernverkehrs (Bahnhof, Autobahn, Flughafen).

Weiteres Vorgehen

Subventionierung von Klein-Seilbahnen nach Art. 8 des kant. GÖV

Das besondere Augenmerk gilt den kleinsten dieser Anlagen, die eine Verbindung zwischen der Ebene und dem Gebirge herstellen und die keinen Anspruch auf Bundesbeiträge haben, wenn sie nicht wichtige Ferienorte oder grosse Ortschaften mit mehr als 100 ganzjährigen Bewohnern erschliessen. Doch sind diese Bahnen wichtig für den lokalen und regionalen Zusammenhalt.

Einige dieser Klein-Anlagen erhalten aus historischen oder strukturellen Gründen bereits direkte finanzielle Unterstützung vom Staat, andere nicht. Um dieser Ungleichbehandlung Abhilfe zu schaffen und diese Art von Mobilität zu fördern, will das Departement für Verkehr, Bau und Umwelt (DVBU), die Voraussetzungen schaffen, damit die finanzielle Hilfe ab 2013 ausgebaut werden kann.

Für die Hilfeleistung werden allerdings Bedingungen an den Betrieb der Anlage gestellt. So verlangt das DVBU, dass die Transportleistungen in erster Linie der lokalen, das ganze Jahr über ansässigen Bergbevölkerung zu Gute kommen. Das heisst, dass mit der Seilbahn Pendlerfahrten möglich sein müssen, und zwar während den entsprechenden Zeitspannen: also jedenfalls am Morgen, am Mittag und am Abend.

Ausnahmsweise und pauschal bezahlt der Kanton ab 2013 eine jährliche Subvention von 219'000.-, also 600.- pro Betriebstag, an Bergbahnen, die Ortschaften mit weniger als 100 Einwohnern erschliessen, unter den folgenden Bedingungen:

- die Bergstation dient der Erschliessung von eingezontem Bauland und ganzjährig bewohntem Wohngebiet.
- Pendlerfahrten sind das ganze Jahr über mit der Seilbahn möglich, und zwar mindestens während der folgenden 3 zweistündigen Zeitfenster: morgens von 6:00 – 8:00 Uhr / mittags von 11:30 – 13:30 Uhr / abends von 17:00 – 19:00 Uhr.
- eine Verschiebung dieser Zeitfenster um höchstens 60 Minuten ist zulässig.
- Während dieser Zeitfenster müssen mindesten 2 Kurse pro Richtung angeboten werden.
- Die Subvention wird proportional gekürzt, wenn das Angebot nicht während des ganzen Jahres aufrechterhalten wird.
- Der Jahresfahrplan ist daher dem Staat zu unterbreiten, welcher ihn zu genehmigen hat, ehe die Leistung realisiert und subventioniert werden kann.
- Es darf keine doppelte Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr bestehen.

Das DVBU hofft so, die Attraktivität dieser Dörfer und Weiler zu steigern, die Berge als ständigen Wohnraum zu fördern und die Abwanderung der Landbevölkerung bekämpfen zu können. Es wird ebenfalls mit einer Verkehrsverschiebung von der Strasse her und mit einem Zuwachs bei der Benutzung dieses umweltfreundlichen und CO₂-freien Verkehrsmittels gerechnet.

Als Subventionsbezüger stehen derzeit die folgenden Anlagen fest:

- Seilbahn Gampel – Jeizinen
- Gondelbahn Ried-Brig – Rosswald
- Seilbahn Blatten – Belalp
- Gondelbahn Zermatt – Furi
- Seilbahn Wiler – Lauchernalp
- Seilbahn Fiesch – Fiescheralp
- Seilbahn Staldenried – Gspon

Seilbahn Gampel Jeizinen (LGJ)

Eine Arbeitsgruppe wurde eigens dazu ernannt, um mögliche betriebliche Verbesserungen für die Seilbahn Gampel – Jeizinen zu evaluieren. Diese Klein-Seilbahn hat keine Monopolsituation inne. Sie erschliesst keinen bedeutenden Zielort und erhält keine Bundesbeihilfen. Kapazitätsprobleme liegen nicht vor.

Soll der Fortbestand der heutigen Anlage gesichert werden, so muss die Gemeinde Gampel als Eigentümerin der Bahn, in enger Zusammenarbeit mit der Dienststelle für Verkehrsfragen und nahe gelegenen oder sich in ähnlichen Situationen befindlichen Seilbahnen, betriebliche Rationalisierungsmassnahmen an die Hand zu nehmen.

Die effektive Konkurrenz durch die Öffnung der Strasse und deren Auswirkungen auf die Gesamtkosten zulasten der öffentlichen Hand werden zu berücksichtigen sein, insbesondere nach Anpassung der Betriebskonzepte (Fahrpläne, Seasons, usw.).

Massnahme wurde im Frühjahr 2012 eingeleitet.

Gesamthafte Mehrjahresplanung des Finanzbedarfs der Seilbahnen

Im Allgemeinen fallen Investitionen bei Bergbahnen unregelmässig an. Die punktuellen Kosten für die Grunderneuerung einer Anlage sind enorm, während die Abgeltungen für den gewöhnlichen Aufwand für Betrieb und Unterhalt relativ gering sind. Somit kann *der Abschreibungsanteil (in der Bilanz?)* hoch sein.

Im Einvernehmen mit dem BAV, und um ein Gesamtbild der bei den subventionierten Bergbahnen in den nächsten Jahren zu tätigen Investitionen zu gewinnen, wird eine Liste der in den nächsten 15 Jahren geplanten Arbeiten zusammengestellt werden. Es geht darum, die Gross-Investitionen zu erfassen:

- Grunderneuerung (*Neubau, Ersatz?*) der Anlage, vorgesehen für wann und für welchen geschätzten Betrag.
- Technischer Grosseingriff (*Austausch der Seile, des Antriebs, der Steuerung usw.*), vorgesehen für wann und für welchen geschätzten Betrag.
- Normaler technischer Eingriff, vorgesehen für wann und für welchen geschätzten Betrag.

Diese Liste wird es dem BAV ermöglichen, sein Mehrjahresbudget aufzustellen, so wie es dies auch für andere Mittel des öffentlichen Verkehrs, namentlich für die Eisenbahnen, tut. Insbesondere geht es darum, sich zu vergewissern, dass die gesetzlichen Grundlagen und die Finanzierungsprogramme den besonderen Bedingungen des von den Bergbahnen geleisteten Angebots für den öffentlichen Verkehr gerecht werden. Ausserdem kann so beurteilt werden, ob die vorhandenen Mittel in etwa den Notwendigkeiten der technischen Instandhaltung entsprechen.

Umsetzung der Massnahme für Ende Sommer 2012.

Umsetzung im Kantonalen Richtplan

Der kantonale Richtplan ist ein Mittel zur mittelfristigen Beschreibung und Fixierung der Entwicklungsziele und -strategien für raumwirksame Infrastrukturen. Seine massgebende Rechtskraft leitet sich ab aus der breit abgestützten *Vernehmlassung*, aus welcher er hervorgeht und aus welcher sich gleichzeitig seine demokratische Legitimation und seine Verbindlichkeit für die Behörden ergibt.

Das Koordinationsblatt C12.1 «Seilbahnen mit öffentlichem Verkehrsdienst» besteht bereits und wird dieser Planung als Grundlage dienen.

Für Bergbahnen, die eine Verbindung zwischen Ebene und Gebirge herstellen, werden die folgenden Grundsätze zu berücksichtigen und im Richtplan zu präzisieren sein:

- Der politische Willen, einen *nachhaltigen Zugang* zur Gebirgswelt zu erhalten und zu fördern.
- Der politische Willen, ein historisch *wertvolles Verkehrsnetz* zu erhalten.
- Der politische Willen, die Abwanderung aus ländlichen Gebieten zu bekämpfen und die junge Generation des Kantons für eine Beschäftigung in den Bergen zu motivieren.
- Der politische Willen, eine Wahl zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und den entsprechenden Investitionen zu treffen, mit Rücksicht auf die Nachhaltigkeit (Wirtschaft, Umwelt, Soziales). Namentlich gilt es, die Wahl zu treffen zwischen Bus oder Seilbahn, oder sogar zwischen Strasse oder Seilbahn. Diese Wahl muss nicht zwangsläufig zugunsten des einen oder anderen Verkehrsmittels ausfallen. Es können durchaus auch sich ergänzende Lösungen in Betracht kommen. In jedem Fall müssen die Gesamtkosten vergleichbar sein.
- Der politische Willen, einen intensiven Alpentourismus zu verbessern und zu fördern, der sich auf leistungsstarke Siedlungs- und Infrastrukturen stützt, die auf die Bedürfnisse der Besucher ausgerichtet sind und dem Bild entsprechen, das diese von der Bergwelt haben.

Die Planung wird die bestehenden Bergbahnen, das Strassennetz, das Busangebot und die Siedlungsweise des Zielorts umfassen müssen. Ebenso wird sie die vielversprechendsten Projekte für neue Verbindungen lokalisieren müssen.

Die Koordination mit laufenden strategischen Planungen (Kantonales Verkehrskonzept 2020, Raumentwicklung 2020) ist sicherzustellen.

Unterbreitung der Ergebnisse an den Bund für Ende 2012.