



# Entwicklungsachse Simplon

Volkswirtschaftliche Effekte des geplanten Angebotsausbaus der BLS am Simplon ab Dezember 2017

## Management Summary

Andreas Hochuli  
Kathrin Merz  
Klaus Eichenberger  
Armin Rist  
Mario Huber

Management Summary des Schlussberichts – Version Publikation (gekürzte Fassung)

**Auftraggeber:**

BLS AG

Urs Hochuli, Leiter Autoverlad, Projektverantwortlicher

**Mit Unterstützung von:**

Standortförderung Kanton Bern

**Herausgeber:**

Berner Fachhochschule

Hochschule für Agrar-, Forst- und Lebensmittelwissenschaften HAFL

Departement Architektur, Holz und Bau AHB

**Projektleitung BFH:**

Prof. Dr. Andreas Hochuli, HAFL

Dozent für Agrar- und Regionalökonomie

Tel. +41 31 910 21 66

andreas.hochuli@bfh.ch

**Projektbearbeitung:**

Andreas Hochuli, HAFL, Dr. Phil.-nat. in Economic Geography und

Master of Marketing (NDS, WWZ)

Mario Huber, HAFL, MSc in Geography

Kathrin Merz, AHB, dipl. Arch. ETH / SIA

Armin Rist, AHB, Dr. sc. nat. in Geography

Klaus Eichenberger, Semtec AG, dipl. Bauing. ETH

**Adresse:**

Berner Fachhochschule BFH  
Hochschule für Agrar-, Forst- und Lebensmittel-  
wissenschaften HAFL

www.hafl.bfh.ch

Dr. Andreas Hochuli

Länggasse 85  
CH-3052 Zollikofen

Tel: +41 31 910 21 66  
andreas.hochuli@bfh.ch

Berner Fachhochschule BFH  
Architektur, Holz und Bau AHB

www.ahb.bfh.ch

Kathrin Merz

Pestalozzistrasse 20  
CH-3400 Burgdorf

+41 34 426 42 51  
kathrin.merz@bfh.ch

© Berner Fachhochschule

Hochschule für Agrar-, Forst- und Lebensmittelwissenschaften HAFL

Departement Architektur, Holz und Bau AHB

Bern, 30. Juni 2015

**Zitierweise:**

Hochuli, Andreas/ Huber, Mario/ Merz, Kathrin/ Rist, Armin/ Eichenberger, Klaus (2015):  
Entwicklungssachse Simplon. Volkswirtschaftliche Effekte des geplanten Angebotsausbaus der  
BLS am Simplon ab Dezember 2017, Berner Fachhochschule, Bern

Bild auf Titelseite: ©BLS AG 2007 ([www.bls.ch](http://www.bls.ch))

## Disclaimer

Die Inhalte des vorliegenden Management Summary zum Schlussbericht der Studie „Entwicklungsachse Simplon“ basieren auf umfangreichen Analysen von Daten aus öffentlich zugänglichen Quellen sowie aus vertraulichen Quellen der BLS. Für die Publikation gegenüber einer breiten Öffentlichkeit wurde der vorliegende Bericht um die vertraulichen Daten der BLS gekürzt. Die BLS AG als Auftraggeberin der Studie hat die Veröffentlichung des Management Summary und des Schlussberichts durch die Autorenschaft explizit autorisiert.

# Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und räumliche Abgrenzung	6
1.1	Ausgangslage	6
1.2	Räumliche Abgrenzung	7
2	Volkswirtschaftliche Effekte der Angebotserweiterung durch die BLS am Simplon	8
2.1	Der Begriff Bruttowertschöpfung	8
2.2	Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte durch den RE Lötschberger und den Autoverlad	9
2.3	Katalytische Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte	11
2.4	Zusammenfassung der volkswirtschaftlichen Effekte	12
2.5	Einschätzung der Angebotserweiterung durch Experten	13
Anhang – Weitere Materialien für das Verständnis des Gesamtkontextes		15

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Wertschöpfungseffekte des zukünftigen RPV- und AV-Angebots	10
Abbildung 2: Beschäftigungseffekte des zukünftigen RPV- und AV-Angebots in der Schweiz	11

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zusammenfassung der Wertschöpfungseffekte pro Jahr ab 2018	9
Tabelle 2: Zusammenfassung der Beschäftigungseffekte (RPV und AV) pro Jahr ab 2018	10
Tabelle 3: Zusammenfassung der katalytischen Bruttowertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte	12
Tabelle 4: Zusammenfassung der Wertschöpfungseffekte des Szenario mittel	12
Tabelle 5: Zusammenfassung der Beschäftigungseffekte des Szenario mittel	13
Tabelle 6: Zugverbindungen zwischen Bern-Brig-Domodossola mit ungefähren Daten des Fahrplanwechsels (1)	18
Tabelle 7: Zug- und Busverbindungen zwischen Bern-Brig-Domodossola mit ungefähren Daten des Fahrplanwechsels	19

## Abkürzungsverzeichnis

AV	Autoverlad
BFS	Bundesamt für Statistik
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
FV	Fernverkehr
LB	Lötschbergbahn
LBT	Lötschbergbasistunnel
MGB	Matterhorn-Gotthard-Bahn
RE Lötschberger	RegioExpress Lötschberger
RhB	Rhätische Bahn
RPV	Regionaler Personenverkehr
SBB AG	Schweizerische Bundesbahnen (Aktiengesellschaft)
VCO	Verbano-Cusio-Ossola (Norditalienische Provinz)
VZÄ	Vollzeitäquivalente (Vollzeitstellen)

# 1 Ausgangslage und räumliche Abgrenzung

## 1.1 Ausgangslage

Die BLS ist zurzeit Inhaberin der Betriebsbewilligung für den Regionalen Personenverkehr (RPV) auf der Achse Bern-Thun-Spiez-Kandersteg-Brig (RegioExpress Lötschberger). Ebenso hält die BLS derzeit die Betriebsbewilligung für den Betrieb des Autoverlads Kandersteg-Goppenstein und Kandersteg-Iselle di Trasquera. Die Betriebsbewilligung für den RPV und den Autoverlad zwischen Brig und Domodossola bzw. zwischen Brig und Iselle di Trasquera wurde für die Jahre 2012 bis 2017 der SBB übertragen.

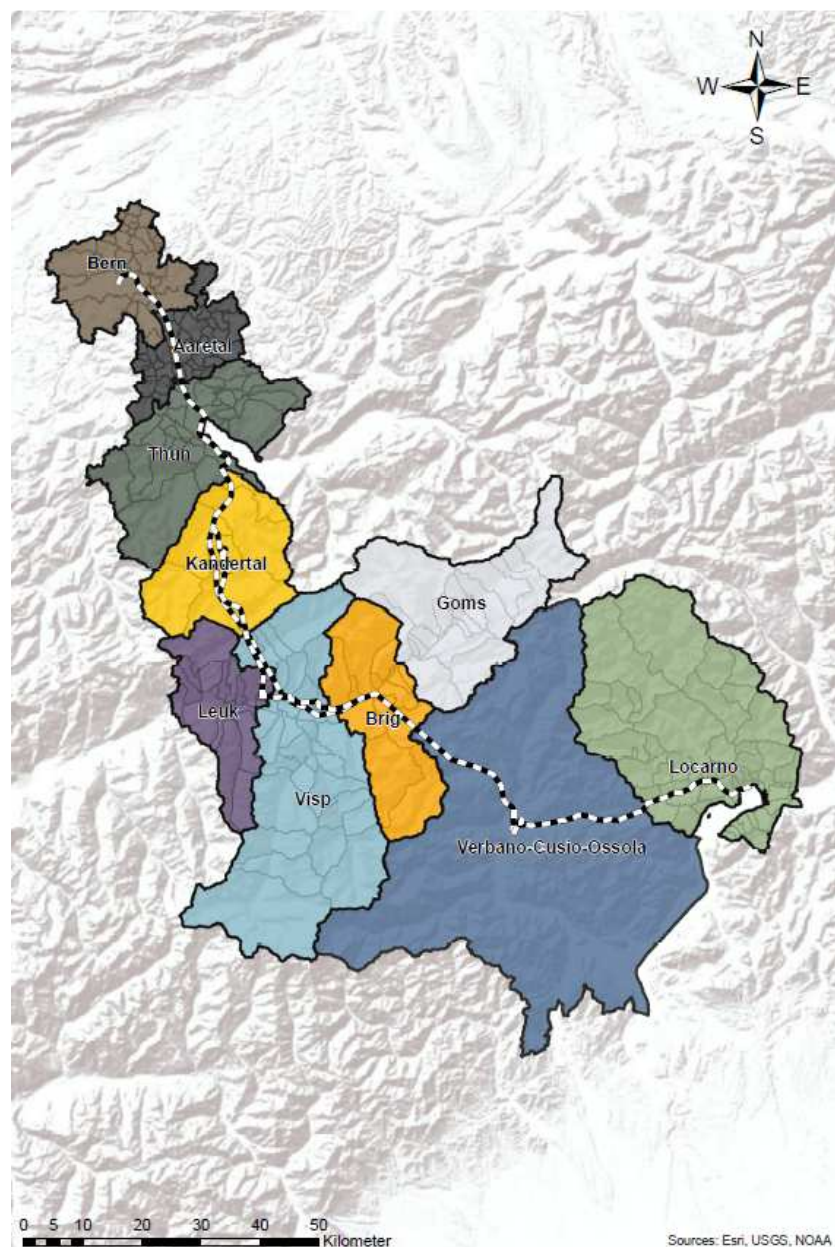
Mit dem Projekt „Entwicklungssachse Simplon“ will sich die BLS für die erneute Übernahme des regionalen Personenverkehrs RPV und des Autoverlads AV am Simplon ab Dezember 2017 bewerben. Die BLS beabsichtigt, den RegioExpress Lötschberger (RE Lötschberger) nach Domodossola zu verlängern und Autozüge von Brig nach Iselle di Trasquera zu führen. Damit würde sich eine einzigartige Chance eröffnen, das Angebot der BLS mit einer durchgehenden Verbindung Bern-Domodossola resp. Domodossola-Bern für den Personenverkehr und Kandersteg-Iselle di Trasquera (auch im Winterhalbjahr) bzw. Brig-Iselle di Trasquera für den Autoverlad zu erweitern.

Der beabsichtigte Stunden-Takt (RPV) auf der Strecke Bern-Thun-Spiez-Kandersteg-Brig-Domodossola sowie der geplante Stunden-Takt für den Autoverlad durch den Simplontunnel, was einem Ausbau des internationalen Verkehrsangebots entspricht, versprechen grosse Potenziale in Bezug auf die Erneuerung und den Ausbau der touristischen Infrastruktur und die wirtschaftliche räumliche Entwicklung. Damit diese Potenziale erschlossen werden können, ist es notwendig, dass die beteiligten Stakeholder entlang dieser Entwicklungssachse eine gemeinsame Vision und Strategie formulieren.

Der Ausbau des RE Lötschberger nach Italien, würde das erfolgreiche Konzept – Personen-transport und Tourismusvermarktung – erweitern und Bahnstrecken sowie Regionen mit ähnlichen Voraussetzungen besser verbinden. Dabei können Synergien und Erfahrungen in verschiedenen Regionen (z.B. Ossolatal, Lötschental und Kandertal) zu einer erfolgreichen Entwicklung der gesamten Region führen. Die neue Nord-Süd Verbindung zwischen Bern und Domodossola würde nebst den interregionalen und internationalen Pendlerbewegungen auch die Freizeitreisenden ansprechen. Insbesondere könnten durch die neuen Verbindungen drei touristische Attraktionen des UNESCO Weltkultur- und Naturerbes verbunden werden (Sacro Monte di Domodossola, Jungfrau-Aletsch und Altstadt Bern) und die Erreichbarkeit zu verschiedene Destinationen (Winter- und Sommertourismus) für ein grosses Einzugsgebiet wesentlich verbessert werden (z.B. Skigebiet Lauchernalp für den Markt Verbano-Cusio-Ossola).

## 1.2 Räumliche Abgrenzung

Die räumliche Abgrenzung des Analyseperimeters orientiert sich sowohl an der Linienführung des RE Lötschberger und des Autoverlads, wie auch an der funktionalen Verflechtung (Verkehrsverbindungen) der Haltestellen mit nahe gelegenen Gemeinden und Tourismusdestinationen. Die Planung der BLS sieht vor, den RE Lötschberger per Fahrplanwechsel im Dezember 2017 von Brig bis nach Domodossola weiterzuführen und den Autoverlad von Brig nach Iselle di Trasquera zu übernehmen. Daher umfasst der Analyseperimeter auch die Linie zwischen Brig und Domodossola. Die Verbindung Bern-Thun-Spiez-Zweisimmen ist nicht Bestandteil der vorliegenden Studie. Hingegen wird die Verbindung zwischen Domodossola und Locarno näher analysiert, da sie insbesondere für die italienische Provinz Verbano-Cusio-Ossola von touristischer Bedeutung ist.



Projektperimeter des Projekts „Entwicklungsachse Simplon“

## 2 Volkswirtschaftliche Effekte der Angebotserweiterung durch die BLS am Simplon

### 2.1 Der Begriff Bruttowertschöpfung

Die Bruttowertschöpfung ist eine der bedeutendsten Kennzahlen zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit einer Volkswirtschaft. Der Begriff Bruttowertschöpfung auf volkswirtschaftlicher Ebene entspricht nahezu dem Bruttoinlandprodukt BIP einer Volkswirtschaft. Das BIP misst den Wert der im Inland während eines Jahres hergestellten Waren und Dienstleistungen, soweit diese nicht als Vorleistungen für die Produktion anderer Waren und Dienstleistungen verwendet werden – also die sog. Bruttowertschöpfung (BFS 2015). Auf Unternehmens- oder Branchenebene kann die Bruttowertschöpfung wie folgt berechnet werden<sup>1</sup>:

$$\text{Bruttoproduktionswert} - \text{Vorleistungen} = \text{Bruttowertschöpfung}$$

Ein weiterer zentraler Indikator für die volkswirtschaftliche Leistungsfähigkeit ist die Beschäftigung, gemessen an den Vollzeitstellen, die von den Unternehmen für die Leistungserstellung benötigt werden.

Die Leistung der BLS auf der Linie Bern-Kandersteg-Brig-Domodossola steht zunächst im Zentrum der Betrachtung. Mit ihrer Leistungserstellung auf der Linie (Personenverkehr und Autoverlad) entsteht bei der BLS über die Endnachfrage Umsatz, was volkswirtschaftlich annähernd dem Bruttoproduktionswert entspricht. Die Bruttowertschöpfung entspricht dabei dem Gesamtumsatz auf der Linie, abzüglich der Vorleistungen, die für die Leistungserstellung benötigt und von weiteren Wirtschaftsteilnehmern (Unternehmen) eingekauft werden (z.B. Energie, Trassengebühren, Verpflegung u.a.m.). Es können **direkte, indirekte, induzierte** und **katalytische Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte** unterschieden werden. Die in der Studie ausgewiesenen volkswirtschaftlichen Effekte beziehen sich auf eine Grenznutzenbetrachtung, d.h., dass nur die zusätzlichen Effekte aufgrund des neuen Angebots der BLS ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 analysiert wurden.

**Direkter Effekt:** Das sind die Umsatz-, Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte, die sich unmittelbar aufgrund des Betriebs des Streckenabschnitts Bern-Kandersteg-Brig-Domodossola ergeben (Erstrundeneffekt). Beispiel: Der Betrieb des Streckenabschnitts Brig-Domodossola löst zusätzlichen (direkten) Umsatz, zusätzliche Wertschöpfung und Beschäftigung bei der BLS aus.

**Indirekter Effekt:** Das sind die Umsatz-, Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte, die über Vorleistungen bei den Zulieferbranchen entstehen (Zweit-, Drittrundeneffekte usw.). Beispiel: Die BLS als Betreiberin der Teilstrecke muss neues Rollmaterial einkaufen um den Betrieb zu gewährleisten. Dies löst (indirekte) Umsätze, Wertschöpfung und Beschäftigung bei den Zulieferunternehmen aus (1. Inzidenzstufe). Die Zulieferunternehmen ihrerseits kaufen wiederum Vorleistungen ein, was zu zusätzlichem Umsatz, zusätzlicher Wertschöpfung und Beschäftigung führt (2. Inzidenzstufe). Die 2. Inzidenzstufe wurde im Rahmen der vorliegenden Studie nicht analysiert.

**Induzierter Effekt:** Das sind die Umsatz-, Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte, welche die zusätzlich Beschäftigten aus den direkten und indirekten Effekten mit ihren Einkommen bzw. ihrem Konsum auslösen. Beispiel: Für den Betrieb des Streckenabschnittes Brig-Domodossola durch die BLS werden zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Die zusätzlich Beschäftigten erhalten Lohneinkommen, das zu einem Teil in der Region ausgegeben wird.

<sup>1</sup> vgl. Anhang, Abschnitt E. Der Begriff Bruttowertschöpfung



Diese Konsumnachfrage führt dann auch wieder zu zusätzlichen Umsätzen, Wertschöpfung und Beschäftigung. Aus Gründen der Datenverfügbarkeit konnten die indirekt induzierten Effekte in der vorliegenden Studie nicht berücksichtigt werden.

**Katalytischer Effekt:** Der katalytische Effekt umfasst die Veränderung eines nachfrageseitigen Nutzens durch eine Veränderung eines Angebotes. Aufgrund zusätzlicher Konsumausgaben entsteht in einem gegebenen Raum zusätzliche Wertschöpfung und Beschäftigung. Der katalytische Effekt ist in seinem Gesamtausmass allerdings nur schwer quantifizierbar, weil viele Wechselwirkungen zu berücksichtigen sind. Dabei ist zwischen dem unternehmensseitigen und passagierseitigen katalytischen Effekt zu unterscheiden. Der unternehmensseitige Effekt beinhaltet v.a. die Veränderung der Attraktivität einer Region für Unternehmen, aufgrund einer Veränderung bei der verkehrlichen Erschliessung. Der passagierseitige Effekt beinhaltet zusätzliche Wertschöpfung durch mehr Gäste (Tourismus). Beispiel: Durch eine Erhöhung der Frequenzen auf der Teilstrecke Brig-Domodossola wird die Erreichbarkeit von Tourismusdestinationen und grösseren Zentren verbessert. Somit steigt die Attraktivität der Region als Tourismusstandort und als Wirtschaftsstandort.

## 2.2 Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte durch den RE Lötschberger und den Autoverlad

Die nachfolgenden Ergebnisse beziehen sich auf den geplanten Angebotsausbau der BLS am Simplon ab dem Jahr 2018. Dabei wird teilweise zwischen dem regionalen Personenverkehr (RE Lötschberger) und dem Autoverlad (AV) unterschieden oder dann wird der Gesamteffekt von RPV und AV ausgewiesen.

Aufgrund der statischen Analyseverfahren für die Berechnung der volkswirtschaftlichen Effekte werden die nachfolgenden Ergebnisse ab dem ersten Betriebsjahr des neuen Verkehrsregimes ausgewiesen. Allerdings ist realistischerweise davon auszugehen, dass der Anpassungsprozess bis zum Erreichen der Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte einige Jahre in Anspruch nehmen wird.

Tabelle 1 fasst die direkten, indirekten und induzierten Wertschöpfungseffekte zusammen, die durch eine Übernahme und Erweiterung des RPV und AV auf der Simplonstrecke durch die BLS entstehen würden. Insgesamt würde damit eine jährliche Bruttowertschöpfung von rund 10,5 Mio. Franken generiert. Die direkten Effekte werden durch Neuinvestitionen und den Betrieb mit dem neuen Verkehrsregime durch die BLS ausgelöst. Darin enthalten sind vor allem Abschreibungen, Personalkosten und Zinsen. Die indirekten Wertschöpfungseffekte in der Höhe von rund 851 000 Franken entstehen bei Zulieferbetrieben der BLS durch bezogene Vorleistungen in Form von Waren und Dienstleistungen. Die induzierte Wertschöpfung von rund 201 000 Franken wird durch die Konsumausgaben der zusätzlich Beschäftigten bei der BLS den Zulieferbetrieben ausgelöst.

### Zusammenfassung der ausgelösten Wertschöpfungseffekte durch RPV und AV (pro Jahr ab 2018)

Wertschöpfungseffekte RPV und AV	CHF
Direkte Bruttowertschöpfung	9 456 000
Indirekte Bruttowertschöpfung	851 000
Induzierte Bruttowertschöpfung	201 000
Total	10 508 000

Tabelle 1: Zusammenfassung der Wertschöpfungseffekte pro Jahr ab 2018

Nachfolgende Abbildung 1 widerspiegelt die Verteilung der rund 10,5 Mio. Franken Wertschöpfung auf den RPV und AV, wonach der RE Löttschberger rund 6,8 Mio. Franken und der Autoverlad rund 3,7 Mio. Franken ausmachen.

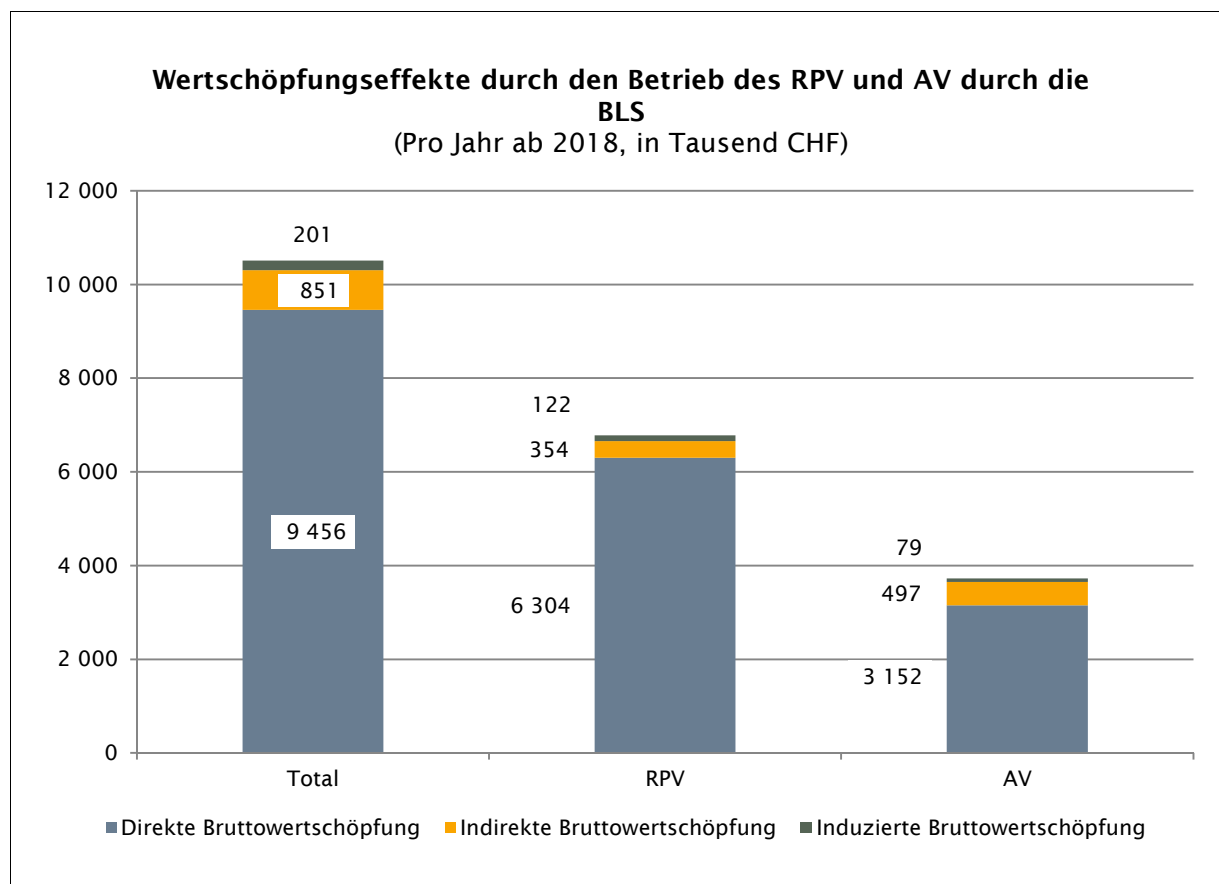


Abbildung 1: Wertschöpfungseffekte des zukünftigen RPV- und AV-Angebots

In der folgenden Tabelle 2 sind die durch den geplanten Angebotsausbau neu geschaffenen Vollzeitstellen (VZÄ) aufgeführt. Insgesamt löst das Projekt „Entwicklungsumplon“ der BLS rund 20 neue Stellen aus. In diesen Berechnungen nicht inbegriffen sind die neu geschaffenen Vollzeitstellen im Ausland, die durch das neue Verkehrsregime der BLS ausgelöst würden. Darüber hinaus ist zu beachten, dass sich die direkten Beschäftigungseffekte nur auf die neu geschaffenen Stellen beziehen. Die bestehenden Stellen bei der bisherigen Betreiberin des Bahnangebots (SBB AG) werden dabei nicht berücksichtigt. Diese Beschäftigten würden von der BLS übernommen.

**Zusammenfassung der ausgelösten Beschäftigungseffekte durch RPV und AV (pro Jahr ab 2018)**

Beschäftigungseffekte RPV und AV	VZÄ
Direkte Beschäftigungseffekte	8.00
Indirekte Beschäftigungseffekte	10.10
Induzierte Bruttowertschöpfung	1.44
<b>Total</b>	<b>19.54</b>

Tabelle 2: Zusammenfassung der Beschäftigungseffekte (RPV und AV) pro Jahr ab 2018

Nachfolgende Abbildung 2 zeigt die Verteilung der Beschäftigten auf den Betrieb des RE Lötschberger und den Autoverlad. Das sind Beschäftigungseffekte, bezogen auf die gesamte Schweiz. Die zusätzlichen Beschäftigungseffekte im Ausland (Zulieferbetriebe der BLS und Konsumaktivitäten) konnten aus datentechnischen Gründen nicht berücksichtigt werden. Daher stellen die ausgewiesenen Zahlen eine Unterschätzung der effektiven zusätzlichen Beschäftigung dar.

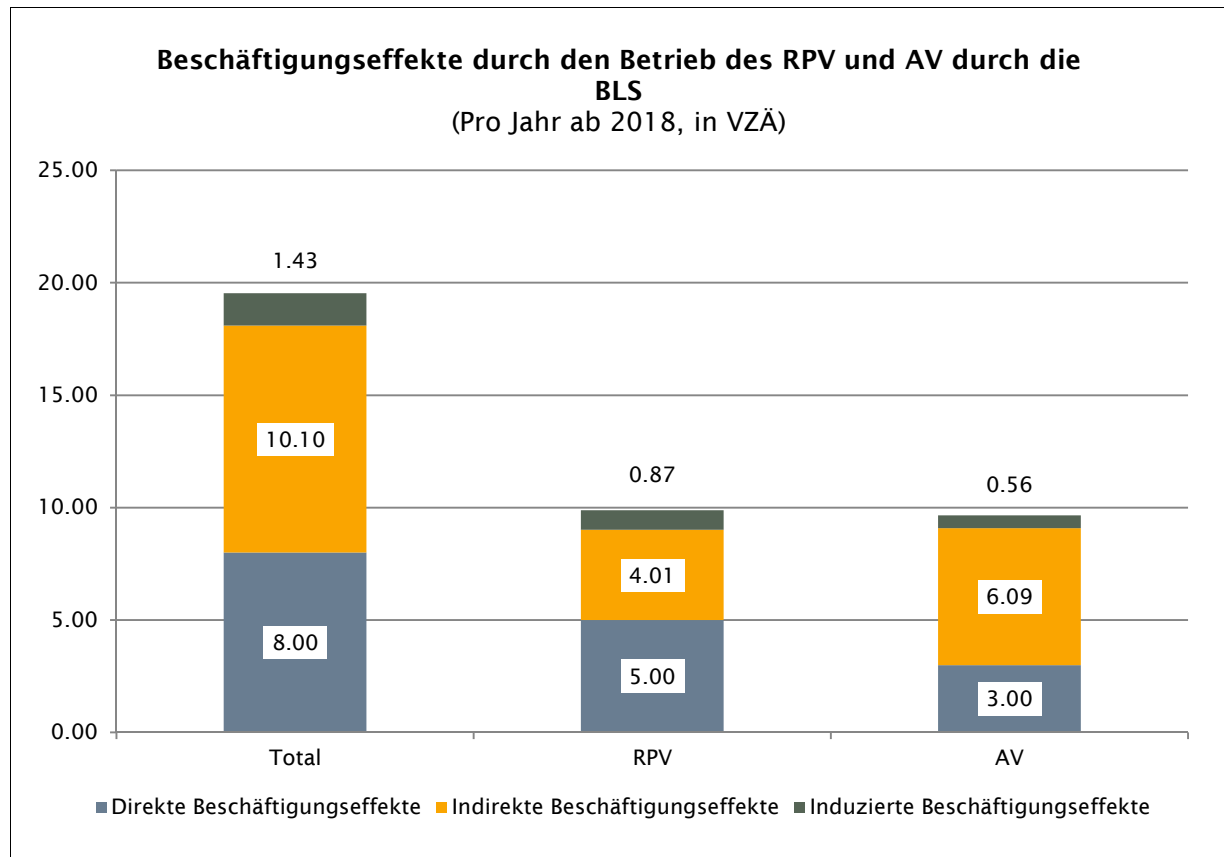


Abbildung 2: Beschäftigungseffekte des zukünftigen RPV- und AV-Angebots in der Schweiz

### 2.3 Katalytische Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte

Die katalytischen (nachfrageseitigen) Effekte werden durch die Konsumaktivitäten der zusätzlichen Passagiere aufgrund des neuen Angebots der BLS ausgelöst. Durch den Konsum dieser Touristen im Projektperimeter entstehen bei Unternehmen (Hotellerie, Gastronomie, Bergbahnen usw.) zusätzliche Umsätze, Wertschöpfung und Beschäftigung.

Diese nachfrageseitigen Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte wurden in drei unterschiedlichen Szenarien modelliert: Szenario tief, Szenario mittel und Szenario hoch. Den drei Szenarien liegen unterschiedliche Annahmen bezüglich der künftigen Entwicklung der Passagierzahlen ab dem Jahr 2018 zugrunde.

In der nachfolgenden Tabelle 3 werden die nachfrageseitigen Effekte des RPV und AV am Simplon in den Szenarien tief, mittel und hoch zusammengefasst.

## Zusammenfassung der katalytischen (nachfrageseitigen) Effekte in drei Szenarien

Katalytische Effekte	Szenario tief	Szenario mittel	Szenario hoch
Bruttowertschöpfung RPV + AV	23 645 000	41 922 000	60 528 000
Beschäftigung RPV + AV	368	652	943

Tabelle 3: Zusammenfassung der katalytischen Bruttowertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte

Die Prognostizierung der Passagierzahlen aufgrund des neuen Verkehrsregimes auf der Entwicklungsachse Simplon ist komplex und mit verschiedenen Unsicherheiten verbunden. Aus diesem Grund wurden die Prognosen in den drei Szenarien modelliert. Am Beispiel des «Szenario hoch» können die Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte wie folgt erklärt werden: Das neue Verkehrsangebot der BLS am Simplon ab Fahrplanwechsel im Dezember 2017 zieht in den Folgejahren eine zusätzliche Transportnachfrage nach sich. Die damit verbundenen Konsumausgaben der Touristen lösen bei den Unternehmen im Projektperimeter zusätzliche Wertschöpfung von rund 61 Mio. Franken und rund 943 neue Vollzeitstellen aus. Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Anpassungsprozesse kann auch bei den nachfrageseitigen Effekten davon ausgegangen werden, dass dieses Ausmass erst in einigen Jahren nach Einführung des neuen Verkehrsregimes erreicht wird.

### 2.4 Zusammenfassung der volkswirtschaftlichen Effekte

Die nachfolgenden Tabellen 4 und 5 fassen die Verteilung der gesamten Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte des **Szenarios hoch** zusammen. Die Autoren der vorliegenden Studie haben sich bei der Modellierung der volkswirtschaftlichen Effekte am Prinzip der Vorsichtigkeit orientiert. Daher können alle Effekte der drei Szenarien in sich eher als Untergrenze betrachtet werden. Die Autoren stellen hier das Szenario hoch in den Vordergrund.

Infolge der lückenhaften Datenverfügbarkeit, die den Modellierungen zugrunde liegt, können die verschiedenen Effekte nicht auf allen räumlichen Ebenen ausgewiesen werden.

### Zusammenfassung der gesamten Wertschöpfungseffekte im Projektperimeter

Wertschöpfungseffekte	Kanton Bern	Kanton Wallis	Provinz VCO	Kanton Tessin	Total
Direkte Bruttowertschöpfung					9 456 000
Indirekte Bruttowertschöpfung					851 000
Induzierte Bruttowertschöpfung		201 000			201 000
Katalytische Bruttowertschöpfung (Szenario hoch)	20 015 000	24 607 000	13 360 000	2 547 000	60 528 000
Total (Szenario hoch)	20 015 000	24 808 000	13 360 000	2 547 000	71 036 000

Tabelle 4: Zusammenfassung der Wertschöpfungseffekte des Szenario hoch

## Zusammenfassung der gesamten Beschäftigungseffekte im Projektperimeter

Beschäftigungseffekte	Kanton Bern	Kanton Wallis	Provinz VCO	Kanton Tessin	Total
Direkte Beschäftigungseffekte		8			8
Indirekte Beschäftigungseffekte					10
Induzierte Beschäftigungseffekte		1			1
Katalytische Beschäftigungseffekte (Szenario hoch)	312	383	208	40	943
Total (Szenario hoch)	312	392	208	40	962

Tabelle 5: Zusammenfassung der Beschäftigungseffekte des Szenario hoch

### 2.5 Einschätzung der Angebotserweiterung durch Experten

Neben der Modellierung der volkswirtschaftlichen Effekte wurden im Rahmen der vorliegenden Studie verschiedene Experten aus Tourismus und Politik systematisch zu den wirtschaftlichen Folgen des neuen Angebots der BLS befragt.

Folgende Experten wurden interviewt:

- Roger Michlig, Geschäftsleiter der Regions- und Wirtschaftszentrums Oberwallis AG
- Jürg Krattiger, Geschäftsführer von Brig-Simplon Tourismus
- Louis Ursprung, Stadtpräsident Gemeinde Brig-Glis
- Giancarlo Bertolini, Mitinhaber Reisebüro Girod Viaggi in Domodossola
- Eros Ruga, Mitinhaber und Direktor des Hotels/ Restaurant Corona in Domodossola
- Mariano Cattrini, Stadtpräsident Gemeinde Domodossola
- Doris Wandfluh, Geschäftsführerin von Kandersteg Tourismus
- Ein Experte, der anonym bleiben wollte

### Die wichtigsten Aussagen der Experten in Kürze

- Für die Tourismusdestination Domodossola/ Ossolatal ist der schweizerische Markt ausgesprochen wichtig (etwa 50% des Tourismusaufkommens). Für den Kanton Wallis sind Touristen aus Italien ebenfalls eine wichtige Kundengruppe.
- Die sonstigen wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen den Regionen nördlich und südlich des Simplons sind, nebst den bedeutenden Pendlerströmen aus der Provinz VCO, eher schwach.
- Der Tourismusstandort Domodossola und Umgebung würde laut den Experten sehr stark vom neuen RPV-Angebot profitieren. Dies sei vor allem auf den Stundentakt und auf das moderne Rollmaterial zurückzuführen.
- Das zusätzliche RPV-Angebot könnte der Kundenzufriedenheit der lokalen Bevölkerung im Kanton Wallis dienen. Vom geplanten AV-Angebot würde hingegen der Tourismus- und Wirtschaftsstandort Oberwallis profitieren, da italienische Gäste vorwiegend mit dem Auto anreisen.
- Die Anziehungskraft der touristisch ausgerichteten Eisenbahnlinien ist vor allem in Italien hoch. Das Vermarktungskonzept sei für das neue Angebot deshalb ausgesprochen wichtig. Es könnten unter anderem Synergien mit anderen Transportunternehmen (MGB, RhB oder Postauto) genutzt werden.

- Die Angebotserweiterung sollte generell in einem grösseren Kontext betrachtet werden. Ein Stundentakt zwischen Domodossola und Brig würde die Strecke generell attraktiver machen. Dabei muss auch die mögliche Verbesserung der Anbindung an den Flughafen Mailand-Malpensa berücksichtigt werden, die zusätzliche Touristen ins Kandertal bringen könnte. Eine gegenseitige Vermarktung der Destinationen (Domodossola und Kandersteg/Kandertal) könnte dazu führen, dass der Tagestourismus aus der Provinz VCO zunimmt.

## **Anhang – Weitere Materialien für das Verständnis des Gesamtkontextes**

## Sachliche Abgrenzung der Studie

### A. Die BLS-Linie Bern-Thun-Spiez-Kandersteg-Brig-Iselle-Domodossola

Auf den Eisenbahn-Trassen Bern-Thun-Spiez-Kandersteg-(Visp)-Goppenstein-Brig-Iselle di Trasquera-Domodossola verkehren verschiedene Eisenbahngesellschaften. Die BLS hält derzeit die Betriebsbewilligung auf der Strecke Bern-Brig (via Lötschberg Bergstrecke). Seit 2007 betreibt die BLS die Strecke mit dem Konzept RE Lötschberger. Das Konzept verbindet mit der Marke RE Lötschberger touristische Attraktionen entlang der Verkehrsachse (UNESCO Welt-Naturerbe und -Kulturerbe, Winter- und Sommerdestinationen in den Kantonen Bern und Wallis) mit komfortablem Personentransport sowie mit tourismusspezifischen Angebotspaketen. Neben dem RE Lötschberger bietet die BLS mit dem Autoverlad zwischen Kandersteg und Goppenstein sowie Kandersteg und Iselle die Trasquera ein Angebot an, das im 30-Minuten-Takt bzw. im Stundentakt (Sommerhalbjahr) verkehrt (vgl. Tabelle 6). Die Fernverkehrsverbindung zwischen Bern und Brig via Lötschberg-Basistunnel wird hier nicht berücksichtigt.

### B. Weitere Betriebsgesellschaften auf der Linie

Die Betriebsbewilligung für den Autoverlad zwischen Brig und Iselle di Trasquera wird derzeit von den SBB gehalten. In einem Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts vom 2. September 2013 wurde die zeitliche Verlängerung der Betriebsbewilligung von 2015 bis Ende 2017 bestätigt. Mit dem Fahrplanwechsel im Jahr 2017 beabsichtigt die BLS, den regionalen Personenverkehr zwischen Brig und Domodossola und den Autoverlad zwischen Brig und Iselle di Trasquera zu übernehmen.

Die Fernverkehrsverbindung (FV) Bern-Thun-Spiez-Visp-Brig-Domodossola via Lötschbergbasistunnel (LBT) wird derzeit von den SBB betrieben. Neben dieser Verbindung ist für das Ober- und Unterwallis der Knoten Brig mit den Verbindungen in die Richtung Goms-Graubünden-St. Moritz bzw. Zermatt/ Saas Fee (Matterhorn Gotthard Bahn bzw. Postauto) sowie in Richtung Unterwallis-Lausanne-Genf (RegioAlp bzw. SBB) von grosser Bedeutung. Die FV-Verbindungen werden in der vorliegenden Studie nicht berücksichtigt.

### C. Detailliertes Verkehrsregime auf der Linie Bern-Brig-Domodossola (2007-Dez. 2017)

Nachfolgend werden die verschiedenen Verbindungen zwischen Bern-Brig-Domodossola im Einzelnen beschrieben (vgl. Tabelle 6). Die Kalenderdaten in den jeweiligen Feldern markieren den ungefähren jährlichen Fahrplanwechsel und geben damit die Periodizität der Verbindungen an. Folgende Verbindungen sind auf der Strecke Bern-Brig-Domodossola in Betrieb:

#### **Bern-Brig als regionaler Personenverkehr mit dem RE Lötschberger (BLS RPV LB)**

Während der Periode 2007 bis 2017 wird die Verbindung Bern-Kandersteg-Brig von der BLS als RegioExpress mit der Marke RE Lötschberger betrieben. Die Haltestellen können Tabelle 6 entnommen werden. Für dieses Angebot werden von der BLS acht Zugspare eingesetzt.

#### **Autoverlad Kandersteg-Goppenstein (BLS AV kurz)**

Die BLS betreibt während der Periode 2007 bis Dezember 2017 den Autoverlad zwischen Kandersteg und Goppenstein im 30-Minuten-Takt. Das Angebot wird über das ganze Jahr erbracht.

#### **Autoverlad Kandersteg-Iselle (BLS AV lang)**

Der Autoverlad zwischen Kandersteg und Iselle wird in der Periode 2007 bis Dezember 2017 von der BLS betrieben. Das Angebot wird im Sommerhalbjahr zwischen dem 1. April und



dem 10. Oktober erbracht und orientiert sich dabei an der Nachfrage. Die Zugsfrequenzen werden über die Periode dementsprechend flexibel gehalten.

#### **Autoverlad Brig-Iselle (SBB AV)**

Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wird der Autoverlad zwischen Brig und Iselle von den SBB ganzjährig betrieben. Die Verladezüge verkehren im 2-Stunden-Takt (mit einigen Ausnahmen). Neben den Autoverladewagen wird diesen Zügen jeweils ein Personenwagen für den Passagiertransport angehängt.

#### **Fernverkehrsverbindungen (Div. FV)**

Die Fernverkehrsverbindungen zwischen Bern-Brig-Domodossola werden von verschiedenen Gesellschaften betrieben. Die SBB betreiben die Inter-City-Verbindungen über das ganze Jahr im Halbstunden-Takt (mit Ausnahmen). Die Euro-City-Verbindungen werden von der Gesellschaft „Trenitalia“ (italienische Staatsbahnen) und den SBB betrieben. Zudem verkehrt die SBB zwischen Domodossola und Brig mit einem Interregio (IR) Angebot, ohne Halt zwischen Brig und Domodossola.

#### **Regionalverkehr Brig-Domodossola**

Auf der Linie Brig-Domodossola verkehrt die SBB mit einem Regionalverkehrsangebot, das nur morgens und abends betrieben wird. Dieser Verkehr übernimmt insbesondere die Funktion des Transports von Arbeitspendlern aus der Region Verbano-Cusio-Ossola in die Regionen Brig und Visp (vgl. Tabelle 7). Zusätzlich besteht ein Bus-Angebot, das Brig über den Simplon mit Domodossola verbindet.

#### **D. Verkehrsregime auf der Linie Bern-Brig-Domodossola (Dez. 2017-...)**

Per Fahrplanwechsel im Dezember 2017 plant die BLS einen Angebotsausbau auf der Linie Brig-Domodossola. Der regionale Personenverkehr und der Autoverlad sollen mit einem Stundentakt ausgebaut werden (vgl. Tabelle 6, BLS RPV LB und BLS AV). Hierzu soll der RE Lötschberger Bern-Kandersteg-Brig verlängert werden (BLS RPV LB). Zudem plant die BLS, das Angebot des Autoverlads zwischen Brig und Iselle zu verbessern und damit von den SBB zu übernehmen.

Haltestellen	2007-Dez. 2017					Dez. 2017- ...				
	BLS RPV LB	BLS AV kurz	BLS AV lang	SBB AV	Div. FV	BLS RPV LB	BLS AV kurz	BLS AV lang	BLS AV	Div. FV
Bern	15.12.- 14.12.				15.12.- 14.12.	15.12.- 14.12.				15.12.- 14.12.
Münsingen	15.12.- 14.12.					15.12.- 14.12.				
Thun	15.12.- 14.12.				15.12.- 14.12.	15.12.- 14.12.				15.12.- 14.12.
Spiez	15.12.- 14.12.				15.12.- 14.12.	15.12.- 14.12.				15.12.- 14.12.
Visp					15.12.- 14.12.					15.12.- 14.12.
Mülenen	15.12.- 14.12.					15.12.- 14.12.				
Reichenbach im Kandertal	15.12.- 14.12.					15.12.- 14.12.				
Frutigen	15.12.- 14.12.					15.12.- 14.12.				
Kandersteg	15.12.- 14.12.	15.12.- 14.12.	01.04.- 10.10.			15.12.- 14.12.	15.12.- 14.12.	01.04.- 10.10.		
Goppenstein	15.12.- 14.12.	15.12.- 14.12.				15.12.- 14.12.	15.12.- 14.12.			
Hohtenn	15.12.- 14.12.					15.12.- 14.12.				
Ausserberg	15.12.- 14.12.					15.12.- 14.12.				
Eggerberg	15.12.- 14.12.					15.12.- 14.12.				
Lalden	15.12.- 14.12.					15.12.- 14.12.				
Brig	15.12.- 14.12.			15.12.- 14.12.	15.12.- 14.12.	15.12.- 14.12.			15.12.- 14.12.	15.12.- 14.12.
Iselle			01.04.- 10.10.	15.12.- 14.12.		15.12.- 14.12.		01.04.- 10.10.	15.12.- 14.12.	
Varzo						15.12.- 14.12.				
Preglia						15.12.- 14.12.				
Domodossola					15.12.- 14.12.	15.12.- 14.12.				15.12.- 14.12.

Tabelle 6: Zugsverbindungen zwischen Bern-Brig-Domodossola mit ungefähren Daten des Fahrplanwechsels (1)

Die nachfolgende Tabelle 7 zeigt die Regional- und Interregio-Verbindungen zwischen Brig und Domodossola.

Haltestellen	2007-Dez. 2017				Dez. 2017- ...			
	SBB RPV	SBB IR	Bus		BLS RPV	SBB IR	Bus	
Brig	15.12.- 14.12.	15.12.- 14.12.	15.12.- 14.12.		15.12.- 14.12.	15.12.- 14.12.	15.12.- 14.12.	
Iselle di Trasquera	15.12.- 14.12.		15.12.- 14.12.		15.12.- 14.12.		15.12.- 14.12.	
Varzo	15.12.- 14.12.				15.12.- 14.12.			
Preglia	15.12.- 14.12.				15.12.- 14.12.			
Domodossola	15.12.- 14.12.	15.12.- 14.12.	15.12.- 14.12.		15.12.- 14.12.	15.12.- 14.12.	15.12.- 14.12.	

Tabelle 7: Zug- und Busverbindungen zwischen Bern-Brig-Domodossola mit ungefähren Daten des Fahrplanwechsels