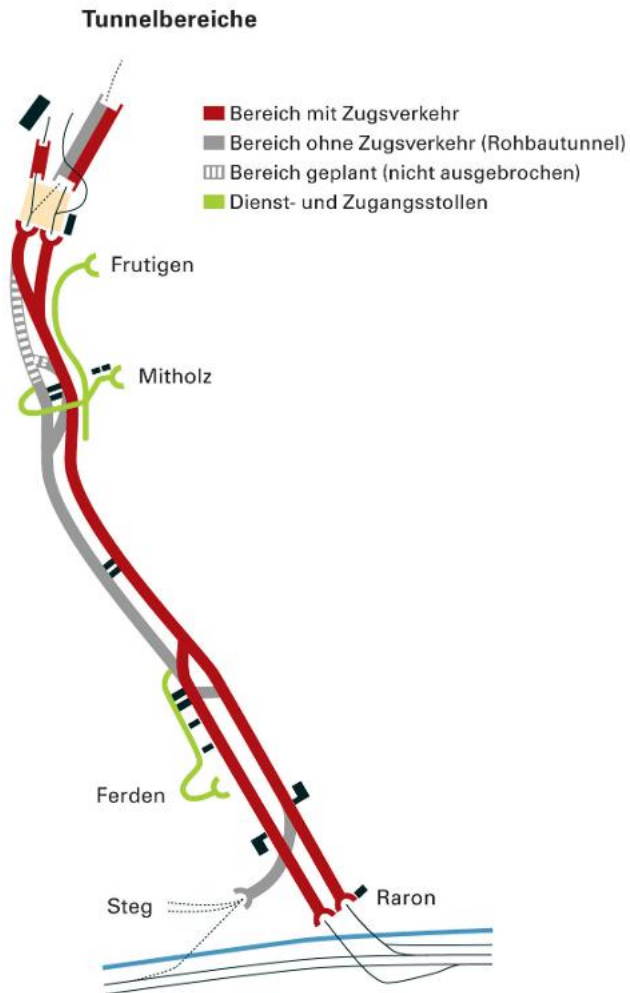




«20 Jahre Lötschbergbasistunnel – welche Impulse hat dieser im Oberwallis ausgelöst?»

Thomas Egger, Präsident Verein Oberwallis Verkehr und Tourismus OVT

Der unfertige Tunnel



Daten zum Lötschbergbasistunnel

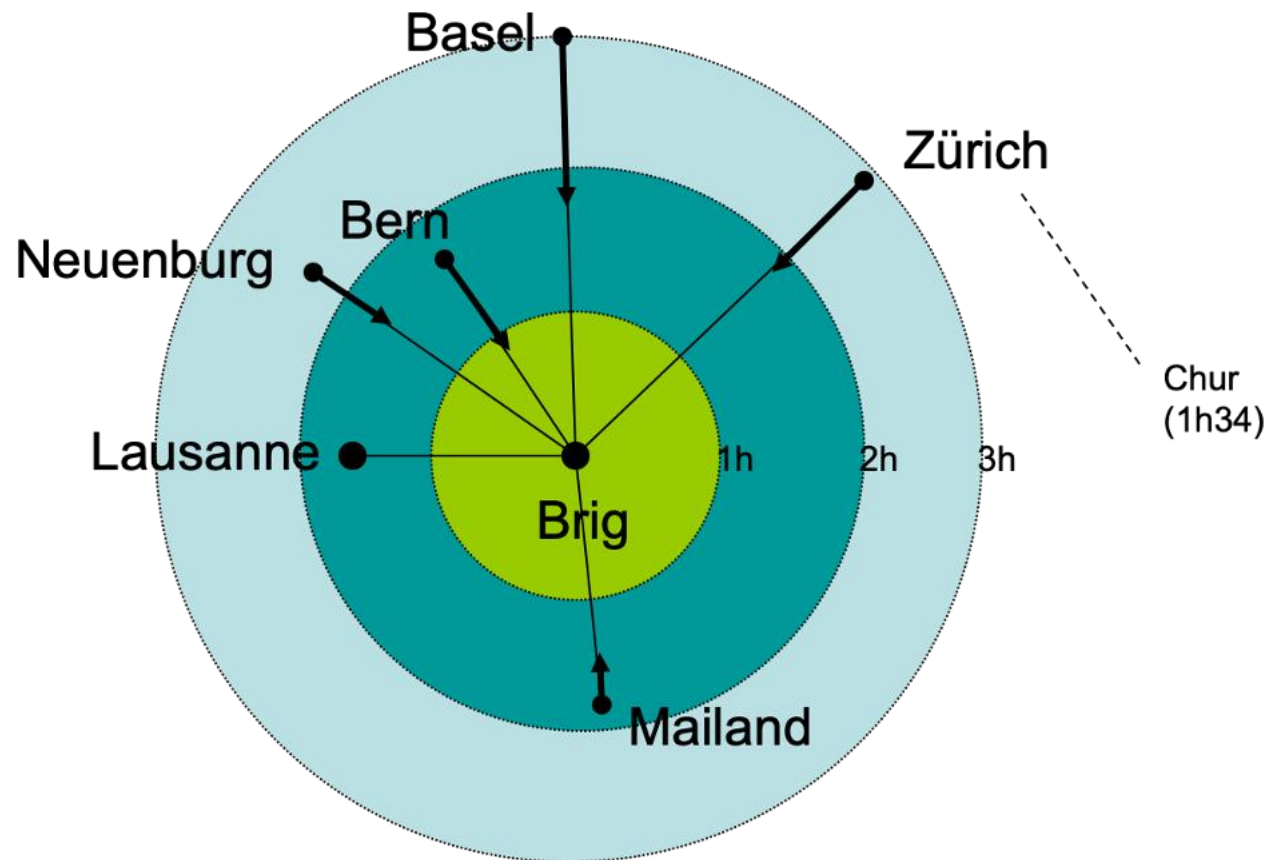
Länge: 34,6 km

- auf 13 km Doppelspur
- auf 14 km zweite Röhre ausgebrochen aber nicht ausgerüstet
- auf 7 km zweite Röhre noch nicht ausgebrochen.

Baukosten: 4,3 Mrd. Fr. als Bestandteil der NEAT.

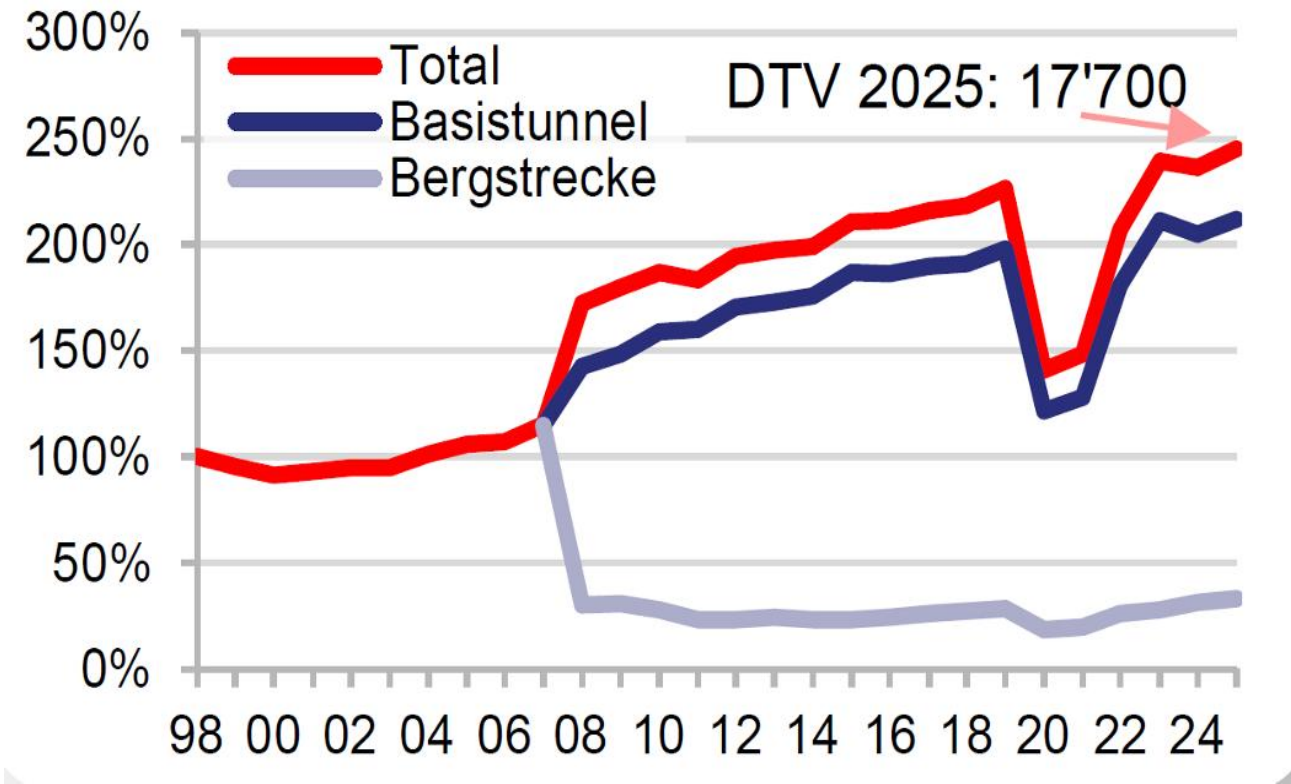
Eröffnet mit Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007
(probeweiser Betrieb ab 15. Juni 2007)

Eine massiv verbesserte Erreichbarkeit



- > Bern rückt in Pendeldistanz
- > Wichtige Quellmärkte für den Tourismus werden besser erschlossen.

Entwicklung Frequenzen Lötschbergachse



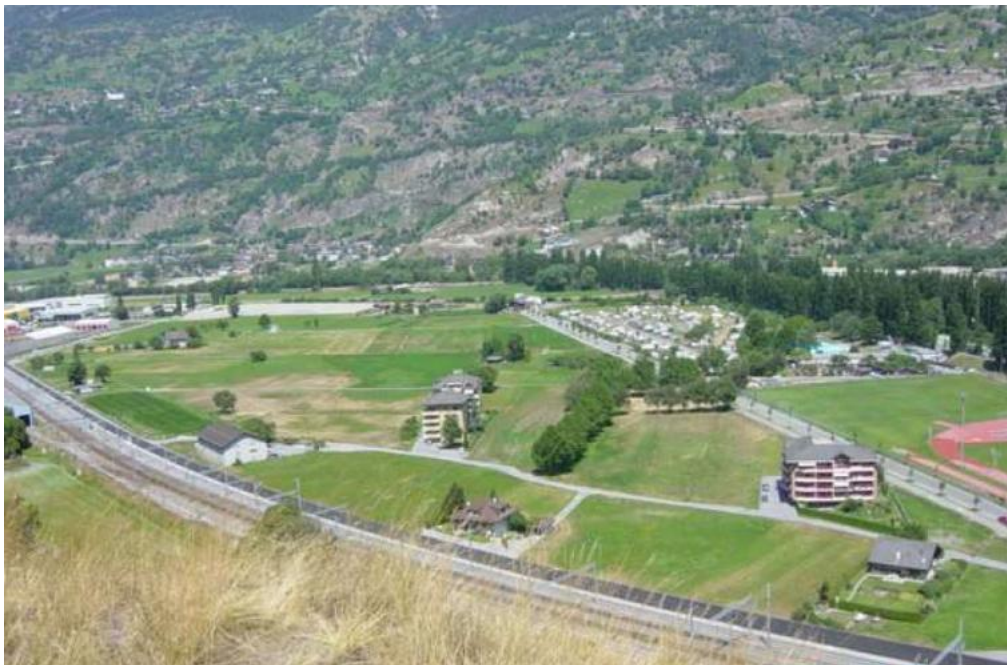
Quelle: reporting.sbb.ch

Das Oberwallis im Wandel



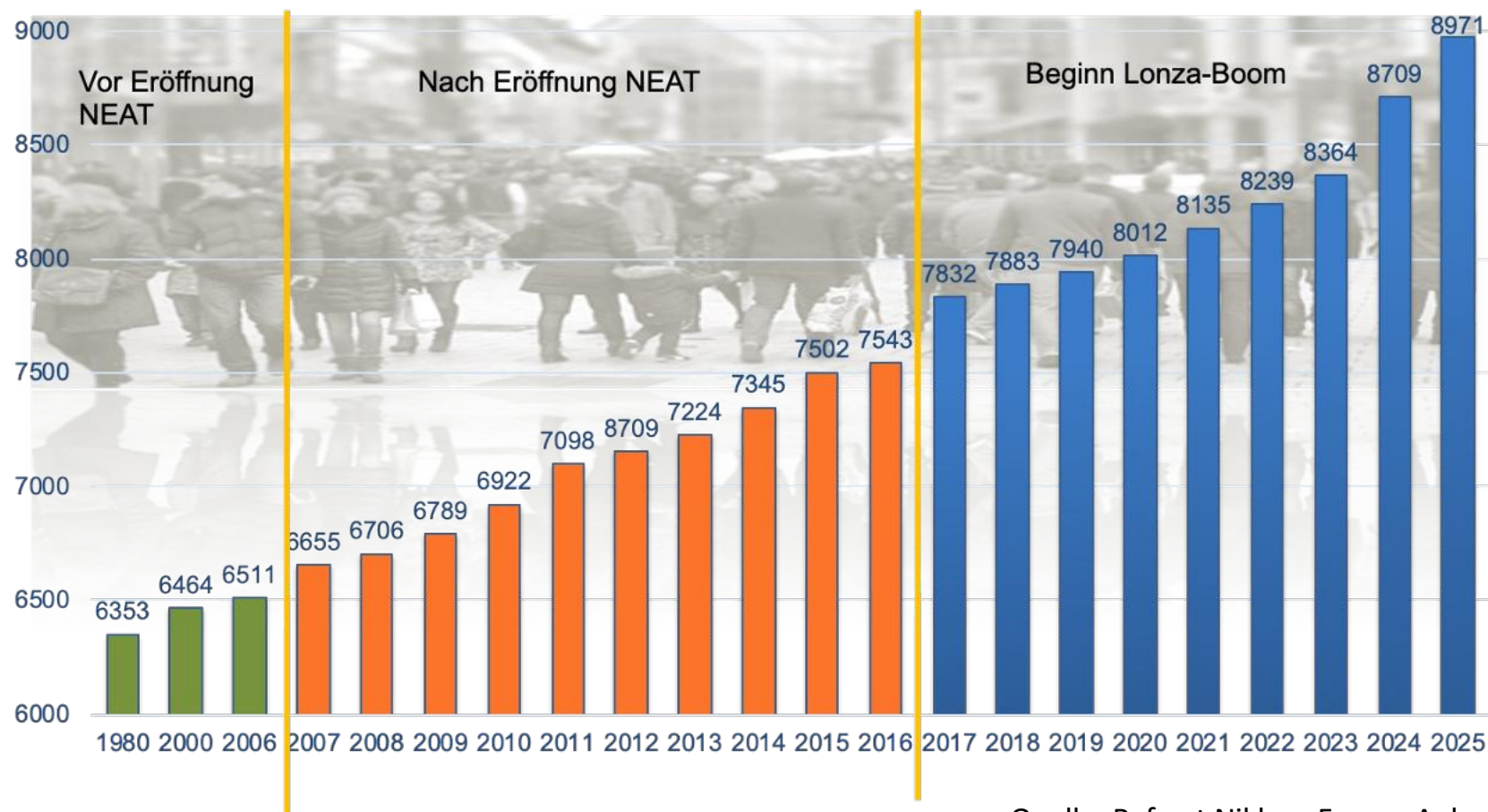
Bahnhof Visp, früher und heute

Das Oberwallis im Wandel



Visp West, früher und heute

Entwicklung Bevölkerung Visp

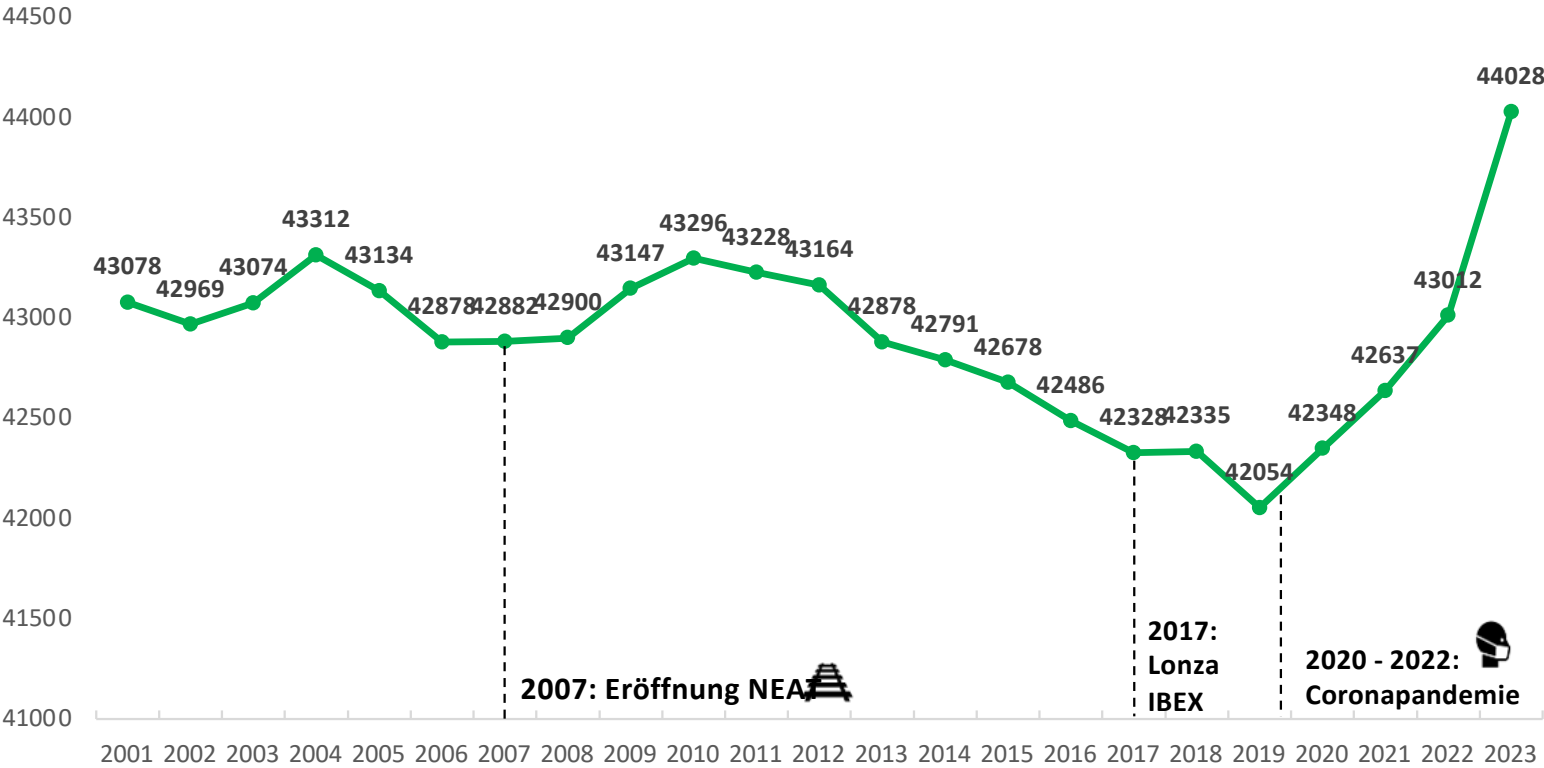


Quelle: Referat Niklaus Furger, Anlass OVT vom 30. April 2026

Entwicklung Bevölkerung umliegende Gemeinden



Nicht-Agglomerations-Gemeinden für die Jahre 2001 bis 2023 (Quellen:
ESPOP (2001 - 2009); STATPOP (2010 - 2023))

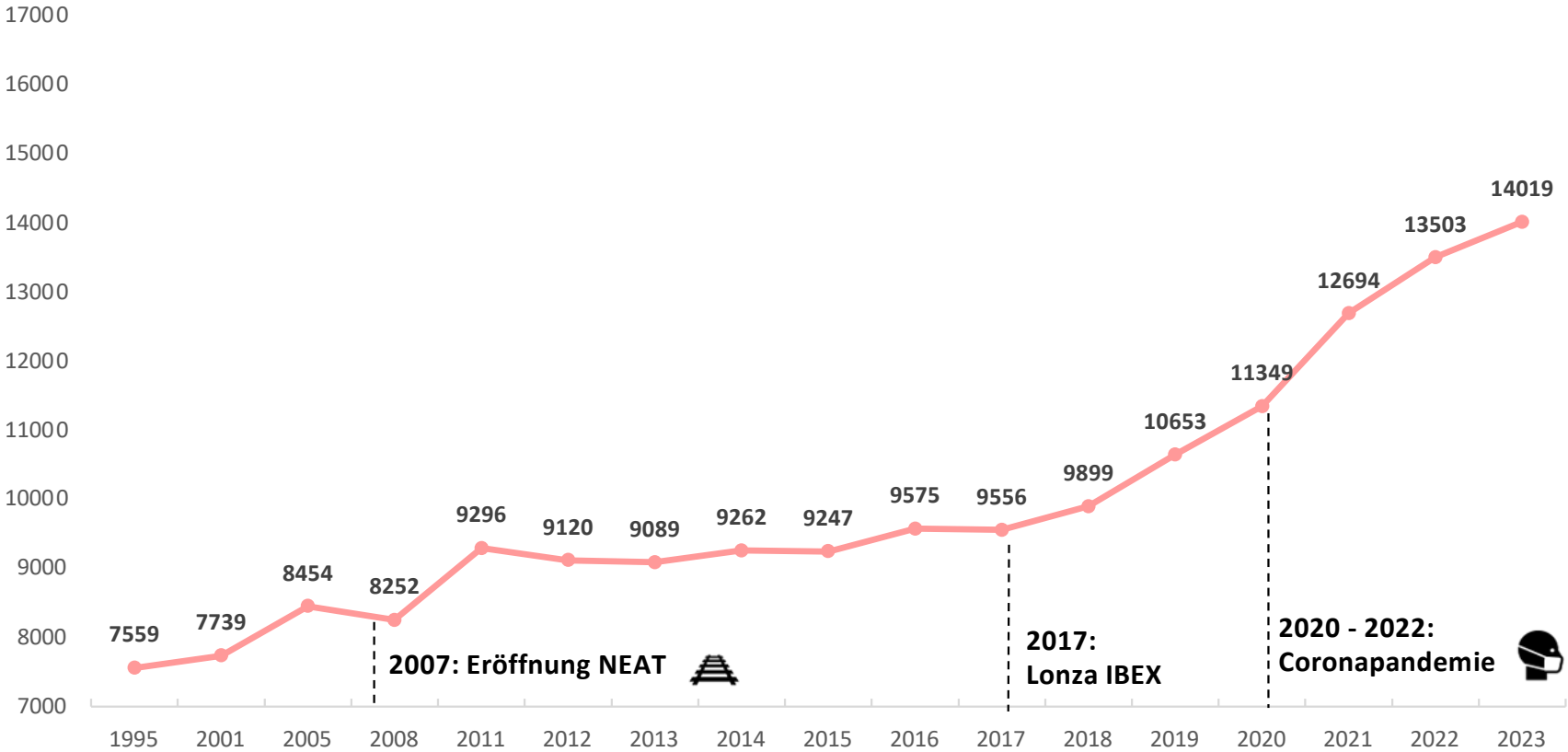


Quelle: Referat Niklaus Furger, Anlass OVT vom 30. April 2026

Entwicklung Beschäftigtenzahlen Visp



Visp für die Jahre 1995 bis 2023 (Quellen: BFS-BZ (1995 - 2008); BFS-STATENT (2010 - 2023))

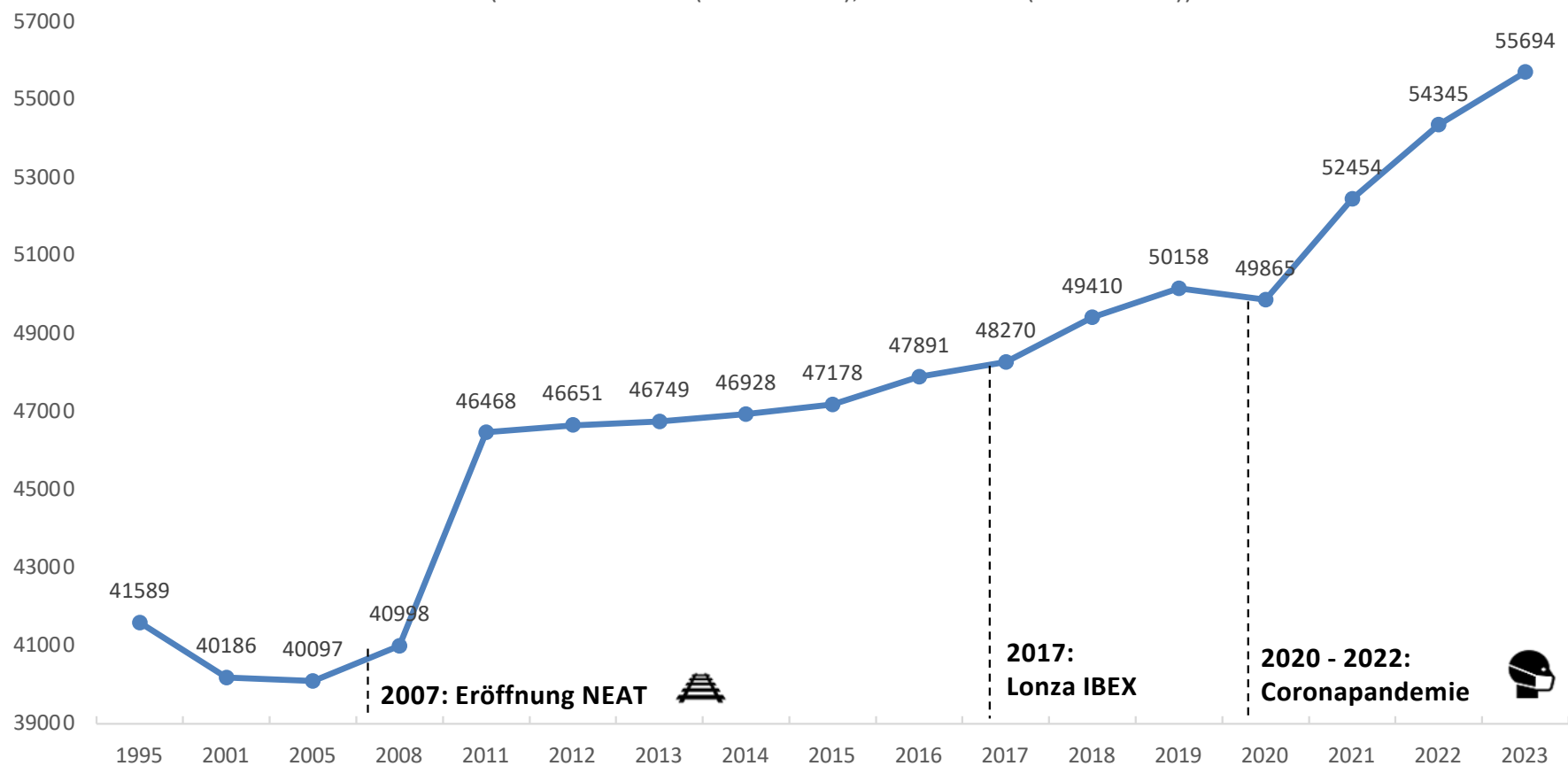


Quelle: Referat Niklaus Furger, Anlass OVT vom 30. April 2026

Entwicklung Beschäftigtenzahlen Oberwallis

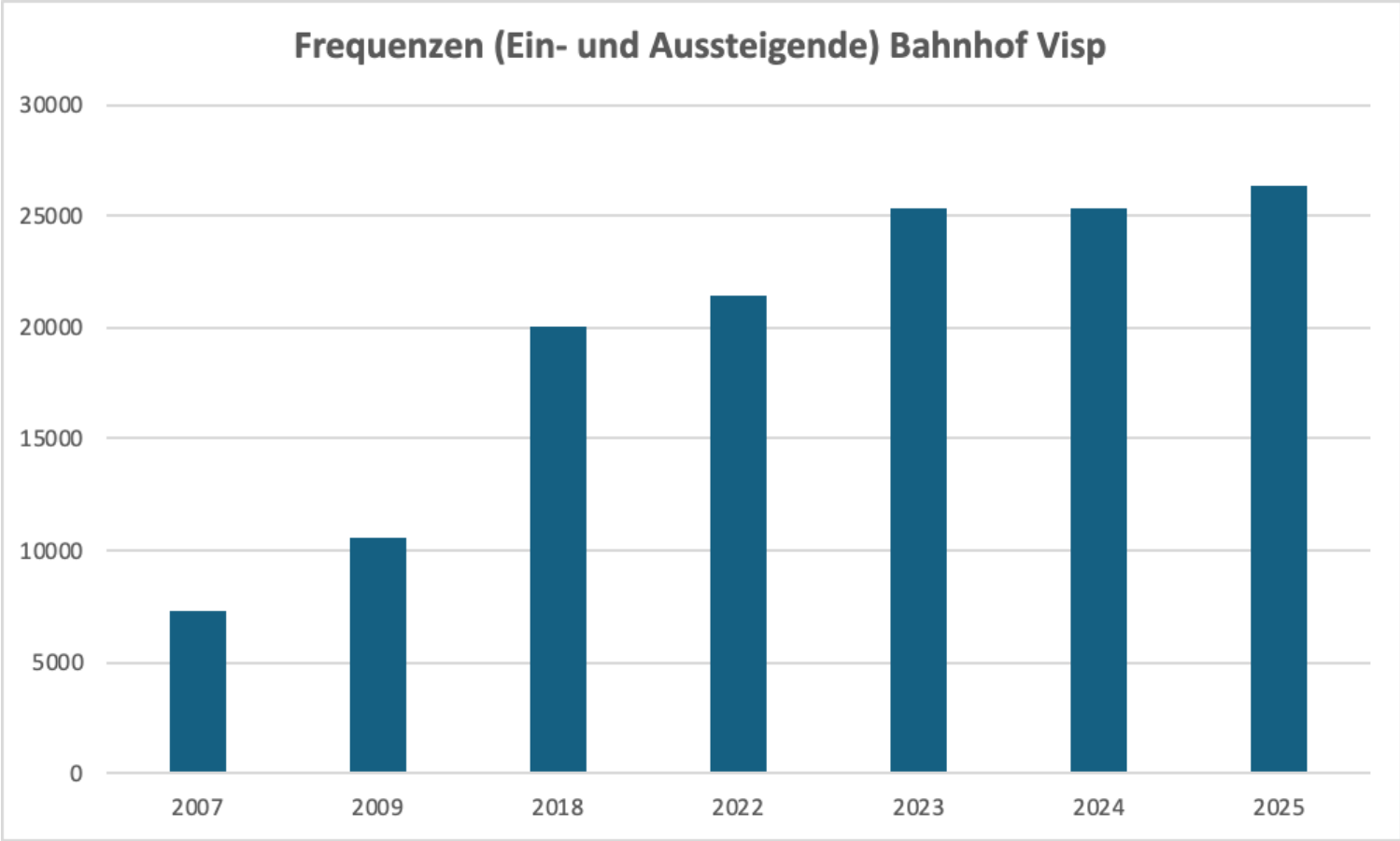


Verlauf der Beschäftigungsentwicklung des gesamten Oberwallis
für die Jahre 1995 bis 2023 (Quellen: BFS-BZ (1995 - 2008); BFS-STATENT(2010 - 2023))



Quelle: Referat Niklaus Furger, Anlass OVT vom 30. April 2026

Entwicklung Frequenzen Bahnhof Visp



Bahnhof Visp: Kapazitätsgrenze überschritten



Mann wird von Rollkoffer auf die Gleise gestossen und verletzt

Martin Peter berichtet von einem gefährlichen Vorfall am Bahnhof Visp, der am 18. Dezember geschehen ist.

Nathalie Benelli

Am Bahnhof Visp herrscht nicht nur während der Festtage Hochbetrieb. Pendlerinnen und Pendler, Wintersportgäste, Tagesausflügler und Ferienreisende teilen sich die schmalen Perrons. Wer zu Stoßzeiten umsteigt, merkt schnell: Zwischen Treppenaufgängen, Rollkoffern und entgegenkommenden Personengruppen wird es eng – manchmal gefährlich eng.

Wie rasch eine Alltagsituation am Bahnhof heikel werden kann, zeigte sich am 18. Dezember gegen 17 Uhr. An diesem frühen Abend kam es auf dem Perron von Gleis 6/7 zu einem Vorfall, bei dem ein 81-jähriger Reisender zu Boden und schliesslich auf die Gleise stürzte. Drei Minuten später traf auf diesem Gleis der Zug in Richtung Genf ein.

Der Betroffene, Martin Peter, ist pensionierter Auslandsjournalist. Das Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln gehört für ihn seit Jahrzehnten zum Alltag. Entsprechend nüchtern ordnet er das Geschehene ein. «Ich will daraus kein Drama machen», betont er, «aber ich möchte darauf aufmerksam machen, wie gefährlich es auf den vollen, engen Perrons in Visp werden kann.»

Martin Peter war, wie schon so oft, im IC6 aus Bern auf Gleis 7 in Visp angekommen und wollte auf Gleis 6 in den IC in Richtung Genf mit dem Ziel Leuk umsteigen. Er wechselte in der Mitte des Perrons von Gleis 7 zum Gleis 6. Beim oberen Ende des Treppenaufgangs zur Bahnhofunterführung hoffte er, geschützt vom Umsteigeverkehr auf den einfahrenden Zug warten zu können. Auf dem schmalen Perronabschnitt zwischen



Auf einem Perron des Bahnhofs Visp kam es am 18. Dezember zu einem Unfall. Symbolbild: zomona media/Klaus Amberg

Treppenaufgang und Gleiskante kam ihm dann aber ein Mann mit einem grossen Rollkoffer entgegen. Während der Mann auswich, tat es sein schweres Gepäckstück nicht – der Koffer prallte gegen Peters Beine. Martin Peter wurde dadurch über die Perronkante hinab auf

die Gleise gestossen. Er blieb bei Bewusstsein und rief laut um Hilfe.

Umstehende Reisende zogen ihn umgehend zurück auf das Perron. Martin Peter versuchte, sich zu bewegen und sah keine äusserlichen Verletzungen. Er meinte, ihm sei nichts Gra-

vierendes passiert und stieg in den einfahrenden Zug. In Leuk merkte er jedoch, dass etwas nicht stimmte. Martin Peter bat im Tourismusbüro beim Bahnhof Leuk darum, den Notfall zu kontaktieren. «Der Notfalldienst von Gampel war innerhalb fünf Minuten in Suslen und transportierte mich ins Spital von Sitten», sagt Martin Peter. Die Versorgung sei vorbildlich gewesen: «Sowohl der Notfalldienst als auch die Zuständigen im Spital hätten sehr gut reagiert, schnell gehandelt und alles richtig gemacht.» Die Ärzte diagnostizierten einen Milzriss und starke innere Blutungen; Martin Peter wurde notoperiert. Sechs Tage später, am Weihnachtstag, konnte er das Spital verlassen.

Trotz dieser Erfahrung erhebt Martin Peter keine Vorwürfe gegen die involvierten Personen. Ihm gehe es nicht um Schuldfragen, sondern um die Sicherheit

generell: «Es gibt Situationen, da ist beim Bahnhof Visp einfach kein Platz mehr zum Ausweichen. Das sollte an einem Umsteigebahnhof dieser Bedeutung nicht passieren.»

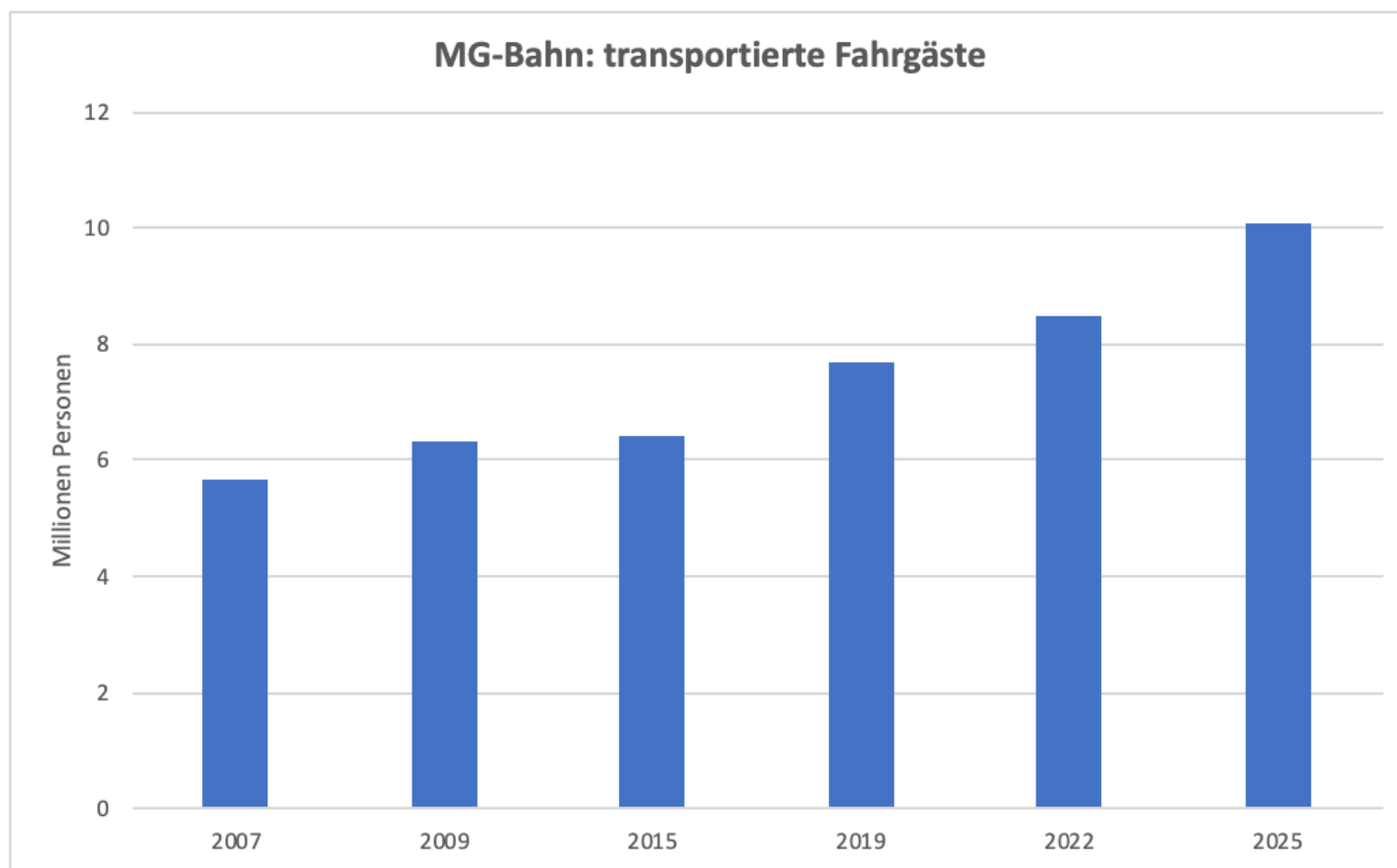
Martin Peter weiss, dass die Problematik nicht neu ist. Immer wieder wird diskutiert, wie die Verkehrsströme im Bahnhof Visp geleitet werden können. Doch solange die Perrons so knapp bemessen sind, bleibt das Risiko bestehen, dass Gedränge zum Sicherheitsproblem wird.

Ob der Vorfall nun Konsequenzen nach sich zieht, bleibt offen. Für Peter steht jedoch fest: «Wäre mein Fall nicht bloss dramatisch, sondern tragisch ausgefallen, wäre er wohl nicht ohne Reaktion geblieben. Ich hoffe sehr, dass aus meinem Sturz, wer immer ihn verschuldet hat, dennoch Lehren gezogen werden.»

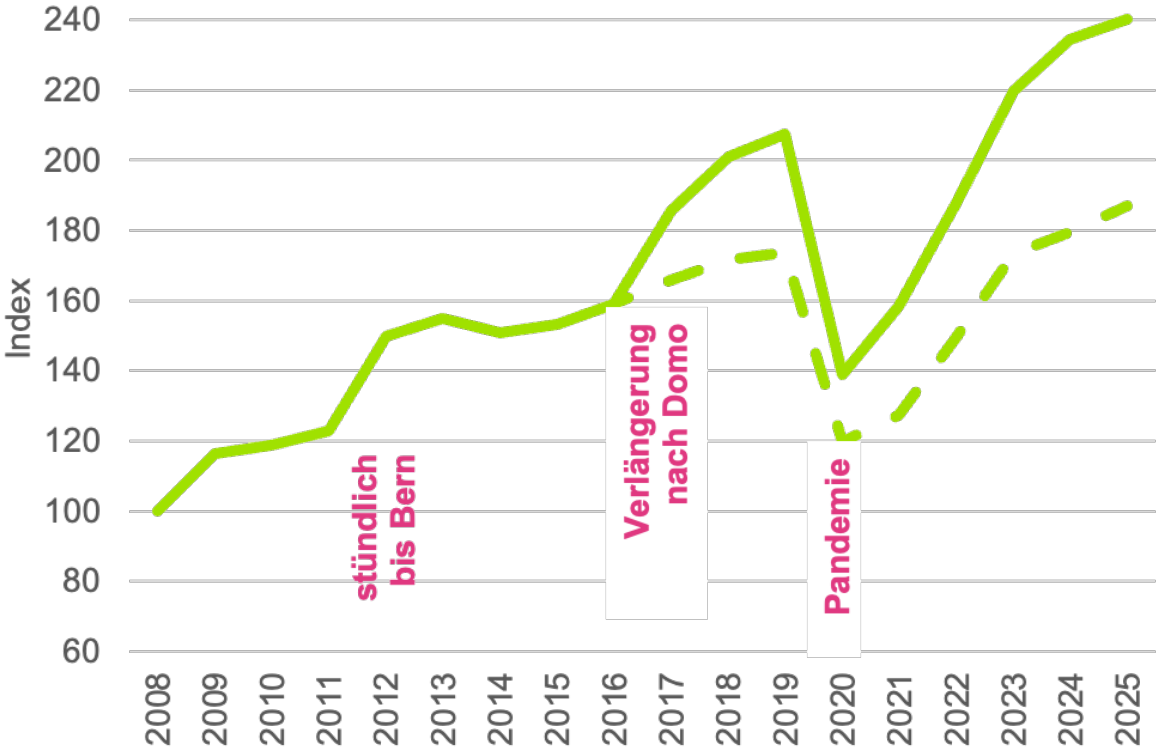


Enge auf den Perrons
Bundesrat Rösli wurde am
Bahnhof Visp fast eingeklemmt

Entwicklung Passagierfrequenzen MG-Bahn

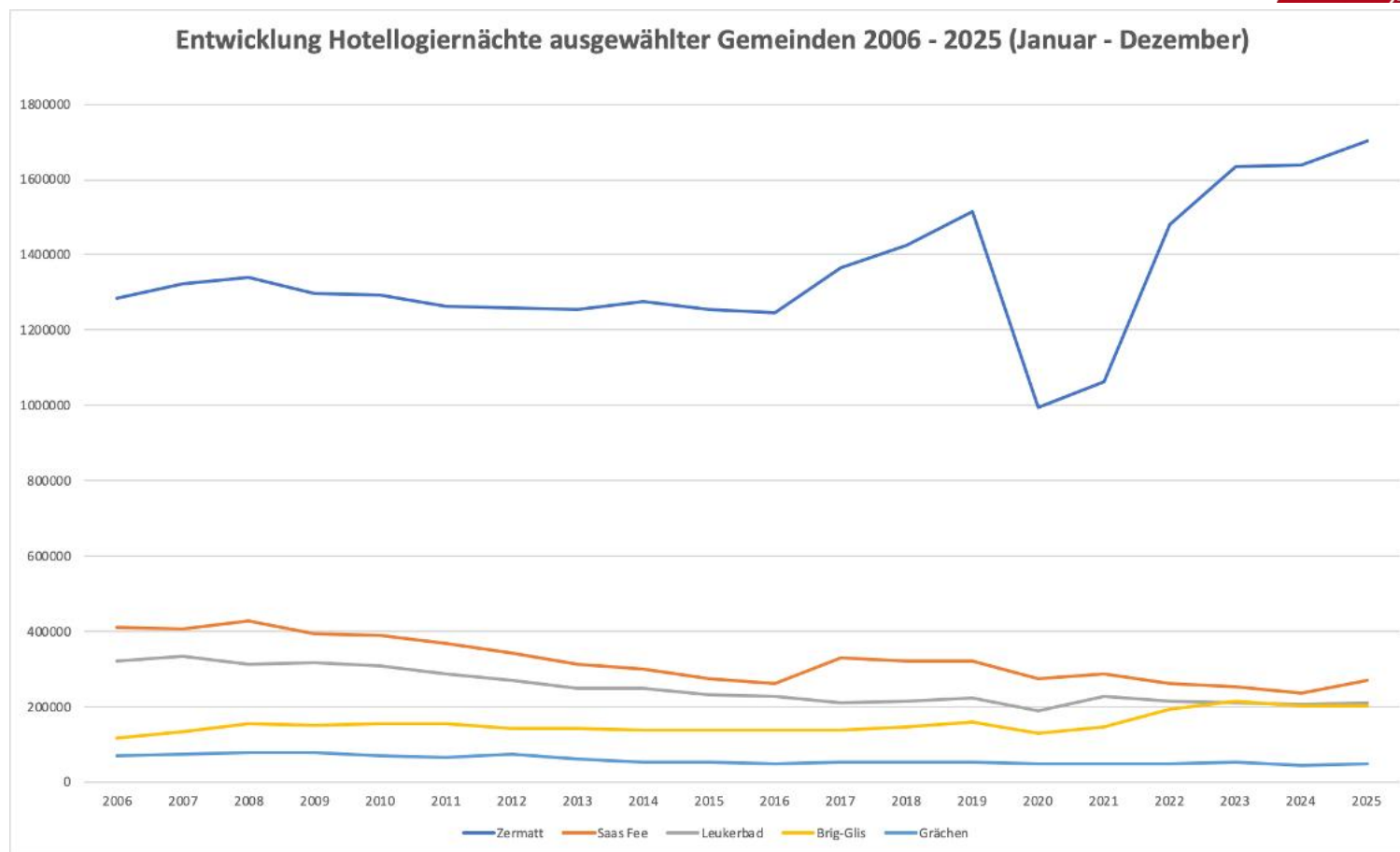


Entwicklung Frequenzen Lötschbergbergstrecke



Quelle: Referat Daniel Schafer, Anlass OVT vom 30. April 2026

Entwicklung Tourismus im Oberwallis



Quelle: eigene Darstellung, Daten BFS

Entwicklung Tourismus im Oberwallis



Ta-tü-ta-ta, die Post ist da: Linie Brig-Saas-Fee stellt Rekord auf

Letztes Jahr nutzten 189 Millionen Passagiere das Postauto als Transportmittel. Vor allem eine Linie aus dem Oberwallis sticht heraus.

Thomas Jossen

189 Millionen Passagiere in einem Jahr: Das ist die höchste Nachfrage, die Postauto je verzeichnet hat. Das gab das Unternehmen am Mittwoch bekannt. Insgesamt wurden schweizweit 942 Linien bedient, die 11'481 Haltestellen erschliessen. Die tägliche Kilometerleistung aller Fahrzeuge entspricht rund zehn Erdumrundungen.

Am stärksten hat die Nachfrage im Freizeitbereich zugenommen. Die schweizweite Rekordlinie im Freizeit- und Tourismusverkehr ist die Linie 511 zwischen Brig, Visp und Saas-

Fee. Sie beförderte im letzten Jahr insgesamt 1,72 Millionen Fahrgäste, ein Plus von fünf Prozent gegenüber dem Vorjahr. Diese Zahlen gab die Medienstelle auf Anfrage bekannt.

Ein Schwerpunkt lag im vergangenen Jahr erneut auf der Elektrifizierung der Flotte. Das Unternehmen hat sich zum Ziel gesetzt, in den nächsten Jahren seine gesamte Flotte auf Elektroantrieb umzustellen. Im Oberwallis sollen bis spätestens 2032 alle Postautolinien elektrifiziert werden.

Im vergangenen Jahr hat Postauto seine Flotte im Oberwallis weiter ausgebaut. Nach dem Saastal fahren seit Mai

letzten Jahres auch auf der Linie Naters-Brig-Eyholz-Visp sowie Brig-Termen-Rosswald Talstation Fahrzeuge mit fossilfreiem Antrieb. Kostenpunkt pro Fahrzeug: rund 650'000 Franken.

In der Medienmitteilung spricht das Unternehmen zudem den tragischen Brand vom 10. März in Kerzers an. Dabei kamen sechs Menschen ums Leben, darunter der Postautofahrer. Fünf weitere Personen wurden verletzt. «Auch einen Monat nach dieser Katastrophe ist unsere Betroffenheit gross und begleitet uns im Alltag», lässt sich CEO Stefan Regli in der Mitteilung zitieren.



Postauto auf Erfolgskurs im Saastal: Die Linie Brig-Visp-Saas-Fee gehört zu den erfolgreichsten.

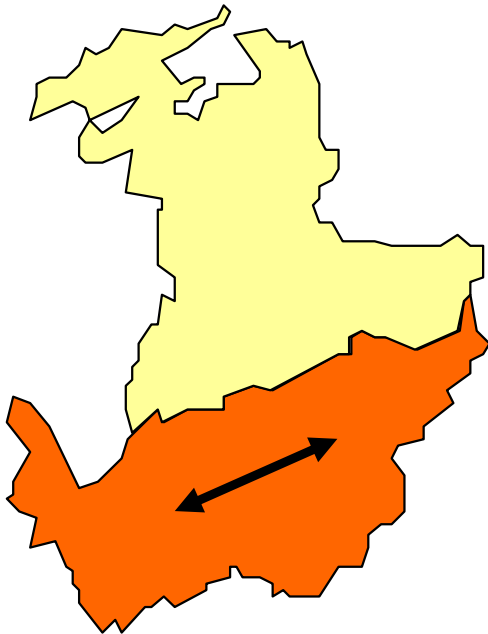
Bild: zvg

Quelle: Walliser Bote

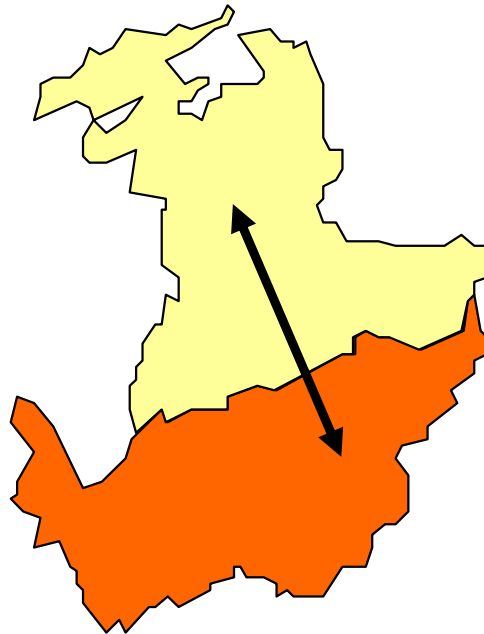
Das Oberwallis im Wandel



Vorher



Nachher

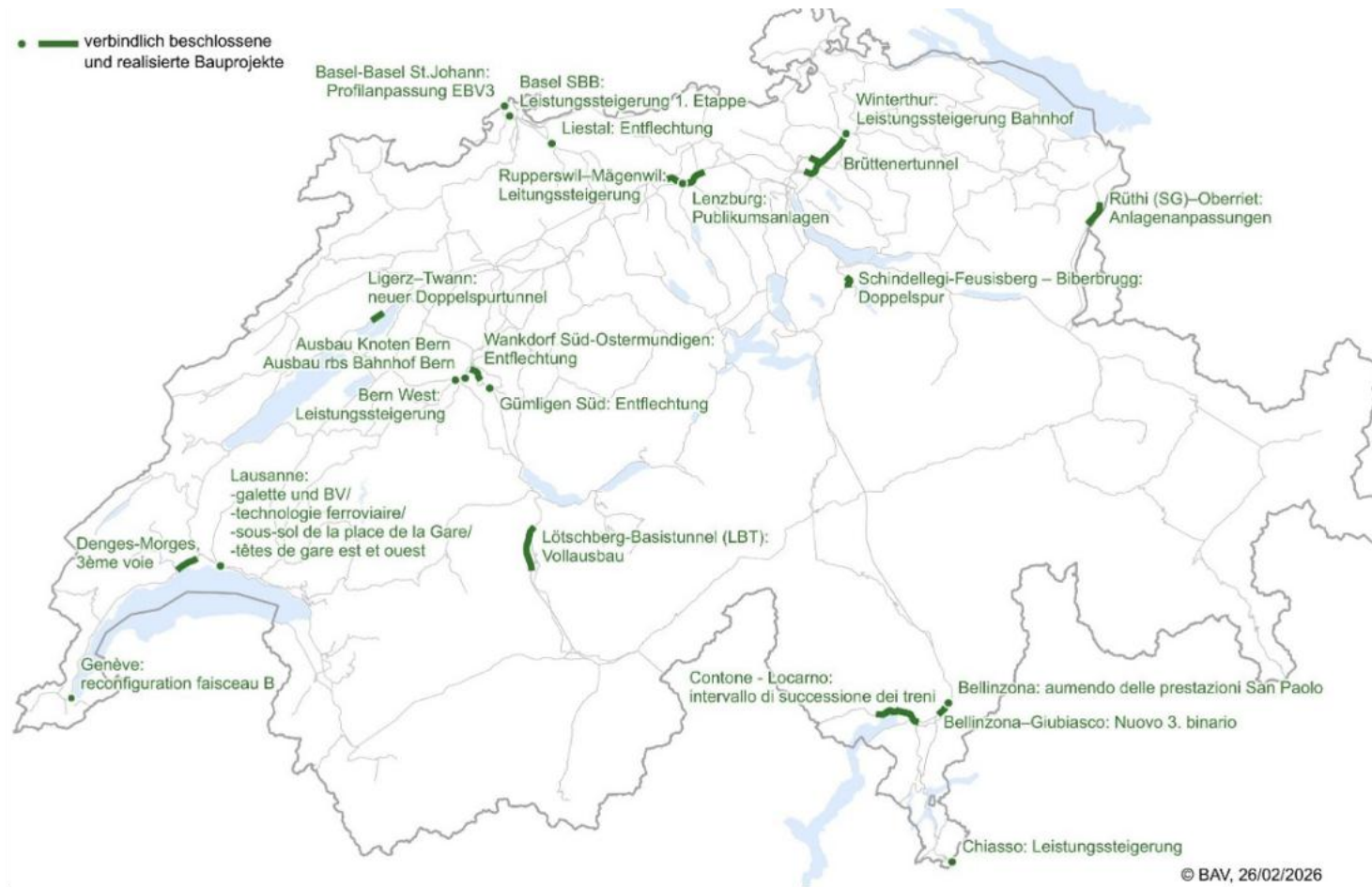


Drehung der Achsen:

- > Oberwallis als Bestandteil der „Hauptstadtregion“.
- > Längerfristige Konsequenzen für den inneren Zusammenhalt des Kantons?

Quelle: eigene Darstellung, Thomas Egger, Präsident OVT

Der Doppelspurausbau ist nötig und beschlossen



Doppelspurausbau hat begonnen.

«Der Doppelspur-Ausbau stärkt die Attraktivität des Kantons Wallis»

Staatsrat Franz Ruppen spricht im WB-Interview über die Bedeutung des Lötschberg-Basistunnels für das Wallis und welche zusätzlichen Vorteile ein Doppelspur-Ausbau bringt.

Interview:
Frank Oliver Salzgeber

Franz Ruppen, der Lötschberg-Basistunnel wurde 2007 eröffnet. Wenn Sie sich zurückerkennen: Was hatten Sie damals für Gedanken?
Die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels war ein Meilenstein für das Wallis und vor allem für das Oberwallis. Ich erinnere mich an ein regelrechtes Gefühl des Stolzes und an hohe Erwartungen. Wir waren überzeugt, dass eine bessere Erreichbarkeit die Attraktivität unseres Kantons dauerhaft stärken würde. Und im Rückblick hat sich diese Überzeugung voll und ganz bestätigt, und die Erwartungen wurden sogar bei Weitem übertroffen.

Was hat der Lötschberg-Basistunnel bewirkt, wie hat sich das Wallis verändert?
Der Lötschberg-Basistunnel hat das Ober- und das Mittellwallis tiefgreifend verändert und unseren Kanton näher mit der Deutschschweiz zusammengeknüpft. Er hat die Rahmenbedingungen für Wirtschaft, Tourismus und Mobilität verbessert. Visp hat sich zu einem führenden Wirtschaftszentrum entwickelt, der Pendlerverkehr hat stark zugenommen und die Auslastung des Tunnels hat sich seit 2007 mehr als verdoppelt. Vor dem Bau des Lötschberg-Tunnels war der Bahnhof Visp ein Regionalbahnhof. Heute ist er ein wichtiger Bahnknoten, der die beiden internationalen Strecken Lötschberg und Simplon miteinander verbindet. Der Lötschberg ist heute weit mehr als nur ein Tunnel. Er ist ein zentrales Teilstück der Nord-Süd-Achse – sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr.

Jetzt, fast 20 Jahre später, wird mit dem Ausbau der zweiten Röhre gestartet. Der Lötschberg-Basistunnel soll bis 2034 durchgehend auf zwei Spuren befahrbar werden. Lohnt sich dieser finanzielle Kraftakt? Ja, diese Investition lohnt sich. Fast 20 Jahre Betrieb haben den Nutzen des Tunnels unter Beweis gestellt. Seine Auslastung hat sich mehr als verdoppelt, und die derzeitigen Kapazitäten stoßen fast durchwegs an ihre Grenzen. Es muss auch betont werden, dass der Vollausbau keine neue Idee ist, sondern die logische Vollendung einer Infrastruktur, deren Erfolg alle Erwartungen übertroffen. Dadurch wird es möglich sein, die bereits gestiftete Investition voll auszunutzen, die Zuverlässigkeit und Belastbarkeit der Nord-Süd-Achse nachhaltig zu stärken und sowohl dem Reise- als auch dem Güterverkehr eine bessere Servicequalität zu bieten. Es handelt sich um eine Investition für das Wallis, aber auch für die Wettbewerbsfähigkeit und Mobilität der gesamten Schweiz. Der Lötschberg-Ausbau ist zudem von grosser Bedeutung für den künftigen Ausbau der Simplon-Strecke nach Mailand und darüber hinaus, da dadurch der Personen- und Güterverkehr über den Lötschberg zunehmen wird.

Wo sehen Sie die besonderen Herausforderungen bei diesem Bauprojekt?
Die grösste Herausforderung besteht darin, die Bauarbeiten auszuführen und gleichzeitig einen zuverlässigen Bahnbetrieb auf einer für die Schweiz wichtigen Strecke aufrechtzuerhalten. Dies erfordert eine sorgfältige Planung, eine enge Koordination mit dem Sanierungsprojekt Mitholz, das erhebliche Einschränkungen mit sich bringt, sowie einen ver-



SVP-Staatsrat Franz Ruppen, BLS-CEO Daniel Schafer, der Frutiger Evi Allemann (SP), von links, enthüllen anlässlich des Baustarts des

antwortungsvollen Umgang mit den Fristen, Kosten und Auswirkungen der Bauarbeiten.

Wie sieht es mit den Kosten aus?
Die Finanzierung ist Sache des Bundes. Entscheidend ist, dass diese Investition einem nachhaltigen Bedarf entspricht. Der Erfolg des Tunnels ist inzwischen erwiesen. Die Vollendung dieser Infrastruktur wird es ermöglichen, ihr Potenzial voll auszunutzen und einen Engpass auf einer für die Schweiz und den internationalen Nord-Süd-Verkehr strategisch wichtigen Achse zu beseitigen.

Welche Vorteile, Impulse sehen Sie für die Schweiz?

Mehr Wachstum durch zweite Röhre

Ein am Dienstag neu eröffnetes Infozentrum in Frutigen markiert den Start zum Ausbau der Lötschberg-Basistrecke.

Gegenwärtig ist die 34 Kilometer lange Lötschberg-Basistrecke zu zwei Dritteln nur über eine Eisenbahntrasse befahrbar. Das wird sich ändern. Die BLS hat Anfang 2024 grünes Licht erhalten, den Tunnel vollständig auf zwei Röhren auszubauen. Am Dienstag feierte die BLS gemeinsam nun mit Vertretern aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft den Start des Tunnelausbaus. Symbolisch markiert wurde der Beginn durch die Eröffnung des neuen Infozentrums in Frutigen. Die Ausstellung macht die ingenieurtechnischen Herausforderungen sichtbar. Sie gliedert sich in mehrere thematische Bereiche, die als Stationen oder Räume gedacht sind. Jede Station hat einen klaren Fokus, einen emotionalen oder erzählerischen Einstieg und



Thomas Egger
Bild: pomona.media/Pascal Guentert

touristisch?

Der Lötschberg-Basistunnel stellt seine Wirkung seit fast 20 Jahren unter Beweis. Durch den vollständigen Doppelspurausbau wird diese Dynamik noch verstärkt, wovon sowohl das Wallis als auch die ganze Schweiz profitieren werden. Für den Verkehr wird die Doppelspur mehr Kapazität, eine höhere Pünktlichkeit, einen günstigeren Halbstunden-

verlässigeren und belastbarereren Netz bieten. Für die Wirtschaft wird sie die Attraktivität des Kantons stärken, den Arbeitsmarkt stützen, eine strategische Achse für den Güterverkehr festigen und dank einer verstärkten Nutzung des öffentlichen Verkehrs Staus auf unseren Strassen reduzieren. Schliesslich wird sie die Entwicklung des Tourismus fördern, indem sie die Erreichbarkeit des Wal-

beantwortet zentrale Fragen des Projekts. Das Infozentrum ist täglich geöffnet, der Eintritt ist frei.

Thomas Egger, Direktor der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB), blickt auf die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels im Jahr 2007 zurück: «Das war ein Freudentag für das Oberwallis und hat hier einen massiven Wachstumsschub für Bevölkerung und Wirtschaft ausgelöst.» Das hätte ohne den Basistunnel so nicht stattgefunden. Der Boom von Lonza wäre ohne die Neue Eisenbahn-Alpentransversale Neat nicht möglich gewesen.

Der Lötschberg-Basistunnel hat die Geografie des Wallis verändert. Die Drehung der Achsen, nennt es Thomas Egger. Früher war das Wallis eher West-Ost-orientiert. Man ging zum Einkaufen

ins Unterwallis. Heute fahren die Menschen nach Bern. Das ist auch sprachlich einfacher.

Eine reine Verkehrsinfrastruktur bewirkt aber noch lange keine Entwicklung. Es braucht nachgelagerte Angebote. Im Oberwallis profitieren Lonza und andere Gewerbebetriebe von der besseren Erreichbarkeit. Heute wird sogar ins Wallis gependelt. Allein aus der Region Bern reisen täglich 800 Pendler nach Visp in die Lonza.

Auch der Tourismus musste sich neu positionieren. Die nachgelagerten Transportunternehmen wie die Matterhorn Gotthard Bahn (MGB), RegionAlps und PostAuto konnten ihre Frequenzen massiv steigern. Dies war möglich, weil das Grundangebot durch den Halbstundentakt ausgebaut wurde. So ver-

zeichnen MGB und PostAuto immer wieder neue Rekorde. Die Postautolinie Visp-Saas-Fee ist im Freizeitverkehr aktuell die am stärksten frequentierte Postautolinie der gesamten Schweiz.

Durch den Ausbau wird diese Erfolgsgeschichte fortgesetzt. Mehr noch. Eine zweite durchgehende Röhre ist wichtig für die Stabilität des Bahnnetzes. Bei Betriebsstörungen oder Ereignissen wie Wassereintritten war der Tunnel teils wochenlang gesperrt. Eine zweite Röhre sichert den Betrieb und erhöht die Sicherheit, beispielsweise bei der Evakuierung eines blockierten Zuges.

Ein weiterer wichtiger Punkt: Der Ausbau ermöglicht einen durchgehenden Halbstundentakt. Dieser bringt einen Kapazitätsgewinn und einen Angebotsaus-

bau, wovon Pendler, die Wirtschaft und der Tourismus profitieren. «Ich erwarte durch die zweite Röhre einen weiteren zusätzlichen Wachstumsschub für das Oberwallis», sagt Thomas Egger, der hinzufügt: «Wir können froh sein, dass der Ausbau beschlossen wurde, bevor die Diskussionen um das Programm Verkehr 45 begannen.» Mit diesem Ausbauplan für die Verkehrsinfrastruktur seien viele Projekte erneut überprüft worden, sagt Thomas Egger; etwa der Unnerchriz-Tunnel der MGB zwischen Täsch und Zermatt. Beim Lötschberg-Doppelspurausbau sei der Projektstand zum Glück so weit fortgeschritten gewesen, dass der Bundesrat beschloss, das Projekt im Rahmen von «Verkehr 45» nicht neu zu analysieren, so Thomas Egger. (fos)



Staatsrat Franz Ruppen.

Bild: pomona.media/Alain Amherd

Quelle: Walliser Bote, 1. Juli 2026

Fazit



Der Rückblick zeigt:

- Der Lötschbergbasistunnel hat seine Erwartungen mehr als erfüllt.
- Der Lonza-Boom wäre ohne den Lötschbergbasistunnel nicht möglich gewesen.
- Von der positiven Entwicklung haben auch die umliegenden Gemeinden profitiert.
- Das Oberwallis ist damit bevölkerungsmässig und wirtschaftlich eine Wachstumsregion.
- Der Bahnhof Visp ist zu klein dimensioniert und durch den Boom ist das Oberwallis von einer Wohnungsnot betroffen.
- Der Tourismus hat massiv von der besseren Erreichbarkeit profitiert, insb. durch mehr Tagesgäste.
- Das Verkehrsnetz und damit die Erreichbarkeit der umliegenden Dörfer wurde stark ausgebaut.
- Die Lötschbergbergstrecke konnte als touristische Strecke erhalten bleiben und erfolgreich auf dem Markt positioniert werden. Sie dient damit als Vorbild für andere Strecken (insb. Gotthardbergstrecke).
- Das Tessin konnte von den Oberwalliser Erfahrungen lernen und sich teils besser vorbereiten (z.B. Gemeindefusion rund um Bellinzona).

Für den bevorstehenden Doppelspurausbau gilt es, die Lehren zu ziehen und sich rechtzeitig vorzubereiten, damit die Potenziale genutzt werden können.