# Volkswirtschaftliche Effekte der **Matterhorn Gotthard Bahn**

# November 2010

















### Auftraggeber

Matterhorn Gotthard Verkehrs AG Kanton Wallis

### Unterstützt durch

Kanton Uri Kanton Graubünden

### Herausgeber

BAKBASEL

### **Projektleitung**

Prof. Dr. Urs Müller Direktor und Chefökonom Tel. +41 61 279 97 33 urs.mueller@bakbasel.com

### **Projektbearbeitung**

Michael Grass Natalia Held Christian Hunziker

### Adresse

BAK Basel Economics AG Güterstrasse 82 CH-4053 Basel T +41 61 279 97 00 F +41 61 279 97 28 info@bakbasel.com http://www.bakbasel.com

© 2010 by BAK Basel Economics AG

# Inhaltsverzeichnis

Zusa	nmmenfassung	5
1	Zielsetzung und Ausgangslage	11
TEIL	. I: Die Matterhorn Gotthard Bahn und ihre Region	13
2	Porträt der Matterhorn Gotthard Bahn	14
2.1	Geschichte der Matterhorn Gotthard Bahn	14
2.2	Das Streckennetz der Matterhorn Gotthard Bahn	14
2.3	Betriebsdaten der Matterhorn Gotthard Bahn	16
3	Porträt des Einzugsgebiets der Matterhorn Gotthard Bahn	17
3.1	Das Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard Bahn	17
3.2	Der Wirtschaftsraum der Matterhorn Gotthard Bahn	19
3.3	Tourismusdestinationen entlang der Matterhorn Gotthard Bahn	25
TEIL	. II: Volkswirtschaftliche Effekte der Matterhorn Gotthard Bahn im engeren Sinne	39
4	Grundidee und Konzept der Impact-Analyse	
4.1	Grundidee der Impact-Analyse	
4.2	Konzept	
4.3	Vorgehensweise	
4.4	Datenquellen und Zusatzmodule	45
5	Ergebnisse der Impact-Analyse: Volkswirtschaftliche Effekte im engeren Sinne	
5.1	Die MGBahn als Teil der regionalen Volkswirtschaft	
5.2	Impact-Analyse: Volkswirtschaftliche Bedeutung der MGBahn im Geschäftsjahr 2009	49
5.3	Impact-Analyse: Hypothetische volkswirtschaftliche Effekte der MGBahn aus dem	
	Investitionsbedarf 2011-2014	
5.4	Fazit: Volkswirtschaftliche Effekte der MGBahn i.e.S	56
TEIL	. III: Volkswirtschaftliche Effekte der Matterhorn Gotthard Bahn im weiteren Sinn	57
6	Spillovereffekte über die Infrastrukturdienstleistung für die Tourismuswirtschaft	58
6.1	Volkswirtschaftliche Bedeutung des Tourismus im Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard	<b>50</b>
<i>c</i> 2	Bahn	
6.2	Die Passagiere der Matterhorn Gotthard Bahn	
6.3	Synthese: Bedeutung der Matterhorn Gotthard Bahn für die Tourismuswirtschaft	
7	Weitere externe Effekte	
7.1	Versorgungs- und Mobilitätseffekte	
7.2	Ökologische Effekte	91
8	Literatur	93
9	Anhang	
9.1	Abgrenzung der Untersuchungsräume	
9.2	Erläuterungen zu den Attraktivitätsindizes	94

# Abbildungsverzeichnis

3-1	Das Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard Bahn (Untersuchungsgebiet)	47
	Das Emzagsgebiet der Flatterhorn Gotthara Barin (Ontersachangsgebiet)	1/
3-2	Bruttoinlandsprodukt pro Kopf	19
3-3		
3-4	Wachstumsbeiträge ausgewählter Branchen in der Surselva	21
3-5	Wachstumsbeiträge ausgewählter Branchen in Uri	21
3-6	Wachstumsbeiträge ausgewählter Branchen im Oberwallis	21
3-7	Wachstumsbeiträge ausgewählter Branchen im gesamten Untersuchungsgebiet	21
3-8	Entwicklung der Wohnbevölkerung	22
3-9	Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts pro Kopf	22
3-10	Branchenstruktur Wertschöpfung	23
3-11	Branchenstruktur Erwerbstätige	24
3-12	Destinationen entlang der Matterhorn Gotthard Bahn	25
3-13	Winterattraktivität der Destination Zermatt im internationalen Vergleich	26
3-14		
3-15		
3-16		
3-17		
3-18		
3-19		
3-20		
		30
3-21		
3-22		
3-23		
3-24		
3-25		
3-26		
3-27		
3-28		
3-29		
3-30		
4-1		
5-1		
5-2		
5-3		
5-4		
5-5	-	
6-1	···	
6-2		
6-3		
6-4		
6-6		
		0 1
	Saison	64
	3-3 3-4 3-5 3-6 3-7 3-8 3-9 3-10 3-11 3-12 3-13 3-14 3-15 3-16 3-17 3-18 3-19 3-20 3-21 3-22 3-23 3-24 3-25 3-27 3-28 3-27 3-28 3-27 3-28 3-27 3-28 3-27 3-28 3-27 3-3-5 3-6 3-7 3-7 3-7 3-7 3-7 3-7 3-7 3-7	Bentwicklung des realen Bruttoinlandsprodukts

Abb. 6-10	Tagesgäste nach Saisons	64
Abb. 6-11	Tagesgäste nach Regionen	
Abb. 6-12	Touristische Frequenzen im Winter 08/09	65
Abb. 6-13	Touristische Frequenzen im Sommer 2009	65
Abb. 6-14	Touristische Gesamtausgaben im Tourismusjahr 2009	68
Abb. 6-15	Touristische Gesamtausgaben nach Kategorien	68
Abb. 6-16	Tourismusinduzierte Bruttowertschöpfung im Jahr 2009	71
Abb. 6-17	Anteil der tourismusinduzierten Wertschöpfung am regionalen BIP	72
Abb. 6-18	Tourismusinduzierte Beschäftigung 2009	73
Abb. 6-19	Anteil der tourismusinduzierten Erwerbstätigen an der Gesamtbeschäftigung	73
Abb. 6-20	Tourismusinduzierte Steuereffekte im Jahr 2009	74
Abb. 6-21	Passagiere im Glacier Express	75
Abb. 6-22	Passagiere des Glacier Express nach Monaten	76
Abb. 6-23	Passagiere des Glacier Express nach Saisons	76
Abb. 6-24	Individual- und Gruppenreisende im Glacier Express	76
Abb. 6-25	Herkunftsmärkte der Passagiere des Glacier Express	76
Abb. 6-26	Passagiere im Regionalverkehr nach Verkehrslinien	77
Abb. 6-27	Passagiere im Regionalverkehr nach Monaten	78
Abb. 6-28	Passagiere im Regionalverkehr nach Saisons	
Abb. 6-29	Herkunftsmärkte der Passagiere im Regionalverkehr im Winter	78
Abb. 6-30	Herkunftsmärkte der Passagiere im Regionalverkehr im Sommer	78
Abb. 6-31	Beförderte Fahrzeuge beim Autoverlad Furka und Oberalp	79
Abb. 6-32	Beförderte Fahrzeuge beim Autoverlad nach Monaten	80
Abb. 6-33	Beförderte Fahrzeuge beim Autoverlad nach Saisons	80
Abb. 6-34	Beförderte Passagiere im Tourismusjahr 2009	80
Abb. 6-35	Beförderte Passagiere im Winter	81
Abb. 6-36	Beförderte Passagiere im Sommer	81
Abb. 6-37	Touristische Reisen im Untersuchungsgebiet im Tourismusjahr 2009	82
Abb. 6-38	Anteil der touristischen Reisen mit der Matterhorn Gotthard Bahn im Sommer	83
Abb. 6-39	Anteil der touristischen Reisen mit der Matterhorn Gotthard Bahn im Winter	
Abb. 7-1	Anteil der Wegpendler	85
Abb. 7-2	Anteil der Zupendler	85
Abb. 7-3	Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln	
Abb. 7-4	Erreichbarkeit: Quotient zwischen ÖV- und MIV-Erreichbarkeit	
Abb. 7-5	Entwicklung der ÖV-Erreichbarkeit zwischen 2000 und 2010	
Abb. 7-6	Isochronen ab Fiesch (I)	
Abb. 7-7	Isochronen ab Fiesch (II)	
Abb. 9-1	BAK Winterattraktivität	95
Abb. 9-2	BAK Sommerattraktivität	96

# **Tabellenverzeichnis**

Tab. 0-1	Volkswirtschaftliche Bedeutung des Incoming-Tourismus	
Tab. 0-2	Die Matterhorn Gotthard Bahn als Verkehrsdienstleisterin für den regionalen	
	Tourismus	8
Tab. 2-1	Die Matterhorn Gotthard Bahn auf einen Blick	16
Tab. 5-1	Direkte volkswirtschaftliche Effekte der MGBahn	48
Tab. 5-2	Wertschöpfungseffekte der MGBahn i.e.S. in den Teilregionen 2009	50
Tab. 5-3	Beschäftigungseffekte der MGBahn i.e.S. in den Teilregionen 2009	52
Tab. 5-4	Überblick: Volkswirtschaftliche Effekte der MGBahn i.e.S	56
Tab. 6-1	Touristische Frequenzen im Tourismusjahr 2009	66
Tab. 6-2	Tagesausgaben der Besucher im Sommer und im Winter	67
Tab. 6-3	Touristische Gesamtnachfrage im Tourismusjahr 2009	70
Tab. 7-1	Überblick: Pendlerströme im Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard Bahn	87
Tab. 7-2	Umweltindikatoren verschiedener Verkehrsmittel	91
Tab. 7-3	Umwelteffekte der Matterhorn Gotthard Bahn	92
Tab. 9-1	Untersuchungsgebiete in der vorliegenden Studie	94

# Zusammenfassung

Die Matterhorn Gotthard Bahn zählt nach SBB, BLS und RhB zu den grössten konzessionierten Transportunternehmungen der Schweiz. Mit mehr als 6 Millionen beförderten Personen pro Jahr leistet das Unternehmen MGBahn einen wichtigen Beitrag als Infrastrukturdienstleister des regionalen Tourismus und für die Bevölkerung der Region.

Mittel- bis langfristig erwartet die Matterhorn Gotthard Bahn, gestützt auf Prognosen der SBB, Nachfragesteigerungen im hohen zweistelligen Prozentbereich. Dies stellt die Zahnradbahn mit vielen Kunstbauten und weitgehend nur einspuriger Strecke vor grosse Herausforderungen. In den nächsten Jahren und Jahrzehnten sind umfangreiche Massnahmen zur Erhaltung und Erweiterung der Infrastruktur und ins Rollmaterial nötig, damit das Angebot mit der Nachfrage Schritt halten kann.

In den kommenden Jahren rechnet die MGBahn mit einem Mehrbedarf an Investitionen von jährlich rund 15 Millionen Franken zur Erneuerung der Infrastruktur, zur Behebung von Engpässen sowie zur Prozessoptimierung. Hinzu kommen Investitionen ins Rollmaterial von jährlich ebenfalls rund 15 Millionen Franken. Insgesamt würden zwischen 2011 und 2014 rund 240 Mio. CHF in Infrastrukturprojekte sowie rund 93 Mio. CHF in neues Rollmaterial fliessen.

Die geplanten Investitionen bringen für die beteiligten Kantone Wallis, Uri und Graubünden Kosten mit sich. Mit der Studie «Volkswirtschaftliche Effekte der Matterhorn Gotthard Bahn» soll aufgezeigt werden, in welchem Ausmass die Kantone von der Matterhorn Gotthard Bahn profitieren, das heisst, welche effektive Bedeutung die Bahn für die regionalen Volkswirtschaften in den drei Kantonen hat.

Sowohl mit dem Betrieb der Bahn als auch mit den Investitionen sind regionale volkswirtschaftliche Effekte in Form von Wertschöpfung, Beschäftigung und Steuererträgen verbunden. Darüber hinaus trägt die Matterhorn Gotthard Bahn als Infrastrukturdienstleisterin auch zum Erfolg der regionalen Tourismuswirtschaft bei und löst damit zusätzlich über Spillover-Effekte im Tourismus volkswirtschaftliche Effekte im weiteren Sinne aus. Und schliesslich trägt der Betrieb der Bahn auch zu einer umweltverträglichen Mobilität bei.

Sowohl mit dem Betrieb der Bahn als auch mit den Investitionen sind regionale volkswirtschaftliche Effekte verbunden, die in der vorliegenden Studie quantifiziert werden. Hierbei stehen folgende Fragen im Mittelpunkt:

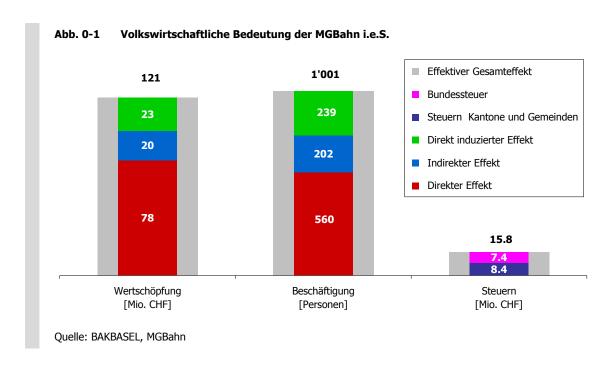
- Welche volkswirtschaftlichen Effekte sind effektiv und unmittelbar mit dem Betrieb der Matterhorn Gotthard Bahn verbunden? (Wertschöpfung, Beschäftigung, Steuern)
- Welche positiven Spillover-Effekte ergeben sich für die Tourismuswirtschaft aus der Infrastrukturfunktion der Matterhorn Gotthard Bahn?
- Welche weiteren Effekte ergeben sich in den Bereichen Erreichbarkeit, Mobilitätssicherung und Umwelt?

Die Untersuchungsregion besteht aus den Teilregionen Oberwallis, Uri und Surselva.

### Volkswirtschaftliche Effekte der Matterhorn Gotthard Bahn im engeren Sinne

Die Matterhorn Gotthard Bahn ist mit über 500 Beschäftigten ein wichtiger regionaler Arbeitgeber. Neben seiner Funktion als Arbeitgeber hat das Unternehmen auch als Dienstleistungserbringer eine volkswirtschaftliche Funktion. Im Jahr 2009 betrug die Bruttowertschöpfung der MGBahn 78 Mio. CHF. Damit trägt das Unternehmen 1.2 Prozent zum Bruttoinlandsprodukt der Region Oberwallis/Uri/Surselva bei.

Überdies profitieren auch andere regionale Branchen von der wirtschaftlichen Tätigkeit der MGBahn. Denn über die wirtschaftliche Verflechtung des Unternehmens mit der regionalen Wirtschaft profitieren bei der Produktion der Verkehrsdienstleistungen auch andere Unternehmen als Zulieferer. Des Weiteren kommen die Einkommen der Angestellten der MGBahn in Form von privaten Konsumausgaben zum Teil ebenfalls wieder anderen Binnenbranchen der regionalen Wirtschaft zugute. Mit Hilfe des Instrumentariums der Impact-Analyse kann aufgezeigt werden, wie hoch diese Effekte in anderen Branchen ausfallen und welche effektive Bedeutung der MGBahn als Unternehmen für die Volkswirtschaft in der Region zukommt.



Die Ergebnisse der Impact-Analyse machen deutlich, dass die MGBahn und die im Produktionsprozess involvierten regionalen Zuliefererunternehmen einen wichtigen Beitrag für die regionale Volkswirtschaft leisten: Die effektive Bruttowertschöpfung von 121 Mio. CHF im Jahr 2009 entspricht einem Anteil von 1.8 Prozent des regionalen Bruttoinlandsproduktes. Überdies sind mit der Produktion der Verkehrsdienstleistungen der MGBahn rund 1'000 Arbeitsplätze verbunden, was 1.3 Prozent der regionalen Beschäftigung entspricht. Und schliesslich profitieren auch Kantone und Gemeinden (8.4 Mio. CHF) sowie der Bund (7.4 Mio. CHF) in Form von Steuererträgen.

Neben dem Betrieb der Matterhorn Gotthard Bahn hat auch der Investitionsbedarf der MGBahn für die kommenden Jahre spürbare positive Auswirkungen auf die regionale Volkswirtschaft. In den kommenden Jahren besteht hier ein Mehrbedarf von 15 Mio. CHF pro Jahr für Investitionen in die Infrastruktur sowie weitere 15 Mio. CHF in Rollmaterial. Würden zwischen 2011 und 2014 sämtliche Investitionen in der Grössenordnung von insgesamt rund 360 Mio. CHF getätigt, wären hiermit für die Region rund 190 Mio. CHF, rund 500 Arbeitsplätze sowie ein geschätztes Steueraufkommen in Höhe von rund 44 Mio. CHF für Kantone und Gemeinden (33 Mio. CHF) und den Bund (11 Mio. CHF) verbunden.

#### Spillovereffekte über die Infrastrukturdienstleistung auf die Tourismuswirtschaft

Die Matterhorn Gotthard Bahn ist aufgrund ihrer Infrastrukturdienstleistung eine wichtige Leistungsträgerin der Tourismuswirtschaft, welche ihrerseits im Oberwallis, in Uri und in der Surselva die eigentliche Leitindustrie darstellt. Um diese Bedeutung für die Tourismuswirtschaft gesamthaft zu beleuchten, wurde zum einen die volkswirtschaftliche Bedeutung der gesamten Tourismuswirtschaft geschätzt und zum anderen analysiert, welche Bedeutung der Matterhorn Gotthard Bahn beim Transport von Touristinnen und Touristen zukommt.

Im Tourismusjahr 2009 wurden im Untersuchungsgebiet rund 12.24 Millionen Logiernächte registriert. Davon entfielen rund 3.85 Millionen auf die Hotellerie, rund 5.17 Millionen auf die verschiedenen Unterkunftsarten der gewerblichen Parahotellerie (vermietete Ferienwohnungen, Campingplätze, Gruppenunterkünfte u.ä.) und rund 3.2 Millionen auf Gäste, die in ihrer nicht vermieteten Zweitwohnung oder bei Bekannten und Verwandten übernachteten. Zusätzlich wurde die Region von rund 6.3 Millionen Tagesgästen besucht, so dass sich die Zahl der Aufenthaltstage in der Region auf rund 18.5 Millionen belief. Die meisten Frequenzen wurden mit 13.65 Millionen im Oberwallis registriert, gefolgt von der Surselva mit rund 3.17 Millionen und Uri mit rund 1.7 Millionen.

Tab. 0-1 Volkswirtschaftliche Bedeutung des Incoming-Tourismus

	GESAMTGEBIET	OBERWALLIS	SURSELVA	UR
TOURISTISCHE FREQUENZEN (in 1'00)	0 Aufenthaltstagen	)		
Übernachtungsgäste	12'237	9'080	2'468	689
Tagesgäste	6'298	4'568	705	1'02
Total	18'535	13'648	3'173	1'714
TOURISTISCHE GESAMTNACHFRAGE (	in Mio. CHF)			
Total (Brutto)	2'312	1'737	397	178
minus Mehrwertsteuer	-104	-74	-23	-:
Total (Netto)	2'208	1'663	374	17:
Direkt Indirekt Induziert <b>Total</b>	873 466 295 <b>1'633</b>	667 339 230 <b>1'236</b>	137 82 42 <b>261</b>	6 4 2 <b>13</b> 0
Anteil am regionalen BIP	24.0%	31.2%	25.0%	7.5%
TOURISMUSINDUZIERTE BESCHÄFTIG	UNG (in Tausend E	rwerbstätigen)		
IOOKISHOSINDOZIEKIE DESCHALITE				
Direkt	16.5	13.2	2.1	1.2
	16.5 5.5	13.2 3.8	2.1 1.0	1.7 0.7
Direkt				0.
Direkt Indirekt	5.5	3.8	1.0	

Jahr 2009 Quelle: BAKBASEL

Die Touristinnen und Touristen welche das Untersuchungsgebiet 2009 besuchten, lösten eine touristische Netto-Gesamtnachfrage von rund 2.2 Milliarden CHF aus. Davon verblieben rund 1.63 Milliarden CHF als Wertschöpfung in der Region, was einem Anteil von rund 24 Prozent am regionalen Bruttoinlandsprodukt entspricht. Die Tourismusbranche macht also knapp ein Viertel der regionalen Wirtschaftsleistung aus. Im Oberwallis ist die Abhängigkeit vom Tourismus mit einem Anteil von rund 31 Prozent am regionalen BIP am ausgeprägtesten. Auch in der Surselva, wo rund ein Viertel des regionalen BIPs auf den Incoming-

Tourismus zurückgeführt werden kann, ist der Tourismus die eigentliche Leitbranche. Anders im Kanton Uri, wo der Wertschöpfungsanteil der Tourismuswirtschaft bei rund 7.5 Prozent zu liegen kommt. Die Beschäftigungseffekte fallen im Untersuchungsgebiet noch einmal deutlich gewichtiger aus als die Wertschöpfungseffekte, da es sich bei den tourismusrelevanten Branchen in der Regel um personalintensive Wirtschaftsbereiche handelt: Rund jeder dritte Erwerbstätige der Region verdankt seine Arbeitsstelle dem Tourismus.

Die Matterhorn Gotthard Bahn transportierte auf ihrem Streckennetz im Tourismusjahr 2009 rund 6.96 Millionen Fahrgäste. Der grösste Teil entfiel dabei auf den regionalen Schienenverkehr. Aber auch die Autobuslinien und der Autoverlad beförderten mehr als eine halbe Million Menschen. Zudem reisten auf dem Streckennetz auch rund 240'000 Personen mit dem Glacier Express. Der Grossteil der Fahrgäste waren Touristen: Im Winterhalbjahr waren rund 79 Prozent der Fahrgäste Touristen, im Sommer gar rund 87 Prozent. Im Tourismusjahr 2009 beförderte die Matterhorn Gotthard Bahn rund 5.78 Millionen Touristen.

Im gesamten Untersuchungsgebiet wird für das Tourismusjahr 2009 die Zahl aller touristischen Reisen auf rund 25.7 Millionen geschätzt, wobei rund 10 Millionen Reisen auf den Winter und rund 15.7 Millionen auf den Sommer entfallen. Vergleicht man die Gesamtzahl der touristischen Reisen mit der Zahl der touristischen Reisen der Matterhorn Gotthard Bahn, so zeigt es sich, dass im Tourismusjahr 2009 rund 22.5 Prozent aller touristischen Reisen im Gebiet Oberwallis/Uri/Surselva mit der Matterhorn Gotthard Bahn getätigt wurden. Im Sommer liegt der Anteil der Matterhorn Gotthard Bahn bei gut 20 Prozent, im Winter bei etwas mehr als einem Viertel.

Tab. 0-2 Die Matterhorn Gotthard Bahn als Verkehrsdienstleisterin für den regionalen Tourismus

	TOURISMUSJAHR	SOMMER	WINTER
TOURISTISCHE REISEN (in Mio.)			
An- und Abreisen der Übernachtungsgäste	7.2	3.3	3.9
Reisen bei Ausflügen während dem Aufenthalt	5.9	3.8	2.1
An- und Abreisen der Tagesgäste	12.6	8.6	4.0
Total	25.7	15.7	10.0
FAHRGÄSTE DER MATTERHORN GOTTHARI	D BAHN (in Mio. CHF)		·
Glacier Express	0.24	0.19	0.04
Regionaler Schienenverkehr	5.53	2.92	2.61
Autolinien	0.57	0.30	0.27
Autoverlad	0.61	0.28	0.33
Total	6.96	3.70	3.26
davon Einheimische	1.17	0.49	0.68
davon Touristen	<i>5.78</i>	3.21	2.58

Tourismusjahr 2009 Quelle: BAKBASEL

Geht man davon aus, dass die Gästestruktur der Reisenden der Matterhorn Gotthard Bahn identisch ist mit derjenigen der gesamten Tourismusregion, kann daraus geschlossen werden, dass die Gäste, welche bei ihrem Aufenthalt die Matterhorn Gotthard Bahn benutzen, während ihres gesamten Aufenthaltes in der Region insgesamt, eine Wertschöpfung von gut 367 Millionen Schweizer Franken auslösen (5.4% des regionalen BIP). Ihr Beschäftigungseffekt beläuft sich auf 5'535 Erwerbstätige beziehungsweise 7.4 Prozent der regionalen Beschäftigung.

### Effekte in den Bereichen Ökologie, Mobilitätssicherung und Erreichbarkeit

Neben den volkswirtschaftlichen Effekten im engeren Sinn und den Spillovereffekten über die Infrastrukturdienstleistung für die Tourismuswirtschaft stiftet die Matterhorn Gotthard Bahn noch weiteren Nutzen. Die Matterhorn Gotthard Bahn ist nicht nur für Touristen ein wichtiges Transportmittel, sie ist auch ein zentraler Pfeiler für die Mobilitätssicherung der regionalen Bevölkerung. Die Gewährleistung der Mobilität und der Erreichbarkeit ist insbesondere in diesen schweizerischen Randregionen wichtig. Die regionalpolitische Bedeutung der Matterhorn Gotthard Bahn geht also weit über den direkten ökonomischen Nutzen hinaus. Nicht zuletzt trägt eine gute Verkehrsversorgung beispielsweise zu einer Verhinderung oder Abschwächung von Abwanderung aus den erwähnten Bergregionen bei.

Die Matterhorn Gotthard Bahn befördert pro Jahr mehr als eine Million Fahrgäste aus der Region und trägt damit wesentlich zur Mobilitätssicherung der dünn besiedelten und peripher gelegenen Region bei. Im Jahr 2000 waren beispielsweise werktags täglich rund 2'000 Pendlerinnen und Pendler mit der Matterhorn Gotthard Bahn unterwegs. Jeder achte Pendler der Region benutzte im Untersuchungsjahr die Matterhorn Gotthard Bahn für den täglichen Arbeits- beziehungsweise Schulweg.

Die Matterhorn Gotthard Bahn bietet für die Region den Anschluss an die Hauptlinien des öffentlichen Verkehrs und trägt damit wesentlich zur Erreichbarkeit des Oberwallis, des Urserentals und der oberen Surselva bei. Die Auswertung von Erreichbarkeitsindikatoren zeigt, dass das Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard Bahn aufgrund seiner geographischen Randlage und aufgrund seiner Topographie nur eine unterdurchschnittliche Erreichbarkeit aufweist. Dies trifft sowohl auf die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) als auch im motorisierten Individualverkehr (MIV) zu. Der Vergleich mit anderen peripheren Regionen ohne Bahnanbindung zeigt aber auch, dass die Matterhorn Gotthard Bahn durchaus zur besseren Erreichbarkeit der Region beiträgt, so dass letztlich die ÖV-Erreichbarkeit der Region im Vergleich mit dem Schweizer Alpenraum günstiger bewertet werden kann als die MIV-Erreichbarkeit. Zudem hat sich die Erreichbarkeit der Region mit dem öffentlichen Verkehr in den letzen 10 Jahren deutlich verbessert. Dies ist insbesondere auf die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels in Kombination mit der entsprechenden Anschlussgewährung durch die Matterhorn Gotthard Bahn zurückzuführen. Zudem hat auch die Neubaustrecke am Briger Ostausgang zu einer Reiseverkürzung für einige Teilgebiete beigetragen.

Nicht zuletzt trägt die Matterhorn Gotthard Bahn dank sauberer Mobilität dazu bei, die Umweltbelastungen des Verkehrs in der Region in Grenzen zu halten. Würden die Gäste anstatt der Matterhorn Gotthard Bahn für die gleiche Strecke ihr Auto benutzen, würden im Jahr mehr als 24'000 Tonnen CO2-Äquivalente (rund 6% des regionalen CO2-Ausstosses) zusätzlich ausgestossen.

Volkswirtschaftliche Effekte der Matterhorn Gotthard Bahn

# 1 Zielsetzung und Ausgangslage

Die Matterhorn Gotthard Bahn zählt nach SBB, BLS und RhB zu den grössten konzessionierten Transportunternehmungen der Schweiz. Mit mehr als 500 Vollzeitstellen ist die Matterhorn Gotthard Bahn ein wichtiger Arbeitgeber im Berggebiet. Mit mehr als 6 Millionen beförderten Personen pro Jahr leistet die Bahn einen wichtigen Beitrag als Infrastrukturdienstleisterin des regionalen Tourismus und für die Bevölkerung der Region.

In den nächsten Jahren und Jahrzehnten sind umfangreiche Investitionen erforderlich, damit das Angebot quantitativ und qualitativ mit der prognostizierten Nachfrage Schritt halten kann. Die geplanten Investitionen beinhalten sowohl die Erneuerung und den Ausbau der Infrastruktur als auch Investitionen ins Rollmaterial. Insgesamt wird der Investitionsbedarf mittelfristig auf 75 Millionen Schweizer Franken geschätzt. Während die Investitionen ins Rollmaterial (ca. 15 Mio. CHF) weitgehend selbstfinanziert werden müssen, ist bei der Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen (ca. 60 Mio. CHF) eine Beteiligung der Kantone Wallis, Uri und Graubünden erforderlich.

Sowohl mit dem Betrieb der Bahn als auch mit den Investitionen sind regionale volkswirtschaftliche Effekte verbunden. Darüber hinaus trägt die Matterhorn Gotthard Bahn als Infrastrukturdienstleisterin auch zum Erfolg der regionalen Tourismuswirtschaft bei und löst damit zusätzlich über Spillovereffekte im Tourismus volkswirtschaftliche Effekte im weiteren Sinne aus. Und schliesslich trägt der Betrieb der Bahn auch zu einer umweltverträglichen Mobilität bei.

Die künftigen Investitionen bringen für die beteiligten Kantone Wallis, Uri und Graubünden Kosten mit sich. Mit der Studie «Volkswirtschaftliche Effekte der Matterhorn Gotthard Bahn» soll aufgezeigt werden, in welchem Ausmass die Kantone von der Matterhorn Gotthard Bahn profitieren, das heisst, welche effektive Bedeutung die Bahn für die regionalen Volkswirtschaften in den drei Kantonen hat.

Folgende Fragen stehen im Rahmen der Studie im Mittelpunkt:

- Welche volkswirtschaftlichen Effekte sind effektiv und unmittelbar mit dem Betrieb der Matterhorn Gotthard Bahn verbunden? (Quantifizierung von Wertschöpfung, Beschäftigung, Einkommen, Steuern)
- Welche Spillovereffekte ergeben sich für die Tourismuswirtschaft aus der Infrastrukturfunktion der Matterhorn Gotthard Bahn?
- Welche weiteren Effekte ergeben sich in den Bereichen Erreichbarkeit, Mobilitätssicherung und Ökoloaie?

Der vorliegende Bericht gliedert sich grundsätzlich in drei Teile. **TEIL I** «Die Matterhorn Gotthard Bahn und ihre Region» liefert ein Porträt der Matterhorn Gotthard Bahn sowie eine ausführliche Beschreibung des Einzugsgebietes der Bahn. Kernstücke sind dabei ein Darstellung des Wirtschaftsstandortes sowie verschiedene Porträts der Tourismusdestinationen entlang der Matterhorn Gotthard Bahn. **TEIL II** «Volkswirtschaftliche Effekte der Matterhorn Gotthard Bahn im engeren Sinne» beschäftigt sich mit den unmittelbaren volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Betriebs und der Investitionen der Matterhorn Gotthard Bahn. In **TEIL III** «Volkswirtschaftliche Effekte der Matterhorn Gotthard Bahn im weiteren Sinn» wird die volkswirtschaftliche Bedeutung, welche über die reinen betrieblichen Effekte hinaus geht, diskutiert. Im Zentrum stehen dabei die Spillovereffekte für die Tourismuswirtschaft sowie Effekte in den Bereichen Ökologie, Mobilitätssicherung und Erreichbarkeit.

Volkswirtschaftliche Effekte der Matterhorn Gotthard Bahn

# TEIL I: Die Matterhorn Gotthard Bahn und ihre Region

Die Matterhorn Gotthard Bahn ist eine bedeutende Verkehrsdienstleisterin im Oberwallis, im Urserental und in der oberen Surselva. Das Unternehmen Matterhorn Gotthard Bahn beschäftigt rund 500 Mitarbeiter. Mehrere Millionen Fahrgäste und 100'000 Tonnen Güter werden in 381 Schienenfahrzeugen jährlich durch 44 Bahnhöfe und Haltestellen befördert.

Das Schienennetz der Matterhorn Gotthard Bahn erstreckt sich von Disentis in Graubünden über den Oberalppass und Andermatt im Kanton Uri nach Realp, mit einer Verbindung hinunter nach Göschenen. Weiter verläuft sie von Realp durch den Furka-Basistunnel nach Oberwald im Wallis, Brig und Visp bis hinauf nach Zermatt unterhalb des Matterhorns. Die Verkehrsdienstleistungen der Matterhorn Gotthard Bahn umfassen den Glacier-Express, den regionalen Schienenverkehr, die Autolinien sowie die Autoverlade Furka und Oberalp.

Die Regionen rund um die Matterhorn Gotthard Bahn – das Oberwallis, Uri und die Surselva – ergeben in der vorliegenden Studie das Untersuchungsgebiet. Das Oberwallis umfasst den deutschsprachigen Teil des Kantons Wallis, die Region Uri den gesamten Kanton. Die Region Surselva umfasst die Talschaft des oberen Vorderrheins im Kanton Graubünden. Sie erstreckt sich vom Oberalppass im Westen bis vor das Bergsturzgebiet von Flims im Osten.

Im Untersuchungsgebiet betrug das BIP-Wachstum zwischen 2000 und 2009 1.2 Prozent pro Jahr. Die Wirtschaft profitierte dabei am stärksten von der Entwicklung der chemischpharmazeutischen Industrie, welche bei einem Anteil an der Gesamtwirtschaft von 9 Prozent um durchschnittlich rund 5 Prozent jährlich wachsen konnte. Ebenfalls spürbar profitiert hat das Untersuchungsgebiet von den Branchen Bau, Verkehr und Kommunikation. Die Kommunikationsbranche ist mit einem Anteil an der Gesamtwirtschaft von knapp 2 Prozent eher unbedeutend, konnte aber mit einem sehr kräftigen Wachstum von fast 10 Prozent aufwarten. Ein negativer Wachstumsbeitrag ergab sich vor allem durch das Gastgewerbe.

Im Jahr 2009 wurde im Untersuchungsgebiet ein nominelles BIP von 6.81 Milliarden CHF erwirtschaftet. Zu jeweils rund 14 Prozent bestand dieses aus den unternehmensbezogenen Dienstleistungen und dem öffentlichen Sektor und zu knapp 11 Prozent aus dem Baugewerbe. Im Vergleich zur gesamten Schweiz haben der öffentliche Sektor, das Gastgewerbe, die chemisch-pharmazeutische Industrie, die Bauwirtschaft und die Verkehrsbranchen deutlich höhere Wertschöpfungsanteile. Das starke Gewicht der Branchen Gastgewerbe und Verkehr verdeutlicht die hohe Bedeutung des Tourismus in der Untersuchungsregion.

Das Gebiet, welches die Matterhorn Gotthard Bahn durchfährt, besitzt ein grosses touristisches Potenzial. Insgesamt liegen an der Strecke der Matterhorn Gotthard Bahn acht Tourismusdestinationen mit einem sehr abwechslungsreichen Tourismusangebot: Es beginnt mit dem mondänen Top-Skiort Zermatt, dessen Wahrzeichen das unverwechselbare Matterhorn ist. Weiter folgt die Destination Grächen – St. Niklaus, ein Geheimtipp für Familien mit Kindern. Die Destination Visp und vorderes Vispertal bietet Tradition und Kultur. Städtisches Flair inmitten der Alpen findet man in Brig. Auch das «Weltnaturerbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch» liegt an der Strecke der Matterhorn Gotthard Bahn. Das Hochtal Goms mit dem Musikdorf Ernen, dem Familienort Bellwald und dem Langlauf-Mekka im Obergoms bietet touristisch ein abwechslungsreiches Programm. Nach der Fahrt durch die Furka erreicht man das aufstrebende Andermatt, wo derzeit das grösste Resort im Schweizer Alpenraum entsteht. Die letzte Station der Matterhorn Gotthard Bahn ist Disentis-Sedrun, eine beschauliche Destination in der sich das berühmte Benediktiner-Kloster befindet.

# 2 Porträt der Matterhorn Gotthard Bahn

Die Matterhorn Gotthard Bahn ist eine bedeutende Verkehrsdienstleisterin im Oberwallis, im Urserental und in der oberen Surselva. Das Unternehmen Matterhorn Gotthard Bahn beschäftigt rund 500 Mitarbeiter. Mehrere Millionen Fahrgäste und 100'000 Tonnen Güter werden in 381 Schienenfahrzeugen jährlich durch 44 Bahnhöfe und Haltestellen befördert.

### 2.1 Geschichte der Matterhorn Gotthard Bahn

Zwischen den Bahnpionieren des 19. Jahrhunderts und der modernen Matterhorn Gotthard Bahn liegen mehr als hundert Jahre bahnbrechender Entwicklungen. Die Erfolgsgeschichten der BVZ Zermatt Bahn AG (BVZ) und der Furka Oberalp Bahn AG (FO) führten zur heutigen «Erlebnisbahn der Alpen», der Matterhorn Gotthard Bahn. Sie entstand am 1. Januar 2003 durch den Zusammenschluss der BVZ, welche die Strecke zwischen Brig und Zermatt bediente, und der FO, die zwischen Disentis und Brig fuhr. Der Hauptgrund für den Zusammenschluss war die einfachere Realisierung von Grossprojekten. Bisher verwirklichte die junge Matterhorn Gotthard Bahn das Matterhorn Terminal Täsch, die Ostausfahrt Brig sowie die Gestaltung von Visp als neuem Vollknotenpunkt. Weiterhin sollte der Zusammenschluss der FO und der BVZ die Marktführerschaft im öffentlichen Nahverkehr des Oberwallis, des Urserentals und der Surselva sichern.

Heute besteht die Matterhorn Gotthard Bahn aus drei Gesellschaften: Die Matterhorn Gotthard Verkehrs AG (MGB) ist durch Umbenennung der BVZ entstanden, die Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG (MGI) entspricht der früheren FO und eine neue Aktiengesellschaft – die Matterhorn Gotthard Bahn (MGM) – funktioniert als Managementdach.

### 2.2 Das Streckennetz der Matterhorn Gotthard Bahn

Das Schienennetz der Matterhorn Gotthard Bahn erstreckt sich von Disentis in Graubünden über den Oberalppass und Andermatt im Kanton Uri nach Realp, mit einer Verbindung hinunter nach Göschenen. Weiter verläuft sie von Realp durch den Furka-Basistunnel nach Oberwald im Wallis, Brig und Visp bis hinauf nach Zermatt unterhalb des Matterhorns. Die Verkehrsdienstleistungen der Matterhorn Gotthard Bahn lassen sich aufteilen in den Glacier-Express, den regionalen Schienenverkehr, die Autolinien sowie den Autoverlad Furka und Oberalp.

### 2.2.1 Der Glacier-Express

Der Glacier-Express ist ein touristischer Erlebniszug und verbindet seit 1930 den Engadiner Ort St. Moritz über Chur, Disentis, Andermatt, Brig und Visp mit Zermatt. Seinen Namen gab dem Zug die frühere Furka-Bergstrecke, da man dort vom Zug aus den Rhonegletscher sieht. Der Schmalspurzug wird oft als der «langsamste Schnellzug der Welt» bezeichnet. In siebeneinhalb Stunden fährt der Meterspur-Zug über 291 Brücken, durch 91 Tunnel und über den 2'033 m hohen Oberalppass. Albulapass und Furkapass werden in Tunneln unterquert. Auf dem letzten Teilstück fährt der Glacier-Express im Kanton Graubünden über die Albulabahn nach St. Moritz. Diese gehört zum UNESCO-Welterbe. Der Glacier-Express wird gemeinsam von der Matterhorn Gotthard Bahn (Zermatt-Disentis) und von der Rhätischen Bahn (Disentis-St. Moritz) betrieben. Beide Bahnen sind eigenständige Unternehmen. Das Produkt Glacier-Express wird als Kollektivmarke geführt. Beide Unternehmen halten jeweils die Hälfte an dieser Marke.

Am 25. Juni 1930 fuhr der Glacier-Express erstmals von Zermatt nach St. Moritz. Anfang der 40er Jahre wurde dann der elektrische Betrieb aufgenommen. Aufgrund des 2. Weltkriegs wurde der Express-Verkehr von 1943 an eingestellt und erst 1948 wieder aufgenommen. Der technische Fortschritt in den 50er und 60er Jahren führte zu schnelleren Triebfahrzeugen und damit zu kürzeren Fahrzeiten. Bis ins Jahr 1982 fuhr der Glacier-Express nur im Sommer, da die Furka-Bergstrecke nicht wintersicher ausgebaut war. Der Furka-Basistunnel machte dann einen ganzjährigen Betrieb möglich. In den 80er und 90er Jahren wurde der Glacier-Express zu einem unverwechselbaren Schweizer Tourismusprodukt.

Die Grundeinheit des Glacier-Express besteht aus sechs Wagen: einem Erstklass-Panoramawagen mit rollstuhlgängiger Toilette, einem Erstklass-Panoramawagen, einem Bar-Panoramawagen oder einem klassischen Speisewagen sowie drei Zweitklass-Panoramawagen. Seit 2009 verkehren im Winter zwei Zugpaare. Mit dem auf 50 Panoramawagen erhöhten Bestand können im Sommer drei Zugpaare zwischen Zermatt und St. Moritz mit Verpflegung am Platz offeriert werden; ein viertes Zugpaar zwischen Zermatt und St. Moritz/Davos führt einen klassischen Speisewagen mit.

## 2.2.2 Regionaler Schienenverkehr

Auf dem gesamten Schienennetz der Matterhorn Gotthard Bahn verkehren vier Regionallinien. Zum einen ist dies der Regionalzug von Brig über Visp nach Zermatt und umgekehrt. Dieser fährt auf einer Strecke von 44 Kilometer bei einer Fahrtzeit von knapp 90 Minuten. Die Strecke wird täglich im Stundentakt betrieben, zeitweilig auch halbstündlich.

Des Weiteren ist der Shuttlebetrieb zwischen Zermatt und Täsch (mit Gepäcktrolley) im Angebot der Matterhorn Gotthard Bahn. Dieser verkehrt täglich von 6 Uhr bis 22 Uhr und in diesem Zeitraum alle zwanzig Minuten. Er bewältigt in etwa 12 Minuten eine Strecke von 6 Kilometern.

Die Regionalzüge von Visp über Brig, Oberwald, Andermatt nach Göschenen bilden das Kernstück der Matterhorn Gotthard Bahn. Die Züge verkehren stündlich mit Verdichtungen auf Teilstrecken. Für die 80 Kilometer lange Fahrt braucht die Bahn rund zwei bis zweieinhalb Stunden.

Von Andermatt über den Oberalppass und Sedrun bis nach Disentis ist ebenfalls ein Regionalzug der Matterhorn Gotthard Bahn unterwegs. Die stündlich verkehrende Bahn benötigt rund 70 Minuten für die Strecke von 29 Kilometer.

### 2.2.3 Autolinien

Die Matterhorn Gotthard Bahn hält die Konzession für einige Autolinien im Oberwallis. Der Betrieb wird durch die PostAuto Schweiz AG durchgeführt. Im Goms handelt es sich dabei um die Postautolinien Fiesch-Binn, Ernen-Steinhaus sowie Fiesch-Fieschertal. Im Mattertal werden ebenfalls Postautolinien von der Matterhorn Gotthard Bahn angeboten, und zwar von Visp über St. Niklaus nach Grächen sowie von St. Niklaus nach Gasenried.

### 2.2.4 Autoverlad Furka und Oberalp

Der Autoverlad Furka verbindet durch den Furka-Basistunnel Oberwald im Kanton Wallis mit Realp im Kanton Uri. Der Basistunnel ist 15,35 Kilometer lang und ersetzt die alte Furka-Bergstrecke. Dadurch ermöglicht er der Matterhorn Gotthard Bahn den ganzjährigen Betrieb auf ihrem gesamten Streckennetz, was auf der alten Bergstrecke nicht möglich war. Der Tunnel ist eingleisig und verfügt über zwei Kreuzungsstationen.

Der Forderung nach einer wintersicheren Verkehrsverbindung in den Kanton Uri wurde unter dem früheren Bundesrat Roger Bonvin 1976 nachgegeben und der Bau des Furka-Basistunnels bewilligt. Der Bau erlebte viele Rückschläge wegen problematischer geologischer Verhältnisse, die die Bauarbeiten enorm verzögerten und auf der Urner Seite eine Verlegung des Portals und damit eine Verlängerung des Tunnels erforderten. Die Gesamtkosten für den Furka-Basistunnel beliefen sich auf 300 Millionen CHF, rund fünf Mal mehr als geplant. Seit seiner Eröffnung kann der Glacier-Express nun ganzjährig Zermatt und St. Moritz verbinden. In der Sommersaison verkehren vier Glacier-Expresszüge pro Tag und Richtung. Im Weiteren verkehren tagsüber stündlich in beiden Richtungen ein Regionalzug und ein Autozug (Freitag bis Montag alle 30 Minuten). Schon im ersten Betriebsjahr wurden über 75'000 Personenwagen, Lastwagen und Busse transportiert. In der Winterhochsaison stösst der Furkatunnel an die Kapazitätsgrenzen.

Der Autoverlad Oberalp verbindet Andermatt im Kanton Uri mit Sedrun im Kanton Graubünden und verkehrt während der Winterschliessung des Oberalppasses viermal täglich in jede Richtung. Die Fahrt dauert knapp eine Stunde. Pro Jahr werden gut 4'000 Autos mit dem Autoverlad Oberalp transportiert.

#### 2.3 Betriebsdaten der Matterhorn Gotthard Bahn

Auf der gesamten Strecke der Matterhorn Gotthard Bahn von Disentis bis Zermatt überwindet die Matterhorn Gotthard Bahn insgesamt rund 3'300 Höhenmeter und legt eine Wegstrecke von 144 Kilometer zurück, wovon 31.9 Kilometer Zahnradstrecke sind. Auf dieser Strecke passiert die Matterhorn Gotthard Bahn 29 Tunnels sowie 20 Galerien und fährt über 60 Brücken. Der höchste Punkt, den die Matterhorn Gotthard Bahn erreicht, liegt mit 2'033 Meter über dem Meeresspiegel auf dem Oberalppass. Der tiefste Punkt befindet sich mit 625 Meter ü. M. in Visp.

Tab. 2-1 Die Matterhorn Gotthard Bahn auf einen Blick

Gründung der Matterhorn Gotthard Bahn 2003

Streckennetz Zermatt - Disentis/Göschenen Linienbuskonzessionen St. Niklaus - Grächen / Fiesch - Ernen - Binn

144 km Streckenlänge Maximale Steigung 181 Promille

Oberalppass (2'033 m) Höchster Punkt

Tiefster Punkt Visp (625 m)

Stationen und Haltestellen Brücken (>10 Meter)

Längste Brücke Rhonebrücke Brig (176m)

Mühlebachbrücke nach Stalden (45 m) Höchste Brücke

Tunnels und Lawinengalerien

Längster Tunnel Furkatunnel (15.4 km) Rollmaterialflotte 381 Schienenfahrzeuge

Vollzeitstellen 525

Anzahl Fahrgäste 2009 6.32 Millionen

Quelle: Geschäftsbericht Matterhorn Gotthard Bahn 2009

16 BAKBASFI

# 3 Porträt des Einzugsgebiets der Matterhorn Gotthard Bahn

In diesem Kapitel wird das Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard Bahn beleuchtet, indem auf drei Aspekte der Region genauer eingegangen wird. Zunächst wird ein Portrait anhand einer geographisch historischen Einordnung vorgenommen. Im Folgenden werden verschiedene wirtschaftliche Aspekte des Einzugsgebiets näher betrachtet. Als letztes wird das Einzugsgebiet anhand eines Porträts der Tourismusdestinationen dargestellt, die sich an der Stecke der Matterhorn Gotthard Bahn befinden.

# 3.1 Das Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard Bahn

Die Matterhorn Gotthard Bahn ist als Verkehrsdienstleisterin in den Regionen Oberwallis, Uri und Surselva tätig. Diese drei Regionen ergeben zusammen das Untersuchungsgebiet der vorliegenden Studie. Die Abgrenzung dieser Gebiete wird auf Bezirksebene vorgenommen. Die Region Oberwallis umfasst dabei die Bezirke Brig, Visp, östlich und westlich Raron, Leuk und Goms, die Region Uri den Kanton Uri und die Region Surselva den Bezirk Surselva. Die untenstehende Karte zeigt das exakte Untersuchungsgebiet und seine Abgrenzung.

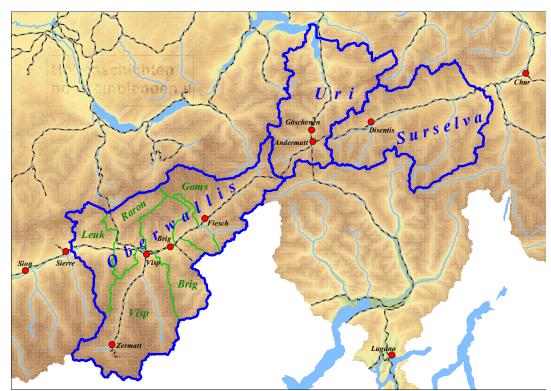


Abb. 3-1 Das Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard Bahn (Untersuchungsgebiet)

Quelle: BAKBASEL

Die Matterhorn Gotthard Bahn bedient aber nicht das gesamte Untersuchungsgebiet. Für einige Untersuchungen der vorliegenden Studie wurde daher auch noch das Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard Bahn

im engeren Sinne definiert. Dieses besteht nur aus den touristischen Destinationen, welche durch die Matterhorn Gotthard Bahn direkt erreicht werden können. Eine Definition dieser engeren Abgrenzung des Untersuchungsgebietes zeigt die Abb. 3-12 in Kapitel 3.3 und die Tab. 9-1 im Anhang.

Die Region bestehend aus dem Oberwallis, dem Kanton Uri und der Surselva erstreckt sich auf einer Fläche von rund 5'051 Quadratkilometern und zählt rund 137'000 Einwohner. Mit einer Bevölkerungsdichte von rund 27 Personen pro Quadratkilometer zählt das Gebiet in der Schweiz zu den dünn besiedelten Regionen (CH: 189). Die Nord-Süd-Ausprägung des Untersuchungsgebietes beträgt rund 117 Kilometer, die West-Ost-Ausprägung rund 134 Kilometer. Das Gebiet ist topographisch sehr anspruchsvoll. Der tiefste Punkt (Urnersee) liegt auf rund 434 Meter über Meer, der höchste auf rund 4'634 Meter (Dufourspitze). Die drei Teilgebiete sind durch Gebirge getrennt und jeweils über Alpenpässe miteinander verbunden. Aus dem Oberwallis gelangt man über den Furkapass ins Urserental, von dort über den Oberalppass in die Surselva. Die Regionen Oberwallis und Uri sind zudem durch den Furka-Eisenbahntunnel verbunden. Die Eisenbahnstrecke von Uri in die Surselva hingegen ist eine Bergstrecke, welche am höchsten Punkt 2'033 Meter über Meer liegt.

Das **Oberwallis** umfasst den deutschsprachigen Teil des Kantons Wallis. Die bevölkerungsmässig wichtigsten Orte sind Brig, Naters, Visp und Zermatt. Insgesamt zählte das Oberwallis 2008 rund 79'500 Einwohner. Zum Oberwallis gehören hauptsächlich der obere Teil des Rhonetals und einige Seitentäler wie das Mattertal, das Saastal, das Fieschertal, das Binntal und das Lötschental. Die Oberwalliser Landschaft ist wie kaum eine andere Schweizer Region geprägt durch hohe Berge. Das Oberwallis ist umringt von mehreren spektakulären Viertausendern wie beispielsweise die Dufourspitze, der Dent Blanche, das Finsteraarhorn, die Jungfrau und natürlich das weltberühmte Matterhorn. Zudem befinden sich in der hochalpinen Landschaft des Oberwallis mit dem Aletschgletscher, dem Gornergletscher und dem Walliser Fieschergletscher die drei grössten Gletscher der Alpen.

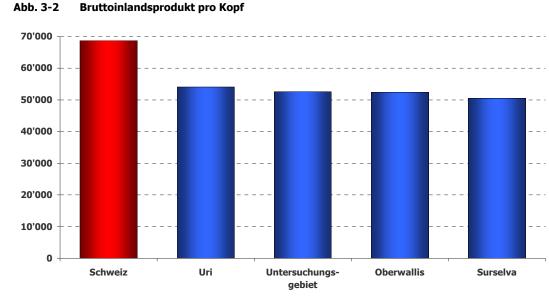
Der Kanton **Uri** liegt in der Zentralschweiz zwischen dem Vierwaldstättersee im Norden und dem Gotthard im Süden. Der Verkehr ist seit Jahrhunderten ein wichtiger Entwicklungsfaktor für den Kanton Uri. Der Gotthardpass als kürzester Nord-Süd-Übergang der Alpen hat seit Jahrhunderten eine grosse Anziehungskraft auf die Menschen dies- und jenseits des Alpenbogens ausgeübt. 1882 wurde der Gotthard-Eisenbahntunnel eröffnet. 1980 folgte der Gotthard-Autobahntunnel. Derzeit wird zudem mit der NEAT (neue Eisenbahn-Alpentransversale) das grösste und teuerste Bauwerk der Schweizer Geschichte gebaut. Der Kanton Uri ist zwar flächenmässig der elftgrösste Kanton der Schweiz, in Bezug auf die Bevölkerungszahl hingegen ist der Kanton lediglich die Nummer 23. Aufgrund der topographischen Bedingungen, die einen Anteil an unproduktiven Flächen von rund 56 Prozent implizieren, konzentriert sich das Siedlungsgebiet in der Reussebene, wo rund drei Viertel der Einwohner wohnen. Der Kanton Uri zählt 20 Gemeinden, sein Hauptort ist Altdorf.

Die Region **Surselva** umfasst die Talschaft des oberen Vorderrheins im Kanton Graubünden. Sie erstreckt sich vom Oberalppass im Westen bis vor das Bergsturzgebiet von Flims im Osten. Der Name Surselva bedeutet im rätoromanischen «oberhalb des Waldes», wobei mit dem Wald der heute noch weitgehend intakte «Grosse Wald» (romanisch: Uaul Grond) im Gebiet des eiszeitlichen Flimser Bergsturzes gemeint ist. Der 2001 neu gebildete Bezirk Surselva umfasst neben dem Haupttal die vier rechten Seitentäler Val Medel, Val Sumvitg, Val Lumnezia und Safiental. Er zählte 2008 rund 22'000 Einwohner. Bei einer Fläche von 1'373.5 Quadratkilometern ergibt sich dadurch eine Bevölkerungsdichte von lediglich 16 Einwohnern pro Quadratkilometer. In den meisten Gemeinden der Surselva ist das romanische Idiom Sursilvan die Amtssprache. Deutschsprachig sind das Safiental sowie die Gemeinden Vals und Obersaxen, alles alte Walsersiedlungen. Die bevölkerungsmässig bedeutendsten Gemeinden der Surselva sind Ilanz, Disentis und Sedrun.

### 3.2 Der Wirtschaftsraum der Matterhorn Gotthard Bahn

Im Folgenden werden die Regionen, die sich rund um die Strecke der Matterhorn Gotthard Bahn befinden, mit einem Fokus auf wirtschaftliche Aspekte beleuchtet. Das Untersuchungsgebiet gliedert sich dabei in die drei Teilregionen Surselva, Uri und Oberwallis. Zusätzlich wird als Benchmark die gesamte Schweiz dargestellt. Die Analyse betrachtet zunächst die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Untersuchungsgebietes. Darauf folgt eine Betrachtung der wirtschaftlichen Entwicklung und abschliessend werden die Wirtschaftsstrukturen analysiert.

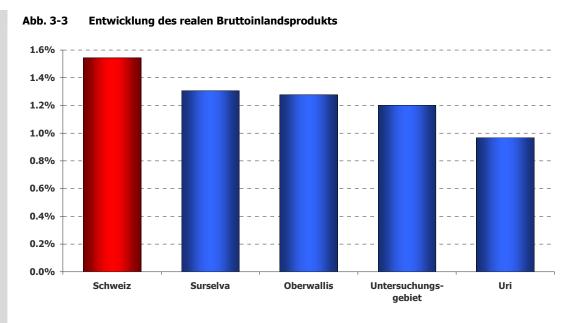
Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf ist ein Indikator, der zur Beurteilung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit dient. Das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf war im Jahr 2009 in allen Teilregionen und somit auch im gesamten Untersuchungsgebiet geringer als jenes der Schweiz. Das BIP pro Kopf betrug in der Schweiz im Jahr 2009 knapp 70'000 CHF. Uri, welches von den drei Teilregionen die höchste wirtschaftliche Leistungsfähigkeit hat, zeigte 2009 mit einem Bruttoinlandsprodukt pro Kopf von rund 54'000 CHF einen deutlichen Abstand zur Schweiz. Die Unterschiede in den einzelnen Teilregionen bezüglich der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit sind gering. Die wirtschaftlich schwächste Teilregion ist die Surselva mit einem BIP pro Kopf von rund 50'000 CHF.



Nominales Bruttoinlandsprodukt pro Kopf der Bevölkerung, in CHF, Jahr 2009

Quelle: BAKBASEL

Die Betrachtung der Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leistung ergibt ein ähnliches Bild. Die Entwicklung des realen Bruttoinlandsprodukts im Beobachtungszeitraum 2000 bis 2009 fällt in der Schweiz am höchsten aus. In diesem Zeitraum konnte die Schweiz ihr BIP im Durchschnitt um 1.5 Prozent pro Jahr steigern. Die Surselva und das Oberwallis zeigten ein stärkeres BIP-Wachstum als Uri. In den Jahren 2000 bis 2009 konnte das BIP in diesen beiden Regionen um 1.3 Prozent jährlich wachsen. Uri zeigte in diesem Zeitraum mit einem Wachstum von 1.0 Prozent pro Jahr ein geringeres Durchschnittswachstum als die Surselva und das Oberwallis. Für das gesamte Untersuchungsgebiet ergibt sich ein durchschnittliches jährliches Wachstum des realen BIP von 1.2 Prozent.



Jahre 2000-2009, durchschnittliches Wachstum pro Jahr in % Ouelle: BAKBASEL

Nach der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung stellt sich nun die Frage, welche Branchen für diese Entwicklungen besonders ausschlaggebend waren, sowohl im negativen als auch im positiven Sinn. Untenstehende Abbildungen<sup>1</sup> der Wachstumsbeiträge zeigen für verschiedene Branchenaggregate der Regionen, welchen Beitrag sie zum regionalen gesamtwirtschaftlichen Wachstum geleistet haben.

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in der Surselva ergab im Beobachtungszeitraum 2000 bis 2009 ein Wachstum des realen Bruttoinlandsprodukts von 1.3 Prozent. Am meisten zu diesem Wachstum beigetragen hat in diesem Zeitraum das Baugewerbe. Mit einem Anteil von über 13 Prozent an der Gesamtwirtschaft ist das Baugewerbe in der Surselva eine bedeutende Branche. Zudem konnte die Bauwirtschaft mit gut 7 Prozent pro Jahr ein sehr hohes Wachstum erzielen. Einer der Hauptgründe für diese Entwicklung ist die Umsetzung des Grossprojekts «Neue Eisenbahn-Alpentransversale» (NEAT), das zur Verbesserung des Eisenbahn-Transitverkehrs in Nord-Südrichtung dient. Zudem gab es einen regen Zweitwohnungsbau in der Surselva. Ebenfalls profitiert – wenn auch in deutlich geringerem Ausmass – hat die Surselva von den Branchen Kommunikation und Verkehr. Negative Wachstumsbeiträge, das heisst einen Rückgang der Branchenwertschöpfung, zeigten sich in der Surselva in den Branchen unternehmensbezogene Dienstleistungen, Energie- und Wasserversorgung sowie im Gastgewerbe und in der Landwirtschaft.

Die Betrachtung der Wachstumsbeiträge einzelner Branchen in Uri ergibt ein anderes Bild. Im Gegensatz zur Surselva, wo das Wachstum hauptsächlich einer Branche zu verdanken war, war das Wirtschaftswachstum in Uri von 1.0 Prozent pro Jahr im Beobachtungszeitraum breiter abgestützt. Am deutlichsten profitiert hat die Wirtschaft Uris dabei von den Branchen der Investitionsgüterindustrie und dem Baugewerbe. Die Investitionsgüterindustrie ist mit 2.5 Prozent pro Jahr kräftig gewachsen. Zudem hat diese Industrie mit gut 12 Prozent einen vergleichsweise hohen Anteil an der Gesamtwirtschaft. Ebenfalls we-

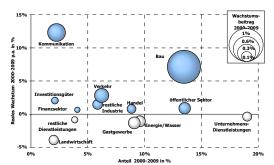
Der «Bubble Chart» veranschaulicht die Entwicklung ausgewählter Branchen über die Periode 2000-2009. Auf der vertikalen Achse ist das durchschnittliche jährliche reale Branchenwachstum abgetragen. Die horizontale Achse zeigt den mittleren Anteil der Branche am regionalen Bruttoinlandsprodukt. Der Anteil wird berechnet als Mittelwert zwischen dem Periodenanfang und dem Periodenende. Die horizontale Achse misst somit die Bedeutung der Branche für die regionale Wirtschaft. Die Grösse der «Bubbles» zeigt den Wachstumsbeitrag. Sie misst, welcher Teil des regionalen Wirtschaftswachstums durch die jeweilige Branche generiert wurde. Leistet eine Branche einen negativen Wachstumsbeitrag, so ist sie weiss schattiert eingezeichnet.

sentlich profitiert hat Uri von den Branchen Kommunikation, Verkehr und Handel. Die Kommunikationsbranche, die im Allgemeinen seit einigen Jahren auf dem Vormarsch ist, hat zwar lediglich einen Anteil von weniger als 2 Prozent an der Gesamtwirtschaft, zeigte jedoch eine zweistellige Wachstumsrate. Einen negativen Beitrag zum Wachstum zeigten der öffentliche Sektor sowie das Gastgewerbe.

Im Oberwallis wurde das Wirtschaftswachstum von 1.3 Prozent pro Jahr zwischen 2000 und 2009 hauptsächlich von der chemisch-pharmazeutischen Industrie getragen. Diese konnte jährlich um durchschnittlich 5 Prozent zulegen, bei einem Anteil an der Gesamtwirtschaft von 15 Prozent. Ebenfalls einen positiven Beitrag zu Wirtschaftswachstum konnten die Branchen Verkehr, Kommunikation und Bau leisten. Negativ beeinflusst wurde die Entwicklung von den unternehmensbezogenen Dienstleistungen, dem Gastgewerbe und der Investitionsgüterindustrie.

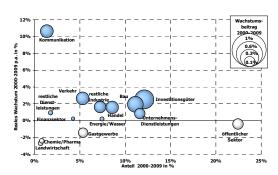
Nimmt man die Surselva, Uri und das Oberwallis zusammen und betrachtet das gesamte Untersuchungsgebiet, so betrug das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts zwischen 2000 und 2009 1.2 Prozent pro Jahr. Die Wirtschaft profitierte dabei am stärksten von der Entwicklung der chemisch-pharmazeutischen Industrie, welche bei einem Anteil an der Gesamtwirtschaft von 9 Prozent um durchschnittlich rund 5 Prozent jährlich wachsen konnte. Ebenfalls spürbar profitiert hat die Entwicklung des Untersuchungsgebiets von den Branchen Bau, Verkehr und Kommunikation. Auch für die Gesamtregion ist die Kommunikationsbranche mit einem Anteil an der Gesamtwirtschaft von knapp 2 Prozent eher unbedeutend, sie konnte aber mit einem sehr kräftigen Wachstum von fast 10 Prozent aufwarten. Ein negativer Wachstumsbeitrag ergab sich vor allem durch die Entwicklung des Gastgewerbes.

Abb. 3-4 Wachstumsbeiträge ausgewählter Branchen in der Surselva



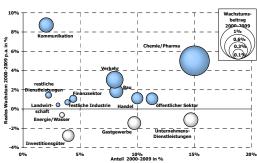
Durchschnittliche jährliche Veränderung (real) und durchschnittlicher Anteil am BIP (nominal), 2000-2009 Quelle: BAKBASEL

Abb. 3-5 Wachstumsbeiträge ausgewählter Branchen in Uri



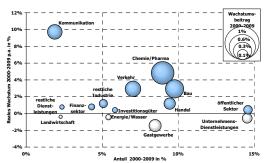
Durchschnittliche jährliche Veränderung (real) und durchschnittlicher Anteil am BIP (nominal), 2000-2009 Quelle: BAKBASEL

Abb. 3-6 Wachstumsbeiträge ausgewählter Branchen im Oberwallis

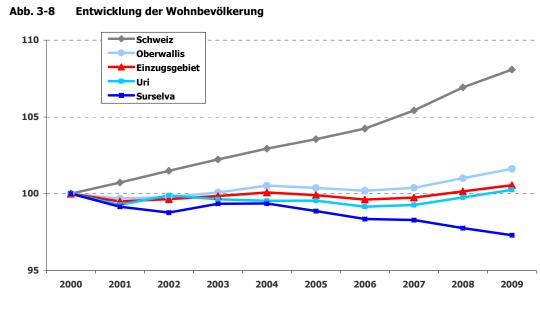


Durchschnittliche jährliche Veränderung (real) und durchschnittlicher Anteil am BIP (nominal), 2000-2009 Ouelle: BAKBASEL

Abb. 3-7 Wachstumsbeiträge ausgewählter Branchen im gesamten Untersuchungsgebiet



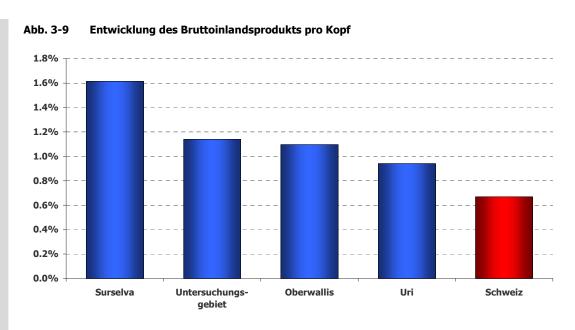
Durchschnittliche jährliche Veränderung (real) und durchschnittlicher Anteil am BIP (nominal), 2000-2009 Quelle: BAKBASEL



Wachstum der Bevölkerung, indexiert, 1990 = 100

Quelle: BAKBASEL

Die Bevölkerungsentwicklung ist neben der wirtschaftlichen Dynamik ein wichtiges Kriterium zur Analyse der Entwicklungstendenzen von Regionen. In der gesamten Schweiz hat die Wohnbevölkerung zwischen 2000 und 2009 um durchschnittlich 0.9 Prozent pro Jahr zugenommen und ist damit stärker gewachsen als die drei Untersuchungsregionen. Die Bevölkerung im Oberwallis zeigte ein Durchschnittswachstum von 0.2 Prozent pro Jahr, in Uri stagnierte die Wohnbevölkerung im Beobachtungszeitraum. In der Surselva war die Bevölkerungszahl zwischen 2000 und 2009 um durchschnittlich 0.3 Prozent pro Jahr rückläufig. Während die Schweiz also eine steigende Wohnbevölkerung zeigte, verlief die Entwicklung in den Untersuchungsregionen hingegen seitwärts.

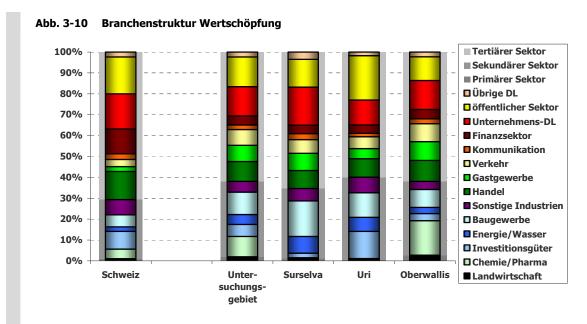


Jahre 2000-2009, durchschnittliches reales Wachstum pro Jahr in %

Quelle: BAKBASEL

Die Betrachtung des Bruttoinlandsprodukts pro Kopf hat gezeigt, das die untersuchten Regionen im Vergleich zur Schweiz unterdurchschnittlich aufgestellt sind. Widmet man sich jedoch der Entwicklung des BIP pro Kopf, so wird deutlich, dass die Regionen stark aufholen. Am deutlichsten trifft dies auf die Surselva zu. Während die Schweiz zwischen 2000 und 2009 eine Steigerung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit von 0.7 Prozent pro Jahr zeigte, erreichten die drei untersuchten Regionen höhere Wachstumsraten. Vor allem die Surselva kann mit einem Wachstum des BIP pro Kopf von durchschnittlich 1.6 Prozent pro Jahr deutlich an wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit aufholen. Aber auch das Oberwallis und Uri zeigen mit Wachstumsraten von 1.1 bzw. 0.9 Prozent deutlichere Steigerungen der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit als die Schweiz.

Nach der Betrachtung der verschiedenen Entwicklungen des Untersuchungsgebiets wird nun die Wirtschaftsstruktur untersucht. Dazu werden zunächst die Anteile einzelner Branchen an der Gesamtwirtschaft bezüglich der Wertschöpfung betrachtet. In der Surselva belief sich das nominelle Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2009 auf rund 1.04 Milliarden CHF. Damit ist die Surselva bezogen auf das BIP die kleinste Teilregion des Untersuchungsgebiets. Mit einem Anteil am BIP von gut 18 Prozent sind die unternehmensbezogenen Dienstleistungen die wichtigste Branche. Zusammen mit dem Baugewerbe (17%) – welches im Vergleich zur Gesamtschweiz in der Surselva ein deutlich stärkeres Gewicht besitzt (CH: 5.7%) – und dem öffentlichen Sektor (13.3%) machen diese knapp die Hälfte der Gesamtwirtschaft aus. Die andere Hälfte besteht vor allem aus den Handelsbranchen, dem Gastgewerbe sowie der Energie- und Wasserversorgung.



Wertschöpfungsanteile der Branchen an der Gesamtwirtschaft in %, Jahr 2009 Quelle: BAKBASEL

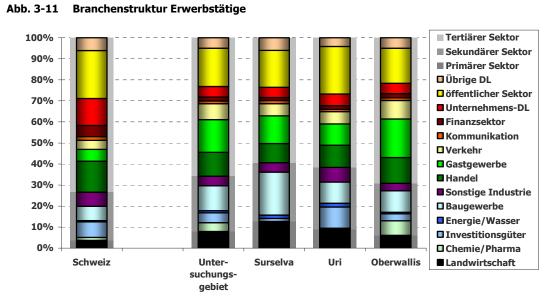
Das nominelle BIP in Uri betrug im Jahr 2009 rund 1.8 Milliarden CHF. Die wichtigste Branche ist der öffentliche Sektor, der einen Wertschöpfungsanteil am BIP von über 21 Prozent hält. Die Investitionsgüterindustrie ist mit 13 Prozent die nächstgrössere Branche, womit diese in Uri im Vergleich zur gesamten Schweiz überdurchschnittlich stark ausgeprägt ist (CH: 8.4%). Die unternehmensbezogenen Dienstleistungen und das Baugewerbe haben ebenfalls BIP-Anteile, die über 10 Prozent liegen (12% bzw. 11.8%).

Im Oberwallis betrug das Bruttoinlandsprodukt 2009 rund 3.96 Milliarden CHF, womit diese Region bezogen auf die Wirtschaftsleistung die grösste Teilregion des Untersuchungsgebiets darstellt. Mit einem BIP-Anteil von über 16 Prozent ist die bedeutendste Branche des Oberwallis die chemisch-pharmazeutische Industrie. Dies spiegelt den wichtigen Chemie-Standort Visp wieder. In der gesamten Schweiz beträgt der

Wertschöpfungsanteil dieser Branche lediglich gut 4 Prozent. Ausserdem ein hohes Gewicht haben die unternehmensbezogenen Dienstleistungen (13.9%), der öffentliche Sektor (11.3%), die Handelsbranchen (10.1%), das Gastgewerbe (8.9%) sowie die Verkehrsbranchen (8.7%).

Im gesamten Untersuchungsgebiet wurde im Jahr 2009 ein nominelles Bruttoinlandsprodukt von 6.81 Milliarden CHF erwirtschaftet. Zu jeweils rund 14 Prozent bestand dieses aus den unternehmensbezogenen Dienstleistungen und dem öffentlichen Sektor und zu knapp 11 Prozent aus dem Baugewerbe. Die unternehmensbezogenen Dienstleistungen werden im Untersuchungsgebiet von der Immobilienbranche dominiert. Im Vergleich zur gesamten Schweiz haben im Untersuchungsgebiet der öffentliche Sektor, das Gastgewerbe, die chemisch-pharmazeutische Industrie, die Bauwirtschaft und die Verkehrsbranchen deutlich höhere Wertschöpfungsanteile. Das starke Gewicht der Branchen Gastgewerbe und Verkehr verdeutlicht die hohe Bedeutung des Tourismus in der Untersuchungsregion.

Betrachtet man die Branchenstruktur nicht anhand der Wertschöpfungsanteile, sondern bezüglich der Erwerbstätigen, ergeben sich teilweise deutlich andere Strukturen. Auffällig ist dies vor allem in den Branchen unternehmensbezogene Dienstleistungen, Gastgewerbe, Landwirtschaft und in der chemischpharmazeutischen Industrie. In den eher arbeitsintensiven Branchen Landwirtschaft und Gastgewerbe sind die Branchenanteile an den gesamten Erwerbstätigen deutlich höher als die Wertschöpfungsanteile. Während das Gastgewerbe im Jahr 2009 fast 8 Prozent zum BIP der Untersuchungsregion beigetragen hat, arbeiten mehr als 15 Prozent aller Erwerbstätigen in dieser Branche. Im gesamten produzierenden Gewerbe und speziell in der chemisch-pharmazeutischen Industrie, die im Allgemeinen zu den eher produktiven Branchen gehört, verhält es sich ebenso wie bei den unternehmensbezogenen Dienstleistungen umgekehrt. Dort sind die Wertschöpfungsanteile deutlich höher als die Erwerbstätigenanteile. Die unternehmensbezogenen Dienstleistungen, die in der tourismusintensiven Untersuchungsregion vor allem aus dem Immobilienwesen bestehen, erwirtschaften mit 5 Prozent der gesamten Erwerbstätigen einen BIP-Anteil von 14 Prozent. Die Verkehrsbranchen hingegen weisen bei beiden Indikatoren eine ähnliche Struktur auf. Sowohl der Wertschöpfungsanteil als auch der Erwerbstätigenanteil beträgt jeweils rund 7.5 Prozent von der Gesamtwirtschaft.



Erwerbstätigenanteile der Branchen an der Gesamtwirtschaft in %, Jahr 2009

Quelle: BAKBASEL

24 BAKRASFI

# 3.3 Tourismusdestinationen entlang der Matterhorn Gotthard Bahn

Das Gebiet, welches die Matterhorn Gotthard Bahn durchfährt, besitzt ein grosses touristisches Potenzial. Insgesamt liegen an der Strecke der Matterhorn Gotthard Bahn acht Tourismusdestinationen mit einem ausgesprochen abwechslungsreichen Tourismusangebot: Es beginnt mit dem mondänen Top-Skiort Zermatt, dessen Wahrzeichen das unverwechselbare Matterhorn ist. Weiter wird die Destination Grächen – St. Niklaus erschlossen, ein absoluter Geheimtipp für Familien mit Kindern. Die Destination Visp und vorderes Vispertal bietet Tradition und Kultur. Städtisches Flair inmitten der Alpen findet man in Brig. Auch das «Weltnaturerbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch» mit dem längsten Gletscher im Alpenraum liegt an der Strecke der Matterhorn Gotthard Bahn. Das Hochtal Goms mit dem Musikdorf Ernen, dem Familienort Bellwald und dem Langlauf-Mekka im Obergoms bietet touristisch ein abwechslungsreiches Programm. Nach der Fahrt durch die Furka erreicht man das aufstrebende Andermatt, wo derzeit das grösste Resort im Schweizer Alpenraum entsteht. Die letzte Station der Matterhorn Gotthard Bahn ist Disentis-Sedrun, eine beschauliche Destination in der sich das berühmte Benediktiner-Kloster befindet.

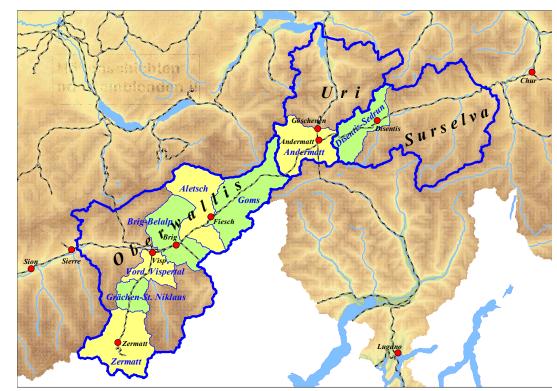


Abb. 3-12 Destinationen entlang der Matterhorn Gotthard Bahn

Quelle: BAKBASEL

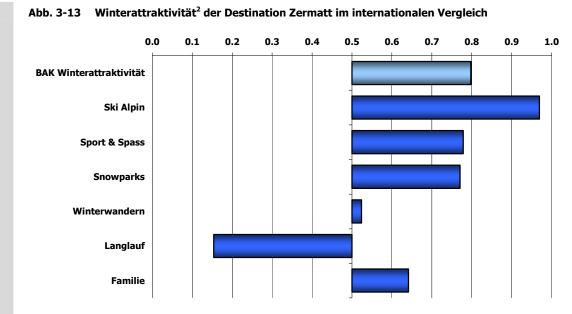
### 3.3.1 Zermatt – Die Walliser Topdestination

Zermatt ist eine der erfolgreichsten Tourismus-Destinationen im gesamten Alpenraum. Mit dem Matterhorn als Wahrzeichen befindet sich Zermatt inmitten von 38 Viertausendern. Dank des höchstgelegenen

Skigebietes der Alpen verfügt Zermatt an 365 Tagen im Jahr über Schnee. Zermatt ist ein autofreies Dorf und Teil der «Gemeinschaft autofreier Schweizer Tourismusorte».

### Das TOP-Skigebiet im Alpenraum – Ein Eldorado für Skifahrer

Im ADAC Skiguide ist Zermatt im Jahr 2010 zum besten Skigebiet des europäischen Alpenraums ausgezeichnet worden. Gründe dafür sind nicht zuletzt die einmalige Hochgebirgskulisse und die abwechslungsreichen Pisten, die sich über mehr als 300 Kilometer erstrecken. Damit hat Zermatt nicht nur das höchstgelegene, sondern auch eines der grössten Skigebiete aller alpinen Destinationen. Das Skigebiet ist sehr gut ausgebaut und bietet gerade für geübte Skifahrer eine Vielzahl an Möglichkeiten.



Jahr 2010, Mittelwert Alpenraum = 0.5, Wert der besten Destination im Alpenraum = 1 Quelle: Diverse statistische Ämter, BAKBASEL

Auch in der Sommersaison hat Zermatt einiges zu bieten. Zum einen findet man hier das grösste Sommerskigebiet der Schweiz. Aber auch für Wanderer und Mountainbiker ist Zermatt eine gute Wahl, ausser wegen der einmaligen Bergkulisse beispielsweise auch durch ein einheitliches, signalisiertes Wanderwegenetz nach den «Qualitätszielen Wanderwege Schweiz». Für Wellness- und Genussliebhaber lohnt es sich ebenfalls nach Zermatt zu kommen. Neben den exklusiven Shoppingmöglichkeiten bietet Zermatt abseits der Pisten dank Hotellerie und Gastronomie von Weltruf einige Highlights. Die Spitzengastronomie von Zermatt wurde im Gault Millau 2011 mit 233 Punkten ausgezeichnet.

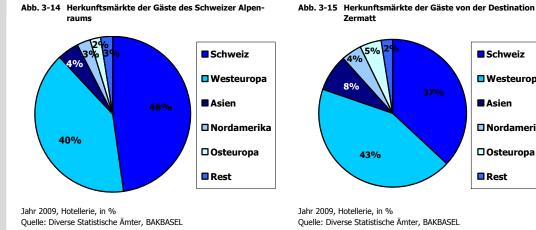
### Matterhorn als USP: Internationale Bekanntheit - Internationales Publikum

Das Matterhorn und seine einträgliche Geschichte haben die Destination Zermatt weltweit bekannt gemacht. Der hohe internationale Bekanntheitsgrad der Destination zeigt sich auch darin, dass in Zermatt der Übernachtungsanteil, welcher durch inländische Gäste entsteht, deutlich geringer ist als im gesamten Schweizer Alpenraum. Schon die Gäste aus westeuropäischen Herkunftsmärkten generieren in Zermatt mehr Übernachtungen als die Gäste aus der Schweiz. Aber auch Fern- und Wachstumsmärkte spielen in Zermatt eine wichtige Rolle. Im Jahr 2009 wurden knapp 115'000 Übernachtungen von Gästen aus asiatischen Ländern registriert, davon rund 90'000 allein aus Japan. Gäste aus Nordamerika und Osteuropa generierten je 60'000 Übernachtungen.

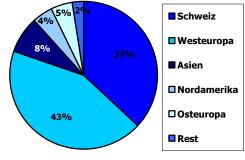
26 BAKBASEL

\_

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Beschreibung des Index «BAK Winterattraktivität» im Anhang



Zermatt ■ Schweiz Westeuropa



Jahr 2009, Hotellerie, in % Quelle: Diverse Statistische Ämter, BAKBASEL

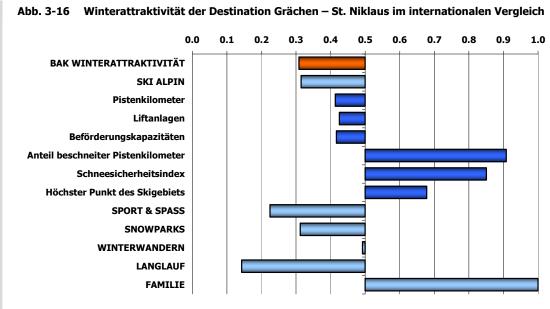
### **Erstklass- und Luxussegment dominiert**

Fast die Hälfte aller Hotels in Zermatt gehört der Erstklass- und Luxushotellerie (4- und 5-Stern-Hotels) an. Zwar verlangt das Preisniveau in Zermatt einen gut gefüllten Geldbeutel, trotzdem ist Zermatt ursprünglich und weit davon entfernt, lediglich ein Mekka für Schöne, Reiche und Mächtige zu sein.

#### 3.3.2 Grächen - St. Niklaus - Die Familiendestination

#### **Familien Willkommen**

Grächen - St. Niklaus ist eine gemütliche Destination mit viel Flair. Sie ist ein Geheimtipp für den Familienurlaub, insbesondere mit Kindern. Grächen - St. Niklaus wurde vom Schweizer Tourismusverein mit dem Gütesiegel «Familien Willkommen» ausgezeichnet und bietet ein abwechslungsreiches Animationsprogramm für Familien.



Jahr 2010, Mittelwert Alpenraum = 0.5, Wert der besten Destination im Alpenraum = 1 Quelle: Diverse statistische Ämter, BAKBASEL

In den Wintermonaten bietet die Destination Grächen – St. Niklaus ein breites Spektrum an Angeboten: Ausser Skifahren, Snowboardfahren und Langlaufen kann man den Tag mit Snowtubing, Kino im Iglu, Gleitschirmflügen, im Funpark oder mit Snowbiken verbringen. In Grächen – St. Niklaus ist das Skigebiet besonders schneesicher. Und sollte es doch an Schnee mangeln, können bis zu 95 Prozent der Abfahrten beschneit werden. Nicht nur die Destination, auch das Skigebiet in Grächen – St. Niklaus verfügt über eine Auszeichnung: Der Skigebiet-Test vergibt für Grächen – St. Niklaus die Auszeichnung «Top für Familien».

In der Sommersaison stellt Grächen – St. Niklaus einen hervorragenden Ausgangspunkt für aussichtsreiche Wanderungen dar. Auch hier werden mit verschiedenen Themenwegen familiengerechte Ansprüche erfüllt (Spielweg, Wild- und Haustierweg, Handysafari). Gemütlich spazieren oder wandern lässt es sich auch entlang der Suonen (offene Wasserleitungen). Ein weiteres Highlight ist die Sagenlandschaft in Grächen – St. Niklaus, wo man auf Wanderungen verschiedene Sagen an dem Ort, an dem sich diese der Überlieferung nach abgespielt haben, nachlesen kann.

#### Ausgeprägte Mittelklasse-Hotellerie

Zwei Drittel aller Gästebetten in der Destination Grächen – St. Niklaus gehören der Parahotellerie an. Dadurch gibt es in Grächen – St. Niklaus erfreulich wenige Zweitwohnungen. Die Hotellerie hat einen Anteil von 11 Prozent an den gesamten Gästebetten. Innerhalb der Hotellerie dominiert das 3-Stern-Segment deutlich. Fast drei Viertel aller Hotelbetten in der Destination Grächen – St. Niklaus stehen in Mittelklasse-Hotels. Mit der Dominanz der Parahotellerie und der 3-Stern-Hotellerie ist in Grächen – St. Niklaus auch das Beherbergungsangebot ideal für Familien. Preiswerte Ferienwohnungen und 3-Stern-Hotels werden von Familien bevorzugt in Anspruch genommen. In der Destination Grächen – St. Niklaus gibt es zudem ein innovatives Projekt von sieben 3-Stern-Hotels, die sich zu den Matterhorn Valley Hotels zusammengeschlossen haben, um durch gemeinsame Synergien die Betten auszulasten und Betriebskosten zu sparen. Dieses Projekt wurde mit dem «Milestone 2009» als ein hervorragendes Projekt im Schweizer Tourismus ausgezeichnet.

Mehr als die Hälfte aller Hotelübernachtungen werden in Grächen – St. Niklaus von Schweizer Gästen generiert. Die ausländischen Gäste reisen fast ausschliesslich aus westeuropäischen Ländern wie Deutschland, den Beneluxstaaten, Frankreich und dem Vereinigten Königreich an. Nur ein sehr geringer Anteil der Übernachtungen wird durch Gäste generiert, die ihren Weg aus Überseemärkten nach Grächen – St. Niklaus finden.

# 3.3.3 Visp und vorderes Vispertal – urchige Walliser Dörfer

Die Destination Visp und vorderes Vispertal ist eine beschauliche Destination, in der man gelebte Kultur und traditionelles Handwerk findet. Schneesicherheit und viel Sonnenschein machen die typischen Walliser Bergdörfer zusätzlich attraktiv.

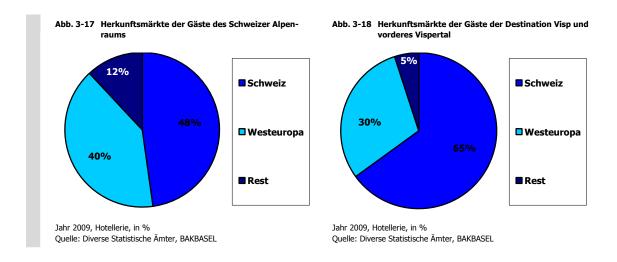
### Geheimtipp für Wanderer und Wintersportler

In den Wintermonaten stehen den Wintersportlern überschaubare, familienfreundliche Skigebiete zur Verfügung. Die Skigebiete liegen abseits vom grossen Rummel und eignen sich für Anfänger wie für Fortgeschrittene. An den Bahnen entstehen kaum Wartezeiten. Für Schneeschuh-Fans ist die Destination Visp und vorderes Vispertal ein Paradies: Es gibt 18 markierte Schneeschuhtrails auf einer Länge von über 100 Kilometer mit 3 verschiedenen Schwierigkeitsstufen. An jedem Winterwochenende findet zudem ein Schneeschuh-Event statt.

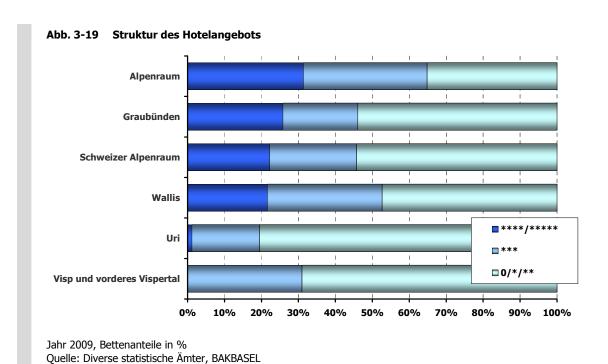
In der Sommersaison liegt der Fokus in der Destination Visp und vorderes Vispertal auf dem Wandersport. Zahlreiche Wanderwege – beispielsweise auf der Moosalp, die zum Teil unter Naturschutz steht – mit Lehrpfaden und Themenwegen machen die Destination auch für Familien interessant. Einige der Besonderheiten sind die GPS-Schatzsuche in Embd oder der Rundgang «Urchigs Terbil», bei dem unter anderem

der Dorfkern, eine alte Weinpresse, ein Backhaus, eine Kapelle, eine Mühle sowie eine Walke zu bewundern sind. Weiterhin gibt es in Visperterminen einen Kulturpark, eine «Chinderwält» sowie den höchsten Weinberg Europas.

### **Sommerdestination**



Zwei Drittel der Übernachtungen in der Destination Visp und vorderes Vispertal werden in den Sommermonaten generiert. Betrachtet man die Herkunftsmärkte der Gäste in Visp und im vorderen Vispertal, fällt auf, dass zwei von drei Übernachtungen durch Schweizer und Schweizerinnen zustande kommen. 30 Prozent der Übernachtungen kommen von Gästen aus westeuropäischen Ländern, dabei hauptsächlich von Touristen aus Deutschland. Die restlichen 5 Prozent der Übernachtungen werden von Gästen aus Fern- und Wachstumsmärkten generiert.



In der Hotellerie in Visp und im vorderen Vispertal dominiert die Kategorie der Hotels mit keinem, einem oder zwei Sternen. Fast 70 Prozent der Hotelbetten sind in diesem Segment der Hotellerie zu finden. Die restlichen Hotelbetten befinden sich in der Mittelklasse-Hotellerie (3-Stern-Hotels). Ein Erstklass- und Luxussegment ist in der Destination Visp und vorderes Vispertal nicht vorhanden.

### 3.3.4 Brig-Belalp – Abtauchen in den Alpen

#### Stadt im Herzen der Alpen

Der Charme der Stadt Brig-Gils kombiniert mit der imposanten Bergwelt des Skiorts Belalp lockt die Gäste in die Destination Brig-Belalp. Die Stadt im Zentrum der Alpen verbindet das Ursprüngliche der Alpenwelt mit südlichem Flair. Das Thermalbad Brigerbad mit den grössten Freiluft-Thermalschwimmbädern der Schweiz, deren Geschichte bis in die Römerzeit zurückgeht, lädt ein zu einem Badevergnügen in den Alpen.

In der einmaligen Natur der Destination Brig-Belalp ist trotz vergleichsweise kleinem Skigebiet für Wintersportler einiges zu finden. Ausser der Familienfreundlichkeit der Destination lockt auch ein grosser Snowpark nach Brig-Belalp. Die Sonnenterasse Belalp ist aufgrund der Höhenlage besonders schneesicher.

Auch die Sommermonate haben in Brig-Belalp einiges zu bieten. Ob auf einer Wandertour in der Bergwelt, in den warmen Thermalquellen von Brigerbad, auf dem Mountainbike, in der Luft bei einem Gleitschirmflug oder auf einem gepflegten Golfplatz, die Angebote sind vielfältig. Insbesondere in den Kategorien «Wellness & Genuss» sowie «Familie & Erlebnis» kann die Destination Brig-Belalp punkten, beispielsweise mit Animationsprogrammen, Freibädern, Tagesstätten, Kinderklettern oder einem Planschsee.

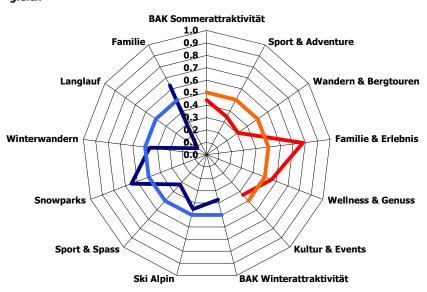


Abb. 3-20 Sommer- und Winterattraktivität der Destination Brig-Belalp im internationalen Vergleich

Jahr 2010, Mittelwert Alpenraum = 0.5 (hellblau bzw. orange), Wert der besten Destination im Alpenraum = 1 Quelle: Diverse statistische Ämter, BAKBASEL

### Ausgeglichene Verteilung der Übernachtungszahlen übers Jahr

Die Nachfrage nach Übernachtungen innerhalb eines Jahres ist in Brig-Belalp ausgeglichener als im gesamten Alpenraum (vgl. Abb. 3-21). Dies ist wichtig für eine ergiebige Auslastung der Beherbergungska-

pazitäten. Neben den Schweizer Gästen, die einen Anteil an den Hotelübernachtungen von etwa 40 Prozent ausmachen, ist Deutschland das wichtigste Herkunftsland der Gäste in Brig-Belalp. Die deutschen Gäste reisen mit 37.8 Prozent an allen Logiernächten fast ebenso zahlreich in die Destination wie die Schweizer Gäste. In Ländern, die zu den Fern- und Wachstumsmärkten zählen, ist die Destination Brig-Belalp weniger bekannt.

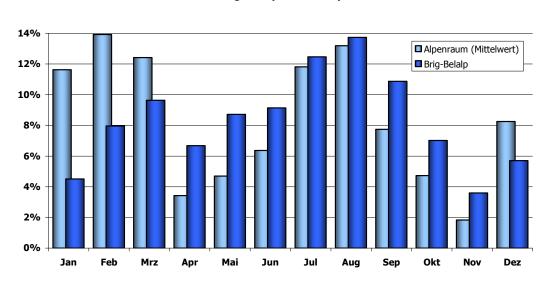


Abb. 3-21 Saisonalität der Destination Brig-Belalp und des Alpenraum Mittelwerts

Jahr 2008, monatliche Anteile der Übernachtungen an den gesamten Logiernächten, in % Quelle: Diverse statistische Ämter, BAKBASEL

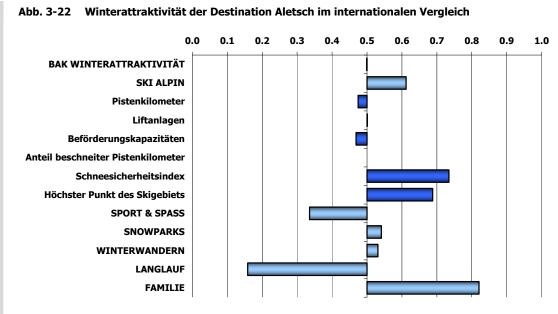
Fast jedes zweite Gästebett in Brig-Belalp ist in der Parahotellerie zu finden. In den Zweitwohnungen stehen fast genauso viele Gästebetten, so dass die Hotellerie einen vergleichsweise kleinen Anteil von 15 Prozent ausmacht. Innerhalb der Hotellerie dominiert das Hotelsegment der 0 bis 2-Stern-Betriebe mit einem Anteil von rund zwei Dritteln.

### 3.3.5 Aletsch – Gletscher & Ruhe

### Mitten im Unesco Weltnaturerbe

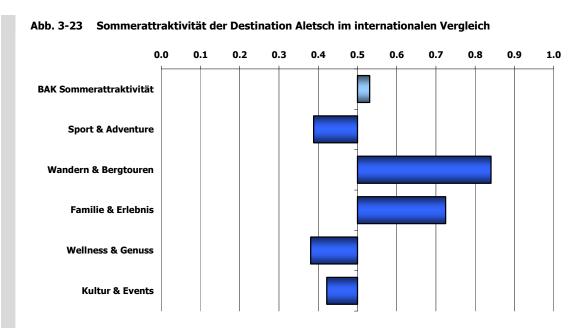
Im Süden des Aletschgletschers liegen die Dörfer Riederalp, Bettmeralp und Fiescheralp, die zusammen mit einigen Talgemeinden die Destination Aletsch ergeben. Obwohl der Aletschgletscher seit dem Jahr 2001 zum UNESCO-Weltnaturerbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch gehört, ist die Destination Aletsch ein Geheimtipp unter den Schweizer Winterferienregionen geblieben. Das hat den Vorteil, dass die Anlagen nicht überfüllt und die Preise annehmbar sind. Der Aletschgletscher ist das herausragende Merkmal der Destination. Er ist der längste und grösste Gletscher der Alpen und bietet der Destination Aletsch eine einmalige Kulisse, sowohl im Winter als auch im Sommer.

In den Wintermonaten zeigt sich Aletsch schneesicher und sonnig. Ein beliebtes Urlaubsziel ist die Destination Aletsch für Familien, es gibt einige gute Angebote für Kinder wie beispielsweise speziell auf verschiedene Altersklassen zugeschnittene Ski- und Snowboardschulen. Ideal ist Aletsch auch für Ruhesuchende. Mit 100 Pistenkilometern bietet das Skigebiet von Aletsch für alle Schwierigkeitsstufen das passende Angebot. Zudem ist in der autofreien Destination ein beliebter Snowpark vorhanden. Für Langläufer hingegen sind die Möglichkeiten in Aletsch begrenzt.



Jahr 2010, Mittelwert Alpenraum = 0.5, Wert der besten Destination im Alpenraum = 1 Quelle: Diverse statistische Ämter, BAKBASEL

Auch in der Sommersaison ist Aletsch eine gute Wahl für Familien. Das Angebot reicht von Kinderanimation über Feuerstellen hin zu Trottinettabfahrten, Seil- und Kletterparks und einem Funpark. Im Sommer ist die Destination Aletsch vor allem ein Wanderparadies. Besonders das Reservat Aletschwald, welches unter Naturschutz steht, bietet eine reizvolle und wilde Landschaft. Aber auch Mountainbiker und Downhiller kommen auf den entsprechenden Strecken auf ihre Kosten.



Jahr 2010, Mittelwert Alpenraum = 0.5, Wert der besten Destination im Alpenraum = 1 Quelle: Diverse statistische Ämter, BAKBASEL

#### Parahotellerie dominiert

Auf jeden Einwohner in der Destination Aletsch kommen mehr als vier Gästebetten. Von den Aletscher Gästebetten gehört mehr als jedes zweite Gästebett der Parahotellerie an. Weiterhin steht fast ein Drittel der Betten in Zweitwohnungen, so dass der Anteil der Hotellerie in Aletsch sehr klein ist (9%). Innerhalb der Hotellerie sind nur wenige Hotels im Erstklass- und Luxussegment vorhanden. Die Hotelbetten teilen sich zu etwa einem Drittel auf die Drei-Stern-Hotellerie und zu rund zwei Dritteln auf die 0 bis 2-Stern-Hotellerie auf. Die Grösse der Hotels fällt in Aletsch mit durchschnittlich 47 Betten pro Hotel hoch aus.

In den Wintermonaten ist Aletsch besser besucht als im Sommer: Rund 60 Prozent der Hotelübernachtungen werden von Gästen generiert, welche die Destination in der Zeit von November bis April besuchen. Dabei werden die meisten Übernachtungen, nämlich fast zwei Drittel, von Inländern generiert. Ein Drittel der Logiernächte entsteht durch Gäste, die aus Westeuropa nach Aletsch reisen. In Fern- und Wachstumsmärkten wie beispielsweise den Vereinigten Statten, Russland oder Asien ist Aletsch kaum bekannt.

### 3.3.6 Goms – Natur & Kultur

#### **Abwechslungsreichtum im Oberwallis**

Der Naturpark Binntal, das Musikdorf Ernen, der Ursprung der Rhone – all das sind gute Gründe für einen Besuch im Goms. Das sonnenverwöhnte Hochtal ist natürlich, vielseitig und ideal für aktive Geniesser.

Im Winter ist das Goms ein Eldorado für Langläufer, beispielsweise verfügt die Loipe Goms über eine grosse Langlauftradition. Entlang der vereisten Rhone kommen Langlaufbegeisterte auf Rottenloipe, Hangloipe, Sonnenloipe, Weltcuploipe, Waldloipe, beleuchteter Nachtloipe und vielen weiteren Streckenabschnitten ins Schwärmen. Ausser den Standardwintersportarten gibt es in Goms zudem Schneeschuhtrails, Schlitten-Abfahrten und Hundeschlitten-Fahrten. Das Goms ist sehr schneesicher und eine ideale Destination für Familien. Vor allem von Familien benutzt ist das Skigebiet von Bellwald. Bellwald wurde vom Schweizer Tourismusverband mit dem Gütesiegel «Familien Willkommen» ausgezeichnet. Spezielle Angebote sind beispielsweise ein Tierpark, ein Märchenweg, ein Kinderland sowie Abenteuer- und Sportwochen.

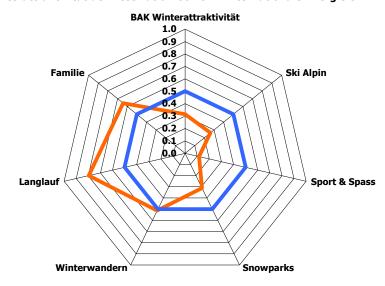


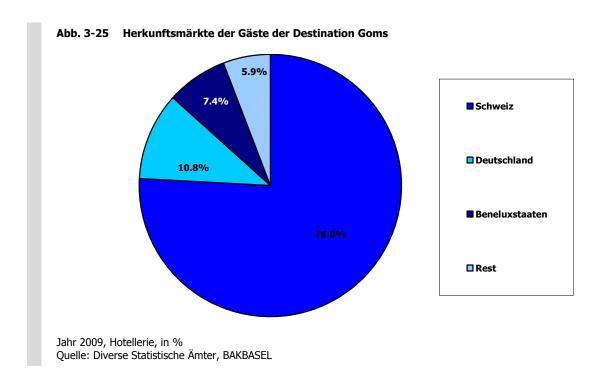
Abb. 3-24 Winterattraktivität der Destination Goms im internationalen Vergleich

Jahr 2010, Mittelwert Alpenraum = 0.5 (hellblau bzw. orange), Wert der besten Destination im Alpenraum = 1 Quelle: Diverse statistische Ämter, BAKBASEL

Im Sommer ist im Goms für Abwechslung gesorgt. Im Sportbereich bietet der Landschaftspark Binntal mit seiner atemberaubenden Landschaft ein Wanderparadies. Und auch der Mountainbike-Sport ist im Goms sehr beliebt. Die bekannte Downhill-Strecke im «Bikepark Bellwald» ist jeweils im Herbst Austragungsort des Saisonfinales des IXS Swiss Downhill Cups. Wer abenteuerhungrig ist hat die Wahl zwischen Canyoning, Riverrafting, Segelfliegen oder Kite Sailing. Kulturell hat die Destination Goms ebenfalls einiges zu bieten. Das Musikdorf Ernen beispielsweise ist mit der Klavier-, der Barockmusikwoche sowie dem Festival der Zukunft weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt. Zudem wird in verschiedenen Museen und geschichtlichen Dorfführungen die Geschichte des Goms dokumentiert, welche zurück bis in die Steinzeit geht, als das Goms bereits besiedelt war. Bei einem Familienurlaub im Goms ist mit Maultiertrekking, einem Zauberwald für Kinder und Handy-Safaris ebenfalls für Abwechslung gesorgt.

### 3 von 4 Übernachtungen von Schweizer Gästen

In das Goms reisen vor allem Schweizerinnen und Schweizer. Diese machen einen Anteil an den Hotelübernachtungen von gut drei Vierteln aus. Von den ausländischen Gästen haben diejenigen aus Deutschland mit rund 10 Prozent den grössten Anteil. Für ebenfalls viele Übernachtungen sorgen die Gäste aus den Beneluxländern. Die Verteilung der Übernachtungen über das Jahr ist im Goms sehr ausgeglichen. In den Sommermonaten werden etwa genauso viele Logiernächte generiert wie in der Wintersaison.



Im Goms kommen auf einen Einwohner mehr als vier Gästebetten. Von allen vorhandenen Gästebetten in der Destination steht fast die Hälfte (46%) in Zweitwohnungen. Auch die Parahotellerie macht mit 43 Prozent einen grossen Batzen aus. Relativ wenige Betten sind in der Hotellerie zu finden. Mehr als jedes zweite Hotelbett steht in einem Hotel mit keinem, einem oder zwei Sternen. Die Drei-Stern-Hotels machen lediglich einen Anteil von knapp einem Drittel aus.

### 3.3.7 Andermatt – Das Schneeparadies

Andermatt ist eine etablierte Destination in einer geschichtsträchtigen Region am Fusse des Gotthardmassivs. Die Lage in einem imposanten Hochtal sorgt dafür, dass Andermatt besonders schneesicher ist. Das

Projekt «Andermatt Swiss Alps» plant in Andermatt in den nächsten Jahren sechs neue Hotels, 500 Ferienwohnungen sowie 25 Villen. Dadurch soll die Destination zu einer exklusiven Ganzjahresdestination werden. Die Realisierung dieses Projekts wird die Destination Andermatt in eine neue Dimension führen. Durch die Entstehung von rund 5'000 neuen warmen Betten wird sich die Anzahl Gästebetten fast verdreifachen. Die Übernachtungszahl dürfte im Vollbetrieb insgesamt gegen eine Million pro Jahr gehen.

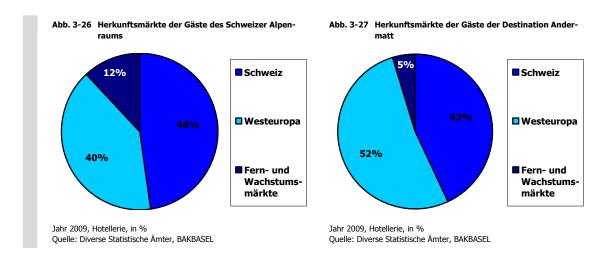
#### **Besonders schneesichere Destination**

Die hochalpine Landschaft in Andermatt wird in der Wintersaison für alle Arten von Wintersport geschätzt. Insbesondere Skicracks kommen in Andermatt auf ihre Kosten. Der Gemsstock, an dessen Fusse die Destination liegt, bietet ein Paradies für Freerider. Aber auch für Familien ist die Destination ideal. Im Rahmen des Projektes «Andermatt Swiss Alps» soll die Destination Andermatt noch attraktiver werden. Die Andermatter Skianlagen sollen modernisiert und mit dem benachbarten Skigebiet Sedrun zu einer Skiarena zusammengeführt werden. Dadurch würde ein Skigebiet mit 130 Pistenkilometern entstehen.

In der Sommersaison lockt die Destination zum Wandern, Klettern und Mountainbiken vor einer imposanten Bergkulisse. Der Gemsstock beispielsweise bietet einen hervorragenden Aussichtsgipfel. Zudem gibt es in der weitgehend unberührten Landschaft eine breite Palette an Wandermöglichkeiten sowie einige Kultur- und Lehrpfade. Im Rahmen des Projektes «Andermatt Swiss Alps» sollen zusätzlich moderne Sport- und Freizeitanlagen gebaut werden, wie zum Beispiel ein 18-Loch-Golfplatz.

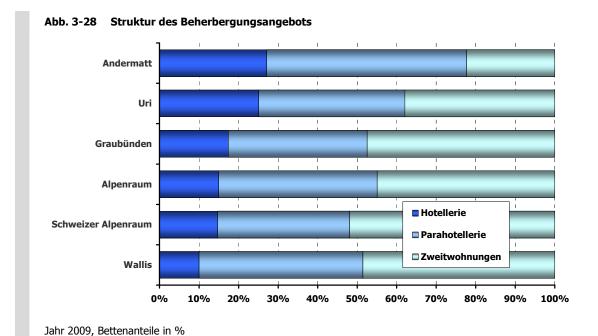
#### Andermatt international bekannt

Mehr als jede zweite Übernachtung wird in Andermatt von Gästen aus westeuropäischen Ländern generiert. Das wichtigste Land ist Deutschland, dessen Gäste einen Anteil von 26 Prozent an den gesamten Logiernächten ausmachen. Die Übernachtungen, die durch Gäste aus Fern- und Wachstumsmärkten entstehen, sind in der Destination Andermatt hingegen weniger bedeutend. Die Gesamtheit der Touristen übernachtet in Andermatt zu etwa gleichen Teilen sowohl in der Sommersaison als auch in den Wintermonaten.



## Parahotellerie dominiert den Beherbergungssektor

Jedes zweite Gästebett in der Destination Andermatt gehört der Parahotellerie an. Der Bettenanteil der Hotellerie beläuft sich auf knapp 30 Prozent und ist damit etwa doppelt so hoch wie derjenige des gesamten Alpenraums. Besonders vorteilhaft für Andermatt ist die Tatsache, dass es vergleichsweise wenige Zweitwohnungen gibt.



# 3.3.8 Disentis-Sedrun – Willkommen in der Ruhe

# Traditionelle Destination am Ursprung des Rheins

Quelle: Diverse Statistische Ämter, BAKBASEL

Die Destination Disentis-Sedrun ist eine gemütliche, authentische Destination fernab des grossen Rummels. Die älteste Benediktinerabtei der Schweiz befindet sich in Disentis und übt auf viele Touristen eine grosse Anziehung aus. Disentis-Sedrun ist modern, aber trotzdem in Tradition und Kultur verwurzelt. Das sonnenreiche Klima ist ein weiterer Touristen-Magnet. Wer gerne unberührte Natur und Gastfreundschaft geniesst, abseits von den grossen Touristenagglomerationen, ist hier richtig.

In der Wintersaison präsentiert sich die Destination Disentis-Sedrun mit seiner unverfälschten, imposanten Bergwelt als authentischer Wintersportort. Aufgrund seiner Höhenlage ist Disentis-Sedrun sehr schneesicher. Ob Skifahrer, Snowboarder, Langläufer, Winterwanderer oder Eisläufer, hier finden alle ein auf sie zugeschnittenes Angebot. Besonders attraktiv ist die Destination für Freerider. Zudem gibt es einen grossen Snowpark und auch Kinder kommen auf einem speziellen Übungsgelände auf ihre Kosten. Für Familien gibt es einige spezielle Unterhaltungsangebote wie zum Beispiel Snowtubing oder Igluabenteuer.

In der Sommersaison bietet die Destination Disentis-Sedrun ein grosses Angebot an Sommersportarten, aus dem der Gast wählen kann. Spezielle Angebote für Familien gibt es in Disentis-Sedrun auch in den Sommermonaten. Für Erlebnishungrige ist die Destination im Sommer ebenfalls interessant. Im Angebot sind Goldwaschen, Gleitschirmfliegen, Klettertouren, Downhill oder ein Lama-Trekking. Kulturell gibt es hier auch einiges zu entdecken. Nicht nur das Kloster in Disentis, auch weitere Kirchen und Kapellen in der Destination sind absolut sehenswert. Dazu kommen ausgelassene Feste der Einheimischen, stolze Bauwerke und verschiedene Museen.

# Schweizer Gäste dominieren

Rund 6 von 10 Hotelübernachtungen in Disentis-Sedrun werden von Schweizerinnen und Schweizern generiert. Aus Westeuropa stammende Gäste machen gut ein Drittel der Übernachtungszahlen aus. In den

Fern- und Wachstumsmärkten wie beispielsweise den USA, Japan oder Russland ist Disentis-Sedrun kaum bekannt. Die Destination wird sowohl in den Sommermonaten als auch in der Wintersaison von den Gästen geschätzt. Die Übernachtungen sind mit einem Anteil im Winter von 55.8 Prozent und im Sommer von 44.2 Prozent relativ ausgeglichen über das Tourismusjahr verteilt.

Gut die Hälfte aller vorhandenen Gästebetten in Disentis-Sedrun steht in Zweitwohnungen. Die Hotelbetten machen in der Destination lediglich 13 Prozent der Gästebetten aus. Fast 80 Prozent dieser Hotelbetten gehören dem Segment der 0 bis 2-Stern-Hotels an. Die 3-Stern-Hotellerie sowie das Erstklass- und Luxussegment sind deutlich untervertreten.

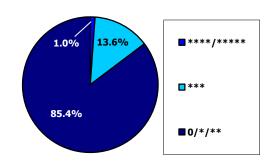
Sedrun ■ Hotellerie

Abb. 3-29 Beherbergungsstruktur der Destination Disentis-

51.4% ■ Parahotellerie 35.2% ■ Zweitwohnungen

Jahr 2009, Bettenanteile in % Quelle: Diverse Statistische Ämter, BAKBASEL

Abb. 3-30 Hotelstruktur der Destination Disentis-Sedrun



Jahr 2009, Bettenanteile in % Quelle: Diverse Statistische Ämter, BAKBASEL

Volkswirtschaftliche Effekte der Matterhorn Gotthard Bahn

# TEIL II: Volkswirtschaftliche Effekte der Matterhorn Gotthard Bahn im engeren Sinne

Die Matterhorn Gotthard Bahn ist ein wichtiger regionaler Arbeitgeber. Im Jahr 2009 waren 560 Personen bei der MGBahn beschäftigt. Neben seiner Funktion als Arbeitgeber hat das Unternehmen auch als Dienstleistungserbringer eine volkswirtschaftliche Funktion, denn mit den erzielten Umsatzerlösen sind in der Region Wertschöpfung, Einkommen und Steuererträge verbunden. Im Jahr 2009 betrug die Bruttowertschöpfung der MGBahn 78 Mio. CHF. Damit trägt das Unternehmen 1.2 Prozent zum Bruttoinlandsprodukt der Region Oberwallis/Uri/Surselva bei.

Überdies profitieren auch andere regionale Branchen von der wirtschaftlichen Tätigkeit der MGBahn. Denn über die wirtschaftliche Verflechtung des Unternehmens mit der regionalen Wirtschaft profitieren bei der Produktion der Verkehrsdienstleistungen auch andere Unternehmen als Zulieferer. Des Weiteren kommen die Einkommen der Angestellten der MGBahn in Form von privaten Konsumausgaben zum Teil ebenfalls wieder anderen Binnenbranchen der regionalen Wirtschaft zugute.

Für eine Beurteilung und Einordnung der effektiven Bedeutung des Unternehmens für die regionale Volkswirtschaft muss folglich auch den Effekten Rechnung getragen werden, die bei regionalen Unternehmen anderer Branchen aus der wirtschaftlichen Tätigkeit der MGBahn resultieren. Mit Hilfe des Instrumentariums der Impact-Analyse kann aufgezeigt werden, wie hoch diese Effekte ausfallen, und welche effektive Bedeutung der MGBahn als Unternehmen für die Volkswirtschaft in der Region zukommt.

Die Ergebnisse der Impact-Analyse machen deutlich, dass die MGBahn und die im Produktionsprozess involvierten regionalen Zuliefererunternehmen einen wichtigen Beitrag für die regionale Volkswirtschaft leisten: Die effektive Bruttowertschöpfung von 121 Mio. CHF im Jahr 2009 entspricht einem Anteil von 1.8 Prozent des regionalen Bruttoinlandsproduktes. Überdies sind mit der Produktion der Verkehrsdienstleistungen der MGBahn rund 1'000 Arbeitsplätze verbunden, was 1.3 Prozent der regionalen Beschäftigung entspricht. Und schliesslich profitieren auch Kantone und Gemeinden (8.4 Mio. CHF) sowie der Bund (7.4 Mio. CHF) in Form von Steuererträgen.

Neben dem Betrieb der Matterhorn Gotthard Bahn hat auch der Investitionsbedarf der MGBahn für die kommenden Jahre spürbare positive Auswirkungen auf die regionale Volkswirtschaft. In den kommenden Jahren besteht hier ein Mehrbedarf von 15 Mio. CHF pro Jahr für Investitionen in die Infrastruktur sowie weitere 15 Mio. CHF in Rollmaterial. Würden zwischen 2011 und 2014 sämtliche Investitionen in der Grössenordnung von insgesamt rund 360 Mio. CHF getätigt, wären hiermit für die Region rund 190 Mio. CHF, rund 500 Arbeitsplätze sowie ein geschätztes Steueraufkommen in Höhe von rund 44 Mio. CHF für Kantone und Gemeinden (33 Mio. CHF) und den Bund (11 Mio. CHF) verbunden.

Neben den volkswirtschaftlichen Effekten, die sich aus der Produktion der MGBahn von Verkehrsdienstleistungen ergeben, sind auch mit der Nutzung der Verkehrsdienstleistungen der Matterhorn Gotthard Bahn volkswirtschaftliche Effekte verbunden. Diese so genannten katalytischen Effekte ergeben sich aus der Infrastrukturfunktion des Verkehrs für die regionale Bevölkerung und Wirtschaft, insbesondere für den regionalen Tourismus. Diese volkswirtschaftlichen Effekte i.w.S. werden in Teil III analysiert. Hierbei wird ebenfalls das Instrumentarium der Impact-Analyse angewendet, dessen Grundidee und Konzept in Kapitel 4 vorgestellt werden. Kapitel 5 stellt die Ergebnisse der volkswirtschaftlichen Effekte i.e.S. dar.

# 4 Grundidee und Konzept der Impact-Analyse

# 4.1 Grundidee der Impact-Analyse

Möchte man die Wichtigkeit eines Projekts, eines Unternehmens oder einer Branche messen oder die Bedeutung verschiedener Branchen für die Volkswirtschaft vergleichen, kann eine reine Analyse, welche lediglich die direkte Wertschöpfung oder Beschäftigung der jeweiligen Branche zugrunde legt, zu falschen Schlussfolgerungen verleiten. Denn eine solche Partialanalyse blendet die Verankerung und Verflechtung der Branche in der (regionalen) Volkswirtschaft vollständig aus. Aufgrund der Verflechtung mit den anderen Branchen über Zuliefererbeziehungen kann die effektive Bedeutung deutlich von der direkten Bedeutung abweichen.

Dieser Grundgedanke wird in der Impact-Analyse aufgenommen, indem mit statistischen Methoden eine vertikale Integration entlang des gesamten Produktionsprozesses der Branche(n) vorgenommen wird. So wird beispielsweise bei der Impact-Analyse der MGBahn auch berücksichtigt, dass das Unternehmen Vorleistungen von Industrie- und Dienstleistungsunternehmen in Anspruch nimmt, bei denen ebenfalls Wertschöpfung und Beschäftigung entstehen.

Im Jahr 2009 betrugen die Vorleistungen der MGBahn rund 50 Millionen Schweizer Franken. Ein Teil dieser Vorleistungsausgaben stammt von Zulieferern ausserhalb der Region und fliesst damit ab, ein anderer Teil aber verbleibt in der Region. Auch diese Unternehmen beziehen im Produktionsprozess wieder Leistungen von anderen Unternehmen, usw. Mit der Impact-Analyse werden all diese Effekte entlang der Wertschöpfungskette aufsummiert.

Neben den Zulieferern profitieren regionale Anbieter von Konsumgütern und -dienstleistungen von der Kaufkraft der Angestellten der MGBahn. Im Jahr 2009 beispielsweise betrugen die Bruttoeinkommen der Beschäftigten rund 44 Millionen Schweizer Franken. Hiervon wird ein Grossteil wieder in der Region ausgegeben.

Die nachfolgend dargestellte Impact-Analyse trägt diesen Überlegungen explizit Rechnung. Anhand eines regionalen Input-Output-Modells wird berechnet, wie hoch die effektive Bedeutung des Unternehmens MGBahn für die Volkswirtschaft in der gemeinsamen Region Oberwallis/Uri/Surselva ausfällt.

Der nachfolgende Abschnitt erläutert die Grundzüge des Modells. Eine ausführliche Darstellung ist im Anhang zu finden. Neben der Berechnung der volkswirtschaftlichen Effekte i.e.S. kommt das hier beschriebene Modell auch bei der Berechnung der volkswirtschaftlichen Effekte i.w.S. zur Anwendung. Diese ergeben sich insbesondere aus der Infrastrukturfunktion der Matterhorn Gotthard Bahn für die regionale Tourismuswirtschaft. Entsprechende Ergebnisse werden in Kapitel 6 dargestellt.

# 4.2 Konzept

# 4.2.1 Fragestellungen der Impact-Analyse

Die Impact-Analyse des Verkehrssektors kann grundsätzlich in zwei Teile gegliedert werden. Teil II dieses Berichts beschäftigt sich mit den Effekten aus der Produktion der Verkehrsdienstleistungen, Teil III mit den Effekten, die mit der Nutzung der Verkehrsdienstleistungen verbunden sind.

# Impact-Analyse der Produktion der Verkehrsleistungen

Bei der Berechnung der volkswirtschaftlichen Effekte einer Branche kann man zwischen folgenden Teilwirkungen unterscheiden:

- Direkter Effekt Wertschöpfung der MGBahn

- Erstrundeneffekt Wertschöpfung in den Zuliefererbetrieben

(IT-Services, Ingenieurbüros, Finanzdienstleistungen, etc.)

- Industrieeffekt Zweitrundeneffekt bei den Zulieferern und weitere Runden,

im Beispiel Wertschöpfung in den Zulieferbetrieben der IT-Services oder Inge-

nieurbüros sowie in deren Zulieferbetrieben, usw.

- Induzierter Effekt Wertschöpfung in den Betrieben, in denen das auf allen Ebenen verdiente

Einkommen ausgegeben wird. Den induzierten Effekt kann man ebenfalls un-

terteilen:

- Direkt induzierter Effekt Induzierte Wertschöpfung aufgrund der Einkommen der An-

gestellten der MGBahn, welche in Form von Konsumausgaben

zusätzliche Nachfrage auslösen.

- Indirekt induzierter Effekt Induzierte Wertschöpfung aufgrund der im weiteren Produkti-

onsprozess anfallenden Arbeitnehmereinkommen und den

damit verbundenen Konsumausgaben.

Der Erstrunden- und der Industrieeffekt werden zum «indirekten Effekt» zusammengefasst.

#### Katalytische Effekte: Impact-Analyse der Nutzung der Verkehrsleistungen

Neben den direkten, indirekten und induzierten Effekten sind mit der Matterhorn Gotthard Bahn überdies katalytische Effekte verbunden. Darunter versteht man positive Externalitäten, die aus der Nutzung des Verkehrs entstehen. Im vorliegenden Zusammenhang sind insbesondere die positiven Effekte der Verkehrsinfrastruktur auf den regionalen Tourismus von hoher Bedeutung. Zwar werden diese Effekte nicht durch die Nachfrage nach Dienstleistungen der MGBahn ausgelöst. Dennoch stellt die Infrastrukturfunktion der Matterhorn Gotthard Bahn einen wichtige Standortfaktor für den regionalen Tourismus dar und trägt hierdurch auch zu dessen Erfolg und volkswirtschaftlicher Bedeutung bei. Die katalytischen Effekte sind Gegenstand des Kapitels 6.

# **Regionale Abgrenzung**

Die in der Impact-Analyse berechneten Effekte beziehen sich auf das gemeinsame Gebiet der Regionen Oberwallis, Uri und Surselva.

# 4.2.2 **Modell**

Das zentrale Analyseinstrument der Impact-Analyse ist das Input-Output-Modell. Hierbei handelt es sich um ein statisches Gleichgewichtsmodell, dessen Gleichungssystem von den strukturellen Informationen über die Zusammensetzung von Angebot und Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen einer Branche abgeleitet wird. Anhand des Input-Output-Modells kann der Einfluss einer Erhöhung der Nachfrage nach Gütern einer bestimmten Branche auf die gesamte Wirtschaft untersucht werden.

Grundsätzlich lassen sich drei Ausprägungen von Input-Output-Modellen unterscheiden, die sich darin unterscheiden, inwieweit über Arbeitnehmereinkommen induzierte Effekte berücksichtigt werden:

Typ I: Gesamteffekt I Direkte + indirekte Effekte

Typ II: Gesamteffekt II Direkte + indirekte Effekte + direkt induzierte Effekte

Typ III: Gesamteffekt III Direkte + indirekte Effekte + gesamte induzierte Effekte

Alle drei Modelle haben gemeinsam, dass sie die Effekte innerhalb der Volkswirtschaft zu einem bestimmten Zeitpunkt wiedergeben und somit statischer Natur sind. Dynamische Anpassungsprozesse aufgrund von Preis- oder Nachfrageveränderungen werden nur bedingt berücksichtigt. Bei allen Modell-Typen wird unterstellt, dass es zu keinen Substitutionseffekten in der Produktion oder im Konsum kommt. Die relativen Preise bleiben konstant. Im erweiterten Modell (Typ II und III) wird zudem von anderen Einkommensarten (Vermögenseinkommen oder staatliche Transfers) abstrahiert und eine eindimensionale Beziehung zwischen Arbeitnehmereinkommen und privatem Konsum unterstellt. Eine weitere Annahme des erweiterten Modells (Typ III) ist eine in Bezug auf das Einkommen homogene Konsumstruktur.

#### Modellauswahl

Bei der Anwendung der Modelle muss man generell unterscheiden, ob es sich bei der Fragestellung um eine Marginal- oder eine allgemeine Betrachtung handelt. Bei einer Marginalbetrachtung mit dem Input-Output-Modell wird beispielsweise untersucht, wie sich eine Änderung der Nachfrage (z.B. ein Rückgang der Passagierzahlen) volkswirtschaftlich auswirkt. Hier unterstellt das erweiterte Modell, dass sich Konsumenten und Arbeitnehmer nicht an eine Veränderung der Einkommen respektive der Arbeitsplatzsituation anpassen.

Zur Veranschaulichung stellen wir uns ein Szenario vor, in der eine grosse Branche von einem starken Nachfragerückgang betroffen ist und es in der Folge zu einem hohen Arbeitsplatzabbau kommt. In diesem Fall unterstellt das, dass die davon negativ betroffenen Arbeitnehmer in vollem Umfang als Nachfrager nach Konsumgütern wegfallen. Tatsächlich wird ein Teil dieser Personen wieder eine Beschäftigung finden, wenngleich dies je nachdem eine gewisse Übergangszeit benötigt. Zudem empfangen Arbeitslose staatliche Transfers, so dass ihre Konsumausgaben nicht komplett wegfallen.

Diese Ausführungen verdeutlichen, dass bei einer Marginalbetrachtung der mit dem Modelltyp II berechnete Effekt lediglich bei extremen Szenarien geeignet ist und ansonsten tendenziell zu einer Überschätzung des Effekts führt. Umso mehr gelten die Argumente für den Modelltyp III.

Bei einer allgemeinen Betrachtung hingegen stellt man nicht die Frage, was passieren würde, wenn die Nachfrage in einer Branche sich veränderte, sondern analysiert die Zahlungsströme, die von einer Branche im Gleichgewicht ausgehen. Für diese Betrachtungsweise ist es unerheblich, dass eine negative Veränderung in einem Sektor unter Umständen im strukturellen Wandel über die Zeit in anderen Sektoren aufgefangen würde. In der allgemeinen Betrachtung steht die Frage im Mittelpunkt, welche gesamtwirtschaftlichen Effekte im beobachteten Gleichgewicht auf die Tätigkeit einer Branche oder eines Unternehmens zurückzuführen sind, und nicht die Frage, um wie viel diese Effekte sinken würden, wenn es zu einer Redimensionierung dieser Branche oder dem Konkurs des Unternehmens käme. In diesem Fall ist das erweiterte Modell durchaus anwendbar.

Im Rahmen der vorliegenden Studie werden sowohl die Ergebnisse des klassischen Grundmodells als auch des erweiterten Modells dargestellt. Die Ergebnisse des klassischen Modells («Gesamteffekt I») unterliegen weniger restriktiven Annahmen und sind als «Untergrenze» des berechneten «impacts» zu betrachten. Beim erweiterten Modell konzentriert sich die Darstellung aufgrund der im Vergleich zum Typ III weniger restriktiven Annahmen auf den Gesamteffekt II, d.h. auf die Summe von direktem und indirektem Effekt zuzüglich dem direkt induzierten Effekt, der sich über die Einkommen der bei der MGBahn (in Kapitel 6 sind es die der im Tourismus) beschäftigten Arbeitnehmer ergibt. Die Ergebnisse des erweiterten Modells vom Typ III («Gesamteffekt III») werden als numerische Obergrenze betrachtet und in den Tabellen mit ausgewiesen.

# 4.3 Vorgehensweise

# **Input-Output-Analyse**

Zur Messung der indirekten Bedeutung werden in der Regel Input-Output-Modelle verwendet, mit deren Hilfe die vielfältigen Verflechtungen innerhalb einer regionalen Wirtschaft berücksichtigt werden können. Grundlage der Input-Output-Analyse ist eine schematische Erfassung der Volkswirtschaft, welche die Verflechtung zwischen den Branchen untereinander sowie den Zusammenhang zwischen Endnachfrage, inländischer Produktion und Güterimporten abbildet (vgl. nachfolgende Abbildung).

Abb. 4-1 Schematische Darstellung einer Input-Output-Tabelle A0105 A1014 A1516 ... A9395 E C01 C12 T G Summe A0105 A1014 Gesamtnachfrage A1516 Verflechtungsmatrix Endnachfrage Vorleistungsnachfrage A9395 Arbeit Bruttowertschöpfung Typisches Gut der Branche j Kapital  $C_{i}$ Konsumausgaben der privaten Hauhsalte, Untergruppe i Ι Investitionen Importe G Staatsausgaben Exporte Gesamtangebot Summe

Quelle: BAKBASEL

Auf der horizontalen Achse ist die Verwendung der in den Branchen hergestellten Waren und Dienstleistungen abgetragen. Diese fliessen entweder als Vorleistungen in andere Branchen ein oder werden direkt als Endnachfrage konsumiert, investiert oder exportiert. Die Summe aus Vorleistungs- und Endnachfrage ergibt die Gesamtnachfrage. Auf der vertikalen Achse ist die Zusammensetzung des Gesamtangebots abgebildet, welches im Gleichgewichtszustand der Gesamtnachfrage entsprechen muss. Das Gesamtangebot setzt sich aus der Produktion im Inland («Bruttoproduktionswert») und den Importen zusammen. Zieht man vom Bruttoproduktionswert die für die Produktion benötigten Vorleistungen einer Branche ab, erhält man die Bruttowertschöpfung der jeweiligen Branche. Die Bruttowertschöpfung dient zur Entlohnung der Produktionsfaktoren Arbeit und Kapital.<sup>3</sup>

BAKBASEL 43

\_

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Aus Gründen der Vereinfachung wird in der schematischen Darstellung (nicht aber im Modell) von Gütersteuern und Subventionen abstrahiert. Die Entlohnung des Faktors Kapital enthält die Kosten des Eigen- und Fremdkapitals (ohne Bruttomarge der Finanzinstitute) sowie die Abschreibungen.

## Regionale Input-Output-Tabelle

Da aus der öffentlich verfügbaren Statistik in der Schweiz keine Input-Output-Tabellen für Regionen oder Kantone zur Verfügung stehen, muss für die Modellierung der indirekten volkswirtschaftlichen Effekte eine Input-Output-Tabelle für die Region Oberwallis/Uri/Surselva geschätzt werden. Auf Basis der regionalen IO wurde in einem nächsten Schritt eine weitere Verfeinerung in die drei Teilgebiete Oberwallis, Uri und Surselva vorgenommen. Als Ausgangspunkt der Schätzung der regionalen Input-Output-Tabelle diente die Input-Output-Tabelle des Bundesamts für Statistik (2008) für die Schweiz, welche mit Hilfe zusätzlicher kantonaler Datenquellen (z.B. kantonale Exportdaten) sowie dem Einsatz verschiedener kantonaler BAK-Modelle regionalisiert werden konnte.

Das Instrumentarium zur Schätzung der regionalen Input-Output-Tabelle von BAKBASEL umfasst unter anderem folgende Module:

## Regionalmodell von BAKBASEL

Das regionale Branchenmodell enthält Zeitreihen (Historie ab 1980, Prognose bis 2020) für zahlreiche Variable der Entstehungsseite der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung sowie zentrale Grössen der Verteilungsseite auf kantonaler und sub-kantonaler Ebene. Unter anderem enthält das Modell die reale und nominale Bruttowertschöpfung, die Zahl der Erwerbstätigen und die Arbeitnehmereinkommen für 45 Branchen innerhalb einer Region. Auf der Verteilungsseite werden das Primäreinkommen, die unverteilten Unternehmenseinkommen sowie das Volkseinkommen modelliert.

# **Regionales Konsummodell von BAKBASEL**

Das regionale Konsummodell enthält Schätzungen für die Konsumausgaben nach 12 Untergruppen in Regionen. Mit der Einbettung des Modells in die Modellwelt von BAKBASEL (Multi-Länder-Makromodell, Schweizer Regionen und Subregionen-Modelle, Konsummodell, Detailhandelsmodell) wird die Konsistenz der Analysen mit den konsumspezifischen und allgemeinen gesamtwirtschaftlichen Grundlagendaten gewährleistet.

# **Regionales Baumodell von BAKBASEL**

Das regionale Baumodell enthält Prognosen für die Bauinvestitionen nach insgesamt 12 Segmenten des Infrastruktur-, Wohnungs- und Betriebsbaus für die sieben Grossregionen der Schweiz. Die historische Datenbasis deckt auch Kantone und –Subregionen ab. Auch das Baumodell ist eingebunden in die Modellwelt von BAKBASEL.

# **Zusatzmodule und Daten**

Für die Schätzung der regionalen Input-Output-Tabelle kommen überdies weitere Daten und Methoden zum Einsatz. Hierzu gehören beispielsweise Export- und Importstatistiken für Kantone und Subkantone nach 183 Warenarten (Quelle: Eidgenössische Oberzolldirektion) oder die Schätzung von branchenspezifischer regionaler Vorleistungsnachfrage und dem entsprechenden regionalen Angebot.

# Strukturannahmen

Analog zur Schweizer Input-Output-Tabelle, auf der das regionale Input-Output-Modell aufbaut, beziehen sich die Strukturgleichungen des Modells auf das Basisjahr 2005 und spiegeln demnach die wirtschaftliche Struktur des Jahres 2005 wider. Die Modellberechnungen für 2009 basieren folglich auf der Annahme, dass sich die grundlegenden strukturellen Beziehungen zwischen den verschiedenen Branchen seitdem nicht massgeblich verändert haben.

# 4.4 Datenquellen und Zusatzmodule

# 4.4.1 Unternehmensspezifische Daten

Der direkte und unmittelbare volkswirtschaftliche Effekt der Bahn besteht in der Wertschöpfung, Beschäftigung und den Steuerzahlungen des Unternehmens MGBahn. Zu dessen Berechnung stehen Informationen aus den Betriebsabrechnungen und Erfolgrechnungen der MGBahn zur Verfügung. Neben diesen direkten Effekten fallen mit dem Betrieb der Bahn bei den Zuliefererfirmen durch den Bezug von Vorleistungen Wertschöpfung und Beschäftigung an. Um diese und die weiteren Folgeeffekte (bei den weiter vorgelagerten Zulieferern) innerhalb des Input-Output-Modells berechnen zu können, muss die wirtschaftliche Verflechtung der MGBahn mit anderen Branchen analysiert werden. Hierzu werden Daten aus der Kostenund Betriebsrechnung sowie der detaillierten Aufwandsrechnung verwendet. Auf Basis detaillierter Angaben zu den einzelnen Aufwandspositionen sowie weiterer Auswertungen zur regionalen Herkunft der bezogenen Güter und Dienstleistungen konnte die Vorleistungsverflechtung der MGBahn konstruiert werden.

Zur Plausibilisierung der Vorleistungsverflechtung wurden weitere Strukturinformationen aus anderen Studien verwendet. Hierbei konnte beispielsweise auf eine umfangreiche Analyse der Vorleistungsstrukturen der Teilsegmente des Verkehrssektors zurückgegriffen werden, welche vom Bundesamt für Raumentwicklung ARE publiziert wurde. In dieser Studie wird die Vorleistungsverflechtung von insgesamt zehn verschiedenen Teilsegmenten des Verkehrs ausgewiesen. Unter anderem wird zwischen Infrastruktur, Personenverkehr und Güterverkehr differenziert.

Neben den Betriebsabrechnungen standen auch hypothetische Investitionsplandaten der MGBahn zur Verfügung, anhand derer die Nachfrageeffekte aus den zwischen 2011 und 2014 vorgesehenen Investitionen analysiert werden konnten.

# 4.4.2 Zusatzmodule

Da in der Input-Output-Tabelle weder Arbeitsmarktdaten noch Variablen der Verteilungsseite der Wertschöpfung (Einkommen, Gewinne, etc.) abgebildet sind, muss die Berechnung der Beschäftigungs-, Einkommens- und Steuereffekte in zusätzlichen Modulen durchgeführt werden.

# 4.4.2.1 Modul Beschäftigungseffekte

Basierend auf den Ergebnissen zur direkten und indirekten Wertschöpfung lassen sich im Input-Output-Modell durch die Berücksichtigung von regionalen und branchenspezifischen Kennzahlen zu Mitarbeiter-produktivitäten aus dem regionalen Branchenmodell von BAKBASEL die Beschäftigungseffekte berechnen. Für den direkten Beschäftigungseffekt werden verfügbare unternehmensspezifische Daten berücksichtigt.

#### 4.4.2.2 Modul Einkommenseffekte

Mit Hilfe zusätzlicher Informationen zur Aufteilung der Bruttowertschöpfung in die Komponenten Arbeitnehmereinkommen, Entlohnung des Faktors Kapital und Gütersteuern und Subventionen aus der Input-Output-Tabelle sowie branchenspezifischer Daten zu den aggregierten Buchhaltungsergebnissen (z.B. Entlohnung Produktionskapital [Abschreibungen], Entlohnung Fremdkapital) lassen sich Einkommens- und Unternehmensgewinneffekte berechnen. Für den direkten Einkommens- und Gewinneffekt werden verfügbare unternehmensspezifische Daten berücksichtigt.

#### 4.4.2.3 Modul Steuereffekte

Auf Basis der ermittelten Konsum-, Einkommens- oder Gewinneffekte, Informationen zur Pendlerverflechtung sowie der Berücksichtigung steuerrechtlicher Details können zusätzlich die Steuereffekte berechnet werden, welche mit den ausgelösten Wertschöpfungseffekten anfallen.

#### Einkommensteuern natürlicher Personen

Als Basisinformation für die Berechnung der Einkommenssteuererträge dienen die im Input-Output-Modell berechneten Einkommenseffekte. Zur Berechnung der Einkommensteuer natürlicher Personen werden folgende Daten und Informationen verarbeitet:

- Berücksichtigung der von der Eidgenössischen Steuerverwaltung ausgewiesenen Einkommenssteuersätze nach Einkommensklassen. Hierbei wird zwischen der Einkommenssteuer des Bundes einerseits und der Kantone und Gemeinden andererseits unterschieden.
- Berücksichtigung von Daten zur Qualifikations- und Lohnstruktur in den einzelnen Branchen, um die Einkommensverteilung innerhalb der Branchen approximativ berücksichtigen zu können.
- Korrektur der Bemessungsgrundlage um die Einkommen der im Ausland ansässigen Arbeitnehmer unter Verwendung der Grenzgängerstatistik.
- Abgrenzung der ausserhalb der Region anfallenden Einkommen mit Hilfe von branchenspezifischen Pendlerverflechtungsmatrizen sowie Angaben zum Wohnort der bei der MGBahn beschäftigten Angestellten.

Unter Berücksichtigung der Einkommensverteilung gemäss der Lohnstrukturerhebung (Einkommen in Abhängigkeit des Qualifikationsniveaus) und der Qualifikationsstruktur aus der Volkszählung (Prozentuale Verteilung der Erwerbstätigen nach Qualifikationsniveau) kann für die im Wertschöpfungsprozess erwirtschafteten Arbeitnehmereinkommen ein branchenspezifischer durchschnittlicher Einkommensteuersatz berechnet werden, welcher der progressiven Ausgestaltung des Schweizer Einkommenssteuersystems Rechnung trägt. Anhand der Grenzgängerstatistik kann auch eine Schätzung der Arbeitnehmereinkommen der Grenzgänger und deren Quellensteuerzahlungen vorgenommen werden.

#### Ertragsteuern juristischer Personen

Als Basisinformation für die Berechnung der Bemessungsgrundlage der Ertragsteuern dienen die in einem Zusatzmodul zum Input-Output-Modell berechneten Unternehmensgewinne unter Berücksichtigung durchschnittlicher branchenspezifischer Abschreibungsquoten und Unternehmensgrössen. Der auf diese Weise geschätzte ökonomische Gewinn kann allerdings allfälligen bilanzpolitischen Massnahmen (wie bspw. Verlustvorträge) von Unternehmen nicht Rechnung tragen, so dass hier nur eine grobe Approximation vorgenommen werden kann. Der Berechnung der anfallenden Steuerlast werden die durchschnittlichen Belastungsziffern der Eidgenössischen Steuerverwaltung zugrunde gelegt. Diese beinhalten die durchschnittliche Reingewinnbelastung durch Kantons-, Gemeinde- und Kirchensteuern sowie durch direkte Bundessteuern in Prozenten des Reingewinns.

#### Mehrwertsteuer

Die Berechnung der Mehrwertsteuererträge erfolgt mit den aktuellen Mehrwertsteuersätzen. Hierbei werden die effektiven Mehrwertsteuersätze verwendet, d.h. unter Berücksichtigung reduzierter Mehrwertsteuersätze. Die Mehrwertsteuer ist als reine Verbrauchsteuer konzipiert, d.h. belastet werden soll lediglich der Endverbrauch. Eine Ausnahme hiervon ist die so genannte «taxe occulte», bei der es sich um die Schattensteuerbelastung handelt, die sich in einem Mehrwertsteuersystem mit Ausnahmen im Sinne der unechten Befreiung ergibt. Aus diesem Grund resultieren auch bei vorgelagerten Branchen Mehrwertsteuereffekte (indirekter Mehrwertsteuereffekt), die allerdings sehr gering ausfallen.

# 5 Ergebnisse der Impact-Analyse: Volkswirtschaftliche Effekte im engeren Sinne

# 5.1 Die MGBahn als Teil der regionalen Volkswirtschaft

Der direkte und unmittelbare volkswirtschaftliche Effekt der Bahn besteht in der Wertschöpfung, Beschäftigung und den Steuerzahlungen des Unternehmens MGBahn. Hierbei werden die Matterhorn Gotthard Bahn AG, die Matterhorn Gotthard Bahn Verkehrs AG und die Matterhorn Gotthard Bahn Infrastruktur AG zusammengefasst.

Bei der konsolidierten Betrachtung der Gesellschaften wurde die interne Verflechtung herausgerechnet, d.h. Erträge der einen Gesellschaft, die Aufwendungen bei einer der anderen beiden Gesellschaften entsprechen (z.B.: Trassengebühr als Aufwand bei der Verkehrs AG und analog als Ertrag bei der Infrastruktur AG) werden in der aggregierten Ertrags- sowie der aggregierten Aufwandsrechnung herausgerechnet.

Unter Berücksichtigung interner Verflechtungen zwischen den drei Gesellschaften und entsprechender Konsolidierung der Ertrags- und Aufwandsrechnungen ergibt sich für die MGBahn insgesamt im Geschäftsjahr 2009 ein betriebswirtschaftlicher Ertrag von 127 Mio. CHF. Dies entspricht in der volkswirtschaftlichen Terminologie dem Bruttoproduktionswert.

Auf der Aufwandseite stehen diesem Betrag Vorleistungsbezüge bei dritten Unternehmen in Höhe von rund 48 Millionen CHF gegenüber. Die gesamten Aufwendungen sind deutlich höher, gehen aber auf eine hohe interne Verflechtung zwischen den drei Gesellschaften zurück. Die Differenz von Bruttoproduktionswert und Vorleistungen entspricht der Bruttowertschöpfung. Im Jahr 2009 erwirtschaftete die MGBahn folglich eine Bruttowertschöpfung in Höhe von 78 Mio. CHF. Dies ist der direkte und unmittelbare Wertschöpfungseffekt des Unternehmens. Er entspricht rund 1.2 Prozent des regionalen Bruttoinlandsprodukts.

## Was versteht man unter Bruttowertschöpfung?

Die eigentliche «Leistung» einer Branche oder eines Unternehmens im volkswirtschaftlichen Sinne wird mit der Wertschöpfung gemessen. Das Bruttoinlandsprodukt (zu Marktpreisen) als gesamtwirtschaftliche Leistungskennziffer ergibt sich von der Entstehungsseite her als die Summe aller Branchen-Bruttowertschöpfungen (zu Herstellungskosten) zuzüglich Gütersteuern und abzüglich Subventionen.

Die Bruttowertschöpfung misst den «Mehrwert», der im Produktionsprozess erwirtschaftet wird. Dieser Mehrwert ergibt sich als Differenz von Produktionswert und den zur Leistungserstellung verwendeten Vorleistungen. Anders ausgedrückt bemisst die Bruttowertschöpfung jenen Betrag, der für die Entlohnung der Produktionsfaktoren Arbeit (Löhne und Gehälter) und Finanzkapital (Gewinn und Fremdkapitalzinsen ohne Bruttomarge der Banken) nach Abschreibungen des physischen Kapitals zur Verfügung steht.

Neben der Wertschöpfung sind aus volkswirtschaftlicher Sicht auch die mit der Tätigkeit des Unternehmens verbundene regionale Beschäftigung und Steuererträge von Bedeutung. Im Jahr 2009 betrug die Zahl der Beschäftigten im Durchschnitt 560 Personen, was einem Anteil von 0.8 Prozent an der Zahl regionalen Erwerbstätigen entspricht.

Bei den Steuererträgen werden zum Einen die Ertrags- und Kapitalsteuern der MGBahn berücksichtigt, zum Anderen eine Schätzung der Einkommensteuerzahlungen der in der Region wohnhaften Angestellten der MGBahn. Insgesamt resultierte im Jahr 2009 ein geschätzter regionaler Steuerertrag von 5.4 Mio. CHF. Hierbei entfallen 5.1 Mio. CHF auf die Kantone und Gemeinden der Region. An den Bund gehen geschätzte 0.3 Mio. CHF.

Nachfolgende Tabelle zeigt die direkten Effekte der MGBahn im Überblick. Die Aufteilung der Effekte auf die drei Teilregionen Oberwallis, Uri und Surselva erfolgte auf Basis der Analyse der Erfolgsrechnung nach den Segmenten Personenbeförderung, Güterbeförderung und Autoverlad und unter Verwendung der regionalen Anteile an den gesamten Personenkilometern im Personenverkehr bzw. den gesamten Nettotonnenkilometer im Güterverkehr. Die Bruttoproduktionswerte im Autoverlad wurden je hälftig der Region Oberwallis und Uri zugerechnet.

Tab. 5-1 Direkte volkswirtschaftliche Effekte der MGBahn

	Gesamtregion	Oberwallis	Uri	Surselva
Wertschöpfung [Mio. CHF]	78.5	61.7	12.6	4.1
Anteil an der Gesamtwirtschaft	1.2%	1.6%	0.7%	0.4%
Beschäftigung [Personen]	560	440	90	29
Anteil an der Gesamtwirtschaft	0.8%	1.0%	0.5%	0.2%
Steuern [Mio. CHF]				
Kantone und Gemeinden	6.9	3.9	1.4	1.5
Direkte Bundessteuern	0.8	0.2	0.3	0.4
Mehrwertsteuer	4.3			

Quelle MGBahn, BAKABSEL

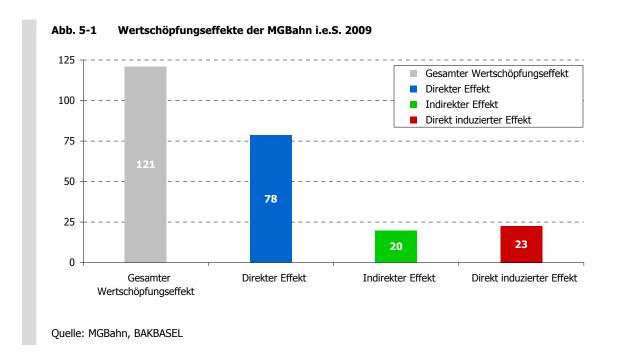
# 5.2 Impact-Analyse: Volkswirtschaftliche Bedeutung der MGBahn im Geschäftsjahr 2009

# 5.2.1 Wertschöpfungseffekte

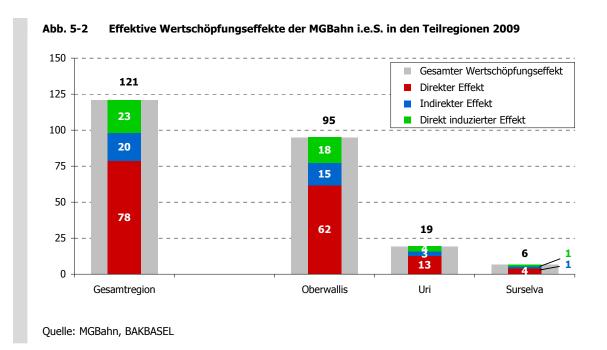
Im Jahr 2009 bezog die MGBahn insgesamt Vorleistungen bei dritten Unternehmen in Höhe von rund 48 Millionen CHF. Ein Teil der involvierten Zulieferer ist ausserhalb der Region ansässig, so dass ein Teil der Vorleistungsnachfrage der MGBahn aus der Region abfliesst. Mit den restlichen Vorleistungen ist allerdings im weiteren Produktionsprozess ebenfalls regionale Wertschöpfung verbunden. Unter Berücksichtigung der gesamten Wertschöpfungskette dieser Güter und Dienstleistungen und Korrektur um die ins Ausland oder Nachbarregionen der Schweiz abfliessende Beträge ergibt sich der so genannte indirekte Wertschöpfungseffekt, der im Jahr 2009 bei rund 20 Mio. CHF lag.

Als ebenso wichtig wie der indirekte Effekt erweist sich der so genannte direkt induzierte Effekt. Hiermit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass ein beträchtlicher Teil der Arbeitnehmereinkommen der bei der MGBahn Beschäftigten in Form von Konsumausgaben wiederum in den Wirtschaftskreislauf fliessen. Im Jahr 2009 betrugen die Bruttoarbeitnehmereinkommen der Beschäftigten der MGBahn rund 44 Mio. CHF. Ein Teil dieser Einkommen führt über private Konsumausgaben in der Region ebenfalls zu Wertschöpfung bei regionalen Anbietern von Konsumgütern und -dienstleistungen. Dieser so genannte direkt induzierte Wertschöpfungseffekt beträgt für das Jahr 2009 23 Mio. CHF.

Fasst man den direkten, indirekten und direkt induzierten Effekt zusammen, ergibt sich für das Jahr 2009 ein effektiver Wertschöpfungseffekt von 121 Mio. CHF. Das entspricht 1.8 Prozent des regionalen Bruttoinlandsprodukts.



Von den analysierten Teilregionen profitiert das Oberwallis am stärksten. Hier fallen rund 95 Mio. CHF Wertschöpfung oder 79 Prozent des gesamten Wertschöpfungseffektes an. Am zweit stärksten fallen die Effekte im Kanton Uri an. Hier beträgt der effektive Wertschöpfungseffekt rund 19 Mio. CHF. In der Region Surselva schliesslich löst die wirtschaftliche Tätigkeit der MGBahn effektiv ein Wertschöpfungsvolumen von rund 6 Mio. CHF aus.



Auch im Hinblick auf die jeweilige relative Bedeutung der Wertschöpfungseffekte im gesamtwirtschaftlichen Kontext unterscheiden sich die drei Regionen sehr deutlich. Am höchsten ist der Anteil am regionalen Bruttoinlandsprodukt im Oberwallis. Hier beträgt der Anteil des effektiven Wertschöpfungseffekts am regionalen BIP 2.4 Prozent. Im Kanton Uri (1.1%) und der Region Surselva (0.6%) fällt die relative Bedeutung deutlich tiefer aus.

Tab. 5-2 Wertschöpfungseffekte der MGBahn i.e.S. in den Teilregionen 2009

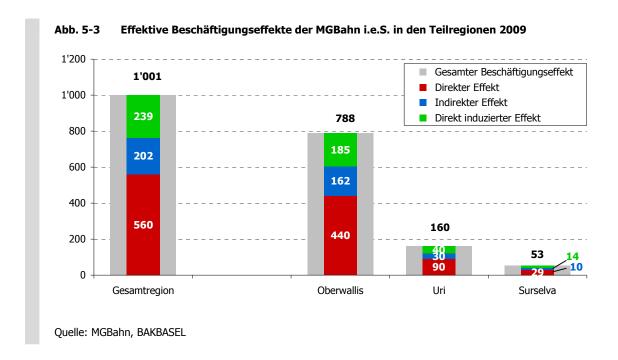
	Gesamtregion	Oberwallis	Uri	Surselva		
	Wertschöpfung in Mio. CHF					
Direkter Effekt	78	62	13	4		
Direkter & indirekter Effekt	98	77	16	5		
Direkter, indirekter & direkt induzierter Effekt	121	95	19	6		
Gesamtwirtschaft	6'807	3'958	1'805	1'045		
	Anteil an Gesamtwirtschaft					
Direkter Effekt	1.2%	1.6%	0.7%	0.4%		
Direkter & indirekter Effekt	1.4%	1.9%	0.9%	0.5%		
Direkter, indirekter & direkt induzierter Effekt	1.8%	2.4%	1.1%	0.6%		

Quelle: MGBahn, BAKBASEL

# 5.2.2 Beschäftigungseffekte

Aufgrund der hohen Kapitalintensität (niedrigen Arbeitsintensität) in der Produktion von Verkehrsdienstleistungen und der damit einhergehenden höheren Arbeitsproduktivität des Verkehrssektors benötigen die meisten Zuliefererbranchen für eine Wertschöpfungseinheit einen höheren Arbeitseinsatz als die MGBahn. Die unterschiedliche Arbeitsintensität kommt auch darin zum Ausdruck, dass in der Impact-Analyse der Beschäftigungseffekte der indirekte und der direkt induzierte Effekte noch stärker zum Tragen kommen als bei der Wertschöpfung.

Insgesamt liegt der effektive Beschäftigungseffekt bei 1'001 Personen. Dies bedeutet, dass mit jedem Arbeitsplatz bei der MGBahn nochmals 0.8 Arbeitsplätze bei anderen Unternehmen der Region verbunden sind. Wie bei der Wertschöpfung liegt der direkt induzierte Effekt (239 Personen) leicht höher als der indirekte Effekt (202 Personen).



Von den analysierten Teilregionen profitiert das Oberwallis wiederum am stärksten. Hier beträgt der Beschäftigungseffekt 788 Personen. Im Kanton Uri sind es 160 Personen, in der Region Surselva 53 Personen. Nachfolgende Tabelle zeigt die jeweilige relative Bedeutung der Beschäftigungseffekte im gesamtwirtschaftlichen Kontext im Überblick. Am höchsten fällt der Anteil des Beschäftigungseffekts an der Gesamtwirtschaft im Oberwallis mit 1.8 Prozent aus. Wiederum deutlich niedriger liegt die Bedeutung in Uri (0.9%) und Surselva (0.4%). In der Gesamtregion beträgt der Anteil 1.3 Prozent.

Tab. 5-3 Beschäftigungseffekte der MGBahn i.e.S. in den Teilregionen 2009

	Gesamtregion	Oberwallis	Uri	Surselva	
	Zahl der Erwerbstätigen				
Direkter Effekt	560	440	90	29	
Direkter & indirekter Effekt	762	602	120	39	
Direkter, indirekter & direkt induzierter Effekt	1'001	788	160	53	
Gesamtwirtschaft	74'422	44'565	17'885	11'972	
	Anteil an Gesamtwirtschaft				
Direkter Effekt	0.8%	1.0%	0.5%	0.2%	
Direkter & indirekter Effekt	1.0%	1.4%	0.7%	0.3%	
Direkter, indirekter & direkt induzierter Effekt	1.3%	1.8%	0.9%	0.4%	

Quelle: MGBahn, BAKBASEL

# Erwerbstätigen- und Beschäftigtenstatisik

In der Arbeitsmarktstatistik unterscheidet man zwischen dem Personen- und dem Stellenkonzept. Beim Personenkonzept steht der Erwerbstätige im Mittelpunkt der Betrachtung, beim Stellenkonzept die Zahl der besetzten Stellen. Der Hauptunterschied zwischen der beiden Konzepten besteht darin, dass als Erwerbstätige Personen im Alter von mindestens 15 Jahren gelten, die während der Referenzwoche mindestens eine Stunde gegen Entlöhnung gearbeitet haben, während eine Person als beschäftigt (1 Stelle) gilt, wenn sie ab 6 Stunden pro Woche in Betrieben arbeitet, in denen mindestens 20 Stunden pro Woche gearbeitet wird. Eine Person kann folglich nur einmal erwerbstätig sein, aber mehrere Stellen innehaben.

# Studienkonzept

In der volkswirtschaftlichen Analyse wird international üblicherweise das Erwerbstätigenkonzept verwendet. Auch in der vorliegenden Studie beziehen sich die Arbeitsmarkteffekte auf die Zahl der Erwerbstätigen.

# 5.2.3 Steuereffekte

Die Bruttowertschöpfung stellt letztlich den Betrag dar, der für die Entlohnung der Produktionsfaktoren Arbeit zur Verfügung steht. Zwei Komponenten dieser Einkommen - Arbeitnehmereinkommen und Unternehmensgewinne – unterliegen auch der Besteuerung (Vgl. unten stehenden Kasten zur Berechnung der Bemessungsgrundlage). Berücksichtigt man zudem die Mehrwertsteuer, die beim Konsum der Verkehrsdienstleistung der MGBahn sowie beim Konsum der Angestellten der MGBahn anfällt, resultiert ein Steuereffekt von insgesamt 15.2 Mio. CHF. Davon profitieren zum Einen die Kantone und Gemeinden der Teilregionen (8.4 Mio. CHF), zum Anderen der Bund in Form der direkten Bundessteuer sowie bei der Mehrwertsteuer (insgesamt 7.4 Mio. CHF).

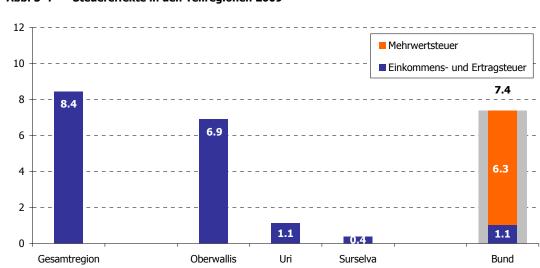


Abb. 5-4 Steuereffekte in den Teilregionen 2009

Quelle: MGBahn, BAKBASEL

Die Effekte beziehen sich auf das IO-Modell mit direkten, indirekten und direkt induzierten Effekten. Beim direkten Effekt wurde zusätzlich die Kapitalsteuer der MGBahn berücksichtigt.

# **Berechnung von Steuereffekten**

Zwei Komponenten der Wertschöpfung – die Arbeitnehmereinkommen und die Unternehmensgewinne – können grundsätzlich als eine Art Bemessungsgrundlage für die Einkommens- und Ertragsteuer interpretiert werden. Allerdings unterscheidet sich das steuerbare Einkommen von diesem ökonomischen Einkommensbegriff. Bei der Einkommenssteuer können gewisse Abzüge (v.a. Sozialversicherungsabgaben und zusätzliche Vorsorgeaufwendungen) geltend gemacht werden. Unternehmen verfügen über bilanzpolitische Massnahmen über einen gewissen Spielraum zur Steuerung der Bemessungsgrundlage. So können Verluste beispielsweise über mehrere Perioden verteilt werden (Verlustvortrag), so dass der Steuer mindernde Effekt maximal ausfällt.

Das im Rahmen dieser Studie verwendete Steuermodul trägt diesen Effekten zwar so gut wie möglich Rechnung. Dennoch muss darauf hingewiesen werden, dass die berechneten Steuereffekte lediglich eine grobe Abschätzung darstellen, die lediglich unter den getroffenen Annahmen zur Verteilung der Einkommen und Gewinne Gültigkeit haben. Für eine Beurteilung der Grössenordnung der Steuereffekte oder eine Einordnung der regionalen Verteilung der Effekte ist das zugrunde liegende Steuermodul allerdings gut geeignet.

# 5.3 Impact-Analyse: Hypothetische volkswirtschaftliche Effekte der MGBahn aus dem Investitionsbedarf 2011-2014

Mittel- bis langfristig erwartet die Matterhorn Gotthard Bahn, gestützt auf Prognosen der SBB, Nachfragesteigerungen im hohen zweistelligen Prozentbereich. Dies stellt die Zahnradbahn mit vielen Kunstbauten und weitgehend nur einspuriger Strecke vor grosse Herausforderungen: In den nächsten Jahren und Jahrzehnten sind umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur und ins Rollmaterial nötig, damit das Angebot mit der Nachfrage Schritt halten kann. Parallel dazu müssen die infrastrukturellen Engpässe behoben werden und der Unterhalt darf nicht vernachlässigt werden, damit das Bahnnetz als Gesamtsystem funktioniert und ausgebaut werden kann.

Die MGBahn sieht in den errechneten Investitionen und der damit gewährleisteten Sicherstellung der Attraktivität des Gesamtangebots – bestehend aus der Infrastruktur, dem Rollmaterial, dem Fahrplanangebot, den Distributionssystemen und dem Kundenservice – eine Grundvoraussetzung dafür, die prognostizierte Nachfragesteigerung auch realisieren zu können.

# Finanzierungsstruktur der Investitionen der MGBahn

Während Investitionen ins Rollmaterial weitgehend aus eigenen Mitteln finanziert werden müssen gilt bei Bereitstellung der Infrastrukturmittel der Grundsatz, dass die Kantone Wallis, Uri und Graubünden im Rahmen der Bundesmittel mit dem bestehenden Verteilschlüssel mitziehen müssen.

Anhand der nachfolgenden Impact-Analyse soll aufgezeigt werden, welche volkswirtschaftlichen Effekte mit der künftigen Investitionstätigkeit verbunden wären. Hierbei fokussiert die Analyse - analog zur Analyse der volkswirtschaftlichen Effekte des Betriebs der MGBahn – auf die Wertschöpfungseffekte, welche sich aus der Investitionsnachfrage im wirtschaftlichen Kreislauf ergeben. Die positiven katalytischen Effekte, die durch die Verbesserung des Dienstleistungsangebots in Form von Spillovereffekten im regionalen Tourismus ausgelöst werden, sind schwierig zu quantifizieren und werden deshalb hier nicht betrachtet. Die Analysen aus Teil III machen jedoch deutlich, dass diese Effekte eine grosse Bedeutung haben können.

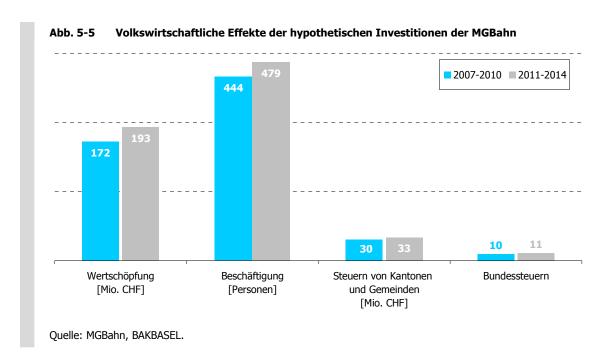
# 5.3.1 Das hypothetische Investitionsprogramm 2011-2014

Die künftigen Investitionsprojekte umfassen erstens umfangreiche Massnahmen zur Erhaltung und Erweiterung der Infrastruktur, zweitens Massnahmen zur Optimierung der Produktionsprozesse und drittens Investitionen in die Erneuerung und Erweiterung der Flotte. In den kommenden Jahren rechnet die MGBahn mit einem Mehrbedarf an Investitionen von jährlich rund 15 Millionen Franken zur Erneuerung der Infrastruktur, zur Behebung von Engpässen sowie zur Prozessoptimierung. Hinzu kommen Investitionen ins Rollmaterial von jährlich ebenfalls rund 15 Millionen Franken.

# 5.3.2 Volkswirtschaftliche Effekte der Investitionsnachfrage

Mit dem errechneten Investitionsprogramm würde in den Jahren 2011 bis 2014 insgesamt eine Nachfrage nach Investitionsgütern und Bauleistungen in Höhe von rund 360 Mio. CHF ausgelöst. Die regionale Wirtschaft würde vor allem von den Infrastrukturinvestitionen profitieren. Hier sind beispielsweise die Bauwirtschaft, das Handwerk und Gewerbe sowie Ingenieurbüros, Unternehmensdienstleistungen oder regionale Investitionsgüterproduzenten positiv betroffen. Von den Investitionen ins Rollmaterial würde hingegen nur ein kleiner Anteil in der Region verbleiben. Nur einzelne Zulieferteile (z.B. Zug- und Stossvorrichtung, Funk) werden regional eingekauft.

Insgesamt würden die Investitionen in den Jahren 2011-2014 zu einem kumulierten Wertschöpfungseffekt von 193 Mio. CHF führen. Der Beschäftigungseffekt beliefe sich im Durchschnitt der Jahre auf 479 Personen pro Jahr. Hierbei ist die regionale Bauwirtschaft am stärksten positiv betroffen. Die Steuererträge aus der Einkommen- und Ertragsteuer der Kantone und Gemeinden würden für die Periode 2011 bis 2014 auf rund 33 Mio. CHF geschätzt. Der Bund profitiert von Steuererträgen in Höhe von rund 11 Mio. CHF.



Auch in den vergangenen Jahren gingen von den Investitionen der MGBahn spürbare Impulse auf die regionale Volkswirtschaft aus. In der Periode 2007 bis 2010 betrug der kumulierte effektive Wertschöpfungseffekt 172 Mio. CHF. Mit dieser Wertschöpfung waren regional im Durchschnitt 444 Arbeitsplätze pro Jahr und insgesamt 30 Mio. CHF Steuererträge für Kantone und Gemeinden verbunden. Der Bund profitierte in Höhe von 10 Mio. CHF:

# 5.4 Fazit: Volkswirtschaftliche Effekte der MGBahn i.e.S.

Nachfolgende Tabelle fasst die Ergebnisse der Impact-Analyse zusammen:

Tab. 5-4 Überblick: Volkswirtschaftliche Effekte der MGBahn i.e.S.

Wertschöpfungseffekte	Gesamtregion	Oberwallis	Uri	Surselva
Direkter Effekt	78	62	13	4
Direkter + indirekter Effekt	98	77	16	!
Direkter + indirekter + dir. induzierter Effekt	121	95	19	
Direkter + indirekter + induzierter Effekt	133	105	21	
Gesamtwirtschaft	6'807	3'958	1'805	1'04!
	An			
Direkter Effekt	1.2%	1.6%	0.7%	0.4%
Direkter + indirekter Effekt	1.4%	1.9%	0.9%	0.5%
Direkter + indirekter + dir. induzierter Effekt	1.8%	2.4%	1.1%	0.6%
Direkter + indirekter + induzierter Effekt	2.0%	2.6%	1.2%	0.7%
Beschäftigungseffekte	Gesamtregion	Oberwallis	Uri	Surselva
Direkter Effekt	560	440	90	29
Direkter + indirekter Effekt	762	602	120	39
Direkter + indirekter + dir. induzierter Effekt	1'001	788	160	53
Direkter + indirekter + induzierter Effekt	1'128	886	182	60
Gesamtwirtschaft	74'422	44'565	17'885	11'972
	An	teil an Gesamtwir	tschaft	
Direkter Effekt	0.8%	1.0%	0.5%	0.2%
Direkter + indirekter Effekt	1.0%	1.4%	0.7%	0.3%
Direkter + indirekter + dir. induzierter Effekt	1.3%	1.8%	0.9%	0.4%
Direkter + indirekter + induzierter Effekt	1.5%	2.0%	1.0%	0.5%
Steuereffekte	Gesamtregion	Oberwallis	Uri	Surselva
Modell mit direkten, indirekten und direkt induzierten Ef	fekten			
Kantone und Gemeinden (Eink. u. Ertragssteuern)	8.4	6.9	1.1	0.4
Bund (Einkommens- und Ertragssteuern)	1.1	0.8	0.2	0.:
Bund (Mehrwertsteuer)	6.3			
TOTAL	15.8	7.7	1.3	0.4
Effekte aus den hypothetisc	hen Investitionen de	r MGBahn 2011-20	)14	
	Gesamtregion			
Wertschöpfung	193			
Beschäftigung	479			
Steuern Kantone und Gemeidnen	33			
Bundessteuern	11			

# TEIL III: Volkswirtschaftliche Effekte der Matterhorn Gotthard Bahn im weiteren Sinn

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Matterhorn Gotthard Bahn geht weit über ihren direkten ökonomischen Nutzen hinaus. Die Bahn ist einerseits für Touristen ein zentrales Transportmittel und deshalb für die Tourismuswirtschaft, welche ihrerseits die Leitindustrie im Untersuchungsgebiet darstellt, von besonderer Bedeutung. Zudem ist die Matterhorn Gotthard Bahn ein wichtiger Pfeiler für die Mobilitätssicherung der regionalen Bevölkerung. Nicht zuletzt trägt eine gute Verkehrsversorgung beispielsweise zu einer Verhinderung oder Abschwächung von Abwanderung aus dem Untersuchungsgebiet bei. Zudem kann der Matterhorn Gotthard Bahn dank dem Angebot sauberer Mobilität auch ein positiver ökologischer Effekt zugeschrieben werden.

Von besonderer Bedeutung sind die Spillovereffekte über die Infrastrukturdienstleistung für die Tourismuswirtschaft. Die Matterhorn Gotthard Bahn transportierte auf ihrem Streckennetz 2009 rund 5.78 Millionen Touristen. Damit leistete die Matterhorn Gotthard Bahn rund 22.5 Prozent aller touristischen Reisen in den Regionen Oberwallis, Uri und Surselva.

Für das Tourismusjahr 2009 wird die Zahl der touristischen Aufenthaltstage im Untersuchungsgebiet auf rund 18.5 Millionen geschätzt. Dabei entfielen ungefähr gleich viele Aufenthaltstage auf die Sommer- wie auf die Wintersaison. Die Zahl der Logiernächte betrug 2009 rund 12.2 Millionen, die übrigen Aufenthaltstage generierten die Tagesgäste. Bei durchschnittlichen Tagesausgaben pro Gast von rund 118 CHF ergibt sich eine touristische Gesamtnachfrage von rund 2.3 Milliarden CHF. Von diesen 2.3 Milliarden CHF verblieben gut 1.6 Milliarden CHF als Wertschöpfung in der Region, was einem Anteil von rund 24 Prozent am regionalen BIP entspricht. Die Tourismusbranche macht also knapp ein Viertel der regionalen Wirtschaftsleistung aus. Noch deutlicher fällt die Bedeutung der Tourismusbranche in Bezug auf ihren Beschäftigungseffekt aus: Fast jeder dritte Erwerbstätige der Region verdankt seine Arbeitsstelle dem Tourismus.

Geht man davon aus, dass die Gästestruktur der Reisenden der Matterhorn Gotthard Bahn identisch ist mit derjenigen der gesamten Tourismusregion, kann daraus geschlossen werden, dass die Gäste, welche bei ihrem Aufenthalt die Matterhorn Gotthard Bahn benutzen, während ihres gesamten Aufenthaltes in der Region insgesamt, eine Wertschöpfung von gut 367 Millionen Schweizer Franken auslösen (5.4% des regionalen BIP). Ihr Beschäftigungseffekt beläuft sich auf 5'535 Erwerbstätige beziehungsweise 7.4 Prozent der regionalen Beschäftigung.

Neben den Spillovereffekten über die Infrastrukturdienstleistung für die Tourismuswirtschaft stiftet die Matterhorn Gotthard Bahn noch weiteren Nutzen: Sie befördert im Jahr mehr als eine Million Fahrgäste aus der Region und trägt damit wesentlich zur Mobilitätssicherung der dünn besiedelten und peripher gelegenen Region bei. Im Jahr 2000 waren beispielsweise werktags täglich rund 2'000 Pendlerinnen und Pendler mit der Matterhorn Gotthard Bahn unterwegs. Die Matterhorn Gotthard Bahn bietet für die Region den Anschluss an die Hauptlinien des öffentlichen Verkehrs und trägt damit wesentlich zur Erreichbarkeit des Oberwallis, des Urserentals und der oberen Surselva bei. Nicht zuletzt trägt die Matterhorn Gotthard Bahn dank sauberer Mobilität dazu bei, die Umweltbelastungen des Verkehrs in der Region in Grenzen zu halten. Würden die Gäste anstatt der Matterhorn Gotthard Bahn für die gleiche Strecke ihr Auto benutzen, würden im Jahr mehr als 24'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente (rund 6% des regionalen CO<sub>2</sub>-Ausstosses) zusätzlich ausgestossen.

# 6 Spillovereffekte über die Infrastrukturdienstleistung für die Tourismuswirtschaft

Die Matterhorn Gotthard Bahn ist als Verkehrsdienstleisterin ein wichtiger Leistungsträger in der Tourismuswirtschaft des Oberwallis, der oberen Surselva und im Urserental. Eine gute Verkehrsanbindung beziehungsweise Erreichbarkeit ist für Tourismusgebiete von grosser Bedeutung. Insbesondere bei Tagestouristen und Kurzreisenden spielt die gute Erreichbarkeit der Zieldestination eine wichtige Rolle. Auch die Verkehrsdienstleistungen innerhalb und zwischen Ferienregionen sind wichtig, da Gäste insbesondere im Sommer während ihres Ferienaufenthaltes verschiedene Tagesausflüge unternehmen.

Im ersten Teil des Kapitels (Kapitel 6.1) wird die Bedeutung der Tourismusbranche für die Region herausgearbeitet. Dabei wird aufgezeigt, wie gross die volkswirtschaftlichen Effekte des Incoming-Tourismus auf die regionale Wirtschaft ausfallen. Im zweiten Teil (Kapitel 6.2) werden die Fahrgäste der Matterhorn Gotthard Bahn fokussiert, um herauszufinden, wie viele Touristen die Gesellschaft befördert. Kapitel 6.3 verbindet diese beiden Teile, indem gezeigt wird, welche Bedeutung die Matterhorn Gotthard Bahn bei der Fortbewegung der Touristen in der Region innehat.

# 6.1 Volkswirtschaftliche Bedeutung des Tourismus im Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard Bahn

Im Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard Bahn nimmt der Tourismus eine dominierende Stellung ein. Es ist bekannt, dass der Tourismus im Oberwallis, in der Surselva und in geringerem Ausmass auch im Kanton Uri in der regionalen Wirtschaft sehr wichtig ist. Kapitel 6.1 zeigt die Bedeutung der Tourismusbranche für die Region auf, indem die volkswirtschaftlichen Effekte des Incoming-Tourismus quantifiziert werden. Dazu wird zuerst die touristische Gesamtnachfrage geschätzt und anschliessend basierend auf einem Input-Output-Modell die Wertschöpfungs-, Beschäftigungs- und Steuereffekte berechnet.

# **6.1.1** Methodisches Vorgehen

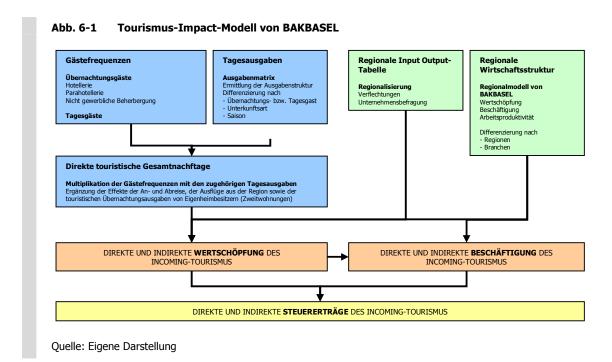
Der methodische Ansatz von BAKBASEL bei der Erstellung von Tourismus-Impact-Analysen lässt sich in einem Flussdiagramm schematisch darstellen. Abb. 6-1 zeigt, wie die einzelnen Arbeitsschritte zusammenhängen. Grundvoraussetzung für die Ermittlung der volkswirtschaftlichen Effekte des Incoming-Tourismus ist die Bestimmung der touristischen Gesamtnachfrage. Diese ergibt sich durch die Multiplikation der registrierten Gästefrequenzen mit den durchschnittlichen Tagesausgaben korrigiert um die Ausgaben für die An- und Abreise, die Ausgaben für Ausflüge und die Übernachtungsausgaben von Zweitwohnungsbesitzern, die ihre Wohnung nicht vermieten.

Die **Gästefrequenzen** sind also eine der beiden Basisgrössen für die Berechnung der touristischen Gesamtnachfrage. Weil das Ausgabeverhalten der Gäste sehr unterschiedlich ausfällt, müssen bei den Frequenzen verschiedene Gästegruppen differenziert werden. Dabei werden in einem ersten Schritt Übernachtungs- und Tagesgäste unterschieden. In einem zweiten Schritt werden die Übernachtungsgäste nach der Wahl ihrer Unterkunftsart weiter unterteilt. Für die Ermittlung der touristischen Frequenzen wurden unterschiedliche Quellen herangezogen: Die Angaben zu den Übernachtungsgästen in der Hotellerie entstammen der Schweizerischen Beherbergungsstatistik (HESTA), welche auch eine Unterscheidung nach Sternkategorien und Herkunftsmärkten zulässt. Für die Ermittlung der Frequenzen in der Parahotellerie wurden Angaben aus der Beherbergungsstatistik HESTA sowie von verschiedenen Tourismusorganisationen, aus Kurtaxenstatistiken und der Tourismusdatenbank von BAKBASEL verwendet. Bei der Schätzung

der Tagesgäste und bei den Besuchern von Bekannten und Verwandten stützt sich die Untersuchung auf Angaben einer Wertschöpfungsstudie im Oberwallis aus dem Jahr 2001.<sup>4</sup>

Die zweite quantitative Grundlage für die Berechnung der touristischen Gesamtnachfrage ist die Ermittlung der durchschnittlichen Tagesausgaben pro Person und Gästekategorie. Die Unterscheidung in verschiedene Gästekategorien ist aufgrund des sehr unterschiedlichen Ausgabeverhaltens unabdingbar. Neben der Differenzierung nach Gästekategorien ist auch eine Unterteilung nach Saisons sowie nach der Art der Ausgaben zentral. Die für die Abschätzung der Tagesausgaben verwendete Matrix basiert auf der Wertschöpfungsstudie für das Oberwallis, welche mit der Entwicklung der Schweizer Konsumentenpreise auf den Stand von 2009 gebracht wurde.

Die durch die Multiplikation von Gästefrequenzen und Tagesausgaben berechneten touristischen Gesamtausgaben müssen noch um einige Parameter korrigiert werden. Die erste Korrektur besteht in einem Abzug: Die berechneten Gesamtausgaben umfassen auch Ausgaben, welche die Gäste während ihres Aufenthaltes ausserhalb der Untersuchungsregion getätigt haben. Diese müssen von den touristischen Gesamtausgaben subtrahiert werden. Hingegen fehlen bei der Multiplikation der Frequenzen mit den Tagesausgaben drei umsatzrelevante Grössen: Zum ersten umfassen die ermittelten Tagesausgaben die Ausgaben für die An- und Abreise nicht. Der Anteil, welcher in der Region anfällt, muss also zu den touristischen Gesamtausgaben addiert werden. Zudem fehlen bei der Ermittlung der Tagesausgaben die Wohnungsausgaben derjenigen Zweitwohnungsbesitzer, die ihre Wohnung nicht vermieten. Entsprechend müssen die jährlichen Ausgaben für die nicht vermieteten Zweitwohnungen sowie als drittes die Ausgaben für neu erbaute Zweitwohnungen pro Jahr ebenfalls zu den touristischen Gesamtausgaben addiert werden.



Die wie oben beschrieben ermittelten touristische Gesamtnachfrage ist die unabdingbare Voraussetzung für die Berechnung der volkswirtschaftlichen Effekte des Incoming-Tourismus. Mit Hilfe eines regionalen Input-Output-Modells und unter der Verwendung der regionalen Wirtschaftsstruktur lassen sich die Wertschöpfungs- und Beschäftigungs- sowie anschliessend auch die Steuereffekte berechnen. Eine Beschrei-

bung für das Vorgehen bei der Ermittlung der volkswirtschaftlichen Effekte liefert Kapitel 4.

RAKBASFI

-

59

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Vgl. Rütter et al. 2001

# 6.1.2 Touristische Gesamtnachfrage

Die Ermittlung der touristischen Gesamtnachfrage ist die Grundlage für die spätere Berechnung der volkswirtschaftlichen Effekte. Unter der touristischen Gesamtnachfrage werden dabei die gesamten Ausgaben von Touristen in einer Region verstanden. Sie berechnet sich durch die Multiplikation der Aufenthaltstage mit den entsprechenden Tagesausgaben korrigiert um einige Merkmale, die bei der Ermittlung der Tagesausgaben nicht berücksichtigt werden können. Die nachfolgenden Abschnitte zeigen die einzelnen Komponenten der Gesamtnachfrage auf und weisen zum Schluss die gesamten Ausgaben von Touristen in der Region Oberwallis/Uri/Surselva aus.

# 6.1.2.1 Frequenzen des Incoming-Tourismus (Aufenthaltstage)

Die Ermittlung der Gästefrequenzen bzw. der touristischen Aufenthaltstage ist eine der Grundvoraussetzungen für die Berechnung der touristischen Gesamtnachfrage. Zu den touristischen Aufenthaltstagen zählen dabei verschiedene Gästesegmente. Grundsätzlich lassen sich die Touristen nach Tages- und Übernachtungsgästen unterscheiden. Die Übernachtungsgäste können weiter in die Hotellerie, die gewerbliche Parahotellerie und den nicht gewerblichen Übernachtungstourismus unterschieden werden. Nachfolgend werden zuerst Frequenzen der verschiedenen Segmente separat dargelegt, bevor zum Schluss alle Kategorien zusammengefasst werden.

# Logiernächte in der Hotellerie

Im Tourismusjahr 2009 wurden im Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard Bahn (Regionen Oberwallis, Uri und Surselva) insgesamt gut 3.85 Millionen Übernachtungen in der Hotellerie registriert. Mitberücksichtigt wurden dabei auch die rund 77'000 Übernachtungen in Kurbetrieben. Im Oberwallis wurden mit rund 3.1 Millionen Hotelübernachtungen deutlich die meisten Logiernächte registriert. In der Surselva wurden knapp eine halbe Million Hotelübernachtungen gezählt, im Kanton Uri gut eine Viertelmillion (vgl. Abb. 6-2).

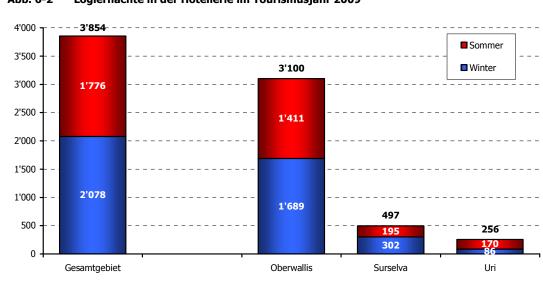


Abb. 6-2 Logiernächte in der Hotellerie im Tourismusjahr 2009

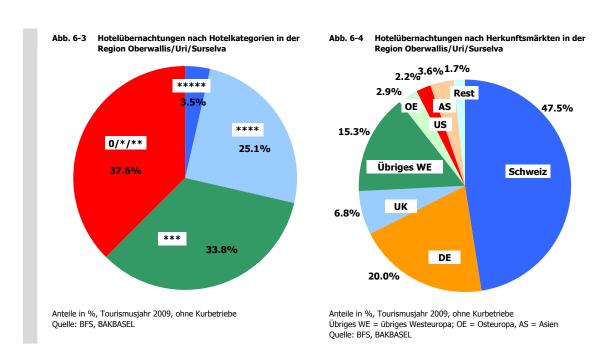
Zahl der Logiernächte in der Hotellerie (inkl. Kurbetriebe), in Tausend, Tourismusjahr 2009 Quelle: BFS, BAKBASEL

Eine Unterteilung nach Saisons zeigt, dass im Winterhalbjahr mehr Hotelübernachtungen registriert wurden als im Sommer. Für die Gesamtregion beträgt der Winteranteil rund 56 Prozent. Dabei gibt es zwischen den drei Teilregionen deutliche Unterschiede. Während das Oberwallis die gleiche Verteilung zeigt wie die Gesamtregion, dominiert in der Surselva der Winter deutlicher und im Kanton Uri überwiegt die Sommernachfrage. In der Surselva entfallen gut 6 von 10 Hotelübernachtungen auf das Winterhalbjahr, im Kanton Uri nur etwa jede Dritte.

Die Zahl der Hotelübernachtungen kann noch in verschiedene Gästesegmente unterteilt werden. Zum einen ermöglicht die schweizerische Beherbergungsstatistik eine Unterteilung nach Hotelsegmenten (Sternkategorien) und zum anderen eine Unterscheidung nach den Herkunftsmärkten der Gäste.

Die Unterteilung nach Hotelkategorien (vgl. Abb. 6-3) zeigt, dass in der Gesamtregion (Oberwallis, Uri, Surselva) der grösste Gästeanteil auf das «Budget-Segment» entfällt: 37.6 Prozent aller Übernachtungen werden in den nicht klassierten Betrieben oder in Betrieben mit einem oder zwei Sternen gezählt. Die Mittelklassehotellerie (Dreisternbetriebe) beherbergt rund ein Drittel der Gäste. Rund ein Viertel der Übernachtungen entfallen auf die Viersternbetriebe und rund 3.5 Prozent auf das Luxussegment (5 Sterne).

Die Unterteilung nach Herkunftsmärkten zeigt, dass die Schweizerinnen und Schweizer die weitaus wichtigste Gästegruppe darstellen (vgl. Abb. 6-4). Fast die Hälfte aller Hotelübernachtungen (47.5%) entfallen auf den Binnenmarkt. Bei den ausländischen Gästen halten insbesondere die Gäste aus Westeuropa einen grossen Marktanteil (42.1%). Innerhalb dieser Ländergruppe dominieren die deutschen Gäste mit einem Anteil von 20 Prozent an der Gesamtnachfrage und die Gäste aus Grossbritannien mit einem Logiernächteanteil von 6.8 Prozent. Alle übrigen Gäste halten zusammen einen Marktanteil von gut 10 Prozent, dabei erreichen die Gäste aus Osteuropa einen Anteil von 2.9, jene aus den USA von 2.2 und jene aus Asien von 3.6 Prozent.



Zwischen den Regionen gibt es in Bezug auf die Nachfrageverteilung nach Hotelkategorien deutliche Unterschiede (vgl. Abb. 6-5). Im Oberwallis dominiert das Mittelklassesegment mit einem Logiernächteanteil von 37 Prozent. Das Budget-Segment und die Viersternhotellerie halten sich mit jeweils rund 29 Prozent in etwa die Waage. Das Luxussegment macht knapp 4 Prozent der Nachfrage aus. In der Surselva und im Kanton Uri dominiert hingegen eindeutig das Budget-Segment. Ungefähr 7 von 10 Übernachtungen finden dort in Betrieben ohne Stern und Betrieben mit einem oder zwei Sternen statt. Zwischen der Surselva und

dem Kanton Uri gibt es aber im übrigen Segment einen Unterschied: Während im Kanton Uri das Erstklass- und Luxussegment noch keine Rolle spielt, wurden in der Surselva rund 11 Prozent der Hotel- übernachtungen in Viersternbetrieben registriert.

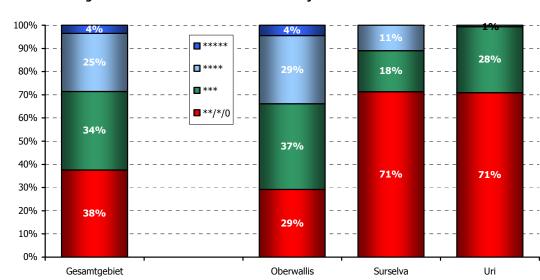


Abb. 6-5 Logiernächte in der Hotellerie im Tourismusjahr 2009

Anteile Logiernächte in der Hotellerie nach Hotelkategorien (ohne Kurbetriebe), in %, Tourismusjahr 2009 Quelle: BFS, BAKBASEL

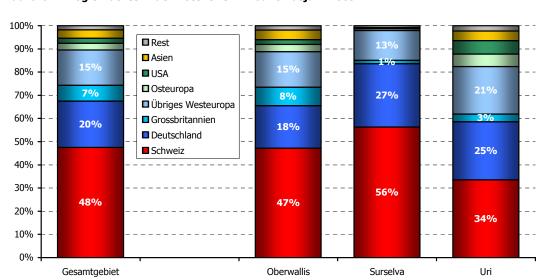


Abb. 6-6 Logiernächte in der Hotellerie im Tourismusjahr 2009

Anteile Logiernächte in der Hotellerie nach Herkunftsmärkten (ohne Kurbetriebe), in %, Tourismusjahr 2009 Quelle: BFS, BAKBASEL

Auch bezüglich der Herkunftsmärkte zeigen die drei Teilregionen deutliche Unterschiede (vgl. Abb. 6-6). Im Oberwallis entspricht der Gästemix weitestgehend demjenigen der Gesamtregion. In der Surselva dominieren die Nahmärkte: 98 Prozent der Hotelübernachtungen sind auf Gäste aus der Schweiz und aus

Westeuropa zurückzuführen. Im Kanton Uri hingegen ist die Hotelnachfrage viel internationaler. Nur rund 34 Prozent der Hotelübernachtungen gehen auf das Konto von Schweizerinnen und Schweizern. Von den ausländischen Märkten ist auch im Kanton Uri der westeuropäische Markt der wichtigste, dort spielen aber auch die Übersee-Märkte (Asien, Nordamerika) und Osteuropa eine nicht unbedeutende Rolle.

# Logiernächte in der Parahotellerie und in nicht gewerblichen Unterkünften

Die Hotelgäste stellen nur einen Teil der Übernachtungsgäste dar. Neben der Hotellerie spielen andere Beherbergungsformen wie Gruppenunterkünfte, Campingplätze, Ferienwohnungen und auch Übernachtungen bei Bekannten und Verwandten eine nicht zu unterschätzende Rolle. Insbesondere die Übernachtungen in Ferienwohnungen sind im Untersuchungsgebiet besonders wichtig.

Bei den Logiernächten ausserhalb der Hotellerie kann grundsätzlich zwischen Übernachtungen in der gewerblichen Parahotellerie und solchen in nicht gewerblichen Unterkünften unterschieden werden. Zur Parahotellerie zählen dabei vermietete Ferienwohnungen, Gruppenunterkünfte (inkl. Jugendherbergen) und Campingplätze. In der Untersuchungsregion wurden in diesen drei Kategorien zusammen im Tourismusjahr 2009 insgesamt knapp 5.17 Millionen Übernachtungen registriert. Für die Übernachtungszahlen in eigenen, nicht vermieteten Ferienwohnungen und bei Bekannten und Verwandten, welche zusammen den Bereich der nicht gewerblichen Unterkünfte ergeben, gibt es keine umfassenden Statistiken. Hier wurden die Angaben basierend auf verschiedenen Eckwerten geschätzt. Die Schätzung ergibt, dass im Tourismusjahr 2009 gut 3.2 Millionen Logiernächte in nicht gewerblichen Unterkünften generiert wurden. Insgesamt ergeben sich also für die gewerbliche Parahotellerie und die nicht gewerblichen Unterkünfte rund 8.38 Millionen Übernachtungen. Die drei Regionen tragen unterschiedlich zum Gesamtergebnis bei: Im Oberwallis werden im Bereich der Parahotellerie und der nicht gewerblichen Unterkünfte knapp 6 Millionen Logiernächte generiert, in der Surselva knapp 2 Millionen und im Kanton Uri rund 430'000 (vgl. Abb. 6-7).

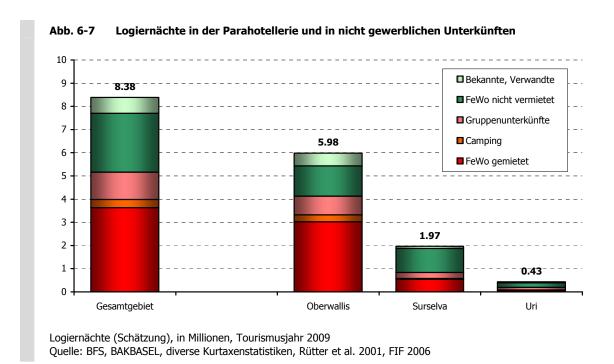
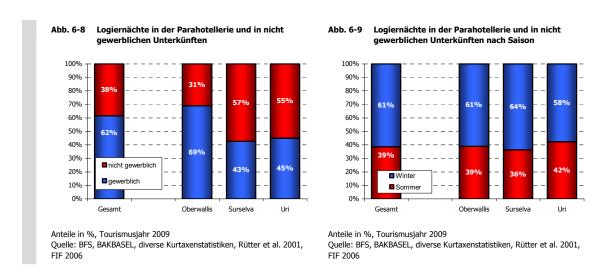


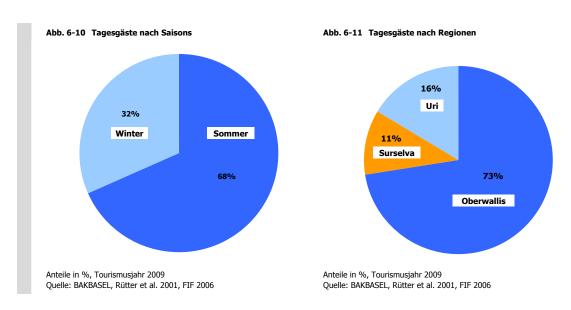
Abb. 6-8 zeigt die unterschiedlichen Anteile der gewerblichen Parahotellerie und der nicht gewerblichen Unterkünfte. Im Oberwallis dominiert die gewerbliche Parahotellerie über die nicht gewerblichen Unterkünfte mit einem Verhältnis von rund 7 zu 3. In den beiden anderen Regionen hingegen sind die nicht

vermieteten Zweitwohnungen und Übernachtungen bei Bekannten und Verwandten relativ betrachtet deutlich wichtiger. In der Surselva beträgt deren Anteil rund 57 Prozent, im Kanton Uri 55 Prozent. Die Unterteilung der Nachfrage in der gewerblichen Parahotellerie und den nicht gewerblichen Betrieben nach Saisons (vgl. Abb. 6-9) zeigt, dass überall der Winteranteil überwiegt. Am deutlichsten in der Surselva (64%), am wenigsten deutlich im Kanton Uri (58%).



# **Tagesgäste**

Nicht nur übernachtende Gäste sind für Tourismusregionen wichtig, sondern auch der Tagestourismus spielt eine bedeutende Rolle. Angaben über die Zahl der Tagesgäste sind aber nur schwierig zu erhalten, da keine entsprechenden Statistiken existieren. Die Angaben für die vorliegende Studie basieren deshalb auf einer Wertschöpfungsstudie aus dem Jahr 2001 im Oberwallis. Dabei wird angenommen, dass das Verhältnis der Tagesgäste zu den Hotelgästen konstant geblieben ist. Die so geschätzte Zahl der Tagesgäste beläuft sich für das Tourismusjahr 2009 auf rund 6.3 Millionen.



Da durch den Bau des Lötschberg-Basistunnels der Tagestourismus überproportional profitiert haben dürfte, ergibt sich mit der Koppelung an die Hotelgäste für die Tagesgäste eine eher konservative Schätzung.

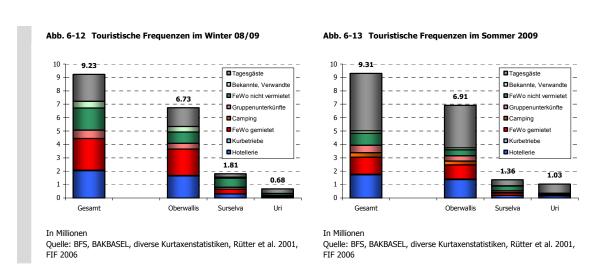
64 BAKBASEL

\_

Im Gegensatz zu den Übernachtungsgästen überwiegt bei den Tagesgästen die Sommersaison. Rund zwei Drittel der Tagesgäste werden im Sommer und nur ein knappes Drittel im Winter registriert (vgl. Abb. 6-10). Die Verteilung der Tagesgäste auf die Regionen zeigt, dass rund 4.57 Millionen Tagesgäste auf das Oberwallis, rund 700'000 auf die Surselva und eine gute Million auf den Kanton Uri entfallen (vgl. Abb. 6-11).

#### Zusammenfassung

Nimmt man die Frequenzen sämtlicher Gäste im Untersuchungsgebiet zusammen, so zeigt sich, dass in den Regionen Oberwallis, Uri und Surselva im Winter 2008/2009 insgesamt 9.23 Millionen Aufenthaltstage registriert wurden (vgl. Abb. 6-12). Den grössten Anteil trägt dabei die Region Oberwallis mit rund 6.73 Millionen Frequenzen. Für die Surselva wird die Zahl der Aufenthaltstage auf rund 1.81 Millionen, für den Kanton Uri auf rund 680'000 geschätzt.



Für die Sommermonate 2009 beläuft sich die Schätzung der Aufenthaltstage für die gesamte Region auf rund 9.31 Millionen (vgl. Abb. 6-13). Das Oberwallis trägt dazu rund 6.91 Millionen Frequenzen bei, die Surselva rund 1.36 Millionen und der Kanton Uri gut eine Million. Während sich insgesamt im Sommerhalbjahr die Tages- und Übernachtungsgäste ungefähr die Waage halten, dominieren im Winter klar die Übernachtungsgäste.

Im Tourismusjahr 2009 belief sich die Zahl der Aufenthaltstage im gesamten Untersuchungsgebiet auf gut 18.5 Millionen (vgl. Tab. 6-1). Rund ein Drittel der Frequenzen entfiel dabei auf den Tagestourismus. Die übernachtenden Gäste generierten rund 12.2 Millionen Übernachtungen. Davon entfielen rund 3.85 Millionen auf die Hotellerie, mehr als 5 Millionen auf die gewerbliche Parahotellerie und rund 3.2 Millionen auf nicht gewerbliche Unterkunftsarten.

Die grösste Teilregion Oberwallis registrierte im Tourismusjahr 2009 rund 13.65 Millionen Gästefrequenzen. Dabei einfielen gut 9 Millionen auf die übernachtenden Gäste und gut 4.5 Millionen auf Tagesgäste. Bei den Übernachtungsgästen dominierte die gewerbliche Parahotellerie mit mehr als 4 Millionen Übernachtungen.

Für die Region Surselva wurden in der Untersuchungsperiode knapp 2.5 Millionen Übernachtungen und rund 700'000 Tagesgäste ausgemacht. Bei den übernachtenden Gästen dominierten vor allem die Übernachtungen in nicht vermieteten Ferienwohnungen. Das Zweitwohnungssegment ist in der Surselva also stark ausgeprägt. BAKBASEL schätzt das Logiernächteaufkommen in diesen nicht vermieteten Zweitwohnungen auf rund eine Million Übernachtungen.

Im Kanton Uri beläuft sich die Schätzung der Aufenthaltstage auf rund 1.7 Millionen. Anders als in den beiden anderen Teilgebieten dominiert im Kanton Uri der Tagestourismus. Im Tourismusjahr 2009 dürften rund eine Million Tagesgäste den Weg in den Kanton Uri gefunden haben.

Tab. 6-1 Touristische Frequenzen im Tourismusjahr 2009

	Gesamtgebiet	Oberwallis	Surselva	Uri
ÜBERNACHTUNGSGÄSTE	12'237	9'080	2'468	689
HOTELLERIE	3'854	3'100	497	256
0-2 Sterne	1'419	883	354	182
3 Sterne	1'277	1'116	88	73
4 Sterne	947	891	54	2
5 Sterne	134	134	0	0
Kurbetriebe	77	77	0	0
PARAHOTELLERIE	5'168	4'131	842	195
gemietete Ferienwohnung	3'634	3'023	549	62
Gruppenunterkunft	1'185	810	264	111
Camping	349	299	29	21
AUSSERGEWERBLICHE				
ÜBERNACHTUNGEN	3'215	1'848	1'130	237
Ferienwohnung nicht vermietet	2'533	1'299	1'035	199
Verwandte und Bekannte	683	549	95	39
TAGESGÄSTE	6'298	4'568	705	1'026
TOTAL	18'535	13'648	3'173	1'714

In Tausend, Tourismusjahr 2009

Quelle: BFS, BAKBASEL, diverse Kurtaxenstatistiken, Rütter et al. 2001, FIF 2006

# 6.1.2.2 Tagesausgaben der Besucher

Die zweite quantitative Grundlage für die Berechnung der touristischen Gesamtnachfrage ist die Ermittlung der durchschnittlichen Tagesausgaben pro Person und Gästekategorie. Diese werden in der Regel basierend auf umfangreichen Gästebefragungen ermittelt. Für die Region Oberwallis wurden solche Befragungen im Rahmen einer 2001 veröffentlichten Wertschöpfungsstudie<sup>6</sup> durchgeführt. Diese Befragungsresultate liefern die Grundlage für die Ausgabenmatrix der vorliegenden Wertschöpfungsuntersuchung. Dabei wird davon ausgegangen, dass sich das Ausgabeverhalten der Gäste in den verschiedenen Unterkategorien seither nicht grundsätzlich verändert hat. Berücksichtigt werden aber die Preisentwicklung seit dem Jahr 2000 und die veränderte Gästestruktur.

Die komplette Ausgabenmatrix wird in der nachfolgenden Tabelle (Tab. 6-2) dargelegt. Sie beinhaltet sämtliche Ausgaben mit Ausnahme der Ausgaben für die An- und Abreise und die Kosten der eigenen Ferienwohnung. Mitberücksichtigt werden hingegen die Ausgaben für Ausflüge ausserhalb der Übernachtungsregion während des Aufenthaltes. Diese drei Elemente werden später bei der Ermittlung der touristischen Gesamtnachfrage noch korrigiert.

Die Ausgabenmatrix zeigt, dass ein Gast im Untersuchungsgebiet im Tourismusjahr 2009 pro Tag durchschnittlich 118 Schweizer Franken ausgegeben hat. Die Ausgaben lagen im Winter mit rund 127 Schweizer Franken höher als im Sommer (109 CHF). Die höheren Ausgaben im Winter zeigen sich bei sämtlichen Gästekategorien.

-

<sup>6</sup> vgl. Rütter et al. 2001

Die höchsten durchschnittlichen Tagesausgaben zeigen sich in der Hotellerie. Ein durchschnittlicher Hotelgast gab im Tourismusjahr 2009 pro Tag rund 222 Schweizer Franken aus. Innerhalb der Hotellerie zeigen sich wiederum deutliche Unterschiede. Die Gäste der Fünfsternbetriebe gaben pro Tag mit 500 CHF rund 3.4 Mal mehr aus als der Durchschnittsgast in der Budget-Hotellerie (148 CHF).

In der gewerblichen Parahotellerie betrugen die durchschnittlichen Tagesausgaben im Tourismusjahr 2009 rund 115 CHF. Dabei fielen die Tagesausgaben der Gäste in gewerblichen Ferienwohnungen rund doppelt so hoch aus wie bei Gästen auf Campingplätzen. Die Ausgaben der Gäste in eigenen Ferienwohnungen beliefen sich auf rund 62 CHF pro Tag. Hier gilt es allerdings zu festzuhalten, dass die Ausgaben für die Ferienwohnung selbst nicht berücksichtigt wurden. Die Tagesgäste gaben im Tourismusjahr 2009 durchschnittlich pro Tag rund 83 CHF aus.

Tab. 6-2 Tagesausgaben der Besucher im Sommer und im Winter

	Winter	Sommer	Tourismusjahr
ÜBERNACHTUNGSGÄSTE	142	127	136
HOTELLERIE	230	212	222
0-2 Sterne	155	141	148
3 Sterne	209	206	208
4 Sterne	309	315	312
5 Sterne	501	498	500
Kurbetriebe	233	222	228
PARAHOTELLERIE	130	93	115
gemietete Ferienwohnung	134	97	121
Gruppenunterkunft	117	105	111
Camping	77	60	61
AUSSERGEWERBLICHE			
ÜBERNACHTUNGEN	73	55	67
Ferienwohnung nicht vermietet*	66	55	62
Verwandte und Bekannte	96	53	85
TAGESGÄSTE	73	88	83
TOTAL	127	109	118

Ausgaben pro Person und Tag in CHF, Tourismusjahr 2009

Quelle: BFS, BAKBASEL, diverse Kurtaxenstatistiken, Rütter et al. 2001, FIF 2006

## 6.1.2.3 Gesamtausgaben der Gäste der Region

Durch die Multiplikation der Zahl der Aufenthaltstage mit den durchschnittlichen Tagesausgaben in der entsprechenden Kategorie können die Gesamtausgaben der Gäste berechnet werden. Diese umfassen sämtliche unmittelbaren Ausgaben der Gäste während ihrem Aufenthalt. Mitenthalten sind somit auch Ausgaben, die während des Ferienaufenthaltes ausserhalb der Region getätigt wurden, hingegen fehlen die Ausgaben für die An- und Abreise und die eigene Ferienwohnung. Diese Punkte werden im nachfolgenden Abschnitt 6.1.2.4 behandelt.

Die Gesamtausgaben der Gäste im gesamten Untersuchungsgebiet beliefen sich im Tourismusjahr 2009 auf insgesamt 2.185 Milliarden Schweizer Franken (vgl. Abb. 6-14). Den grössten Umsatzbeitrag leisteten die Gäste der Hotellerie mit gut 850 Millionen CHF, gefolgt von den Tagesgästen mit gut 520 Millionen und den Gästen der gewerblichen Ferienwohnungen mit rund 440 Millionen CHF. Die Region Oberwallis trug

<sup>\*</sup> ohne Ausgaben für die Kosten der eigenen Ferienwohnung

rund 1.7 Milliarden zu den Gesamtausgaben bei, die Region Surselva rund 316 Millionen und der Kanton Uri rund 163 Millionen.

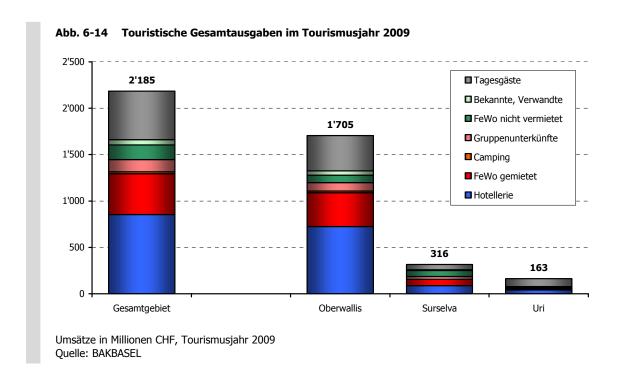
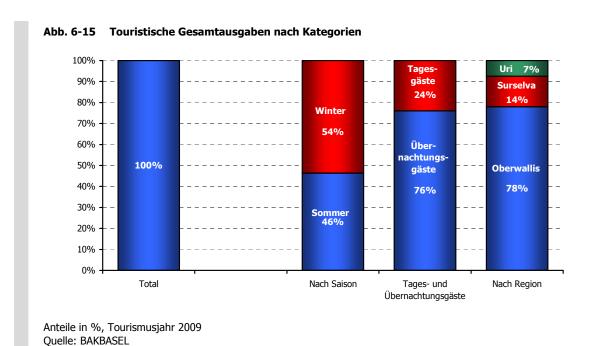


Abb. 6-15 zeigt, wie sich die Gesamtausgaben nach Saisons, nach Tages- und Übernachtungsgästen und nach Regionen aufteilen. Anders als bei den Aufenthaltstagen überwiegt bei den Umsätzen der Wintertourismus den Sommertourismus. Der Übernachtungstourismus generiert rund drei Viertel der Nachfrage, der Tagestourismus ein Viertel. Die Region Oberwallis trägt 78 Prozent zu den Gesamtausgaben bei, die Surselva 14 und der Kanton Uri 7 Prozent.



## 6.1.2.4 Korrektur der nicht berücksichtigten Faktoren

Bei der bisherigen Ermittlung der Gesamtausgaben blieben einige Faktoren unberücksichtigt. Zum einen müssen die Ausgaben der Gäste ausserhalb der Region subtrahiert werden, zum anderen müssen die in der Region anfallenden Ausgaben für die An- und Abreise sowie die Übernachtungsausgaben der nicht vermietenden Ferienwohnungsbesitzer addiert werden.

Die Ermittlung der Ausgaben der Gäste ausserhalb der Region stützt sich auf Resultate der Wertschöpfungsstudie für das Oberwallis aus dem Jahr 2001<sup>7</sup>. Dort wurde ermittelt, dass die Gäste im Sommer 17 und im Winter 5 Prozent ihrer direkten Ausgaben während des Aufenthalts bei Ausflügen ausserhalb der Region ausgeben. Unter Beibehaltung dieser Annahme muss im Gesamtgebiet ein Geldabfluss von 231 Millionen CHF von den touristischen Gesamtausgaben abgezogen werden, wobei davon rund 69 Millionen auf das Winterhalbjahr und rund 172 Millionen auf das Sommerhalbjahr entfallen.

Auch die Ausgaben der Gäste für die An- und Abreise werden basierend auf den Resultaten der Wertschöpfungsstudie im Oberwallis geschätzt. Dort zeigte sich, dass diese Ausgaben rund 6 Prozent der touristischen Bruttonachfrage ausmachen. Für die Gesamtregion müssen daher zu den touristischen Gesamtausgaben rund 131 Millionen CHF addiert werden.

Eine weitere Korrektur betrifft die Übernachtungsausgaben der Gäste, welche in eigenen Ferienwohnungen bzw. Chalets übernachten. Bei der Ermittlung der Ausgabenmatrix (vgl. 6.1.2.2) wurden diese Ausgaben nicht berücksichtigt. Entsprechend müssen für die Ermittlung der touristischen Gesamtnachfrage sowohl die jährlichen Ausgaben für die Ferienwohnung als auch die pro Jahr getätigten Bauinvestitionen für neue, nicht vermietete Ferienwohnungen zusätzlich berücksichtigt werden. Die jährlichen Ausgaben pro nicht vermieteter Ferienwohnung wurden im Jahr 2000 im Oberwallis auf rund 8'500 CHF geschätzt. Bereinigt man diesen Betrag um die seither aufgelaufene Teuerung, so ergeben sich für das Jahr 2009 durchschnittliche Jahresausgaben von rund 10'100 CHF pro nicht vermietete Ferienwohnung. Die Zahl der nicht vermieteten Ferienwohnungen wird in der Untersuchungsregion auf rund 16'500 geschätzt. Dadurch ergeben sich jährliche Ausgaben für nicht vermietete Zweit- beziehungsweise Ferienwohnungen von rund 167 Millionen Schweizer Franken. Zusätzlich müssen auch die jährlichen Investitionen in neu erstellte, nicht vermietete Ferienwohnungen abgeschätzt werden. Diese wurden mit Hilfe der Wohnbauinvestitionen in den betroffenen Gemeinden geschätzt. Untersuchungen zeigen, dass im Wallis rund 30 Prozent und im Kanton Graubünden rund 36 Prozent der Wohnbauausgaben für Zweitwohnungen ausgegeben werden.8 Zudem muss noch bedacht werden, dass diese Investitionen auch vermietete Ferienwohnungen umfassen, welche hier nicht berücksichtigt werden sollen. Insgesamt kann für die Gesamtregion basierend auf dem vorhandenen Zahlenmaterial geschätzt werden, dass pro Jahr rund 60 Millionen Franken in neu gebaute, nicht vermietete Ferienwohnungen bzw. Chalets investiert werden. Die gesamten Wohnausgaben von Zweitwohnungsbesitzern, die ihre Wohnung nicht vermieten, belaufen sich damit auf rund 227 Millionen Schweizer Franken.

## 6.1.2.5 Synthese: Touristische Gesamtnachfrage

Unter Berücksichtigung der in Kapitel 6.1.2.4 ermittelten Korrekturfaktoren lässt sich nun die endgültige touristische Brutto-Gesamtnachfrage berechnen. Sie beläuft sich für den gesamten Untersuchungsraum für das Tourismusjahr 2009 auf insgesamt rund 2.3 Milliarden Schweizer Franken. Dabei sind rund 44 Prozent der gesamten direkten touristischen Umsätze auf die Sommersaison und rund 56 Prozent auf die Wintersaison zurückzuführen. Den weitaus grössten Beitrag leistet die Region Oberwallis. Mit einer touristischen Gesamtnachfrage von gut 1.7 Milliarden CHF hält die Region einen Anteil von 75 Prozent. Für die Surselva wurde eine Gesamtnachfrage von rund 400 Millionen Schweizer Franken ermittelt, was einem Anteil von

BAKBASEL 69

-

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Rütter et al. (2001)

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Arpagaus, Spörri (2008)

rund 17 Prozent entspricht. Für den Kanton Uri wurde die touristische Gesamtnachfrage im Tourismusjahr 2009 auf insgesamt 178 Millionen Franken geschätzt. Damit trägt der Kanton Uri knapp 8 Prozent zur Gesamtnachfrage im Untersuchungsgebiet bei. Einen umfassenden Überblick über die touristische Gesamtnachfrage im Untersuchungsgebiet und in den Teilregionen Oberwallis, Surselva und Uri liefert die nachfolgende Tabelle (Tab. 6-3).

Tab. 6-3 Touristische Gesamtnachfrage im Tourismusjahr 2009

	GESAMTGEBIET	OBERWALLIS	SURSELVA	URI
ÜBERNACHTUNGSGÄSTE	1'662	1'325	258	79
HOTELLERIE	854	724	88	42
0-2 Sterne	210	131	53	26
3 Sterne	265	232	18	15
4 Sterne	295	278	17	0
5 Sterne	67	67	0	0
Kurbetriebe	17	17	0	0
PARAHOTELLERIE	592	473	98	21
gemietete Ferienwohnung	439	365	66	8
Gruppenunterkunft	132	90	29	12
Camping	21	18	2	1
AUSSERGEWERBLICHE				
ÜBERNACHTUNGEN	216	128	73	15
Ferienwohnung nicht vermietet	158	81	65	12
Verwandte und Bekannte	58	47	8	3
TAGESGÄSTE	523	380	58	85
Touristische Gesamtausgaben	2'185	1'705	316	163
minus Ausgaben ausserhalb Region	-231	-180	-31	-20
Zwischentotal	1'954	1'525	286	143
plus An- und Abreise				
(Ausgaben in der Region)	131	102	19	10
plus jährliche Ausgaben der Besitzer für				
nicht vermietete Ferienwohnungen	167	83	71	13
J	107	03	, 1	13
plus Investitionen in Neubauten von	60	26	24	10
nicht vermieteten Ferienwohnungen	60	26	21	13
TOURISTISCHE GESAMTNACHFRAGE (Brutto)	2'312	1'737	397	178

In Millionen CHF Quelle: BAKBASEL

# **6.1.3** Volkswirtschaftliche Effekte der touristischen Gesamtnachfrage

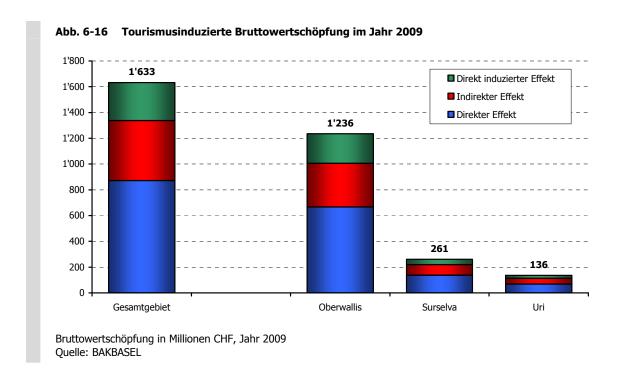
Für die Bestimmung der volkswirtschaftlichen Effekte des Incoming-Tourismus im Untersuchungsgebiet werden nachfolgend drei zentrale Output-Grössen detailliert dargelegt. Zuerst werden die Wertschöpfungseffekte der Tourismuswirtschaft erläutert, anschliessend werden die Beschäftigungseffekte aufgezeigt und zum Schluss werden die Auswirkungen auf die Steuereinnahmen beschrieben.

#### 6.1.3.1 Wertschöpfungseffekte

Die Bedeutung des Tourismus für die Region im volkswirtschaftlichen Sinne wird in erster Linie mit der Wertschöpfung gemessen. Die in der regionalen Wirtschaft des Untersuchungsgebiets durch den Incoming-Tourismus ausgelöste Bruttowertschöpfung betrug 2009 rund 1'633 Millionen Schweizer Franken (vgl. Abb. 6-16). Von der ursprünglichen touristischen Gesamtnachfrage (vgl. Kapitel 6.1.2.5) von rund 2.3 Milliarden CHF musste vor der Berechnung der volkswirtschaftlichen Effekte noch die Mehrwertsteuer abgezogen werden. Die Nachfrage nach Abzug der Mehrwertsteuer belief sich auf rund 2.2 Milliarden CHF. Von diesen 2.2 Milliarden verblieben letztlich gut 1.6 Milliarden CHF als Wertschöpfung in der Region, was einer regionalen Abschöpfungsquote von 74 Prozent entspricht. Die restlichen 26 Prozent der Verbraucherausgaben landeten über den Umweg der wirtschaftlichen Verflechtung der Branchen letztlich in anderen Regionen der Schweiz sowie im Ausland.

Den grössten Wertschöpfungsbeitrag leistete der Oberwalliser Tourismus mit 1'236 Millionen Schweizer Franken. In den beiden anderen Gebieten belief sich die gesamte durch den Tourismus ausgelöste Wertschöpfung zusammen auf knapp 400 Millionen Franken. Für den Bezirk Surselva wird die Tourismuswertschöpfung auf 261 und für den Kanton Uri auf 136 Millionen Schweizer Franken geschätzt.

Der volkswirtschaftliche Gesamteffekt kann in einen direkten, indirekten und induzierten Effekt zerlegt werden. Der direkte Effekt, das heisst jene Wertschöpfung, welche direkt in der regionalen Tourismuswirtschaft entsteht, betrug rund 876 Millionen Schweizer Franken. Weitere 466 Millionen CHF an Wertschöpfung entstanden indirekt bei den im Untersuchungsgebiet angesiedelten vorgelagerten Betrieben, das heisst hauptsächlich bei den Zulieferern der Tourismusbranchen. Der direkt induzierte Wertschöpfungseffekt ergibt sich dadurch, dass die bei den Beschäftigten der Tourismuswirtschaft entstehenden Arbeitnehmereinkommen zum Teil wieder dem Konsum zugeführt werden und somit zusätzliche Wertschöpfungseffekte auslösen. Dieser Effekt belief sich 2009 auf rund 295 Millionen Schweizer Franken.

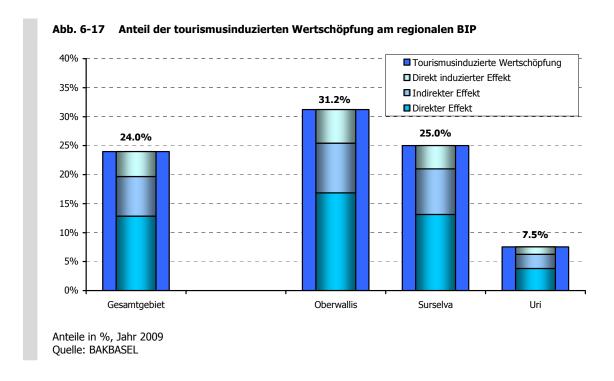


Der gesamte Wertschöpfungseffekt fiel 87 Prozent höher aus als die direkt in der Tourismuswirtschaft ausgelöste Wertschöpfung. Dies bedeutet, dass in der Region mit jedem Franken Bruttowertschöpfung, welcher durch den Incoming-Tourismus in der Tourismuswirtschaft erwirtschaftet wird, zusätzlich 87 Rap-

pen Bruttowertschöpfung in anderen Branchen erwirtschaftet werden. Mit einer reinen Partialbetrachtung des Tourismussektors würde folglich die tatsächliche Bedeutung des Tourismus für die regionale Wirtschaft massgeblich unterschätzt.

Eine Beurteilung der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus für die Region kann aber erst vorgenommen werden, wenn die tourismusinduzierte Wertschöpfung dem regionalen Bruttoinlandsprodukt gegenübergestellt wird. Das regionale BIP lag im Jahr 2009 im Untersuchungsgebiet bei rund 6.8 Milliarden. Der Anteil der tourismusinduzierten Wertschöpfung lag damit im Untersuchungsgebiet bei rund 24 Prozent. Also knapp ein Viertel der regionalen Wertschöpfung kann auf den Incoming-Tourismus zurückgeführt werden.

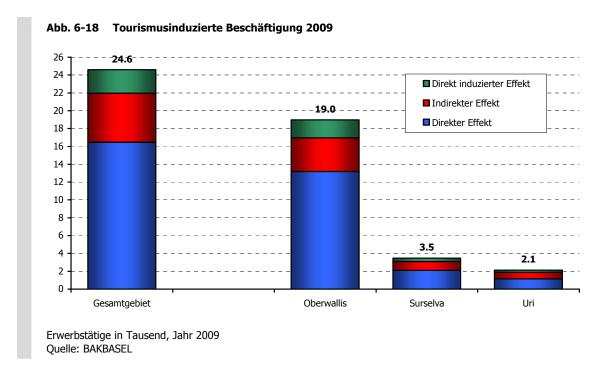
Betrachtet man die drei Teilregionen Oberwallis, Uri und Surselva separat, so zeigt es sich, dass der Tourismusanteil an der regionalen Wirtschaftsleistung sehr unterschiedlich ausfällt. Im Oberwallis macht die tourismusinduzierte Wertschöpfung rund 31 Prozent der regionalen Wirtschaftsleistung aus. Auch in der Surselva, wo rund ein Viertel des regionalen BIPs auf den Incoming-Tourismus zurückgeführt werden kann, ist der Tourismus die eigentliche Leitbranche. Anders im Kanton Uri. Zwar ist auch dort der Wertschöpfungsanteil der Tourismuswirtschaft mit rund 7.5 Prozent substanziell, aber ihre Bedeutung ist deutlich geringer als in den beiden anderen Regionen des Untersuchungsgebiets.



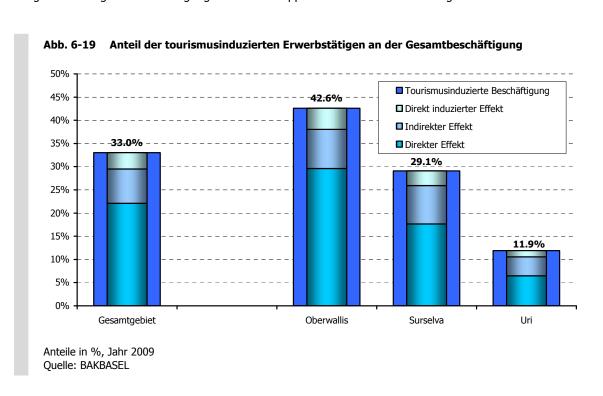
6.1.3.2 Beschäftigungseffekte

Neben der ausgelösten Wertschöpfung sind aus volkswirtschaftlicher Optik vor allem die Beschäftigungseffekte von Interesse. Diese Beschäftigungseffekte fallen im Untersuchungsgebiet noch einmal deutlich gewichtiger aus als die Wertschöpfungseffekte, da es sich bei den tourismusrelevanten Branchen in der Regel um personalintensive Wirtschaftsbereiche handelt. Die Berechnung der Beschäftigungseffekte zeigt, dass nicht weniger als rund 24'600 Personen im Untersuchungsgebiet ihre Arbeitsstelle der Tourismuswirtschaft zu verdanken haben. Alleine im Oberwallis wurden 2009 rund 19'000 Erwerbstätige dank der Tourismuswirtschaft beschäftigt. Auch in der Surselva und im Kanton Uri war der Beschäftigungseffekt mit rund 3'500 beziehungsweise 2'100 Erwerbstätigen sehr bedeutend.

72 BAKBASEI



Bezieht man diese Beschäftigungseffekte auf die gesamte Erwerbstätigenzahl in der Region so wird die überragende Bedeutung der Tourismuswirtschaft für die Region deutlich. Rund jeder dritte Erwerbstätige verdankt seinen Arbeitsplatz dem Incoming-Tourismus. Am deutlichsten wird diese Tourismusabhängigkeit im Oberwallis, wo 2009 der Beschäftigungseffekt bei 42.6 Prozent der Erwerbstätigen lag. Auch in der Surselva ist der Beschäftigungsanteil mit rund 29 Prozent überragend. Selbst im tourismusextensivsten Teilgebiet Uri liegt der Beschäftigungseffekt bei knapp 12 Prozent der Erwerbstätigenzahl.

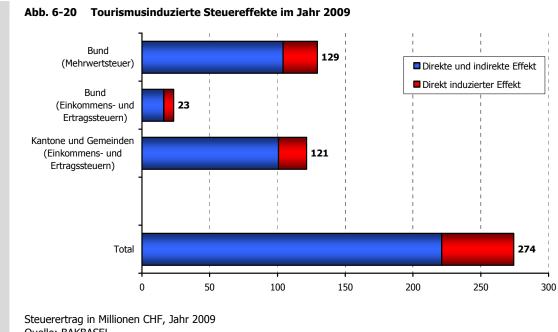


#### 6.1.3.3 Steuereffekte

Mit den Umsatzeinnahmen aus dem Incoming-Tourismus sind neben Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekten auch verschiedene Steuereffekte verbunden. Neben der Mehrwertsteuer, welche direkt beim Verbraucher anfällt, kommt es durch die ausgelösten Arbeitnehmereinkommen zu Einkommenssteuerzahlungen, bei den Unternehmen kommt es infolge der erzielten Gewinne zu Ertragssteuerzahlungen.

Die berechneten Einkommens- und Unternehmenssteuereffekte beziehen sich zum einen auf das in den Kantonen der drei Teilgebiete anfallende Steueraufkommen. Die Bundessteuer, welche sowohl bei den natürlichen als auch bei den juristischen Personen anfällt, wird zudem separat ausgewiesen. Des Weiteren wurde die Mehrwertsteuer in die Ergebnisse miteinbezogen.

Die Steuererträge, die in den Kantonen des Untersuchungsgebietes dank dem Incoming-Tourismus in den Regionen Oberwallis, Uri und Surselva anfielen, beliefen sich auf rund 121 Millionen Schweizer Franken. Weiter wurden rund 23 Millionen CHF an Einkommens- und Ertragssteuern an den Bund entrichtet. Einen weiteren grossen Batzen erhielt der Bund zusätzlich durch die angefallene Mehrwertsteuer in Höhe von 129 Millionen CHF. Die gesamten durch den Incoming-Tourismus induzierten Steuereffekte beliefen sich damit für das Jahr 2009 auf rund 274 Millionen Schweizer Franken.



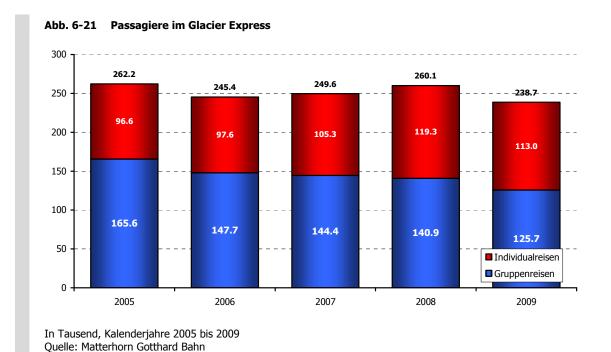
Quelle: BAKBASEL

# 6.2 Die Passagiere der Matterhorn Gotthard Bahn

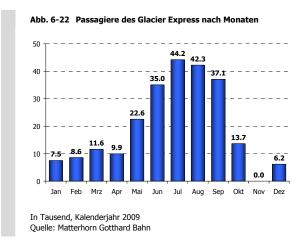
Die Matterhorn Gotthard Bahn zählt nach SBB, BLS und RhB zu den grössten Verkehrsdienstleistern der Schweiz. Auf den unterschiedlichen Streckennetzen transportierte die Bahn im Tourismusjahr 2009 mehr als 6.8 Millionen Passagiere. Der grösste Teil der Passagiere wird dabei auf den normalen Bahnlinien und auf den Autolinien transportiert. Aber auch der Glacier Express und der Autoverlad befördern zusammen rund 750'000 Menschen pro Jahr. Die nachfolgenden Abschnitte geben eine detaillierte Übersicht über die transportierten Passagiere auf den unterschiedlichen Strecken. Dabei wird auch aufgezeigt, wie viele Touristen die Matterhorn Gotthard Bahn transportiert.

# **6.2.1** Frequenzen des Glacier Express

Der touristische Erlebniszug Glacier Express transportierte auf dem Streckennetz der Matterhorn Gotthard Bahn zwischen 2005 und 2009 jährlich rund 250'000 Passagiere. Die Jahre 2005 und 2008 stellten dabei Spitzenjahre mit jeweils mehr als 260'000 Passagiere dar. 2009 musste im Zuge der Finanz- und Wirtschaftskrise auch der Glacier Express einen Einbruch hinnehmen. Trotzdem reisten auch im Kalenderjahr 2009 fast 240'000 Passagiere mit dem Touristenzug. Im Tourismusjahr 2009 (November 2008 bis Oktober 2009) reisten auf den Streckenabschnitten der Matterhorn Gotthard Bahn genau 239'537 Passagiere mit dem Glacier Express. Der Glacier Express ist ein reiner Touristenzug. Bei den registrierten Frequenzen handelt es sich also vollumfänglich um touristische Reisen.



Die Verteilung der Nachfrage über die Monate zeigt, dass der Glacier Express insbesondere in den Sommermonaten gut ausgelastet ist. In den Monaten Juni bis September 2009 wurden jeweils mehr als 35'000 Passagiere gezählt (vgl. Abb. 6-22). Alleine diese 4 Monate machen rund zwei Drittel der gesamten Nachfrage aus. Auf die gesamte Sommersaison (Mai bis Oktober) entfallen mehr als 80 Prozent der Frequenzen, die Wintersaison macht nur etwa ein Fünftel der Nachfrage aus (vgl. Abb. 6-23).

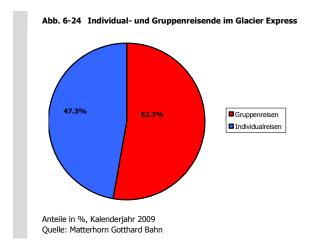


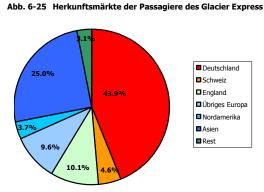


In %, Tourismusjahr 2009 (November 2008 bis Oktober 2009)
Ouelle: Matterhorn Gotthard Bahn

Der Glacier Express ist sowohl bei Individualreisenden als auch bei Gruppenreisenden beliebt. Im Tourismusjahr 2009 wurden rund 125'000 Gruppenreisende und 113'000 Individualreisende gezählt (vgl. Abb. 6-24). Die Gruppenreisenden machten 2009 rund 53 Prozent der Gäste aus, der Anteil der Individualreisenden nimmt aber immer mehr zu (vgl. Abb. 6-21).

Von den Gruppenreisenden ist zudem bekannt, woher die Passagiere kommen. Die Aufteilung der Passagiere nach Herkunftsländern zeigt, dass Deutschland eindeutig den wichtigsten Markt für den Glacier Express darstellt. Knapp 44 Prozent der Passagiere stammen aus Deutschland. Ebenfalls ausgesprochen wichtig ist der asiatische Markt, welcher für ein Viertel der Nachfrage sorgt. Zudem ist der angelsächsische Raum ein wichtiger Herkunftsmarkt. Jeweils rund 10 Prozent der Passagiere stammten im Tourismusjahr 2009 aus Nordamerika und England (vgl. Abb. 6-25).





Anteile in %, Tourismusjahr 2008, nur Gruppenreisende Quelle: Matterhorn Gotthard Bahn

## 6.2.2 Frequenzen im Regionalverkehr

Als Regionalverkehr wird bei der Matterhorn Gotthard Bahn der ordentliche Verkehr auf den Eisenbahnstrecken (ohne Autoverlad und ohne Glacier Express) und der Verkehr auf den unterschiedlichen Busbzw. Postauto-Strecken, für welche die Matterhorn Gotthard Bahn eine Konzession besitzt (Autolinien), bezeichnet. In diesem Regionalverkehr transportierte die Matterhorn Gotthard Bahn im Kalenderjahr 2009 gut 6 Millionen Passagiere (vgl. Abb. 6-26). Der geringste Anteil kommt den Autolinien mit rund 560'000 Passagieren zu. Auf der Teilstrecke Brig – Zermatt wurden rund 1.35 Millionen Fahrgäste gezählt, wobei hier die Shuttle-Passagiere zwischen Täsch und Zermatt noch nicht berücksichtigt wurden. Im Shuttle-Betrieb zwischen Täsch und Zermatt wurden 2009 noch einmal rund 1.58 Millionen Passagiere gezählt. Auf der Strecke Visp – Disentis/Göschenen – Visp wurden im Kalenderjahr 2.59 Millionen Fahrgäste registriert.

Seit 2005 ist die Zahl der Reisenden im Regionalverkehr stets kräftig angestiegen. 2009 wurden rund 1.5 Millionen mehr Passagiere registriert als 2005. Dies entspricht einer Zunahme von 34.5 Prozent. Die deutlichste Zunahme wurde dabei bei den Eisenbahnstrecken Visp – Disentis/Göschenen und Zermatt – Täsch registriert. Bei den Autolinien wurde hingegen ein Rückgang der Fahrgäste registriert.

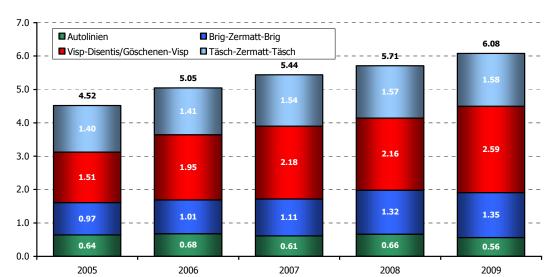
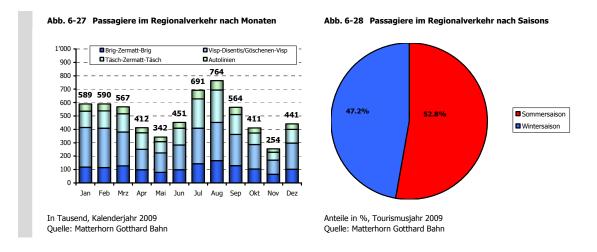


Abb. 6-26 Passagiere im Regionalverkehr nach Verkehrslinien

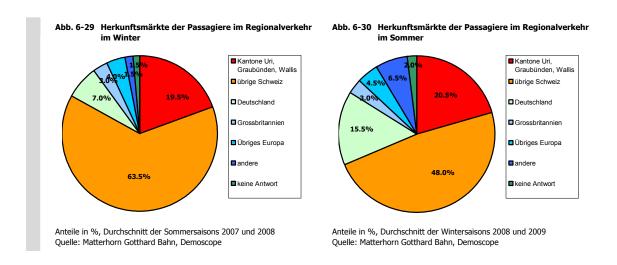
In Millionen, Kalenderjahre 2005 bis 2009 Quelle: Matterhorn Gotthard Bahn

Die unterjährige Verteilung der Nachfrage im Regionalverkehr zeigt deutliche Unterschiede zwischen den Monaten (vgl. Abb. 6-27). Am meisten Passagiere wurden in den Sommermonaten Juli und August gezählt. Im Spitzenmonat August wurden 3 Mal mehr Passagiere registriert als im November. Die Verteilung der Nachfrage über das Jahr zeigt deutlich, dass Touristen eine zentrale Gästegruppe der Matterhorn Gotthard Bahn darstellen. In den Monaten der Hochsaison (Juli bis September und Januar bis März) werden jeweils deutlich mehr Fahrgäste gezählt als in den Monaten mit einer traditionell geringen Tourismusnachfrage (Mai und November). Die Verteilung der Nachfrage nach Sommer- und Wintersaisons zeigt im Regionalverkehr ein relativ ausgeglichenes Bild. Im Sommer wurden im Tourismusjahr 2009 knapp 53 Prozent, im Winter gut 47 Prozent der Passagiere registriert (vgl. Abb. 6-28).



Basierend auf einer Befragung der Passagiere der Matterhorn Gotthard Bahn lassen sich die Fahrgäste im Regionalverkehr nach verschiedenen Herkunftsmärkten unterscheiden. Für den Winter zeigt es sich, dass die Einheimischen, also jene aus den Kantonen Uri, Wallis und Graubünden, gut ein Fünftel der Fahrgäste ausmachen (vgl. Abb. 6-29). Im Umkehrschluss kann also gesagt werden, dass rund 80 Prozent der Passagiere Touristen sind. Die Fahrgäste aus der übrigen Schweiz machen im Winter rund 63.5 Prozent der Nachfrage aus. Weitere wichtige Herkunftsmärkte sind Deutschland mit rund 7 und Grossbritannien mit rund 3 Prozent.

Der Anteil der einheimischen Fahrgäste ist im Sommer sehr ähnlich wie im Winter. Er beträgt etwas mehr als 20 Prozent (vgl. Abb. 6-30). Bei den Touristen setzt sich die Herkunft der Gäste im Sommer aber etwas anders zusammen als im Winter. Der Marktanteil der Schweizerinnen und Schweizer beträgt noch rund 48 Prozent, dafür ist insbesondere der Herkunftsmarkt Deutschland deutlich wichtiger. Rund 15.5 Prozent der Fahrgäste im Regionalverkehr der Matterhorn Gotthard Bahn im Sommer stammen aus Deutschland. Der Anteil der Gäste aus Grossbritannien liegt auch im Sommer bei rund 3 Prozent. Der Anteil der Gäste aus Ländern ausserhalb Europas ist hingegen im Sommer (6.5%) deutlich höher als im Winter (1.5%).



Zusammenfassend zeigt sich, dass die Matterhorn Gotthard Bahn im Regionalverkehr im Tourismusjahr 2009 rund 6.1 Millionen Personen transportiert hat. Dabei waren rund 4 von 5 Fahrgästen Touristen. Die Matterhorn Gotthard Bahn beförderte im Tourismusjahr 2009 also rund 5.125 Millionen Gäste, welche nicht aus der Region stammen.

#### 6.2.3 Frequenzen der Autoverlad-Strecken

Neben dem Regionalverkehr und dem Glacier Express unterhält die Matterhorn Gotthard Bahn auch zwei Autoverlad-Strecken. Der Autoverlad Furka verbindet das Wallis mit der Zentralschweiz und der Autozug Andermatt – Sedrun – Andermatt verkehrt während der Winterschliessung des Oberalppasses. Vor allem die Verbindung zwischen Realp und Oberwald wird rege genutzt. 2009 wurden rund 213'500 Fahrzeuge durch den Furka-Eisenbahntunnel transportiert (vgl. Abb. 6-31). Hauptsächlich wurden Personenwagen durch den Furka gefahren, aber auch 2'800 Zweiräder und 7'600 Cars und Lastwagen wurden zwischen Realp und Oberwald transportiert. Der Autozug über den Oberalppass wird nur in den Wintermonaten geführt und transportierte 2009 rund 4'100 Fahrzeuge. Insgesamt wurden von der Matterhorn Gotthard Bahn 2009 rund 217'600 Fahrzeuge per Autoverlad transportiert.

Genaue Zahlen über die per Autoverlad transportierten Personen existieren nicht. Geht man aber davon aus, dass ein Zweirad von einer Person, ein Personenwagen durchschnittlich von 2.5 Personen und ein Reisecar von 25 Personen benutzt wird und dass jedes zweite Fahrzeug aus der Gruppe «Car/ Lastwagen» ein Reisecar ist, so ergeben sich für das Jahr 2009 gut 600'000 durch den Autoverlad beförderte Passagiere.

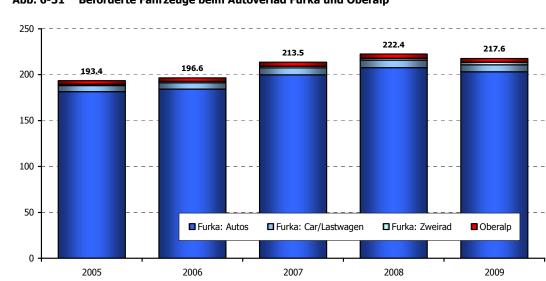
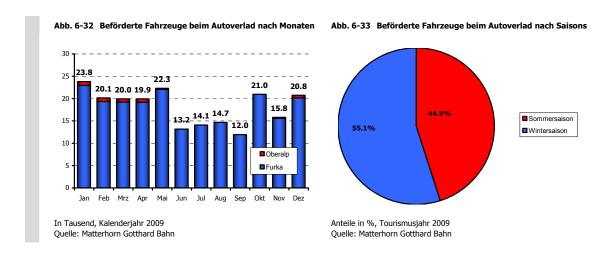


Abb. 6-31 Beförderte Fahrzeuge beim Autoverlad Furka und Oberalp

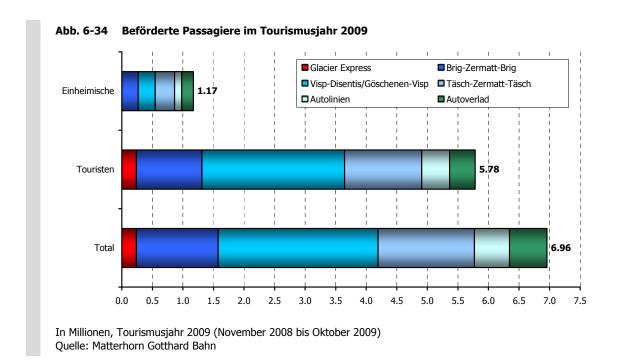
In Tausend, Kalenderjahre 2005 bis 2009 Quelle: Matterhorn Gotthard Bahn

Anders als im Regionalverkehr und beim Glacier-Express sind beim Autoverlad die frequenzstärksten Monate im Winter, weil im Sommer die Fahrzeuge auch über den jeweiligen Pass fahren können. Vor allem in den Sommermonaten Juni bis September werden deutlich weniger Fahrzeuge transportiert als in den übrigen Monaten (vgl. Abb. 6-32). Insgesamt werden im Sommer rund 45 Prozent der Transporte registriert, im Winter sind es rund 55 Prozent (vgl. Abb. 6-33).



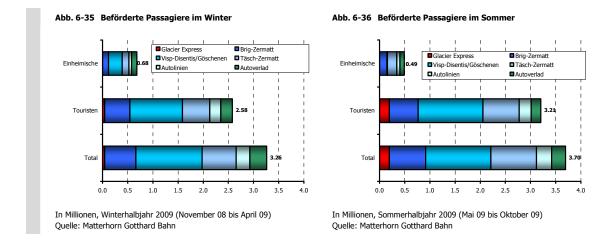
## 6.2.4 Touristische Frequenzen der Matterhorn Gotthard Bahn

Nimmt man die drei Sparten Glacier Express, Regionalverkehr und Autoverlad zusammen, so zeigt sich, dass die Matterhorn Gotthard Bahn im Tourismusjahr 2009 (November 2008 bis Oktober 2009) insgesamt rund 6.96 Millionen Passagiere transportierte (vgl. Abb. 6-34). Der Grossteil der Fahrgäste waren Touristen. Im Tourismusjahr 2009 beförderte die Matterhorn Gotthard Bahn insgesamt 5.78 Millionen Touristen und rund 1.17 Millionen einheimische Fahrgäste. Der Anteil der Touristen an den Fahrgästen der Matterhorn Gotthard Bahn betrug damit rund 83 Prozent.



In der Wintersaison 2009 (November 08 bis April 09) reisten rund 3.26 Millionen Fahrgäste mit der Matterhorn Gotthard Bahn (vgl. Abb. 6-35). Dabei kamen rund 680'000 Reisende aus der Region. 2.58 Millionen Passagiere waren auswärtige Reisende. Sie machten im Winter 2008/09 rund 79 Prozent der Fahrgäs-

te der Matterhorn Gotthard Bahn aus. Im Sommer 2009 lag der Anteil der Touristen an den Passagieren höher als im Winter. Von den insgesamt 3.7 Millionen Reisenden waren 3.21 Millionen beziehungsweise knapp 87 Prozent Touristen (vgl. Abb. 6-36).



# 6.3 Synthese: Bedeutung der Matterhorn Gotthard Bahn für die Tourismuswirtschaft

Um die Bedeutung der Matterhorn Gotthard Bahn für den regionalen Tourismus zu bestimmen, muss ermittelt werden, wie gross der Anteil der touristischen Reisen mit der Matterhorn Gotthard Bahn an der Gesamtzahl der touristischen Reisen in der Region ausfällt. Die Zahl der touristischen Reisen mit der Matterhorn Gotthard Bahn wurde im Kapitel 6.2 ermittelt. Sie belief sich im Tourismusjahr 2009 auf rund 5.78 Millionen, wobei rund 2.58 Millionen Fahrten auf den Winter und rund 3.21 Millionen auf das Sommerhalbjahr entfielen. Um die Bedeutung der Matterhorn Gotthard Bahn zu quantifizieren, muss nun noch die gesamte Zahl der touristischen Reisen ermittelt werden.

Die Gesamtzahl der touristischen Reisen der Region setzt sich zusammen aus den An- und Abreisen der Gäste sowie aus der Zahl der Reisen während des Aufenthaltes. Diese beiden Grössen werden nachfolgend geschätzt und anschliessend zur Gesamtzahl der touristischen Reisen aufaddiert.

Die Zahl der An- und Abreisen ergibt sich durch die Zahl der Ankünfte der Gäste multipliziert mit dem Faktor 2 (1 Anreise und 1 Abreise). Bei den Tagesgästen entspricht die Zahl der Aufenthaltstage gleich der Zahl der Ankünfte, so dass die Reisen dieser Gäste durch die einfache Verdoppelung der Zahl der Tagesgäste (vgl. Kapitel 6.1.2.1) berechnet werden kann. Für das Untersuchungsgebiet ergeben sich dabei für das Tourismusjahr 2009 rund 12.6 Millionen Reisen durch Tagesgäste.

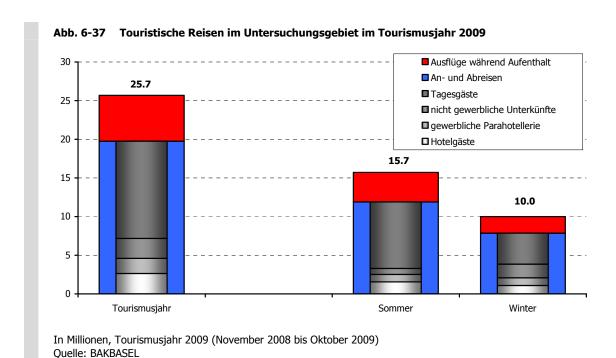
Die touristischen Ankünfte der Übernachtungsgäste unterscheiden sich hingegen von denjenigen der Tagesaufenthalte, weil viele Gäste in der Regel mehr als eine Nacht bleiben. Die Zahl der Gästeankünfte lässt sich im Bereich der Übernachtungsgäste aber auf eine andere Art ermitteln: Für verschiedene Segmente der Beherbergungswirtschaft existieren eigene Statistiken für die Ankünfte, so zum Beispiel für die Hotellerie, die Kurbetriebe, die Campingplätze und die Jugendherbergen. Für die Gäste, die in anderen Beherbergungsbetrieben übernachten, müssen die Ankünfte durch Annahmen der Aufenthaltsdauer geschätzt werden. Bei den vermieteten Ferienwohnungen wird dabei von einer Aufenthaltsdauer von 7 Tagen ausgegangen. Diese Annahme basiert auf Erfahrungswerten verschiedener Destinationen der Region, welche selbst entsprechenden Statistiken führen. In Zermatt beispielsweise beträgt die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Ferienwohnungen 6.98 Tage im Winter und 6.38 im Sommer. Im Saastal liegen die gleichen Kennzahlen bei 7.27 beziehungsweise 8.49 Tagen und in Disentis-Sedrun bei 7.5 beziehungsweise 7.4

Tagen.<sup>9</sup> Bei den nicht vermieteten Ferienwohnungen wird von einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 3.5 Tagen ausgegangen, was ungefähr drei Wochenendbesuchen und einem längeren Aufenthalt pro Saison entspricht.

Rechnet man basierend auf den entsprechenden Angaben und Annahmen zur Aufenthaltsdauer die Ankünfte aus, so ergibt sich für die Übernachtungsgäste eine Zahl von knapp 3.6 Millionen. Damit beläuft sich die Zahl der touristischen Reisen für die An- und Abreisen der Übernachtungsgäste auf rund 7.2 Millionen. Zusammen mit den An- und Abreisen der Tagesgäste ergeben sich dadurch insgesamt 19.8 Millionen touristische Fahrten durch An- und Abreisen der Gäste.

Für die gesamte Zahl der touristischen Reisen müssen zu diesen 19.8 Millionen noch die Reisen, welche die Übernachtungsgäste bei Ausflügen während ihrem Aufenthalt tätigen, addiert werden. Um die Zahl dieser Ausflüge zu schätzen wurden Befragungsergebnisse aus der Wertschöpfungsstudie für das Wallis aus dem Jahr 2001 verwendet. Diese zeigt, dass rund 72 Prozent der Gäste im Sommer und rund 38 Prozent der Gäste im Winter Tagesausflüge unternehmen. Zudem kann ermittelt werden, dass im Winter diejenigen Gäste, welche Tagesausflüge unternehmen, pro Aufenthalt durchschnittlich 1.4 Ausflüge machen; im Sommer sind es rund 1.6 Ausflüge. Mit Hilfe dieser Annahmen lässt sich die Zahl der Tagesausflüge der Gäste in der Region und damit auch die Zahl der touristischen Fahrten ermitteln: Die Ausflüge der Übernachtungsgäste während ihrem Aufenthalt führten im Tourismusjahr 2009 zu insgesamt knapp 6 Millionen touristischen Reisen.

Nimmt man nun die Zahl der An- und Abreisen sowie die Zahl der Fahrten während Ausflügen zusammen, so ergibt sich die Gesamtzahl der touristischen Reisen. Für das Tourismusjahr 2009 wird die Gesamtzahl der touristischen Fahrten im Untersuchungsgebiet auf rund 25.7 Millionen geschätzt. Davon entfallen rund 15.7 Millionen auf den Sommer und rund 10 Millionen auf den Winter. Im Sommer überwiegen dabei insbesondere die Fahrten der Tagesgäste und die Reisen für Ausflüge während des Aufenthalts.



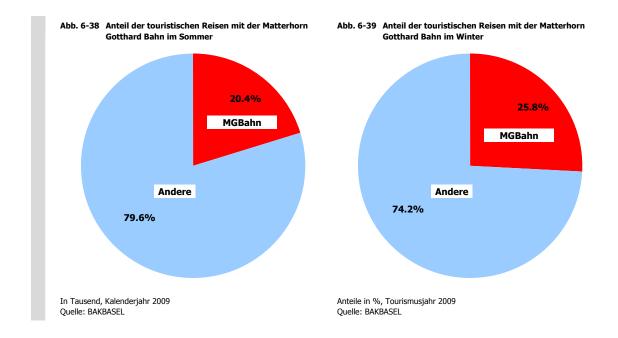
Vergleicht man die Gesamtzahl der touristischen Reisen mit der Zahl der touristischen Reisen der Matterhorn Gotthard Bahn, so zeigt es sich, dass im Tourismusjahr 2009 rund 22.5 Prozent aller touristischen

82 BAKBASEL

-

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> vgl. Zermatt Tourismus (2010), Saas-Fee/Saastal Tourismus (2010)

Reisen im Gebiet Oberwallis/Uri/Surselva mit der Matterhorn Gotthard Bahn getätigt wurden. Im Sommer liegt der Anteil der Matterhorn Gotthard Bahn bei gut 20 Prozent, im Winter bei etwas mehr als einem Viertel (vgl. Abb. 6-38 und Abb. 6-39).



Nimmt man nur die touristischen Reisen im engeren Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard Bahn, also in den Destinationen, welche durch die Matterhorn Gotthard Bahn direkt erreicht werden können, so beträgt der Anteil an den touristischen Reisen der Matterhorn Gotthard Bahn sogar knapp 40 Prozent. Im Sommer beläuft sich dieser Wert auf knapp 36, im Winter auf gut 46 Prozent. Damit wurden mit dem gewählten Vorgehen ähnliche Ergebnisse ermittelt, wie sie für die Wertschöpfungsstudie für das Oberwallis ermittelt wurden. Diese zeigte, dass im Sommer 1999 55 Prozent der Hotelgäste, 31 Prozent der Ferienwohnungsgäste und 27 Prozent der Tagesgäste per Bahn oder Bus bzw. Car reisten. Im Winter waren es 59 Prozent der Hotelgäste, 38 Prozent der Ferienwohnungsgäste und 51 Prozent der Tagesgäste. Dass die Werte der Wertschöpfungsstudie leicht über den ermittelten 36 beziehungsweise 46 Prozent liegen, braucht nicht zu stören, weil bei der Wertschöpfungsstudie auch Mehrfachnennungen möglich waren. Rechnet man die Werte der Wertschöpfungsstudie um auf ein Gesamttotal von 100 Prozent und gewichtet die 3 Gruppen mit ihrem Anteil an den Reisen, so ergeben sich für den Winter 41 und für den Sommer rund 32 Prozent. Der Vergleich mit den Befragungsergebnissen zeigt also, dass die gewählte Vorgehensweise zu validen Resultaten führt.

Die Tatsache, dass rund 22.5 Prozent der touristischen Reisen im Untersuchungsgebiet Oberwallis/Uri/Surselva durch die Matterhorn Gotthard Bahn abgewickelt werden, zeigt die grosse Bedeutung der Gesellschaft für die regionale Tourismuswirtschaft. Geht man davon aus, dass die Gästestruktur der Reisenden der Matterhorn Gotthard Bahn identisch ist mit derjenigen der gesamten Tourismusregion, kann daraus geschlossen werden, dass die Gäste, welche bei ihrem Aufenthalt die Matterhorn Gotthard Bahn benutzen, während ihres Aufenthalts insgesamt den gleichen Beitrag an die touristische Wertschöpfung leisten. Die Gäste, welche die Matterhorn Gotthard Bahn benutzen, lösen also während ihrem gesamten Aufenthalt in der Region eine Wertschöpfung von gut 367 Millionen Schweizer Franken aus. Dies entspricht rund 5.4 Prozent des regionalen Bruttoinlandsprodukts. Gerechnet mit demselben Anteil würde dies einem Beschäftigungseffekt von 5'535 Erwerbstätigen beziehungsweise 7.4 Prozent der regionalen Beschäftigung entsprechen.

RAKRASFI 83

-

<sup>10</sup> vgl. Rütter et al. (2001)

# 7 Weitere externe Effekte

Neben dem direkten, rein wirtschaftlichen Nutzen und der in Kapitel 6 aufgezeigten grossen Bedeutung für die regionale Tourismuswirtschaft können bei der Beurteilung der Bedeutung der Matterhorn Gotthard Bahn für die Regionen Oberwallis, Urserental und für die obere Surselva weitere positive Aspekte ins Feld geführt werden. Die Matterhorn Gotthard Bahn ist nicht nur für Touristen ein wichtiges Transportmittel, sie ist auch ein zentraler Pfeiler für die Mobilitätssicherung der regionalen Bevölkerung. Die Gewährleistung der Mobilität und der Erreichbarkeit ist insbesondere in diesen schweizerischen Randregionen wichtig. Die regionalpolitische Bedeutung der Matterhorn Gotthard Bahn geht also weit über den direkten ökonomischen Nutzen hinaus. Nicht zuletzt trägt eine gute Verkehrsversorgung beispielsweise zu einer Verhinderung oder Abschwächung von Abwanderung aus den erwähnten Bergregionen bei. Zudem kann der Matterhorn Gotthard Bahn dank ihrem Angebot sauberer Mobilität auch ein positiver ökologischer Effekt zugeschrieben werden. Diesen regionalpolitischen, sozialen und ökologischen Komponenten widmen sich die folgenden Abschnitte 7.1 und 7.2.

# 7.1 Versorgungs- und Mobilitätseffekte

Im Kapitel 6.2 wurde gezeigt, dass die Touristen rund 83 Prozent der Fahrgäste der Matterhorn Gotthard Bahn ausmachen. Dennoch ist die Matterhorn Gotthard Bahn keine reine Touristenbahn sondern bietet auch vielen Einheimischen Mobilität und Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Einnahmen aus dem Tourismusverkehr tragen dabei sicher dazu bei, den Service Public in einer verkehrsmässig aufwändigen und dünn besiedelten Bergregion sicherzustellen. Wie viele andere Eisenbahnunternehmen leistet auch die Matterhorn Gotthard Bahn auf diese Weise einen wichtigen volkswirtschaftlichen und ökologischen Beitrag zum Wohle der Regionen und Talschaften entlang ihrer Strecke, die von der Abwanderung bedroht sind.

Im Jahr 2009 beförderte die Matterhorn Gotthard Bahn mehr als eine Million lokale Fahrgäste. Bezogen auf die engere Abgrenzung des Untersuchungsgebiet (vgl. Tab. 9-1) ergibt dies pro Einwohner und Jahr knapp 20 Reisen. Um die Versorgungs- und Mobilitätseffekte der Matterhorn Gotthard Bahn für die regionale Wirtschaft zu verdeutlichen, werden nachfolgend zum einen Pendlerströme (Kapitel 7.1.1) und zum anderen die Erreichbarkeit der Orte (Kapitel 7.1.2) analysiert.

#### 7.1.1 Pendlerströme

Die Matterhorn Gotthard Bahn ermöglicht vielen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und vielen Schülerinnen und Schülern beziehungsweise Studentinnen und Studenten eine Anreise an ihren Arbeits- beziehungsweise Schulort mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Neueste Zahlen zu den Pendlerverflechtungen im Untersuchungsgebiet sind leider nicht vorhanden, hingegen ermöglicht die Auswertung von Volkszählungsdaten aus dem Jahr 2000 eine detaillierte Betrachtung der Pendlerströme in der Region. Auch wenn sich seit den letzen 10 Jahren einiges geändert haben dürfte, geben diese Zahlen einige Hinweise über die Situation im Untersuchungsgebiet.

Abb. 7-1 zeigt den Anteil der Wegpendler in den einzelnen Gemeinden des engeren Einzugsgebiets der Matterhorn Gotthard Bahn im Jahr 2000. Es zeigt sich, dass vor allem in den Gemeinden rund um die regionalen Wirtschaftszentren Brig, Visp und Zermatt viele Menschen wohnten, die aber nicht im gleichen Ort sondern in der Zentrumsgemeinde arbeiteten beziehungsweise zur Schule gingen. In der gesamten Region gingen rund 32 Prozent der Schülerinnen und Schüler nicht am Wohnort zur Schule und rund 46.5 Prozent der Erwerbstätigen arbeiteten nicht an ihrem Wohnort.

84 BAKRASFI

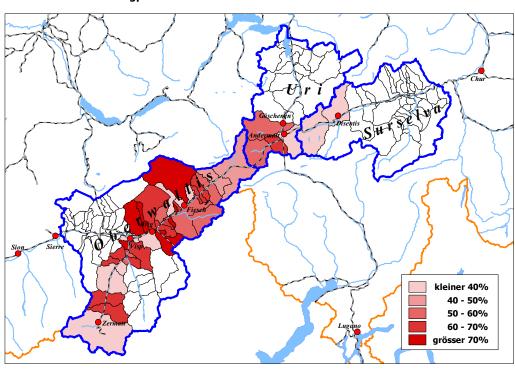


Abb. 7-1 Anteil der Wegpendler

Anteil der Wegpendler an der Gesamtzahl der wohnhaften Erwerbstätigen bzw. Studierenden in %, Jahr 2000 Quelle: BFS, BAKBASEL

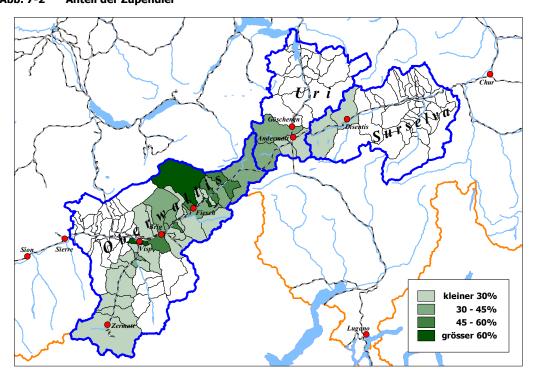


Abb. 7-2 Anteil der Zupendler

Anteil der Zupendler an der Gesamtzahl Arbeits- bzw. Bildungsplätze in %, Jahr 2000 Quelle: BFS, BAKBASEL

Der Anteil der Zupendler fiel in den Gemeinden des Untersuchungsgebiets sehr unterschiedlich aus. Abb. 7-2 zeigt, dass vor allem die beiden regionalen Zentren im Oberwallis (Visp, Brig) einen hohen Anteil an Zupendlern aufwiesen. Hohe Werte erreichten zudem einige Gemeinden im Bezirk Goms. Diese sind aber vor allem darauf zurückzuführen, dass zwischen den einzelnen Gemeinden ein reger Austausch vorhanden ist, Zupendler von ausserhalb wurden hingegen weniger registriert.

Im Jahr 2000 wurden im engeren Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard Bahn (vgl. Tab. 9-1) insgesamt rund 28'400 Erwerbstätige mit Wohnsitz in der Region gezählt. Rund 54 Prozent dieser Erwerbstätigen wohnten in derselben Gemeinde wie sie arbeiteten. Die übrigen rund 13'200 Erwerbstätigen waren Pendler. Von diesen pendelten rund 8'300 innerhalb des engeren Einzuggebiets der Matterhorn Gotthard Bahn und rund 4'900 in andere Gebiete.

Die Zahl der Erwerbstätigen, welche im Jahr 2000 im engeren Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard Bahn arbeiteten belief sich auf rund 27'100. Davon wohnten knapp 23'500 in der Region und 3'626 Erwerbstätige Pendelten in die Region. Vergleicht man insgesamt die Zahl der Arbeitsplätze – also die Zahl der Erwerbstätigen, welche in der Region arbeiteten – mit derjenigen der in der Region wohnhaften Erwerbstätigen, so ergibt sich ein negatives Pendlersaldo. Im Jahr 2'000 pendelten 1'282 Erwerbstätige mehr aus der Region als in die Region.

Um die Gesamtzahl der Arbeitspendler zu bestimmen, müssen sowohl die Pendler innerhalb der Region sowie diejenigen, welche in der Region wohnen aber ausserhalb arbeiten als auch jene, welche in der Region arbeiten aber ausserhalb wohnen, ermittelt werden. Insgesamt können für das Jahr 2000 für das Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard Bahn rund 16'800 erwerbstätige Pendler ausgemacht werden. Von diesen Pendlern benutzten knapp 3'800 Personen den öffentlichen Verkehr für ihren Arbeitsweg. Damit ergibt sich ein Modal-Split des öffentlichen Verkehrs von rund 22.5 Prozent.

Nicht nur viele Arbeitspendler sind im Untersuchungsgebiet auf den Strassen und Schienen unterwegs, sondern auch viele Schülerinnen und Schüler sowie Studentinnen und Studenten. Im Jahr 2000 wohnten im engeren Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard Bahn rund 9'300 SchülerInnen und Studierende. Davon gingen rund 6'378 am selben Ort zur Bildungsstätte an dem sie wohnten. 1'562 SchülerInnen und Studierende pendelten innerhalb der Region und 1'414 besuchten eine Bildungsstätte ausserhalb der Region. Auch bei den SchülerInnen und Studierenden gab es nicht nur Wegpendler, sondern auch 591 Zupendler aus anderen Regionen wurden registriert. Insgesamt wurden im Jahr 2000 im engeren Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard Bahn also rund 3'800 pendelnde Schülerinnen und Schüler beziehungsweise Studentinnen und Studenten registriert. Rund 40 Prozent beziehungsweise rund 1'500 dieser Pendler waren dabei mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.

Nimmt man die Erwerbstätigen und die SchülerInnen sowie Studierenden zusammen, so ergibt sich für das Untersuchungsgebiet eine Zahl von rund 20'600 Pendlerinnen und Pendlern. Von diesen benutzten rund 25 Prozent die öffentlichen Verkehrsmittel. Nicht alle dieser Pendler benutzten dabei die Matterhorn Gotthard Bahn. Viele Pendler aus dem Raum Visp-Brig, Göschenen und Disentis pendelten zwar mit öffentlichen Verkehrsmitteln, benutzten aber das Streckennetz der Matterhorn Gotthard Bahn nicht, da sie in andere Himmelsrichtungen wegpendeln oder nur an die Grenze des Untersuchungsgebietes zupendeln. Aufgrund einer detaillierten Pendlermatrix kann die Anzahl der Pendler, welche für ihren Arbeitsweg das Streckennetz der Matterhorn Gotthard Bahn nicht benutzten, berechnet werden. Rund 2'100 Arbeitspendler, die mit dem öffentlichen Verkehr reisten und gut 1'100 Studierende zählen zu dieser Kategorie. Zählt man von der Gesamtheit aller Pendler der Region, welche mit öffentlichen Verkehrsmitteln reisten, diese Zahl ab, so bleiben insgesamt 2'057 Pendlerinnen und Pendler. An Werktagen waren also im Jahr 2000 auf den Strecken der Matterhorn Gotthard Bahn täglich gut 2'000 Pendlerinnen und Pendler unterwegs. Damit benutzte rund jeder achte Pendler im engeren Untersuchungsgebiet die Matterhorn Gotthard Bahn. Dies Zahlen belegen, dass die Matterhorn Gotthard Bahn eine wichtige Funktion im regionalen Berufsverkehr und für die Mobilität für Schülerinnen und Schüler sowie Studentinnen und Studenten innehat.

Tab. 7-1 Überblick: Pendlerströme im Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard Bahn

	Erwerbstätige		Studierende		Total		
	Total	davon ÖV	Total	davon ÖV	Total	davon ÖV	Modal-Split
Wohnhaft in der Region	28'389		9'302		37'691		
Wohnort = Arbeits- bzw. Schulort	15'302		6'378		21'680		
Pendler innerhalb der Region	8'300	2'219	1'562	707	9'862	2'926	30%
Zupendler von ausserhalb	3'626	971	813	591	4'439	1'562	35%
Wegpendler nach ausserhalb	4'908	588	1'414	207	6'322	795	13%
Pendlersaldo	-1'282		-601		-1'883		
TOTAL PENDLER	16'834	3'778	3'789	1'505	20'623	5'283	26%
ÖV-Pendler ohne MGBahn		2'088		1'138			
PENDLER DER MGBAHN		1'690		367		2'057	

Jahr 2000, Studierende = Schülerinnen und Schüler sowie Studentinnen und Studenten

Quelle: BFS: Volkszählung 2000

#### 7.1.2 Erreichbarkeit

Eine gute Erreichbarkeit ist sowohl für den Wohnstandort als auch für den Wirtschaftsstandort wichtig. Dies gilt in besonderem Ausmass für den Tourismusstandort. Die Erreichbarkeit der Zieldestination ist dabei vor allem für den Tages- und Kurzaufenthaltstourismus zentral. Zu einer guten Erreichbarkeit zählt nicht nur die Anbindung für den motorisierten Individualverkehr, auch ein umfangreiches öffentliches Verkehrsnetz ist von grosser Bedeutung. Dazu leistet die Matterhorn Gotthard Bahn einen wichtigen Beitrag. Zu einer guten Erreichbarkeit trägt nicht nur die Verkehrsinfrastruktur bei, sondern in gewichtigem Ausmass auch die geographische Lage. Gebiete, die nahe an einer Zentrumsregion mit hoher Wirtschaftskraft liegen, weisen per se eine höhere Erreichbarkeit auf als peripher gelegene Gebiete.

#### Messung der regionalen Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit einer Region als zentrale Messgrösse in dieser Studie setzt sich aus der Summe der nach dem Potential des jeweiligen Zielortes gewichteten Reisezeiten zusammen. Wobei das Potential durch die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, also durch das Bruttoinlandsprodukt (BIP), gemessen wird. Die Reisezeiten (Matrizen von jeweils 2'600 mal 2'600 Gemeinden) stammen vom Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich und liegen separat für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (ÖV) für die Jahre 2000, 2005, 2008 und 2010 vor. Um eine Verzerrung bei den grenznahen Gemeinden so gut wie möglich zu vermeiden, wurden die Reisezeiten in das benachbarte Ausland auf Stufe NUTS-3 miteinbezogen.

Als Zielpotential wird das BIP der Gemeinden verwendet. Als Parameter für die Reisedistanz wurde der Wert 0.05 gewählt, was einem in der Literatur verbreiteten Wert entspricht. Dies entspricht einer Halbwertszeit von 15 Minuten, ungefähr der mittleren Pendlerzeit in der Schweiz. Mit Halbwertzeit wird die Reisezeit bezeichnet, bei welcher das Potential einer Zielregion nur noch zur Hälfte in den Erreichbarkeitswert einer Ursprungsregion einfliesst. Die Erreichbarkeit wird schlussendlich indexiert abgebildet, wobei die durchschnittliche Erreichbarkeit des Schweizer Alpenraumes dem Wert 100 entspricht.

Abb. 7-3 zeigt die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr der Gemeinden im Untersuchungsgebiet und im Schweizer Alpenraum im Jahr 2010. Die Erreichbarkeit fällt in weiten Teilen des Untersuchungsgebiets stark unterdurchschnittlich aus, was aber in Anbetracht der peripheren Lage und der Topographie des Gebiets nicht unbedingt verwundert. Die Erreichbarkeit ist dabei insbesondere im Obergoms, im Urserental und in der oberen Surselva stark unterdurchschnittlich. Klar besser präsentiert sich die Lage im

Raum Visp-Brig. Die regionale Erreichbarkeit ist im Vergleich mit anderen peripheren Gebieten, welche nicht durch eine Bahn erschlossen wird, allerdings besser. Dies zeigt vor allem der Vergleich mit Gebieten wie beispielsweise dem Maggia-Tal, dem östlichen Unterengadin, dem Münstertal, dem Averstal und dem Bergell.



Abb. 7-3 Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Index: Durchschnitt der Gemeinden des Schweizer Alpenraums<sup>11</sup> = 100, Jahr 2010

Quelle: BAKBASEL

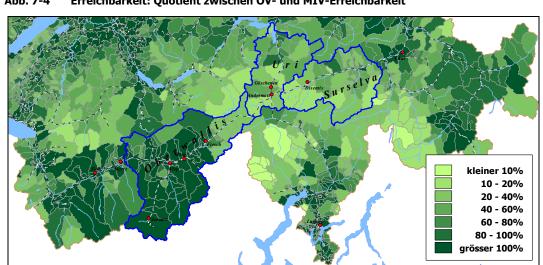


Abb. 7-4 Erreichbarkeit: Quotient zwischen ÖV- und MIV-Erreichbarkeit

Division des ÖV-Erreichbarkeitsindex mit dem MIV-Erreichbarkeitsindex; Alpenraum Mittelwert = 100% Quelle: BAKBASEL

88 BAKBASEL

\_

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> Die Abgrenzung des hier verwendeten Schweizer Alpenraums umfasst die Kantone Wallis, Graubünden, Tessin, Uri, Nidwalden, Obwalden, Schwyz, Luzern, Zug, Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden, Glarus, St. Gallen sowie das Berner Oberland, den Bezirk Gruyère und die MS-Region Pays d'Enhaut.

Einen interessanten Vergleich für die Beurteilung der Erreichbarkeit des Untersuchungsgebiets liefert die Gegenüberstellung der Erreichbarkeit per öffentlichem Verkehr (ÖV) mit derjenigen des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Abb. 7-4 bildet den Quotienten zwischen der ÖV-Erreichbarkeit und der MIV-Erreichbarkeit ab. Überall wo dieser Quotient über 100 Prozent liegt bedeutet dies, dass die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Vergleich zum MIV überdurchschnittlich ausfällt. Im Untersuchungsgebiet trifft dies auf viele Gebiete zu, vor allem im Mattertal, im Saastal, in den Regionen Visp und Brig sowie im Aletschgebiet. Nimmt man den Durchschnitt aller Gemeinden des engeren Einzugsgebiets der Matterhorn Gotthard Bahn, so ergibt sich ein diesbezüglicher Quotient von rund 150 Prozent. Dies bedeutet, dass die ÖV-Erreichbarkeit der Region im Vergleich mit dem Schweizer Alpenraum günstiger bewertet werden kann als die MIV-Erreichbarkeit im Vergleich mit dem Schweizer Alpenraum.

Neben der Betrachtung der aktuellen Erreichbarkeit interessiert vor allem auch deren Entwicklung. Abb. 7-5 zeigt die Entwicklung der ÖV-Erreichbarkeit zwischen 2000 und 2010. Es wird deutlich, dass in weiten Teilen des Untersuchungsgebiets die Erreichbarkeit durch öffentliche Verkehrsmittel anders als in den meisten anderen Alpenregionen stark verbessert wurde. Dies liegt in erster Linie an der deutlich verkürzten Anreisezeit aus dem Mittelland dank der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels, von welcher dank der Anbindung durch die Matterhorn Gotthard Bahn auch die Gemeinden im Untersuchungsgebiet profitieren. Zusätzlich wirkt sich im Aletschgebiet und im unteren Bereich der Goms die Reisezeitverkürzung dank der seit Ende 2007 neuen Ostausfahrt Brig positiv aus.

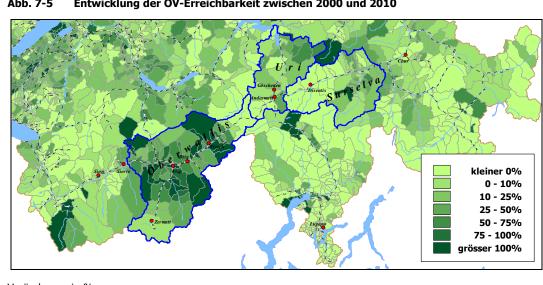


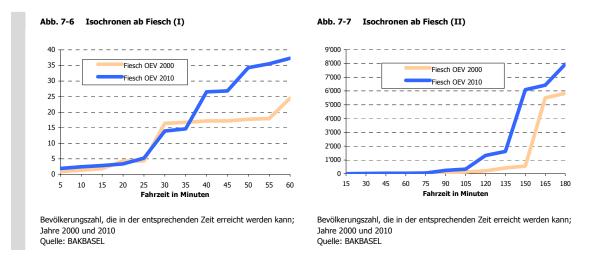
Abb. 7-5 Entwicklung der ÖV-Erreichbarkeit zwischen 2000 und 2010

Veränderung in % Quelle: BAKBASEL

Ein anschauliches Beispiel, wie sich die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels und die Neubaustrecke am Ostausgang von Brig auf die regionale Erreichbarkeit ausgewirkt haben, zeigt eine Isochronen-Analyse für die Gemeinde Fiesch am Eingang des Goms. Mittels der Berechnung der Isochronen kann gezeigt werden, wie viele Personen von einer Gemeinde aus in einer bestimmten Zeit erreicht werden können. Abb. 7-6 zeigt die ÖV-Isochronen für die Gemeinde Fiesch bis zu einer Reisezeit von 60 Minuten für die Jahre 2000 und 2010. Dabei wird deutlich, dass dank der Neubaustrecke am Ostausgang von Brig die Zahl der erreichbaren Personen im Jahr 2010 im Vergleich zum Jahr 2000 ab 30 Minuten deutlich zugelegt hat. Im Jahr 2000 konnten beispielsweise innerhalb von 50 Minuten nur etwa halb so viele Personen den Standort Fiesch erreichen wie 2010. Betrachtet man längere Reisezeiten (vgl. Abb. 7-7) so zeigt sich für Fiesch die deutlich gestiegene ÖV-Erreichbarkeit dank dem Lötschberg-Basistunnel. Während beispielsweise im Jahr

BAKBASFI

2000 nur rund 500'000 Menschen Fiesch mit dem öffentlichen Verkehr innert zweieinhalb Stunden erreichen konnten, waren es 2010 in der gleichen Zeit rund 6 Millionen.



Die Auswertung der Erreichbarkeitsindikatoren zeigt also, dass das Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard Bahn aufgrund seiner geographischen Randlage und aufgrund seiner Topographie nur eine unterdurchschnittliche Erreichbarkeit aufweist. Dies trifft sowohl auf die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln als auch im motorisierten Individualverkehr zu. Der Vergleich mit anderen peripheren Regionen ohne Bahnanbindung zeigt aber auch, dass die Matterhorn Gotthard Bahn durchaus zur besseren Erreichbarkeit der Region beiträgt, so dass letztlich die ÖV-Erreichbarkeit der Region im Vergleich mit dem Schweizer Alpenraum günstiger bewertet werden kann als die MIV-Erreichbarkeit im Vergleich mit dem Schweizer Alpenraum. Zudem hat sich die Erreichbarkeit der Region mit dem öffentlichen Verkehr in den letzen 10 Jahren deutlich verbessert. Dies ist insbesondere auf die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels in Kombination mit der entsprechenden Anschlussgewährung durch die Matterhorn Gotthard Bahn zurückzuführen. Zudem hat auch die Neubaustrecke am Briger Ostausgang zu einer Reiseverkürzung für einige Teilgebiete beigetragen.

# 7.2 Ökologische Effekte

Bei der Betrachtung der Bedeutung der Matterhorn Gotthard Bahn für das Untersuchungsgebiet darf auch die ökologische Komponente nicht ausser Acht gelassen werden. Die Matterhorn Gotthard Bahn befördert Personen mit sehr geringen negativen Umwelteffekten. Sie liefert saubere Mobilität, was insbesondere für eine Tourismusregion von grosser Bedeutung ist, denn der Tourismus braucht intakte Landschaften, möglichst wenig Verkehrsbelastung und saubere Luft.

Tab. 7-2 Umweltindikatoren verschiedener Verkehrsmittel

	CO₂-Äquivalente	Primärenergie- verbrauch	Feinstaub PM <sub>10</sub>	Stickoxide
	(g CO <sub>2</sub> / pkm)	(ml Benzin / pkm)	(mg / pkm)	(mg / pkm)
ÖFFENTLICHE VERK	EHRSMITTEL			
Intercityzug	6.4	17.8	18.2	22.0
Regionalzug	9.7	35.9	27.9	33.4
S-Bahn	8.2	20.4	17.2	25.4
Ortsbus	100.3	47.2	51.3	1012.0
Tram	24.9	33.5	35.2	94.4
Car	50.1	24.3	24.5	468.6
Seilbahn	63.9	118.0	56.3	125.8
Schiff	119.2	51.4	55.8	1829.7
AUTOMOBILVERKEH	IR (Durchschnittsaut	o mit 8.8 Liter Verbr	auch, 1310 kg)	
Auto innerorts	209.8	105.2	63.7	428.0
Auto ausserorts	166.3	86.5	57.4	343.6
Auto Autobahn	208.5	104.6	63.5	425.5

Ausstoss pro Personenkilometer; Emissionsfaktoren berechnet bei einer durchschnittlichen Auslastung der Verkehrsmittel (Auto:1.59 Personen, Intercity: 33%, Regionalzug: 18%, S-Bahn: 35%)
Ouelle: www.mobitool.ch

Die obenstehende Tabelle zeigt einige Umweltindikatoren verschiedener Verkehrsmittel in der Schweiz. Es wird deutlich, dass der motorisierte Individualverkehr die Umwelt viel stärker belastet als die öffentlichen Verkehrsmittel. So liegt beispielsweise der Ausstoss von klimarelevanten Schadstoffen – gemessen an CO<sub>2</sub>-Äquivalenten – für ein Durchschnittsauto in der Schweiz innerorts bei rund 210 und ausserorts bei rund 166 Gramm pro Personenkilometer. Im regionalen Schienenverkehr liegt derselbe Wert hingegen lediglich bei knapp 10 Gramm. Vergleicht man die verschiedenen Werte des regionalen Schienenverkehrs mit denjenigen des Automobilverkehrs (beim Automobilverkehr wird der Durchschnittswert zwischen dem Verkehr innerorts und ausserorts verwendet) so zeigt es sich, dass der regionale Schienenverkehr pro gefahrenem Personenkilometer 19.4 mal weniger Klimagase ausstösst, 2.7 mal weniger Primärenergie verbraucht, nicht mal halb so viel Feinstaub produziert und rund 11.5 mal weniger Stickoxide verursacht.

Vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden Klimaerwärmung und der umfangreichen erwarteten Konsequenzen für die Tourismuswirtschaft, sind bei der Beurteilung der ökologischen Leistung der Matterhorn Gotthard Bahn insbesondere die Klimagase zentral. Hierzu lässt sich eine vereinfachte Alternativrechnung erstellen: Mit den oben aufgezeigten Durchschnittswerten lässt sich der Ausstoss der Klimagase der Fahrgäste der Matterhorn Gotthard Bahn errechnen. Genauso kann der Ausstoss berechnet werden, welcher bei der gleichen Anzahl gefahrener Kilometer mit dem Auto entstehen würde. Die Differenz aus den beiden Werten gibt eine ungefähre Angabe für die ökologische Leistung der Matterhorn Gotthard Bahn in Bezug auf die klimarelevanten Schadstoffausstösse.

Die Fahrgäste der Matterhorn Gotthard Bahn legten im Jahr 2009 rund 137.5 Millionen Personenkilometer zurück. Davon rund 134.8 Millionen Kilometer mit der Bahn und 2.6 Millionen Kilometer mit dem Bus.

Multipliziert man die jeweiligen Personenkilometer mit dem entsprechenden Ausstoss, so ergeben sich gut 1'500 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente. Regionale Daten zum Ausstoss von Klimagasen existieren zwar nicht, geht man aber davon aus, dass im Einzugsgebiet der Matterhorn Gotthard Bahn pro Kopf gleich viel ausgestossen wird wie in der gesamten Schweiz (6.91 t), so entsprechen die 1'500 Tonnen knapp 0.4 Prozent des regionalen Ausstosses von klimarelevanten Schadstoffen. Wird nun die gleiche Anzahl Personenkilometer mit dem Ausstoss von Automobilen multipliziert, ergeben sich insgesamt 25'850 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente. Das sind gut 16.5 mal mehr und würde einem Anteil am regionalen Ausstoss von rund 6.3 Prozent entsprechen. Würden also die Gäste der Matterhorn Gotthard Bahn statt den Zug oder den Bus ihr eigenes Auto benutzen, würden in der Region mehr als 24'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente zusätzlich ausgestossen. Dies entspricht einem Anteil von rund 6 Prozent am gesamten regionalen Ausstoss.

Tab. 7-3 Umwelteffekte der Matterhorn Gotthard Bahn

	Personen-km (in Mio.)	CO <sub>2</sub> -Äquivalente pro Personen-km (in g)	CO <sub>2</sub> -Äquivalente (in Tonnen)	Anteil am regionalen CO <sub>2</sub> -Ausstoss
MGBahn	137.5	11.4	1'572	0.4%
Bahnverkehr	134.8	9.7	1'308	
Busverkehr	2.6	100.3	264	
Auto stat MGBahn	137.5	188.1	25'848	6.3%
Differenz		176.6	24'276	6.0%

Quelle: BAKBASEL, www.mobitool.ch, BFS

Diese vereinfachte Rechnung macht deutlich, dass die Matterhorn Gotthard Bahn dank sauberer Mobilität dazu beiträgt, die Umweltbelastungen des Verkehrs in der Region in Grenzen zu halten. Je mehr Personen die Bahn transportiert, desto weniger wird der motorisierte Individualverkehr genutzt, desto weniger wird fossile Energie verbraucht und desto weniger CO<sub>2</sub> wird ausgestossen.

# 8 Literatur

#### ADAC VERLAG (Hrsg.) (2010):

«ADAC Skiguide Alpen 2010», München.

#### ARPAGAUS, E.; SPÖRRI, P. (2008):

«Wirtschaftliche Bedeutung von Zweitwohnungen für die Kantone Graubünden und Wallis», in: Die Volkswirtschaft, Ausgabe 5-2008, Bern.

#### BAKBASEL (2010):

«Tourismus Benchmarking – die Schweizer Tourismuswirtschaft im internationalen Vergleich», Herausgeber SECO, Bern.

#### BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG ARE und BUNDESAMT FÜR STRASSEN ASTRA (2006):

«Die Nutzen des Verkehrs, Teilprojekt 2: Beitrag des Verkehrs zur Wertschöpfung in der Schweiz», Bern 2006. Studie der INFRAS AG im Auftrag des ARE und ASRA (Herausgeber)

#### BUNDESAMT FÜR STATISTIK (BFS):

«Schweizerische Beherbergungsstatistik», Elektronischer Datensatz.

#### BUNDESAMT FÜR STATISTIK (BFS) (2007):

«Reiseverhalten der Schweizerischen Wohnbevölkerung 2005. Modul des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005», Neuchâtel.

#### BUNDESAMT FÜR STATISTIK BFS (2008)

«Swiss Input-Output Table 2005 », Neuchâtel, 2008.

#### BUNDESAMT FÜR STATISTIK (BFS):

«Volkszählung», Elektronischer Datensatz.

## FORSCHUNGSINSTITUT FÜR FREIZEIT UND TOURISMUS (FIF) (2006):

«Tourismusentwicklung Kanton Uri – Gotthard Bergstrecke», Bern.

#### FORSCHUNGSINSTITUT FÜR FREIZEIT UND TOURISMUS (FIF) (2007):

«Wirtschaftliche Auswirkungen des Furkatunnels», Bern.

#### HOCHSCHULE FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT HTW CHUR. (2008):

«Wertschöpfung des Tourismus in den Regionen Graubündens – Stand und Entwicklung», Chur.

## MATTERHORN GOTTHARD BAHN VERKEHRS AG (2003-2009):

«Geschäftsbericht», www.mgbahn.ch, Zugriff: 20.9.2010.

#### RÜTTER, H.; BERWERT, A.; RÜTTER-FISCHBACHER, U.; LANDOLT, M. (2001):

«Der Tourismus im Wallis. Wertschöpfungsstudie», Visp.

#### ZERMATT TOURISMUS (2010):

«Jahresbericht 2009», www.zermatt.ch, Zugriff: 16.9.2010.

## SAAS-FEE/SAASTAL TOURISMUS (2010):

«Geschäftsbericht 2008/2009», www.zermatt.ch, Zugriff: 16.9.2010.

# 9 Anhang

# 9.1 Abgrenzung der Untersuchungsräume

Für die vorliegende Studie wurden verschiedene geographische Abgrenzungen vorgenommen. Das eigentliche Untersuchungsgebiet umfasst die drei Regionen Oberwallis, Uri und Surselva. Für verschiedene Untersuchungen zu den volkswirtschaftlichen Effekten im weiteren Sinne wurde zudem das «Untersuchungsgebiet im engeren Sinne» definiert. Dieses umfasst die 8 Tourismusdestinationen, welche durch die Matterhorn Gotthard Bahn erreicht werden können. Die anschliessende Tabelle erklärt die verschiedenen Gebiete auf der Basis von administrativen Einheiten.

Tab. 9-1 Untersuchungsgebiete in der vorliegenden Studie

Untersuchungsraum	Abgrenzung		
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Regionen Oberwallis, Uri und Surselva		
Region Oberwallis	Bezirke Brig, Visp, östlich und westlich Raron, Leuk, Goms		
Region Uri	Kanton Uri		
Region Surselva	Bezirk Surselva		
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Destinationen Zermatt, Grächen-St. Niklaus, Visp und vorderes Vispertal,		
IM ENGEREN SINN	Brig-Belalp, Aletsch, Goms, Andermatt, Disentis-Sedrun		
Zermatt	Gemeinden Randa, Täsch, Zermatt		
Grächen St. Niklaus	Gemeinden Grächen, St. Niklaus		
Visp und vorderes Vispertal	Gemeinden Embd, Stalden (VS), Staldenried, Törbel, Visp, Visperterminen, Zeneggen		
Brig-Belalp	Gemeinden Birgisch, Brig-Glis, Mund, Naters, Ried-Brig, Termen		
Aletsch	Gemeinden Betten, Bister, Bitsch, Fiesch, Fieschertal, Grengiols, Lax, Martisberg, Mörel-Filet, Riederalp		
Goms	Gemeinden Bellwald, Binn, Blitzingen, Ernen, Grafschaft, Münster-Geschinen, Niederwald, Obergoms, Reckingen-Gluringen		
Andermatt	Gemeinden Andermatt, Göschenen, Hospental, Realp		
Disentis-Sedrun	Gemeinden Disentis/Mustér, Tujetsch		

Quelle: BAKBASEL

# 9.2 Erläuterungen zu den Attraktivitätsindizes

## 9.2.1 BAK Winterattraktivität

Der Indikator «BAK Winterattraktivität» misst die Attraktivität des touristischen Angebotes einer alpinen Feriendestination. Er basiert auf einer Reihe von Kennzahlen aus den bereichen «Ski Alpin», «Sport & Spass», «Winterwandern», «Langlauf », «Snowparks» und «Familie». Die Grundlage für die Bewertung der Attraktivität in den verschiedenen Teilbereichen liefern eigene Erhebungen sowie Bewertungen aus den Skiatlanten «ADAC SkiGuide» und «DSV Skiatlas» (Für Destinationen, welche nicht in den beiden Skiatlanten vorkommen, werden die jeweiligen Bewertungen von BAKBASEL gemäss den Kriterien der beiden Skiatlanten selbst vorgenommen). Die nachfolgende Abbildung zeigt überblicksartig, wie sich der Indikator «BAK Winterattraktivität» zusammensetzt.

(100) **«BAK WINTERATTRAKTIVITÄT»** (20) (10) 40 10 ( 10 ) 10 «Ski Alpin» «Snowparks» «Familie» «Sport & Spass» Winterwandern «Langlauf» ADAC Skigebiet ADAC Events/ ADAC Winterwander ADAC Nordic ADAC Familien/Kinder ADAC Snowparks Winterwanderwege Après-Ski DSV Nordic Fitness DSV Familien DSV Snowboarder DSV Après Ski Loipenkilometer DSV Genussfahre Pistenkilometer Liftanlagen Beschneiung

Abb. 9-1 BAK Winterattraktivität

Index zur Bewertung der Attraktivität des Winterangebotes alpiner Destinationen Quelle: BAKBASEL

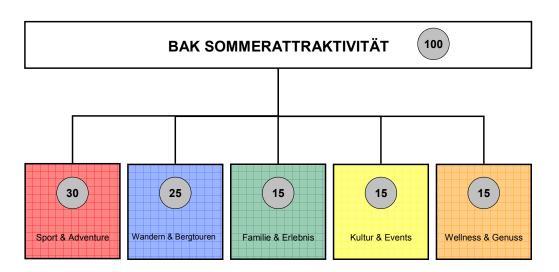
Insgesamt kann eine Destination beim Indikator «BAK Winterattraktivität» 100 Punkte erreichen. Der wichtigste Einfluss auf die Winterattraktivität hat der Bereich «Ski Alpin», welcher mit maximal 40 Punkten bewertet wird. Der Subindikator «Sport & Spass» erreicht maximal 20 Punkte, die übrigen Bereiche 10 Punkte.

## 9.2.2 BAK Sommerattraktivität

Der Indikator «BAK Sommerattraktivität» misst die Attraktivität des touristischen Angebotes einer alpinen Feriendestination im Sommer. Er basiert auf rund 100 Einzelindikatoren zum touristischen Sommerangebot, die von BAKBASEL erhoben wurden. Der Indikator «BAK Sommerattraktivität» gliedert sich in die Bereiche «Sport & Adventure», «Wandern & Bergtouren», «Familie & Erlebnis», «Kultur & Events» und «Wellness & Genuss». Die nachfolgende Abbildung zeigt überblicksartig, wie sich der Indikator «BAK Sommerattraktivität» zusammensetzt.

Die 5 Bereiche des Indikators «BAK Sommerattraktivität» gehen gewichtet in die Bewertung der Attraktivität des Sommerangebotes ein. Maximal können 100 Punkte erreicht werden. Die meisten Punkte werden in den Bereichen «Sport & Adventure» (30 Punkte) und «Wandern & Bergtouren» (25 Punkte) vergeben. In den drei übrigen Bereichen werden jeweils maximal 15 Punkte verteilt.

Abb. 9-2 BAK Sommerattraktivität



Index zur Bewertung der Attraktivität des Sommerangebotes alpiner Destinationen Quelle:  ${\sf BAKBASEL}$