



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Département des transports, de l'équipement et de l'environnement
Departement für Verkehr, Bau und Umwelt



2017.1251

Gemeindeverwaltung Zermatt
zHv. Frau Romy Biner-Hauser
Gemeindepräsidentin
Kirchplatz 3
Postfach 345
3920 Zermatt

Datum 14. MRZ. 2017

**Kantonsstrasse NG13 Täsch – Zermatt
Forderung nach einer besseren Wintersicherheit und Ausbau**

Sehr geehrte Frau Gemeindepräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen des Staatsrates bestätige ich Ihnen den Empfang des Schreibens der Gemeinde Zermatt vom 4. Juli 2016 betreffend die oben genannte Angelegenheit und lasse Ihnen im Folgenden unsere Antwort darauf zukommen.

Wir haben das Schreiben sehr sorgfältig geprüft und eine Anhörung bei den nachfolgenden innerhalb meines Departements dafür zuständigen Fachstellen durchgeführt: Dienststelle für Strassen, Verkehr und Flussbau (DSVF; Strassen- und Bahninfrastrukturen), Dienststelle für Wald und Landschaft (DWL; Schutz vor Naturgefahren) sowie Verwaltungs- und Rechtsdienst (VRDVBU; für Rechtsfragen).

Allgemein formuliert liegt der Zweck Ihrer Forderung in einer, wie Sie es in Ihrem Schreiben ausdrücken, ordnungsgemässen, wintersicheren, flüssig funktionierenden und gesetzeskonformen Strassenverbindung, wobei die bestehenden Verkehrsbeschränkungen in Form der bewilligungspflichtigen Strassenbenützung beibehalten werden sollen. Dazu fordern Sie konkret den Bau zweier Steinschlag-Schutzgalerien und die Instandsetzung eines bestimmten Streckenabschnitts mit Eröffnungsziel Ende 2020. Weiter wird die Erstellung eines generellen Strassenplans für den Ausbau der gesamten Strasse mit einem Abschlusszeitpunkt bis 2025 verlangt. Der Plan soll insbesondere Auskunft geben über das Gesamtkonzept, die Projektschritte, Kosten und Termine.

Wir haben Ihre Forderungen einer rechtlichen, technischen und finanziellen Analyse unterzogen. Diese drei Aspekte waren im Übrigen auch schon die Kernthemen der Verhandlungen, die am 26. Januar 2012 in Sitten in meiner Anwesenheit stattfanden und an denen auch Vertreter der drei oben genannten Dienststellen teilnahmen.

Vom rechtlichen Standpunkt her gesehen gilt es, die Vereinbarung vom 26. Februar 2004 zwischen dem BAV, dem Kanton Wallis und der MGB zu berücksichtigen, insbesondere dessen hier zur Erinnerung noch einmal zitierten Artikel 16:

Artikel 16

Auflage

1 Der Kanton Wallis stellt sicher, dass die Taxifahrten zwischen Täsch und Zermatt nach Inbetriebnahme des TTT gegenüber der Wintersaison 2002 / 2003 nachhaltig mindestens um die Hälfte reduziert werden. Er nimmt an der Strasse Täsch – Zermatt während mindestens 25 Jahren nach Bauabschluss des TTT nur Arbeiten zur Substanzerhaltung vor.



In Anwendung dieses Artikels dürfen auf der NG13 nur Bauarbeiten ausgeführt werden, die der Substanzerhaltung dienen. Andernfalls wäre das BAV berechtigt, die Rückzahlung seines finanziellen Beitrags an den Bau des «Top Terminals Täsch» (TTT) einzufordern.

Unter Berufung auf ein Rechtsgutachten von Prof. Dr. Martin Lendi, zweifeln Sie die Rechtmässigkeit dieser Vereinbarung an. Dazu möchten wir in Erinnerung rufen, dass sich eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern des BAV, des DVBU und der MGB, eingehend mit diesem Rechtsgutachten befasst und es ausführlich diskutiert hat. Die Vereinbarung ist nach unserem Dafürhalten rechtmässig.

Vom technischen Standpunkt her gesehen, lässt sich zwischen Instandsetzung der Strasse und deren Sicherung vor Naturgefahren unterscheiden. Sofern die rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen der Substanzerhaltung eingehalten werden, kann die Strasse Instandsetzungsarbeiten unterzogen werden.

In Bezug auf die Strasse Täsch - Zermatt wird der Eindruck vermittelt, dass der Kanton seit Jahren dort nichts unternimmt. Jedoch wurden in den letzten 8 Jahren 4 Staatsratsentscheide verfasst:

| | | |
|-------------------------------|----------------|--|
| 1. Bielbrücke | SRE 16.09.2015 | Kostenvoranschlag (KV) von Fr. 2.50 Mio. |
| 2. Mettelsand – Zermattjen | SRE 10.06.2015 | KV von Fr. 3.95 Mio. |
| 3. Strassensanierung zum Biel | SRE 06.06.2012 | KV von Fr. 2.50 Mio. |
| 4. Ausbau Lüegelti | SRE 10.06.2009 | KV von Fr. 3.58 Mio. |

Hinzu kommt, dass der Kanton in den letzten und in den nächsten Jahren sehr stark in die Achse Visp - Täsch investiert hat, respektive investieren wird, was insbesondere gerade auch Zermatt zu Gute kommt:

- Stägjitschuggo-Tunnel Eröffnung Nov. 2008 Kosten Fr. 160 Mio.
- Umfahrung Stalden Baubeginn Herbst 2015 KV von Fr. 65 Mio.

Unbestritten ist, dass sich die NG13 heute in einem unbefriedigenden Zustand befindet und Instandsetzungsarbeiten fällig sind. Trotz aller Engpässe und Kürzungen im kantonalen Budget investiert die DSVF seit 2010 durchschnittlich 1 Million Franken in die Instandsetzung der Strasse Täsch – Zermatt, und dies zusätzlich zu den ordentlichen Ausgaben für Unterhalt und Betrieb. Nach Abschluss der bereits heute für den Zeitraum 2010-2023 geplanten – und teilweise auch schon ausgeführten – Arbeiten wird die Strasse von Täsch nach Zermatt auf fast der Hälfte ihrer Strecke instandgesetzt sein.

Neuesten Befunden zufolge verschlimmern sich die Schäden auf einigen Abschnitten rapide, weshalb sich der Kanton als Strassenbetreiber ab Beginn dieses Jahres aus Gründen der Sicherheit dazu gezwungen sieht, die für die Strasse zulässige Höchstlast zu senken. Im Januar wurde umgehend eine Expertise gestartet, deren Ergebnisse bis Ende Frühjahr erwartet werden. Sobald die Ergebnisse vorliegen, sollten einerseits die Ausnahmebeschränkungen wieder aufgehoben und andererseits die Prioritäten für die künftigen baulichen Massnahmen an der Strasseninfrastruktur neu gesetzt werden können.

Was die Sicherung der Strasse vor Naturgefahren betrifft, so ist vorab einmal festzuhalten, dass sich die im Winter witterungsbedingten Strassenschliessungen im Mittel um 5 bis 6 Tage pro Jahr bewegen. Somit sind die 240 Stunden, in denen die Strasse im Winter 2013/14 geschlossen werden musste, als Extremsituation zu bezeichnen. Für Arbeiten zum Schutz vor Naturgefahren stellt die Vereinbarung BAV – Kanton – MGB überhaupt kein Hindernis dar. Die Arbeitsgruppe BAV – DVBU – MGB hielt in ihren Schlussfolgerungen ausdrücklich fest, dass solche Sicherungsarbeiten als substanzerhaltend einzustufen sind.

Vom finanziellen Standpunkt her gesehen, ergab eine spezifische Analyse der Strasse Täsch – Zermatt, dass für die Arbeiten zur Sicherung vor Naturgefahren, wozu in erster Linie die beiden von Ihnen genannten Galerien gehören würden, mit Gesamtkosten zwischen 60 und 80 Mio. Franken zu rechnen wäre. Zum heutigen Zeitpunkt noch nicht sicher und Gegenstand momentaner Abklärungen ist, ob allenfalls zusätzliche Arbeiten zur Sicherung vor Hanginstabilitäten erforderlich sein werden.

Hierbei darf man aber nicht vergessen, dass in der Schweiz bei der Beurteilung der Relevanz und Priorisierung einer Schutzbaute das Kosten-Nutzen-Verhältnis das massgebende Kriterium ist und dass dieses angesichts des geringen durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens im vorliegenden Fall ziemlich ungünstig ausfällt.

In finanzieller Hinsicht wird, insbesondere bei der Realisierung der Schutzbauten, vor allem folgendes zu berücksichtigen sein:

- die Bestimmungen von Artikel 25 des Strassengesetzes, wobei der Tagesverkehr auf der Strecke mit jenem auf anderen schutzbedürftigen Strassen zu vergleichen sein wird;
- das oben erwähnte Kosten-Nutzen-Verhältnis;
- die Tatsache, dass die Strasse nur von Inhabern einer spezifischen Bewilligung befahren werden kann;
- die beim Kanton verfügbaren Haushaltsmittel.

Abschliessend lässt sich sagen, dass, angesichts der angeführten Gründe, insbesondere der finanziellen Einschätzung und der noch laufenden Expertise sowie deren Auswirkungen auf die Prioritätensetzung der Interventionen, für die Instandsetzung und die Sicherung der Strasse ein erster Programmentwurf zu erstellen ist, der im Sommer 2017 ausgearbeitet werden wird.

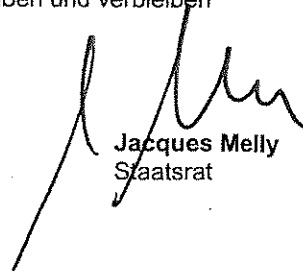
Inzwischen erklärt sich die DSVF zur kurzfristigen Entlastung der Situation zu den folgenden Massnahmen bereit:

- Beitrag an den Bau eines Kehrplatzes für Lastwagen beim Eingang des Dorfes. Eine solche vom Kanton mitfinanzierte Einrichtung auf Gebiet der Gemeinde käme allenfalls, im Sinne einer Ergänzung zum Trassenangebot der Meterspurbahn, in Betracht;
- Beitrag an die Neugestaltung des Bahnhofplatzes sowie an die Verkehrslenkung auf diesem Platz.

Um die konkrete Umsetzung dieser beiden Vorschläge an die Hand zu nehmen, steht Ihnen der Kantonsingenieur als Ansprechpartner zur Verfügung.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Auskünften, die wir Ihnen auf Grundlage des heutigen Kenntnisstandes geben können, gedient zu haben und verbleiben

mit freundlichen Grüssen



Jacques Melly
Staatsrat