



Departement für Mobilität,
Raumentwicklung und Umwelt
Herr Staatsratspräsident Jacques Melly
Rue des Creusets 5
1950 Sitten

3920 Zermatt, 28. Juli 2017 BEG

Kantonsstrasse NG13 Täsch – Zermatt Forderungen nach einer besseren Wintersicherheit und Ausbau

Sehr geehrter Herr Staatsratspräsident Melly

Für Ihr Antwortschreiben vom 14. März 2017 danken wir im Namen der Bevölkerung von Zermatt. Wir sind darüber erfreut, dass Sie sich eingehend mit unserem Brief vom 4. Juli 2016 befasst und auch verwaltungsinterne Vernehmlassungen durchgeführt haben. Weniger erfreut sind wir über den materiellen Inhalt und die für uns mehrheitlich unbefriedigenden Aussagen.

Im Einzelnen nehmen wir dazu wie folgt Stellung:

Bauliche Massnahmen

Die Forderungen der Einwohnergemeinde Zermatt sind in fünf Punkte aufgeteilt und klar formuliert. Der Gemeinderat bestätigt die fünf Punkte hier nochmals in aller Deutlichkeit.

Demnach

1. wird der Staatsrat des Kantons Wallis unmissverständlich aufgefordert, für den Weltkurort Zermatt dringend und ohne weiteren Verzug eine wintersichere Strasse zu gewährleisten, welche eine gefahrenlose und flüssige Fahrt zwischen Täsch und Zermatt ermöglicht.
2. ist der Streckenabschnitt Luegelti – Schusslowena – Bielstutz bis und mit Bielbrücke absolut dringend. Dieser ist aus Sicherheitsgründen unverzüglich neben dem Ersatz der Bielbrücke mit zwei oder mehreren Galerien zu versehen. Eröffnungsziel bis Ende 2020.
3. wird mit Bezug auf Art. 84 Strassengesetz (StrG) die Ausarbeitung zweier Projekte inkl. Kostenvoranschläge für Strassengalerien verlangt:
 - 3.1 bei der Schusslowena mit einer Länge von rund 220 Metern;
 - 3.2 beim Luegelti mit einer Länge von rund 220 Metern.Dazu ist vom Kanton ein Vorschlag zur Kostenverteilung auszuarbeiten mit der Zielsetzung, die beiden Bauprojekte bis 2020 zu realisieren und im Grossen Rat mehrheitsfähig zu machen.

4. wird eine Verzögerung des Ausbaus, allenfalls begründet mit Art. 16 der Vereinbarung vom Februar 2004 zwischen Bund, Kanton und MGBI i.S. Finanzierung Top Terminal Täsch, nicht akzeptiert. Diese Vereinbarung darf nicht zulasten der Sicherheit und der gefahrenlosen, flüssigen Fahrt auf der Strasse herangezogen werden. Die Einwohnergemeinde Zermatt bestreitet die Rechtmässigkeit von Art. 16 dieser Vereinbarung gestützt auf das Rechtsgutachten von Prof. Dr.iur. Martin Lendi, (em) o. Prof. für Rechtswissenschaft der ETH Zürich.
5. wird ein genereller Strassenplan im Sinne von Art. 38 StrG mit Konzept, Projektschritten, Kosten und Terminen für den Ausbau der gesamten Strasse gefordert. Ausbau und Sicherheit der Strasse haben den gesetzlichen Bestimmungen von Art. 25 ff StrG ohne Ausnahme zu genügen. Die nächsten Ausbauschritte sind zeitlich zu definieren bei einem Abschlusshorizont bis 2025.

Zum rechtlichen Standpunkt

Wir nehmen zur Kenntnis, dass sich eine Arbeitsgruppe (Vertreter BAV, DVBU und MGB) mit dem Rechtsgutachten von Prof. Dr. Martin Lendi befasst hat und nach Ihrem Dafürhalten der strittige Art. 16 der Vereinbarung vom 26. Februar 2004 rechtmässig sei. Dass Zermatt eine gegenteilige Auffassung vertritt, haben wir längst zum Ausdruck gebracht.

Für uns steht die Rechtsfrage noch nicht im Vordergrund, weil wir eine einvernehmliche Lösung für unsere Forderungen anstreben. Der Prozessweg ist für Zermatt das letzte mögliche Mittel, das wir zu verhindern hoffen. Demnach möchten wir in diesem Schreiben nicht näher darauf eingehen. Hingegen würden wir gerne mit den Erkenntnissen der Arbeitsgruppe bedient, sofern diese in schriftlicher Form vorliegen. Dies würde uns ermöglichen, die Argumente gegen das Gutachten Lendi zu verstehen und gewichten zu können.

Zum technischen Standpunkt

Investitionen bisher

In seiner Informationsschrift (Botschaft) zur Abstimmung vom 5. Juli 2016 hat der Gemeinderat Zermatt der Bevölkerung mitgeteilt, dass der Kanton knapp CHF 22 Mio. für die Strasse aufgewendet hat.

Sie führen aus, dass vom Kanton in den letzten acht Jahren CHF 12,53 Mio. über vier Etappen gesprochen wurden. Diese haben zwar in kurzen Teilstücken den Fahrkomfort erhöht, kaum aber die Sicherheit und den Schutz vor Naturgefahren.

Mit Genugtuung stellt der Gemeinderat jedoch fest, dass die Bauarbeiten im Bereich Zermatt jetzt vorangetrieben werden, um die unhaltbaren Zustände nun doch endlich zu beseitigen. Es bedarf der Massnahmen dringend mehr, auch jener, welche Zermatt zur Erhöhung der Sicherheit vor Naturgefahren fordert.

Dass die Investitionen des Kantons – wie Sie schreiben – „auf der Achse Visp – Täsch insbesondere gerade auch Zermatt zu Gute kommt“, ruft nach einer Relativierung. Bei den Strassen H212 (Visp – Saas Fee) und H 213 (Illas – Täsch) handelt es sich um Schweizerische Hauptstrassen. Projekte auf diesem Strassennetz werden zu 75% vom Bund mitfinanziert. Im kantonalen Strassengesetz ist diesen Verbindungen nicht der gleiche Stellenwert zugestanden worden, wie den anderen Kantonsstrassen. Für die Finanzierung von Neubauten und Unterhaltsprojekten wird bis heute ein Beitragsschlüssel angewendet, der diese Strassen als „übrige Verkehrswege“ nach Art. 88 lit. b StrG klassiert; zum Nachteil aller Gemeinden in den beiden Vispertälern, insbesondere zum Nachteil von Zermatt.

So leistete Zermatt in den letzten 10 Jahren (2007 – 2016) an die Unterhaltskosten der kantonalen öffentlichen Verkehrswege rund CHF 10,5 Mio. und an die Bau-, Korrekions- und Wiederinstandstellungskosten CHF 4,1 Mio., gesamthaft also CHF 14,6 Mio., ausmachend pro Jahr durchschnittlich CHF 1,46 Mio.! An die Umfahrung Stalden wird Zermatt an den 7%, die auf die Vispertäler-Gemeinden aufgeteilt werden, wiederum den Löwenanteil zu tragen haben, während alle anderen Walliser-Gemeinden (ausserhalb der Vispertäler) davon verschont bleiben.

Zustand

In Ihrem Schreiben bestätigen Sie, dass die NG13 in einem unbefriedigenden Zustand ist und Arbeiten (über)fällig sind. Bis 2023 „soll die Strasse auf fast der Hälfte der Strecke instandgesetzt sein.“

Die Trennlinie zwischen Unterhalt und Instandsetzung ist relativ unscharf. Für die Gemeinde Zermatt ist dies weniger wesentlich, als die damit verbundene Verbesserung der Strasse. Ob nur der Belageinbau Zermatt und jener im Täschsand als Unterhalt oder als Instandsetzung klassiert werden, spielt für Zermatt eine untergeordnete Rolle. Das Ergebnis, die Wirkung und die Nachhaltigkeit stehen im Vordergrund.

Expertise - Prioritäten

Die Expertise zur Belastbarkeit der Strasse, verfasst am 2. Mai 2017 von Rovina + Partner AG Visp/Varen, haben wir erhalten. Sie zeigt ein erschreckendes Bild und mithin, dass dem Bestand und der Sicherheit des Werkes in der Vergangenheit viel zu wenig Achtung geschenkt wurde. Es wurde nachgerade fahrlässig eine Gefährdung von Personen und Gütern in Kauf genommen. Wenn diese Expertise nun dazu führt, dass sich der Kanton als Strasseneigentümer in der Verantwortung sieht und die Prioritäten für die künftigen baulichen Massnahmen neu setzt, so entspricht dies den Erwartungen der Gemeinde Zermatt. Das Nachholen von Versäumnissen darf aber nicht dazu führen, dass die von der Gemeinde Zermatt geforderten Massnahmen auf die lange Bank geschoben werden. Diese sind gleichzeitig anzugehen und zügig der Realisierung zuzuführen.

Die Gemeinde Zermatt, wie auch die Gemeinde Täsch, möchten gerne in Kenntnis gesetzt werden über die neuen Prioritäten und den damit verbundenen Zeitplan.

Wir erwarten, dass die Gemeinden Zermatt und Täsch an diesem Programm mitarbeiten können und Sie dazu eine entsprechende Arbeitsgruppe bilden. Wir sehen es als unumgänglich, dass die beiden betroffenen **Gemeinden an ihrer Zukunft mitarbeiten dürfen und müssen.**

Strassenschliessungen

Diese sind mit ein Hauptgrund, weshalb die hiesige Bevölkerung an der Abstimmung vom 5. Juni 2016 derart klar den Forderungen der IG-Sichere Zufahrt Zermatt zugestimmt und damit den Gemeinderat mit Interventionen beim Kanton beauftragt hat.

Sie vertreten die Auffassung, dass es sich beim Winter 2013/14 mit 240 Std. Schliessung um eine Extremsituation gehandelt habe. Diese Meinung können wir ganz und gar nicht teilen. Weltweit nehmen meteorologische Extremsituationen zu, auch bei uns. Wir können uns dem nicht verschliessen und nur Sondereffekte geltend machen. Sie anerkennen, dass selbst im Mittel die Strasse im Winter 5 bis 6 Tage witterungsbedingt geschlossen ist.

Bedenkt man, dass der DTV im Winter bei 1'800 liegt und davon 400 LKW sind (Quelle: Swiss Traffic AG), ist erkennbar, wie abhängig Zermatt von dieser Strassenverbindung ist. Die Bahn ist infrastrukturbedingt nicht in der Lage, Zermatt als einzige Verbindung zu versorgen. Wir sind auf die Strasse existenziell angewiesen und jede Schliessung, möge sie auch nur kurz sein, führt zu einem erheblichen wirtschaftlichen Schaden. Dies zu bestreiten käme Ingnoranz gleich.

Vor dem erheblichen wirtschaftlichen Schaden befürchtet die Bevölkerung von Zermatt aber Personenschäden, gar Todesfälle. Die installierten Warnanlagen sowie die künstlichen Lawinenauslösungen vermögen diese Ängste nicht zu beseitigen. Es bleibt die Befürchtung, dass die Technik auch versagen kann und deshalb Menschen zu Schaden kommen können; es wäre nicht das erste Mal. Erst die von uns geforderten Galerien würden die dringend nötige Sicherheit bringen. Solange diese fehlen, wird die Zermatter Bevölkerung einem unnötigen und nicht mehr zuzumutenden Risiko ausgesetzt.

Gerne nehmen wir zur Kenntnis, dass der umstrittene Art. 16 der Vereinbarung BAV-Kanton-MGB für Sicherungsarbeiten zum Schutz vor Naturgefahren „überhaupt kein Hindernis“ darstellt. Solche Sicherungsarbeiten werden von der Arbeitsgruppe BAV-DVBU-MGB als substanzerhaltend eingestuft. Somit stehen auch die von Zermatt geforderten Galerien nicht in Widerspruch zu Art. 16 der Vereinbarung, weil sie einzig dazu dienen, die Gefahr von Strassenschliessungen zu verhindern. Demnach steht der Planung und dem Bau dieser Galerien zumindest die unsägliche Vereinbarung BAV-Kanton-MGB nicht im Wege. Es bedarf nun nur noch der zügigen Realisierung im Sinne der Forderungen von Zermatt!

Zum finanziellen Standpunkt

Für die beiden von Zermatt geforderten Galerien gehen Sie von Gesamtkosten zwischen CHF 60 – 80 Mio. aus, zuzüglich allfälliger Kosten zur Sicherung von Hanginstabilitäten. Dem stellen Sie ein negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis wegen des geringen durchschnittlichen Verkehrsaufkommens entgegen, was aus Ihrer Sicht zu einer ungünstigen Relevanz und Priorisierung der Schutzbauten führe.

Bei dieser Betrachtungsweise werden die wirtschaftlichen Kollateralschäden und die erheblichen Beeinträchtigungen für die Zermatter Bevölkerung völlig ausser Acht gelassen. Den Verhältnissen wird damit nicht im geringsten Rechnung getragen. Zermatt produziert nach Zürich und Genf am drittmeisten Logiernächte in der Schweiz. Die Logiernächte nimmt der Kanton Wallis gerne als Massstab für Kostenaufteilungen, so auch bei den Strassenbeiträgen, wo Zermatt deswegen ausserordentlich hohe Beiträge zugemutet werden. Wenn es aber darum geht, die Strasse Täsch – Zermatt mit den dringend nötigen Schutzbauten zu versehen und die Strasse in einen zumutbaren Zustand zu bringen, scheinen diese Logiernächte nicht mehr von besonderer Relevanz zu sein. Das ist enttäuschend und kann so nicht hingenommen werden.

Der Bau und die Finanzierung dieser beiden Galerien müssen unabhängig erfolgen und dürfen die laufenden Instandstellungsarbeiten nicht beeinflussen. Weitere Massnahmen zum Schutz vor Naturgefahren sollen im Anschluss nach Dringlichkeit umgesetzt werden. Zu Ihrer Information legen wir auch das Verkehrskonzept von Zermatt diesem Schreiben bei.

Kurzfristige Entlastungsmassnahmen

Die Hinweise in Bezug auf Kehrplatz und Bahnhofplatz haben wir ernst genommen und unsere Gemeindepräsidentin hat das Gespräch mit Ihrem Dienstchef der Dienststelle für Mobilität, Herrn Vincent Pellissier, gesucht.

Die Erkenntnisse daraus werden nur in kurzen Worten festgehalten.

Im Spiss plant die Einwohnergemeinde seit gut zwei Jahren an einem grossen Logistikzentrum (Grüebe), dies um den Bedürfnissen der Bahn, der Strasse und der Luft in Zukunft gerecht zu werden. Das Projekt wurde Herrn Pellissier präsentiert. Als kurzfristige Lösung, bis hin zur Umsetzung der Grüebe, ist ein Güterumschlagplatz im Spiss in der Bewilligungsphase, welche mit einigen Herausforderungen verbunden ist. Die beiden oben genannten Projekte stehen im direkten Zusammenhang mit der Aufschüttung des Schutzdamms Lüegelti, welcher seit Jahren in der Planung ist und baldmöglichst ausgeführt werden soll.

Die Neugestaltung Bahnhofplatz Zermatt wurde in Bezug auf die Verkehrsführung bereits vor drei Jahren umgesetzt. Was die baulichen Massnahmen betrifft, ist die Einwohnergemeinde angewiesen auf die Strategie der MGB, da diese die Bodeneigentümerin ist. Regelmässige Gespräche werden geführt und die Bedürfnisse der Zukunft kritisch angeschaut.

Verkehrsregime / beschränkte Strassenbenützung

In seinem Schreiben vom 4. Juli 2016 hat der Gemeinderat Zermatt die geltenden Verkehrsbeschränkungen (Bewilligungspflicht) bestätigt. Dies hat seitens der IG-Sichere Zufahrt Zermatt zu harschen Reaktionen geführt. Die IG reklamiert die Öffnung der Strasse, wie dies in der Konsultativabstimmung vom 6. März 2006 bereits in der Informationsschrift des Gemeinderates in Aussicht gestellt wurde (Beilage 1). Damals lag die Stimmbeteiligung bei 51%, mit einem JA-Anteil von 52,91% für eine ausgebauten öffentliche Strasse von Täsch bis in den Spiss, wobei das Dorf Zermatt autofrei bleiben soll (Beilage 2).

Die Forderung nach einer Öffnung war nicht Gegenstand der Abstimmung vom 5. Juni 2016. Sie bleibt aber latent bestehen und wird auch künftig für Diskussionen sorgen.

Alleine diese Konstellation zeigt, wie angespannt die Situation ist und wie unzufrieden denn aber nahezu alle Einwohner von Zermatt mit dem heutigen Strassenzustand sind.

Konklusion der Gemeinde Zermatt

Es geht bei der Strasse Täsch – Zermatt um mehr, als nur um die Anliegen und Bedürfnisse, gar Wünsche der einheimischen Bevölkerung. Es geht um nicht weniger als die grösste Tourismusdestination, um die Überlebensfähigkeit der Region und der touristischen Bedeutung des Oberwallis.

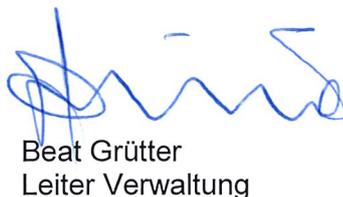
Es ist nicht Zeit für das Hin- und Herschieben von Verantwortungen und Verantwortlichkeiten, es ist Zeit für Taten und für die Realisierung unserer Anliegen. Wie lange Zermatt als wichtigste Tourismusdestination mit der lamentablen Strasse noch zu halten ist, wird die Zukunft zeigen. Unsererseits bestehen ernste Bedenken und wenn es dann zu spät ist, kann das nicht einfach so korrigiert werden. Massnahmen sind spätestens jetzt dringend erforderlich. Wir verlassen uns auf das Verständnis des Staatsrates für unsere Situation und geben der Hoffnung Ausdruck, dass nun weitere Taten folgen.

Gerne sehen wir Ihrer Antwort mit Spannung entgegen, freuen uns auf die Ernennung der Arbeitsgruppe und stehen Ihnen für weitere Fragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Romy Biner-Hauser
Präsidentin



Beat Grütter
Leiter Verwaltung

NAMENS DES GEMEINDERATES

Beilagen

1. Infoschrift Gemeinderat zu Konsultativabstimmung vom 6. März 2006
2. Resultat zu Konsultativabstimmung vom 6. März 2006
3. Verkehrskonzept Zermatt, Oktober 2015
 - 3.1 Grundlagen-Bericht
 - 3.2 Technischer Bericht

Kopie an:

- Einwohnergemeinde Täsch
- IG- Sichere Zufahrt Zermatt