

4

Strasse Täsch-Zermatt, Erwirkung bessere Wintersicherheit

Information



Konsultativ-Abstimmung vom 5. März 2005

Vorlage: Strasse Täsch – Spiss (Zermatt)

Möchten Sie eine sicher ausgebaute öffentliche Strasse von Täsch bis in den Spiss, wobei das Dorf Zermatt wie bis anhin autofrei bleibt?

Die bisherige Fahrverbotsgrenze im Spiss bleibt ober- und unterirdisch bestehen.

Stimmbeteiligung:	50.99%
JA:	52.91%
NEIN:	47.09%

Definition Konsultativabstimmung:

Die **Konsultativabstimmung** ist eine Form der Abstimmung in der Schweiz, welche keinen rechtlich bindenden Charakter hat.



Abstimmung vom 5. Juni 2016 zur Erlangung der wintersicheren Zufahrt nach Zermatt

Das Stimmvolk von Zermatt hat mit 61.76% JA-Stimmen den Gemeinderat verpflichtet und beauftragt, die fünf Massnahmen beim Staatsrat einzufordern. 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 MeternDazu 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.



Schreiben von Staatsrat Melly an die EWG vom 21. Dezember 2017

Obwohl Sie sich vom materiellen Inhalt unseres Schreibens enttäuscht zeigen und unsere darin gemachten Aussagen mehrheitlich für unbefriedigend halten, stellen wir fest, dass wir uns zumindest bezüglich der folgenden Punkte einig sind:

- Beibehaltung von langfristigen Investitionen zur Substanzerhaltung der Kantonsstrasse NG 13 und zur Behebung der kritischsten sicherheitstechnischen Schwachstellen derselben;
- Gemeinsame Beteiligung an der Realisierung eines Logistikzentrums für den Schwerverkehr beim Ortseingang;
- Gemeinsame Mitwirkung an der weiteren Planung für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes.

Aus Ihrem Schreiben vom 28. Juli 2017 geht nun aber hervor, dass dieses seitens des Gemeinderats der Einwohnergemeinde Zermatt gewünschte und beizubehaltende Verkehrsregime von der IG «Sichere Zufahrt Zermatt» grundsätzlich in Frage gestellt wird.

Aus Sicht des Kantons ist die Frage der funktionellen Verkehrsbeschränkung für die weitere Zukunft der Strasse Täsch – Zermatt jedoch von zentraler Bedeutung.

Aus diesem Grund ersuchen wir den Gemeinderat der Einwohnergemeinde Zermatt um eine entsprechende verbindliche Stellungnahme zur künftigen Beibehaltung der bisherigen unbestrittenen funktionellen Verkehrsbeschränkung auf der Kantonsstrasse NG 13 Täsch – Zermatt. Sollte der Gemeinderat und somit die Einwohnergemeinde Zermatt von ihrer bisherigen Haltung zur Beibehaltung der funktionellen Verkehrsbeschränkung auf der vorgenannten Kantonsstrasse abweichen, ersuchen wir den Gemeinderat zudem um Darlegung und Erläuterung der künftigen Parkplatz- und Verkehrsplanung im Rahmen eines generellen Verkehrskonzepts für die gesamte Ortschaft.

Gerne erwarten wir Ihre entsprechende Stellungnahme. Nach Eingang Ihrer Stellungnahme werden wir Ihre Forderung insbesondere in Berücksichtigung des neuen „Kantonalen Mobilitätskonzepts 2040“ nochmals prüfen.

Bis zum Vorliegen der aus der erneuten Überprüfung resultierenden Entscheide wird der Kanton die Arbeiten auf der Kantonsstrasse NG 13 Täsch – Zermatt im bisher geplanten Rahmen weiterführen.



Schreiben der EWG an Staatsrat Melly am 21. Januar 2018

Kantonales Mobilitätskonzept 2040

Es ist verständlich, dass Sie für das gesamte Strassennetz im Kanton ein mittel- bis langfristiges Gesamt-Konzept erarbeiten wollen, worin alle Strassen klassiert werden. Auch eine Definition des Ausbaustandards und des Wartungsniveaus für jede Strasse ist sinnvoll.

Wir haben auch Verständnis dafür, dass Strassen mit **durchwegs geringem Schaden- bzw. Gefährdungspotential** lediglich auf *Überwachungs-, Alarmierungs-, Sicherungs- und Wiederinstandsetzungsmassnahmen* gestellt werden.

Dass Sie aber die Strasse Täsch – Zermatt NG 13 dazu zählen wollen, ist für uns völlig unverständlich und unhaltbar. Die Ereignisse der letzten Tage und auch die gegenwärtigen zeigen wiederum in aller Deutlichkeit, dass es sehr wohl um **ein erhebliches, gar enormes Schaden- und Gefährdungspotential** geht, wenn 20'000 Menschen eingeschlossen sind. Zermatt konnte und kann weder richtig versorgt noch verlassen oder erreicht werden. Am heutigen Tag sind wir wieder gleich weit. Zermatt ist von der „Aussenwelt“ abgeschnitten. Selbst unter Berücksichtigung der ausserordentlichen Umstände darf das nicht einfach hingenommen werden. Die Häufigkeit und Dauer der Strassenschliessungen hat jedes zumutbare Mass überschritten.

Es kann doch nicht allen Ernstes bestritten werden, dass die Strasse zum grössten Tourismusort der Schweiz eine zentrale Infrastruktur darstellt. Die Bevölkerung und die Wirtschaft von Zermatt sind existentiell darauf angewiesen, dass die Strasse zur Destination auch im Winter zur Verfügung steht und benutzt werden kann.

Wir halten dafür, dass die Risikoanalyse auch diesen Umständen Rechnung trägt, was heute ganz offensichtlich nicht der Fall ist. Es bedarf wohl keiner weiteren Beweise dafür, dass die NG 13 nicht einfach mit ähnlich gelagerten Strassen verglichen werden kann. Das Differenzierungsgebot muss hier einfließen, mit der logischen Konsequenz, dass die **NG 13 eben eine ganz zentrale und wesentliche Erschliessung** darstellt, sowohl in der Gegenwart wie auch in der Zukunft. Eine entsprechende Klassierung der NG 13, die alle relevanten Faktoren berücksichtigt, nicht nur die rudimentären, wird von der Bevölkerung von Zermatt in aller Deutlichkeit eingefordert. Wir verlassen uns auf die Einsicht des Staatsrates und auf eine Überprüfung mit Neubeurteilung der bisherigen Analysen. Denn eine Analyse ist nur soviel wert, wie die ihr zugrunde liegenden Faktoren. Dem Faktor Tourismusort Zermatt und seiner Bedeutung für das ganze Wallis wurde jedenfalls bisher nichts beigemessen. Wir sind Ihnen dankbar, wenn Sie diese Analyse der Gemeinde Zermatt zugänglich machen.



Funktionelle Verkehrsbeschränkung auf der NG13

Der Gemeinderat von Zermatt bekennt sich weiterhin zur gültigen Verkehrsbeschränkung. Wir sind uns durchaus bewusst, dass eine unbeschränkte Öffnung der Strasse am zur Zeit Machbaren und auch an übergeordnetem Recht scheitert. Weder sind heute die raumplanerischen Voraussetzungen für ein genügend grosses Parkhaus zur Aufnahme der Fahrzeuge erwirkbar, noch sind dafür die nötigen Flächen in geeigneter Zone vorhanden. Diese konsequente Haltung des Gemeinderates wird nicht von allen Bürgern geteilt. Der Gemeinderat ist sich auch der Grenzen der direkten Demokratie bewusst und hat hier gegenüber der Bevölkerung noch einiges an Aufklärungsarbeit zu leisten. Dieser Verantwortung entzieht sich der Gemeinderat nicht.

Wir erachten es als zielführend, wenn die Frage der Verkehrsbeschränkung vorerst in den Hintergrund gestellt wird. Uns ist denn auch nicht klar, inwieweit diese Frage auf den Ausbau bzw. die Wintersicherheit von Belang ist. Ihre diesbezüglichen Ausführungen vermögen wir nicht zu interpretieren. Es bedarf hierzu der Klärung.

Damit erübrigt sich auch die von Ihnen verlangte Darlegung und Erläuterung der künftigen Parkplatz- und Verkehrsplanung. In Arbeit ist jedoch ein generelles Verkehrskonzept, welches wir Ihnen zu gegebener Zeit gerne zukommen lassen.



Schreiben der IG Zufahrt Zermatt vom 20. September 2018

Antrag an die Urversammlung:

Der Gemeinderat wird verpflichtet, sofort eine SICHERE und öffentliche Strasse zu verlangen und beim Kanton die Umstufung der Strasse Täsch Zermatt in die Erschliessungsklasse B im kantonalen Mobilitätskonzept 2040 sowie jetzt die zukünftige Aufhebung der funktionellen Verkehrsbeschränkung zu beantragen. Damit wird die Basis gelegt, die notwendigen Infrastrukturen (Galerien, usw.) zu erstellen um die Öffnung der Strasse zu realisieren.



Schreiben der EWG an Staatsrat Melly am 17. Oktober 2018

Steht der weitere wintersichere Ausbau in irgendeiner Abhängigkeit mit einer öffentlichen Zufahrt? Oder anders gefragt: wird der wintersichere Ausbau nur dann abschliessend umgesetzt wenn die Zermatter eine öffentliche Zufahrt verlangen?

- Im kantonalen Mobilitätskonzept 2040 wird der Streckenabschnitt Täsch – Zermatt in der Erschliessungskategorie C aufgeführt. Warum nicht Kategorie B, welche einen besseren Ausbaustandard erlauben würde?
- In demselben Konzept sprechen Sie von einem Investitionsvolumen für das innere Mattertal von CHF 70 Mio. Können Sie aufzeigen, welche Massnahmen damit realisiert werden? In welchem Zeitrahmen sind die finanziellen Mittel gesichert?
- Die Bevölkerung von Zermatt hat den Bau von zwei Galerien in den Bereichen Lüegelti und Schusslowina gefordert. Wurden diese bauchlichen Massnahmen konkret analysiert und sind sie Bestandteil im kantonalen Mobilitätskonzept 2040?
- Das Mitwirkungsdossier für die Bahnprojekte 2030/2035 und damit dem Tunnelbau zwischen Täsch und Zermatt, soll demnächst dem Bundesrat zugestellt werden. Anschliessend wird es dem Bundesparlament zur Stellungnahme unterbreitet. Das Resultat wird Ende 2019 erwartet. Dem Vernehmen nach hat das Projekt grosse Zustimmung- und Realisierungschancen. Eine Vereinbarung ohne Zermatt, wie sie 2004 beim Bau des TTT in Täsch getroffen wurde, worach der weitere Ausbau der Strasse verhindert oder weit zurückgestellt wird (Art. 16), darf sich so nicht wiederholen. Teilen Sie diese Meinung?
- Wie bereits in unserem Brief vom 28. Juli 2017 erbeten, hätten wir gerne Einsicht in die Erkenntnisse der Arbeitsgruppe (Vertreter BAV, DVBU und MGB), welche sich mit dem Rechtsgutachten von Prof. Dr. Martin Lendi befasst hat. Dürfen wir diese Erkenntnisse nun erwarten und erhalten, wie Sie es uns in Aussicht gestellt haben?
- Das ambitionierte Bahn-Tunnelprojekt ist als Einspurbahn vorgesehen. Sollte es im Tunnel zu einem Zwischenfall oder einer Panne kommen, muss sämtlicher Verkehr von und nach Zermatt auf die Strasse ausweichen können. Ist sich der Kanton dessen bewusst? Können Sie eine Redundanz von Tunnel und Strasse zusichern?
- Sollte es in absehbarer Zeit zu einer Urnenabstimmung zur Thematik „Öffentliche Strasse nach Zermatt“ kommen, wie würde der Kanton auf diesen Entscheid reagieren und was würde dies in Bezug auf den Ausbau verändern?



Feststellungen

2016 hat Zermatt ein breit abgestütztes, partizipatives Verkehrskonzept erarbeitet und darin auch die Erreichbarkeit von Zermatt behandelt. Dabei gab es auch Gästebefragungen. Wie erwartet, sind die Gäste mit den bestehenden An- und Abreisemöglichkeiten grossmehrheitlich sehr zufrieden.

Anders sieht es die ortsansässige Bevölkerung; sie hat ein weit intensiveres Mobilitätsbedürfnis, als der Gast während seines Ferienaufenthalts. Die Zermatter reklamieren ein Anrecht darauf, ihren Wohnort bis/ab Dorfeingang Spiss, mit dem Auto jederzeit erreichen/ verlassen zu können. Auch ist die Strasse für die Versorgung und die Blaulichtorganisationen von immenser Bedeutung und nicht wegzudenken.

Der Gemeinderat hat Ihnen bereits vor längerem mitgeteilt, dass wir für den Bereich Spiss an einem Gesamtkonzept arbeiten. Ein Detailnutzungsplan, wird im Frühling 2019 erarbeitet sein. Dies hilft uns, die noch bestehenden Baumöglichkeiten in den engen Platzverhältnissen aufzuzeigen. Diese Erkenntnisse werden wir sehr gerne mit Ihnen teilen.

Es sei hier mit aller Deutlichkeit gesagt, dass Zermatt immer autofrei bleiben soll und muss – hier gibt es keine zwei Meinungen. Ein autofreies Dorf bedeutet aber nicht eine ungenügende, nicht wintersichere, gar inakzeptable Zufahrt/Erreichbarkeit über eine Staatsstrasse.



Bahnausbau schritt 2035

Bern, 31.10.2018 - Der Bundesrat will das Bahnangebot mit zusätzlichen Halb- und Viertelstundentakten an die steigende Nachfrage anpassen. Die Eisenbahn-Infrastruktur soll dazu bis 2035 für 11,9 Milliarden Franken ausgebaut werden. Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 31.10.2018 die entsprechende Botschaft an das Parlament überwiesen.

Auszug aus der Botschaft des Bundesrates zum Ausbaus schritt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (BBl 2018 7419) MGB/MGI

Der Angebotsausbau bei der MGB sieht einen exakten Halbstundentakt auf dem Abschnitt Brig – Zermatt und den Halbstundentakt ohne Lücke zwischen Brig und Fiesch inklusive Kreuzung mit dem Glacier - Express vor.

Dazu sind vordringlich die folgenden vier Infrastrukturmassnahmen der MGI notwendig:

Der rund 100 Meter lange doppelspurige Herdtunnel liegt direkt unter dem Heliport Zermatt. Mit der Aufnahme der Massnahme «Tunnel Unnerchriz» in den AS 2035 ist ein Ausbau des Herdtunnels nicht mehr notwendig. Zur Sicherung der Investition wird vereinbart, dass die Einschränkung der Strassen-nutzung gemäss heute weitergeführt wird und dass die Strassenverhältnisse nicht verbessert werden.



Antwort Gemeinderat an die IG-Zufahrt Zermatt am 2. November 2018

An seiner Sitzung vom 4. Oktober 2018 hat der Gemeinderat den Antrag behandelt und ist zu folgendem Schluss gekommen:

Für den Gemeinderat ist die Frage der allgemeinen Öffnung der Strasse heute nicht zu beantworten und damit sind dazu auch noch keine Beschlüsse zu fassen. Es bedarf vorerst vieler Klärungen zur Aufnahme der Fahrzeuge im Gebiet Spiss (öffentliches Parkhaus, Verkehrsregime für MIV etc.) bevor die Aufhebung der funktionalen Verkehrsbeschränkung beantragt und darüber beschlossen werden kann. Diese Abklärungen sollten im Frühling 2019 abschlossen sein. Damit wird eine Traktandierung Ihres Begehrens zum heutigen Zeitpunkt abgelehnt.

Der Gemeinderat ist der gefestigten Meinung, dass es zum Thema der Öffnung der Strasse einer Volksabstimmung an der Urne bedarf. Dafür müssen aber zuerst die Bedürfnisse und das Potential im Bereich Spiss abschliessend erhoben sein, um anschliessend die Terminplanung für das weitere Vorgehen zu bestimmen.



E-Mail der IG-Zufahrt Zermatt vom 6. November 2018

Von Seiten der IG-Zufahrt Zermatt sind wir vom Entscheid des Gemeinderates, unserem Antrag nicht zu entsprechen, sehr enttäuscht. Wir bedauern sehr, dass der Gemeinderat einmal mehr nicht bereit ist, den Volkswillen umzusetzen. Insbesondere stellen wir fest, dass der Gemeinderat keinen konkreten Fahrplan in dieser wichtigen Frage hat. Die Zeit drängt, es ist Handeln angesagt. **Die Frage der Öffnung bzw. der Umstufung der Strasse in die Kategorie B ist für Zermatt in Zukunft von zentraler Bedeutung** und kann nicht auf unbestimmt aufgeschoben werden. Dieser Antrag muss unseren Erachtens so schnell wie möglich an den Kanton gestellt werden, sonst ist der Zug für Zermatt im sprichwörtlichen Sinne abgefahren.

Die IG-Zufahrt Zermatt und die Bevölkerung erwartet vom Gemeinderat, dass er in dieser Frage Verantwortung und Führungsaufgabe übernimmt. Wir haben Verständnis, wenn der Gemeinderat in dieser Frage noch einmal einen Urnengang will. Aufgrund der Dringlichkeit, erwarten wir jedoch eine verbindliche Zusicherung, dass im Frühjahr bei der nächsten eidg. Abstimmung auch über unser Anliegen abgestimmt werden kann. **Die Abklärungen im Spiss im Zusammenhang mit den Parkingmöglichkeiten können und müssen parallel laufen.**



Antwort Staatsrat Melly an EWG vom 22. November 2018

Verbindung zwischen Bahn- und Strasseninfrastrukturen

Der Bau des Top Terminals Täsch (TTT) erfolgte unter Auflagen, die zwischen Kanton, Bund und Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG (Finanzierungspartner) vereinbart worden waren. Die Gemeinde Zermatt hat sich bei dieser Finanzierung nicht beteiligt und war deshalb auch nicht Vertragspartnerin. Gemäss dieser Vereinbarung sind Arbeiten für den Substanzerhalt und den Unterhalt der Strasse zugelassen. Die Vereinbarung läuft noch bis 2031(25 Jahre nach Bauabschluss). Obwohl deren Gültigkeit, in einem von der Gemeinde in Auftrag gegebenen Rechtsgutachten von Prof. Dr. iur. Dr. h.c. Martin Lendi angezweifelt worden ist, gibt es bis heute keinen rechtskräftigen Entscheid einer richterlichen oder sonst unabhängigen Behörde, welcher die Rechtmässigkeit dieser Vereinbarung in Frage stellt.

Beträchtliche Investitionen in die Bahn

Für die Bahnlinie sind Investitionen geplant, die der massiven Verbesserung ihrer Sicherheit und Befahrbarkeit dienen sollen (gemäss den geprüften Varianten belaufen sich heutige Schätzungen auf 320 Millionen Franken).

Diese Investitionen müssen die jederzeitige Erreichbarkeit garantieren. Dazu soll ein neuer Tunnel gebaut werden, der von Täsch direkt zum Bahnhof Zermatt führen und das Bahnangebot erheblich steigern wird. Dieses Projekt ist in der Botschaft des Bundesrats zum Ausbauschnitt 2030/35 enthalten (180 Millionen in der Botschaft 2030/35 und 140 in den Rahmenkrediten zwischen Bund und MGB). Eine Einschränkung ist in besagter Botschaft auch enthalten, die einen «Konkurrenzierungsausschluss» für die Bahn bedeutet und insbesondere vorsieht, dass für die Strasse nur substanzerhaltende Investitionen getätigt werden dürfen. Eine allfällige Vereinbarung wird zwischen den Finanzierungspartnern Bund und MGB unterzeichnet werden.

Kurzum, eine Investition in die Strasse, die über den einfachen Substanzerhalt hinausginge, würde die Finanzierung des neuen Bahntunnels durch den Bund gefährden.



Wie viele Mittel für die Strasse?

Die Zufahrtsstrasse Täsch – Zermatt (NG 13) ist, als kantonale Nebenstrasse, die für den Durchgangsverkehr nicht geöffnet ist (die Strasse ist in der Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991, SR 741.272, nicht aufgelistet), Teil des Kantonsstrassennetzes. Für sie gilt ein Sonderstatus, nämlich, dass sie nur mit einer von der Kantonspolizei erteilten Bewilligung befahren werden darf. Mit erwähntem Beschluss vom 4. Oktober 1978 schränkte Staatsrat den motorisierten Verkehr auf Fahrzeuge ein (Verkehrsbeschränkung), die über eine Bewilligung verfügen. Der Tarif für diese Bewilligungen wurde per Staatsratsentscheid festgesetzt. Die jährliche Summe, die für die Erteilung der Bewilligungen eingezogen wird, beläuft sich auf CHF 160'000 Franken (im Jahresmittel von 2011 bis 2015).

Eine Investitionsplanung für die dauerhafte Substanzerhaltung steht bis 2040. Die Mittel für die Ausführung dieser Arbeiten wurden in die Finanzplanung der Dienststelle für Mobilität aufgenommen, wie dies auch im vom Staatsrat im April 2018 genehmigten Kantonalen Mobilitätskonzept (KMK) 2040 ausdrücklich festgehalten wird.

Schutz vor Naturgefahren

Die Sicherheit wird durch Sperrsysteme (Lawinenbeobachtung, Lichtsignalanlage, etc.) gewährleistet. Es wird auch an aktiven und passiven Schutzmassnahmen gegen Naturgefahren (Rutschungen, Steinschlag, Lawinen, Murgänge) gearbeitet, um die Sicherheit zu erhöhen und die Zahl der Verkehrssperren senken zu können. **In Bezug auf die Sicherheit wird alles Mögliche unternommen, was bleibt, ist nur die Frage der jederzeitigen Erreichbarkeit.**

Jederzeitige Zufahrt für Rettungsdienste und Blaulichtorganisationen

Die Strassenverbindung ist bei unmittelbar grosser Gefahr gesperrt. Aus diesem Grund prüft der Kanton, dem an der Sicherung einer Minimalverbindung für den Blaulichtverkehr gelegen ist, ein Projekt zur Zufahrtssicherung für Rettungsdienste und Blaulichtorganisationen. Derzeit ist eine Studie in Gang, die sich mit der Möglichkeit einer Neunutzung des heutigen Bahntunnels befasst (der nach dem Bau des neuen Tunnels stillgelegt würde), um so die Zufahrt für Rettungsdienste und Blaulichtorganisationen jederzeit gewährleisten zu können. Wird die Realisierung des neuen Bahntunnels in Betracht gezogen, die die aktuelle Situation massiv verbessern würde, so ist die Eintrittswahrscheinlichkeit eines gleichzeitigen Auftretens von zwei ausserordentlichen Ereignissen (Naturgefahr und Panne im Eisenbahntunnel) sehr klein und rechtfertigt keine speziellen zusätzlichen Investitionen.

Substanzerhalt und Unterhalt der Strasse

Die Zuteilung der Strasse in die Erschliessungsklasse C erfolgte anhand der objektiven, quantitativen Kriterien (DTV, vorhandene ÖV-Linie etc.), die im Anhang zum KMK 2040 definiert und einheitlich und ausnahmslos auf das gesamte Kantonsstrassennetz angewendet werden.

Im Übrigen wurden auch die, innerhalb des für den Substanzerhalt geltenden Rahmens, zulässigen Arbeiten in das KMK 2040 (und dessen Finanzplanung) aufgenommen. Dazu gehören:

1. die Kehre an der Ortsausfahrt Täsch (Vorstudie in Arbeit);
2. Substanzerhalt (1.5 Millionen pro Jahr);
3. MGBahn Tunnelsanierung (Vorstudie in Arbeit, vgl. oben);
4. Wiederaufnahme des Projekts Ortseinfahrt von Zermatt für logistische Zwecke (Lancierung noch ausstehend).

Der Kanton hat den Bau von zwei Galerien in den Bereichen Lüegelti und Schlusslowina im Rahmen des KMK 2040 analysiert. Aufgrund der fehlenden Verhältnismässigkeit wurden diese zwei Massnahmen im KMK 2040 nicht berücksichtigt.

Forderungen der Zermatter Rettungsdienste

Die IG Zermatt fordert immer wieder, dass Zermatt für Rettungsdienste jederzeit erreichbar sein muss. Für Fragen betreffend die Organisation der medizinischen Versorgung im Falle der Abgeschnittenheit eines Ferienorts ohne Möglichkeit zur Einrichtung einer Luftbrücke (wenn Helikopterflüge wetterbedingt unmöglich sind) ist die KWRO zuständig.



Auf der Grundlage der vorgenannten Elemente möchten wir Ihnen die Position des Kantons bezüglich der Erreichbarkeit von Zermatt von Täsch aus noch einmal verdeutlichen:

- Die Komplementarität Strasse-Schiene wird auch in Zukunft die Strategie des Kantons für die Zufahrt nach Zermatt sein.
- Die Investitionen in den Substanzerhalt der Strasse sind dauerhaft gesichert und auch im KMK 2040 verankert.
- Zur Strategie des Kantons gehört es, die jederzeitige Zufahrt für die Rettungsdienste und die Blaulichtorganisationen zu gewährleisten, wozu er an einer Reihe umfangreicher Massnahmen arbeitet.
- Der Bau einer neuen Strasse nach Zermatt würde die Investitionen des Bundes in die Bahninfrastruktur gefährden – ein Risiko, das aus Sicht des Kantons nicht eingegangen werden darf.
- Der Bau einer Strasse hätte Folgen: die Verkehrs- und Parkplatzplanung in der Ortschaft wären neu zu überdenken, die Kosten dafür unverhältnismässig.



Weiteres Vorgehen

- Die Fehlbeurteilung von Staatsrat Melly bezüglich Verkehr in Zermatt wird berichtigt
- Weitere Gespräche werden auf verschiedenen politischen Ebenen geführt
- Ein Vernehmlassungsschrift der EWG wird z.H. des Bundesparlaments (eidg. Verkehrskommission) eingereicht.
- IC Infraconsult AG erarbeitet die Grundlagen Spiss. Was wird gebraucht und was kann realisiert werden. Fertigstellung Frühling 2019
- Der Gemeinderat terminiert eine Urnenabstimmung im Jahr 2019 zur Frage der „Öffnung Strasse Täsch-Zermatt“
- Die Bevölkerung soll entscheiden. Wissend, dass die direkte Demokratie Grenzen hat und wissend, was gewonnen aber auch verloren werden kann

