



Beschlussentwurf

betreffend Umfahrung Stalden auf der Schweizerischen Hauptstrasse H212 Visp – Saas Grund – Saas Fee, Teilstück: Anschluss Bielmatta – Kreisel Illas, auf dem Gebiet der Gemeinde Stalden

Bericht der Kommission für Bau und Verkehr

1. Ablauf der Arbeiten

Die Kommission für Bau und Verkehr ist am Dienstag, 25. September 2012, von 15.00 Uhr bis 16.00 Uhr im Konferenzraum 6 «Espace Porte de Conthey» in Sitten zusammengetreten.

Kommission für Bau und Verkehr

Mitglieder	25.09.2012
STEINER Alwin, CVPO Präsident	X
ROSSI Mario, PDCC (Vize-Präsident)	X
BUTTET Jérôme, PDCB	X
CLAIVAZ Christophe, PLR	X
DISERENS Brigitte, PLR	NANTERMOD Philippe (Berichterstatter)
GAILLARD Stéphane (Suppl.), PDCC	X
LEVRAND Marie-Anne, PDCC	X
MAYE-FAVRE Emmanuelle, PLR	ROUILLER Flavien
MICHAUD Patrice (Suppl.), PDCB	X
SCHNYDER Reinhold, ADG (SPO-PS-VERTS-PCS)	X
SCHNYDRIG Georges, CSPO	X
VARONE Gérald, ADG (SPO-PS-VERTS-PCS)	X
ZURBRIGGEN Hans, SVPO / Freie Wähler	ARNOLD Fredy

Parlamentsdienst: Benoîte Moulin, wissenschaftliche Mitarbeiterin

DVBU:

Jacques Melly, Departementsvorsteher

Jean-Michel Germanier, Chef der Dienststelle für Strassen- und Flussbau

Jgnaz Burgener, Kreis-Chef Oberwallis

2. Eintreten

Der Staatsrat und die Dienststelle präsentieren ausführlich das Projekt für die Umfahrung von Stalden. Die Dienststelle präzisiert, dass die Kostenaufteilung zwischen dem Kanton

und den Gemeinden auf Seite 6 der Botschaft (Punkt 7) 70/30 betragen soll, und nicht 75/25.

Die betroffene Zone ist für das Wallis von grosser touristischer Bedeutung. Die Umfahrung von Stalden ist ein altes, seit Jahrzehnten immer wiederkehrendes Thema. Aufgrund der Verzweigung zum Saas- und zum Mattertal gibt es nahezu keine direkte Zufahrtsmöglichkeit zum einen oder anderen Tal. Die Durchfahrt durch Stalden ist schwierig und täglich durchqueren durchschnittlich 6'800 Fahrzeuge das Dorf – an Spizentagen während des Winters sind es sogar 11'900 Fahrzeuge. Dadurch sind die Fussgänger gefährdet und die Dorfbewohner müssen mit einer starken Lärmbelastung leben.

Nach langwierigen Studien wurde für die Lösung dieser Probleme die Variante «Chinegga» gewählt. Aufgrund der doppelten Verzweigung in das Saas- und das Mattertal ist dieses Projekt zwar nicht billig, aber durchaus realistisch.

Die Bauarbeiten werden auf beiden Seiten gleichzeitig in Angriff genommen. Werden die verschiedenen Baustrassen vollumfänglich von der Umfahrungsstrasse überdeckt und das Gebiet wieder instandgesetzt werden?

- Ja.

Das Vispertal ist in Sachen Erdbeben ein Risikogebiet. Wurde das bei der Studie berücksichtigt?

- Das Erdbebenrisiko wird bei allen Bauwerken auf Ebene der SIA-Normen berücksichtigt.

Kann der Kanton den Infrastrukturfonds verwenden?

- Pro Jahr erhalten wir im Verhältnis zu den Schweizerischen Hauptstrassen 27 bis 28 Millionen Franken. Der Fonds wird neu gespeist, a priori besteht kein Anlass zur Sorge. Die 70% gelten für alle Projekte. Die Aufteilung 70%/30% ist richtig, nicht 75%/25% wie es in der Botschaft steht.

Im Rahmen der Umfahrung von Sembrancher war von einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 5'000 Fahrzeugen die Rede, wobei gesagt wurde, dass es sich um kein hohes Verkehrsaufkommen handeln würde. Hier ist auf dem Teilstück Illas – Saas Balen von einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 2'500 Fahrzeugen die Rede. Gibt es ein Inventar von Zonen mit besonders starker Verkehrsbelastung, das eine Prioritätenfestlegung ermöglichen würde?

- Ja, die Dienststelle weiss genau, wo Handlungsbedarf besteht. Nach der H144 wird die T9 anstehen. Der durchschnittliche tägliche Verkehr ist ein Indikator, häufig aber nicht der wichtigste (z.B. Stalden, St-Gingolph). Auf gewissen Teilstücken ist der durchschnittliche tägliche Verkehr konstant hoch, während er auf anderen Teilstücken nur zu gewissen Stosszeiten zu Problemen führt. Ein sehr gutes Beispiel hierfür ist auf nationaler Ebene die zweite Gotthard-Röhre.

Die anwesenden 13 Kommissionsmitglieder sprechen sich einstimmig für Eintreten aus.

3. Detailberatung

Art. 1

Absatz 1

In der französischen Version ist der Begriff «Anschluss» durch «raccordement» zu ersetzen:

¹ *Le Conseil d'Etat est autorisé à entreprendre la déviation de Stalden sur la route principale suisse H212 Viège – Saas Grund – Saas Fee, tronçon : raccordement Anschluss Bielmatta – giratoire Illas, sur le territoire de la commune de Stalden.*

Diese Änderung wird stillschweigend angenommen.

Art. 2

Keine Änderungen.

Art. 3

Die Kommission fragt, ob es sich um einen Maximalbetrag handelt und ob in diesem Falle der Begriff «maximal» angefügt werden sollte.

Die Dienststelle gibt an, dass dieser Begriff nur im Zusammenhang mit Subventionen verwendet wird. Hierbei handelt es sich um ein Projekt, dessen Bauherr der Staat ist; der Begriff «maximal» ist folglich überflüssig.

Art. 4

Redaktionelle Änderung im französischen Text:

Les communes intéressées à l'œuvre sont, selon l'article 88 lettre b de la loi sur les routes, Viège, Stalden, Embd, Grächen, Saint Nicolas, Randa, Täsch, Zermatt, Eisten, Saas-Balen, Saas-Grund, Saas-Fee et und Saas- Almagell.

Diese Änderung wird stillschweigend angenommen.

Art. 5 bis 7

Keine Änderungen.

4. Schlussabstimmung

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen.

Der Beschlussentwurf wird von den 13 anwesenden Mitgliedern einstimmig angenommen.

Der Präsident
Alwin Steiner

Der Berichterstatter
Philippe Nantermod