



# Beschlussentwurf über die Gewährung eines Verpflichtungskredits für die Strassenkorrektur und Sicherung des Fussverkehrs auf der KS 71 Martigny – Fully – Saillon – Leytron – Chamoson – Ardon, Teilstrecke Branson – La Louve, auf Gebiet der Gemeinde Fully

## 1. Ablauf der Arbeiten

Die Kommission für Bau und Verkehr (KBV) ist am Dienstag, 15. Januar 2019, von 09:00 bis 10:30 Uhr, im Konferenzraum 4 (3. Stock) des Grossratsgebäudes in Sitten zusammengetreten.

### Kommission KBV

Mitglieder	Vertreten durch	15.01.2019
BIFFIGER Paul, SVPO, Präsident		X
CARRON Florentin, PDCB, Vizepräsident		X
CRETENAND David, PLR, Berichterstatter		X
BAGNOUD Aristide, PDCC		X
BARRAS Lucien (Suppl.), Les Verts		X
D'ANDRES Gregory, PLR		X
FURRER Urban, CSPO		X
IMBODEN Reinhard, CVPO		X
JORDAN Werner, AdG/LA		X
MONOD Julien (Suppl.), PLR		X
PERRUCHOUD Sandrine, AdG/LA		X
PITTELOUD Albert, UDC		X
RAUSIS Joachim, PDCB	FELLAY Xavier	X

### Parlamentsdienst

LUYET Janique, wissenschaftliche Mitarbeiterin

### Kantonsverwaltung

MELLY Jacques, Staatsrat, Vorsteher des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt (DMRU)

PELLISSIER Vincent, Chef der Dienststelle für Mobilität (DFM), DMRU

LONFAT Sébastien, Chef Kreis 3 – Unterwallis, DFM

DUC Eric, Ingenieur, Sektion Strasseninfrastrukturen und Verkehr, DFM

## 2. Allgemeine Vorstellung des Projekts durch das Departement

### 2.1. Aktuelle Situation

Die Kantonsstrasse (KS) 71 führt durch die Gemeinden Martigny, Fully, Saillon, Leytron, Chamoson, Saxon und Ardon. Sie ist für die Erschliessung der Wohn-, Schul-, Landwirtschafts- und Gewerbezone der Gemeinde Fully von zentraler Bedeutung.

Die starke Entwicklung der Gemeinde führt zu einem grossen Verkehrsaufkommen (7'500 Fahrzeuge pro Tag auf der Teilstrecke Branson–Louye).

Auf Ebene der Verkehrssicherheit ist die aktuelle Situation aus folgenden Gründen unbefriedigend:

- ungenügende Sicherheit für Fussgänger innerhalb der Bauzone
- unzureichendes Strassenraumprofil, das kein sicheres Kreuzen für den Schwerverkehr (Bus, LKW) gestattet
- erschwerte Privatzufahrten mit ungenügender Sichtweite
- Instabilitäten und Absenkungen der Uferböschung zwischen der Kantonsstrasse und dem Fully-Kanal

Es gilt darauf hinzuweisen, dass sich das vorliegende Korrektions- und Sicherungsprojekt in das Gesamtprojekt «Pont de Branson – A9-Transversale» einfügt. Seit August 2010 wurden bereits drei Lose realisiert, wobei das vorliegende Los das letzte dieser Lose ist.

### 2.2. Projektziele

Das Projekt betrifft das Dorf Branson und beinhaltet eine Strassenkorrektur auf einer Länge von 1'680 Metern ab der «Pont de Branson» in Richtung Saillon. Folgende Ziele werden angestrebt:

- Verbesserung der Geometrie durch Verbreiterung der Fahrbahn (6,7 Meter auf dem gesamten Abschnitt und 7 Meter bei den Bushaltestellen), wodurch auch das Kreuzen von Postautos und Lastwagen ermöglicht wird
- Restrukturierung der Fahrbahn mittels Ausbesserung der gesamten Auskofferung und Stabilisierung der Böschung auf der Kanalseite
- Sicherung des Fussverkehrs durch die Erstellung eines Trottoirs (auf der Südseite [Rhone] auf dem gesamten Abschnitt und auf der Nordseite auf kurzen Abschnitten), durch die Erstellung von gesicherten Bushaltestellen in beiden Richtungen und durch die Anpassung der Fussgängerübergänge an die geltenden Normen
- Anpassung der umweltrelevanten Aspekte (Lärmsanierung, Oberflächenwasser). Zur Lärminderung wird ein lärmarmes Belag der neusten Generation eingebaut, wodurch der Lärm auf drei Dezibel reduziert, die Lärmgrenzwerte eingehalten und rund 21 Gebäude und 70 Personen vor übermässigem Lärm geschützt werden können. Was die Entwässerung anbelangt, so wird das Oberflächenwasser vom Trottoir und der Fahrbahnhälfte Süd in Sickerschächten gesammelt, die alle 25 Meter am Strassenrand erstellt werden. Auf der Nordseite, also entlang des Kanals, wird das Wasser im Bankett und in der Grasböschung des Kanals versickern
- Ersatz der kommunalen Rohrleitungen: Dies wird von der Gemeinde im Einklang mit dem Kantonsstrassenprojekt vorgenommen

### 2.3. Merkmale des Projekts

#### Allgemeines:

Das vorliegende Projekt weist folgende Merkmale auf:

- Gesamtlänge der neuen Strassenanlage: 1'680 m

- Gesamtbreite der Fahrbahn: 6,70 m
- Bankett auf Seite Kanal: 0,40 m
- Gesamtdicke des Strassenunterbaus (Fahrbahnhälfte Süd): 0,65 m
- Dicke der Zementstabilisierung (Fahrbahnhälfte Nord): 0,30 m
- Gesamtdicke des Strassenunterbaus (Fahrbahnhälfte Nord): 0,85 m
- Fahrbahnoberfläche (lärmarmer Belag SDA4-16): 35 mm
- Trottoirbreite: 1,50 m
- Längsgefälle: < 1 %
- Zweiseitiges Quergefälle: 3 %: Aufgrund des sehr geringen Längsgefälles (weniger als 1 %) hat man sich für ein zweiseitiges Quergefälle entschieden, damit das Wasser rasch abfließen kann und somit keine Vereisungsgefahr besteht. Entlang der Strasse sind Abflussgitter vorgesehen.

Dieses Projekt wird es somit ermöglichen, die Sicherung der Kantonsstrasse auf dem Gebiet der Gemeinde Fully abzuschliessen.

Ein Abgeordneter weist darauf hin, dass die Abschränkung entlang der «Pont de la Louye» aufgrund ihrer Höhe und Breite die Sicht versperrt. Der Kreischeff weist darauf hin, dass er diese Problematik – die ebenfalls eine andere Brücke betrifft, deren Abschränkung aus Plexiglas regelmässig vereist – im Auge behält und eine angemessene Lösung finden will.

Die Erhöhung des Wasserspiegels im Kanal wird im vorliegenden Projekt ebenfalls berücksichtigt. So ist beispielsweise eine Stabilisierung mittels Blockwurf auf Höhe der Fussgängerübergänge und der Bushaltestellen nötig.

#### Velotourismus

Velotouristen können die beiden Routen parallel zur Kantonsstrasse (Chemin du Longet entlang des Kanals und Veloweg Nr. 1 auf dem Rhonedamm) weiterhin benutzen. Diese können über die Querstrassen erreicht werden, ohne dass die Kantonsstrasse benutzt werden muss.

Ein Abgeordneter erinnert daran, dass das Velo nicht nur in der Freizeit, sondern auch im Alltag rege genutzt wird. Er ist der Ansicht, dass der Veloverkehr in diesem Projekt vernachlässigt (die Problematik der Velowege wird den Gemeinden überlassen) und die Verlagerung vom Auto auf das Velo nicht gefördert wird.

Der Dienstchef entgegnet, dass der Veloweg entlang der Rhone diese Funktion erfüllt und der Kanton nur für diesen zuständig ist. Im Übrigen unterstützt der Kanton die Gemeinde bei der Erstellung von Langsamverkehrswegen. Der Dienstchef weist auch darauf hin, dass der Kontext dieses Projekts berücksichtigt werden muss: Es handelt sich denn auch um das letzte Projekt, das sich in eine in den 90-Jahren initiierte Gesamtvision einfügt. Heute würde man vielleicht einen anderen Ansatz wählen. Von Gesetzes wegen ist es nicht die institutionelle Aufgabe des Kantons, Wege für den Zweiradverkehr zu erstellen. Er kann lediglich die Gemeinden bei ihren diesbezüglichen Anstrengungen unterstützen.

Der Abgeordnete weist darauf hin, dass die KBV das DMRU aufgefordert hat, im Budget 2019 den Indikator «Das Kantonsstrassennetz in der Ebene mit Radwegen ausstatten» anzufügen. Er ist der Ansicht, dass man in diesem Bereich proaktiv handeln muss, um etwas zu bewegen. Das Departement erklärt, dass der Kanton den Veloverkehr sehr wohl berücksichtigt. Nur weil der Veloverkehr beim vorliegenden Projekt zu kurz gekommen ist, heisst das noch lange nicht, dass dies auch bei zukünftigen Projekten der Fall sein wird. Das Departement hat dieses Dossier mit all seinen Problemen und Widersprüchen «geerbt» und muss nun das Beste daraus machen, wohl wissend, dass es in diesem Punkt unbefriedigend ist. Das Projekt in Vétroz ist das erste, das in Richtung einer Integration des Veloverkehrs geht. Dieses Projekt, das sich seit zwei oder drei Jahren in Planung befindet, wurde inzwischen öffentlich aufgelegt.

Der Departementsvorsteher weist auf die anspruchsvollen geografischen Gegebenheiten im Wallis und die Erfordernisse in Sachen Landwirtschaft, Wohnen, Tourismus und Mobilität hin.

Die Mentalität muss sich ebenfalls ändern. Wir müssen auf das kantonale Mobilitätskonzept vertrauen, das ein Umdenken erfordert.

### Enteignungen

Insgesamt werden rund 3'560 m<sup>2</sup> verteilt auf 52 Parzellen enteignet, davon 3'215 m<sup>2</sup> Bauland und 345 m<sup>2</sup> Ödland. Die Enteignungen auf der Südseite der Strasse sind in erster Linie bedingt durch:

- den Trottoirbau
- den Verlauf des Kanals (zwingendes Element)
- die Versetzung der Fahrbahn zur Stabilisierung der Kanalböschung
- die vorhandenen Anschlüsse, die beibehalten und gewährleistet werden müssen
- die topografischen Bedingungen

### Kosten und Finanzierung:

Gemäss den von der DFM und dem DMRU genehmigten Voranschlägen, werden die Gesamtprojektkosten (inkl. MWST und NK) **7'320'000 Franken** betragen und sich im Detail folgendermassen zusammensetzen:

Enteignungen		Fr.	1'295'000.00
Honorare (ca. 10 % von Fr. 3'990'000.-)	Fr.	399'000.00	
Tiefbauarbeiten	Fr.	3'990'000.00	
Strassenbeleuchtung	Fr.	265'000.00	
Markierung und Signalisation	Fr.	60'000.00	
Zwischentotal	Fr.	4'714'000.00	
Diverses und Unvorhergesehenes (ca. 10 %)	Fr.	486'000.00	Fr. 5'200'000.00
Kosten für die Bauaufsicht durch die DFM (ca. 5 % von Fr. 5'200'000.-)			Fr. 260'000.00
Aufwertung des kulturellen Erbes			Fr. 40'000.00
TOTAL (exkl. MWST)			Fr. 6'795'000.00
Inkl. MWST 7.7% und Rundungen			Fr. 525'000.00
<b>TOTAL (inkl. MWST und Nebenkosten)</b>		<b>Fr.</b>	<b>7'320'000.00</b>

### Zeitplan:

Die Projekte «Strassenbau» und «Lärmsanierung» wurden im Dezember 2018 öffentlich aufgelegt. Unter Vorbehalt von allfälligen Beschwerden ist vorgesehen, dass der Staatsrat das Projekt im Frühling 2019 genehmigt, die Enteignungsschätzungskommission im Sommer 2019 zusammentritt und die Arbeiten ebenfalls im Sommer 2019 ausgeschrieben werden, damit sie noch im Jahr 2019 in Angriff genommen werden können. Gegenwärtig wird mit einer Arbeitsdauer von vier Jahren, also von 2019 bis 2022, gerechnet. Da es sich um eine stark befahrene Strasse handelt, müssen die Arbeiten abschnittsweise gestaffelt werden, wobei jeweils nur eine Spur gesperrt wird.

### 3. Eintretensdebatte und -abstimmung

Da es zu keinen Wortmeldungen kommt, wird direkt zur Eintretensabstimmung geschritten.

Abstimmung: Die Kommissionsmitglieder sprechen sich einstimmig **für** Eintreten aus.

### 4. Detailberatung

Es werden einzig die Artikel des Beschlussentwurfs erwähnt, die Gegenstand von Bemerkungen waren.

#### Art. 1

. *Absatz 2*: Die Enteignung der Parzellen zur Realisierung des Projekts ist möglich, da die Arbeiten zu einem Werk öffentlichen Nutzens erklärt worden sind.

#### Art. 3

. *Absatz 1*: Der Posten «Diverses und Unvorhergesehenes (ca. 10 %)» des Kostenvoranschlages ist nicht unbedingt für Kostenüberschreitungen bestimmt, sondern vielmehr für Elemente, die nicht berücksichtigt wurden oder der DFM entgangen sind. Dabei geht es um den Handlungsspielraum des Kantons bei den Ausschreibungsverfahren. Der Kreischef fügt hinzu, dass der vorliegende Kostenvoranschlag die Phase der öffentlichen Auflage des Projekts betrifft. Die Berechnungen werden in der Realisierungsphase verfeinert.

. *Absatz 2*: Auf die Frage eines Kommissionsmitglieds, ob die Deklassierung der Teilstrecke Mazembroz–Saillon einen Einfluss auf die Kostenaufteilung zwischen den betroffenen Gemeinden haben wird, antwortet das Departement, dass keine Deklassierung dieser Teilstrecke vorgesehen ist. Die Kostenaufteilung stützt sich zudem auf präzise, im Gesetz vorgesehene Kriterien. Sie wurde bereits für die anderen Lose beschlossen und wird folglich nicht geändert.

#### Art. 4

. *Absatz 1*: Die betroffenen Gemeinden haben die Vorschläge zur Kostenaufteilung bereits im Rahmen der anderen Lose erhalten.

## 5. Schlussberatung und -abstimmung

Da keine Schlussberatung verlangt wird, schreitet die Kommission direkt zur Schlussabstimmung.

Abstimmung: Der Beschlussentwurf über die Gewährung eines Verpflichtungskredits für die Strassenkorrektur und Sicherung des Fussverkehrs auf der KS 71 Martigny – Fully – Saillon – Leytron – Chamoson – Ardon, Teilstrecke La Louye, auf Gebiet der Gemeinde Fully wird mit 12 Ja, 0 Nein und 1 Enthaltung **angenommen**.

St. Niklaus / Riddes, den 30. Januar 2019

Der Präsident

Paul BIFFIGER

Der Berichterstatter

David CRETENAND