Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV

Referenz/Aktenzeichen: BAV-232-00006/00001/00008/00003/00005/00012

VEREINBARUNG

über den Ausbau der Bahnverbindung Täsch–Zermatt

. . . . . .

zwischen

der Schweizerischen Eidgenossenschaft

vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen (Postadresse: Bundesamt für Verkehr BAV, CH-3003 Bern), im Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), im Folgenden bezeichnet als BAV

und

dem Kanton Wallis

vertreten durch den Staatsrat, dieser wiederum vertreten durch den Präsidenten des Staatsrates und den Staatskanzler, Regierungsgebäude, Place de la Planta 3, 1950 Sitten

und

der Einwohnergemeinde Zermatt

vertreten durch den Gemeinderat, dieser durch dessen Präsidentin und den Stv. Leiter der Verwaltung

. . . . . .

1. Ausgangslage

1.1 Bahn

1.1.1 Ausbauschritt (AS) 2025

Mit dem AS 2025 wurde die Realisierung des Herdtunnels kurz vor Zermatt beschlossen. 2017 wurde das am 18.01.2016 verfügte Projekt sistiert, damit ein Abgleich der Anforderungen aus den Programmen AS 2025 und 2035 zwischen Täsch und Zermatt sowie den Substanzerhaltungsmassnahmen der Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG (MGI) in Zermatt und der Anbindung eines kombinierten Güterumschlagsterminals von Schiene, Strasse und Luft erfolgen kann. Die Investitionskosten für den Herdtunnel betragen gemäss Vereinbarung BAV-MGI 31.6 Mio. Franken.

1.1.2 Bisherige Investitionen

In den letzten 20 Jahren wurden für den Substanzerhalt (inkl. Schutzbauten) der Strecke Visp-Zermatt über die Leistungsvereinbarungen (LV) bedeutende Mittel investiert. Zwei Vorhaben sind dabei hervorzuheben:

- Ende 2006 konnte der erneuerte Bahnhof Täsch mit dem Parkhaus Täsch (Matterhorn Terminal Täsch) in Betrieb genommen werden. Dieses Projekt kostete insgesamt rund 75 Mio. CHF, wovon rund 30 Mio. CHF vom Bund bereitgestellt wurden. Die Finanzierungsmodalitäten gemäss eidgenössischer Gesetzgebung durch den Bund wurden mittels Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Kanton Wallis und der MGI vom 26.06.2004 festgelegt.

- Zur Sicherung der schienengebundenen Güterversorgung von Zermatt wurde der 2013 eröffnete Güterterminal Bockbart in Visp erstellt. Dieser kostete rund 28 Mio. CHF und wurde vollumfänglich mit Mitteln der LV finanziert.

1.1.3 Leistungsvereinbarungen 2017-2020ff

Aufgrund des Entscheids des eidgenössischen Parlaments, dass der Tunnel «Unnerchriz» realisiert wird, entfallen bereits in der LV 17-20 einige Substanzerhaltungsprojekte. In der Zeit von 2021-2030 entfallen dank dem neuen Tunnel Erneuerungskosten von rund 146.5 Mio. CHF auf der bestehenden Strecke. Gemäss Unterhaltsplanung der MGI werden bis zur Inbetriebnahme des neuen Tunnels nur die notwendigen Instandhaltungsmassnahmen vorgenommen.

Nebst dem Tunnel «Unnerchriz» sind im Raum Bahnhof Zermatt mittel- bis langfristig weitere wichtige Projekte geplant, welche eine leistungsfähige und attraktive öV-Erschliessung von Zermatt ermöglichen.

1.1.4 AS 2035

Mit dem Beschluss zum Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 hat das eidgenössische Parlament die Finanzierung eines neuen Bahntunnels

zwischen Täsch und Zermatt beschlossen unter der Bedingung, dass der aktuelle Charakter der Strasse nicht verändert werden darf.

Der Auslöser dieser Vereinbarung ist der in der Botschaft zum AS 2035 des Bundesrats vom 31. Oktober 2018 festgelegte Passus: "*Zur Sicherung der Investition wird vereinbart, dass die Einschränkung der Strassennutzung gemäss heute weitergeführt wird und dass die Strassenverhältnisse nicht verbessert werden.*"

Im Rahmen der Planung wurde die Variante "Unnerchriz Lang" empfohlen. Diese sichert einen wintersicheren Bahnbetrieb zu. Die Kosten betragen 327 Mio. Franken. Der AS 2035 trägt mit 180 Mio. Franken zu diesem Projekt bei. Die restlichen 147 Mio. Franken sind Erneuerungsinvestitionen und werden gestützt auf die Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und MGI 2021ff finanziert.

1.1.5 Dienstleistungszentrum (DLZ) Grüebe

Der Güterumschlag in Zermatt soll im Spiss neu organisiert und zentral abgewickelt werden können. Dazu ist ein DLZ in der Grüebe geplant. Es umfasst den Güterumschlag von der Strasse, der Bahn und aus der Luft auf die Elektro-Fahrzeuge (EFZ) für die Feinverteilung in Zermatt. Die weitere Planung soll 2020 gestartet werden.

1.2 Kantonsstrasse Täsch – Zermatt NG 13

1.2.1 Vorbemerkung

Die Nebenstrasse im Gebirge 13, NG 13 Täsch–Zermatt, ist für den Durchgangsverkehr nicht geöffnet, mehrheitlich einspurig befahrbar sowie winters stark lawinengefährdet. Für sie gilt ein Sonderstatus, indem sie nur mit einer von der Kantonspolizei erteilten Bewilligung befahren werden darf. Der derzeit anwendbare Beschluss des Staatsrates betreffend die Beschränkungen des Motorfahrzeugverkehrs auf der Strasse Täsch – Zermatt vom 4. Oktober 1978 legt gestützt auf das eidgenössische Strassenverkehrsgesetz sowie das dazugehörige kantonale Ausführungsgesetz die funktionale Verkehrsbeschränkung für die NG 13 Täsch – Zermatt und die Anspruchsberechtigung auf eine Bewilligung fest.

1.2.2 Strassenzustand

Aufgrund der intensiven Nutzung der Strasse insbesondere durch den Schwerverkehr ist der heutige Zustand der Strasse teilweise mangelhaft. Aufgrund dieser Ausgangslage werden in den nächsten Jahren weitere Investitionen für Erneuerung und Instandsetzung der Strasse notwendig sein.

1.2.3 Beschränkung des Motorfahrzeugverkehrs auf Strasse Täsch–Zermatt

Die derzeit gültige Beschränkung basiert auf folgenden Grundlagen:

- Beschluss des Staatrates des Kantons Wallis betreffend die Beschränkungen des Motorfahrzeugverkehrs auf der Strasse Täsch-Zermatt vom 04.10.1978, GS/VS 741.109

- Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Kanton Wallis und der MGI vom 26.02.2004

Die geltende Bewilligungspraxis gemäss dem vorgenannten Beschluss ermöglicht es Ortsansässigen, Pendlern, Zweitwohnungsbesitzer, Lieferanten und Taxibetrieben sowie weiteren Personen mit einem begründeten Gesuch eine Jahresbewilligung zu erhalten.

Im Fall eines Unterbruchs der Bahnverbindung hat die MGB ein Bahnersatzkonzept mit Bussen erstellt, damit der Transport der öV-Kunden gewährleistet bleibt.

1.2.4 Unterhalt der Strasse

Der Unterhalt und der Winterdienst erfolgen regelmässig und werden den Anforderungen angepasst. Für den Bau sowie den Erhalt der Substanz sind präventive und regelmässige Investitionen vorgesehen.

Anhand der Risikosituationen werden Lawinensprengungen ausgelöst.

1.2.5 Sicherheit

- Naturgefahren

  Um in der aktuellen Situation die Strasse vor Naturgefahren zu schützen, müssen regelmässig Strassensperrungen (Lawinengefahr/Steinschlag) angeordnet werden. Vor allem betrifft es die beiden Lawinenzüge Lüegelti und Schusslowina, welche direkt über die Strasse führen. Dadurch ist eine permanente Erschliessung auf der Strasse für berechtigte Fahrzeuge immer wieder eingeschränkt und eine nach Möglichkeit vollständige Nutzung durch Blaulichter nicht gewährleistet. Die Bahn ist davon in der Regel nicht betroffen.

- Verkehrssicherheit

  Sicherheitsmängel bestehen vor allem auf den einspurigen Streckenabschnitten.

1.3 Raumplanung Zermatt

1.3.1 Nutzung Spiss

Das Gebiet Spiss ist für Zermatt einerseits Ankunftsort auf der Strasse aber vor allem auch Standort für die umfassenden Logistikbedürfnisse. Gleichzeitig ist es Arbeits- und Wohnort. Der Platz ist auf Grund der natürlichen Gegebenheiten (Naturgefahren, Vispa) stark beschränkt und nicht wesentlich erweiterbar. Die Parkierungsflächen machen über 50% der bestehenden Nutzfläche aus. Ebenso werden im Spiss über 60% der Güter für Zermatt umgeschlagen. Die Grundstücke befinden sich fast vollumfänglich im Privatbesitz.

1.3.2 Innerortsverkehr

Im Anschluss an das Quartier Spiss ist Zermatt für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Die Höchstgeschwindigkeit für alle fahrberechtigten Fahrzeuge beträgt 20 km/h. Die Elektrofahrzeuge dürfen maximal 1.40 m breit und 4.0 m lang sein. Privatpersonen erhalten für Elektrofahrzeuge keine Fahrbewilligungen. Dies wie auch die im Verkehrsreglement verankerte Priorisierung der Fussgänger tragen zum speziell beruhigten und nachhaltigen Verkehrsverhalten bei.

2. Zweck und Gegenstand

Diese Vereinbarung legt die Rahmenbedingungen für die Realisierung des Ausbaus der Strecke Täsch–Zermatt im Rahmen des AS 2035 (Tunnel Unnerchriz) unter gleichzeitiger Wahrung der Interessen an einer möglichst sicheren Strassenverbindung fest. Grundlage dafür ist die Botschaft des Bundesrates vom 31. Oktober 2018 über den Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur.

Mit der vorliegenden Vereinbarung soll die Erreichbarkeit von Zermatt über die Bahn und die Strasse langfristig geregelt werden.

3. Ziele

3.1 Übergeordnetes Ziel

Zermatt ist über eine sichere Bahnverbindung sowie über eine in der Nutzung eingeschränkte, möglichst sichere Strassenverbindung erreichbar. Auf Grund der heutigen Situation wird eine allgemeine Öffnung der Strasse nicht angestrebt (vgl. Art. 5).

Zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit braucht es eine verfügbare und sichere Verbindung über mindestens einen Verkehrsträger (Redundanz). Der Güterverkehr auf der Strasse wie auch auf der Schiene soll auch in Zukunft gewährleistet werden, wobei der Güterverkehr auf der Schiene gestärkt werden soll. Die Vertragsparteien unterstützen die Erarbeitung eines gemeinsamen Güterverkehrskonzepts, wobei der Schienengüterverkehr gefördert wird.

Die Investitionen von Bund (Bahninfrastruktur), Kanton (Strasseninfrastruktur und Schutz gegen Naturgefahren) und Gemeinde Zermatt (Strasse, Raumplanung, Verkehrsführung, usw.) müssen effizient und wirtschaftlich eingesetzt werden.

Dabei sind die naturräumlichen Gegebenheiten besonders zu berücksichtigen. Im Sinne eines haushälterischen Umgangs mit dem Boden sind Verkehrsträger zu fördern, welche eine grosse Raumeffizienz aufweisen.

3.2 Bund

Die Wirtschaftlichkeit der Bundesinvestition zum Ausbauschritt 2035 zwischen Täsch und Zermatt wird durch eine räumliche und verkehrsübergreifende Abstimmung sichergestellt. Die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn in der Güterversorgung von Zermatt wird durch einen optimalen Güterumschlag in Visp und Zermatt erhöht.

3.3 Kanton

Der Strassenunterhalt und der Winterdienst erfolgen weiterhin regelmässig und werden den Anforderungen angepasst. Für den Bau sowie den Erhalt der Substanz sind nach wie vor präventive und regelmässige Investitionen vorgesehen.

Zudem sind in den nächsten Jahren Investitionen in Infrastrukturen der Strasse (Galerien, Lawinendämme, Sprenganlagen, etc.) geplant.

Der heutige Charakter der Strasse als NG 13, Täsch–Zermatt soll erhalten bleiben, doch sollen die derzeit geplanten Massnahmen gemäss Anhang 1 umgesetzt werden können.

Die notwendigen Verpflichtungskredite zur Realisierung der Lawinenschutzgalerien «Lüegelti» und «Schusslowina» sind in Berücksichtigung der finanziellen Kompetenzen gemäss den Bestimmungen des kantonalen Finanzhaushaltsgesetzes durch den Grossen Rat des Kantons Wallis zu genehmigen.

Da die Genehmigung der Verpflichtungskredite dieser beiden Lawinenschutzgalerien eng mit dem Beschluss des Staatsrats zur Beibehaltung der funktionellen Verkehrsbeschränkung auf der Strasse Täsch – Zermatt sowie der vorliegenden Vereinbarung zusammenhängen, unterbreitet der Staatsrat diesen dem Grossen Rat ebenfalls zur Kenntnisnahme und Genehmigung.

3.4 Gemeinde Zermatt

Die räumliche Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Spiss wird gefördert. Der Eintritts-, Arbeits- und Lebensraum Spiss ist aufzuwerten.

Bei den Nutzungen sind die Ent- und Versorgung (Güterumschlag) zu priorisieren. Auch die Sicherung von genügend Lagerflächen und Gewerbeflächen ist wichtig für die langfristige Weiterentwicklung der Destination. Erst nachdem diese Anforderungen erfüllt sind, sollen restliche Flächen für andere Nutzungen verwendet werden können.

4. Verpflichtungen

4.1 Bund

4.1.1 Bau des Bahntunnels "Unnerchriz"

Der Bund verpflichtet sich, im Rahmen des Ausbauschritts 2035 der Bahninfrastruktur den Bahntunnel "Unnerchriz" zwischen Täsch und Zermatt zu finanzieren.

Im Rahmen der Realisierung des Projektes Tunnel "Unnerchriz" ist eine effiziente Anbindung des Güterumschlags in Zermatt an die Bahn sicherzustellen.

Der Bund unterstützt eine Strategie des Kantons für den Gütertransport auf der Schiene bspw. in Form eines regionalen Güterverkehrskonzepts.

4.2 *Kanton VS*

4.2.1 Substanzerhalt Strasse

Der Kanton führt die nötigen Erneuerungs- und Instandsetzungsarbeiten sowie den Unterhalt gemäss jeweils gültigen Kriterien (gemäss Anhang 1) für den entsprechenden Strassenabschnitt aus.

4.2.2 Schutz vor Naturgefahren

Der Kanton wird dem Grossen Rat bis November 2021 die Verpflichtungskredite der beiden Lawinenschutzgalerien «Lüegelti» und «Schusslowina» und deren Realisierungsplan unterbreiten. Vorbehalten bleibt die Genehmigung dieser Verpflichtungskredite durch den Grossen Rat.

4.2.3 Fahrbewilligungen

Gestützt auf den Beschluss des Staatsrates vom 24.06.2020 betreffend die Beschränkungen des Motorfahrzeugverkehrs auf der Strasse Täsch – Zermatt (vgl. Anhang 2)

4.2.4 Güterverkehr

Der Kanton Wallis beteiligt sich aktiv mit den Partnern (MGB, BAV und Dritte) an einer Ausarbeitung eines Güterverkehrskonzeptes in der Region und wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass der Güterverkehr der Matterhorn Gotthard Bahn kostendeckend betrieben werden kann.

4.2.5 Genehmigung durch den Grossen Rat

Der Staatsrat verpflichtet sich, dem Grossen Rat die jeweiligen Beschlüsse:

a) zur Gewährung eines Verpflichtungskredits zur Realisierung der beiden Lawinenschutzgalerien «Lüegelti» und «Schusslowina» (Ziffer 4.2.2);

b) zur Kenntnisnahme und Genehmigung des Staatsratsbeschlusses der Anpassung seines Beschlusses der funktionalen Verkehrsbeschränkung auf der NG 13 Täsch–Zermatt (Ziffer 4.2.3);

c) zur Kenntnisnahme und Genehmigung der vorliegenden Vereinbarung;

bis November 2021 mittels Botschaft und Beschluss-Entwurf zu unterbreiten.

4.3 *Gemeinde Zermatt*

4.3.1 Zermatt innerorts autofrei

Südlich des Quartiers Spiss wird Zermatt auch langfristig für den motorisierten Individualverkehr gesperrt bleiben. Entsprechend finden sich auch keine Parkplätze auf privaten Liegenschaften ausserhalb des Raums Spiss. Mit einer gemeindeweiten Begegnungszone soll dem Fussverkehr vortritt gewährt werden.

4.3.2 Nutzungskonzept Spiss

Mit einer Anpassung des Quartierplans sollen die Nutzungen für Ent- und Versorgung (Güterumschlag) priorisiert werden. Das Ziel ist eine Aufwertung des gesamten Quartiers Spiss. Die Eigentümer im Spiss sind fast ausschliesslich Private - entsprechend müssen raumplanerische Massnahmen in Zusammenarbeit mit den Privaten erarbeitet werden.

Die Gemeinde verpflichtet, sich den kombinierten Verlad der Güter mit dem DLZ Grüebe zu optimieren und das Gebiet Spiss mit folgenden Projekten im Sinne der Abstimmung von Siedlung und Verkehr aufzuwerten: neue Verkehrsführung Spiss, Verlagerung Baulogistik nach Zum Biel (Projekt „Schaller Zum Biel"), Umnutzung der alten KVA, des alten Schlammgebäudes für EWZ, Werkhof und öffentliche Nutzungen. Die Projekte werden prioritär angegangen.

5. Gültigkeit der Vereinbarung

5.1 Inkrafttreten und Gültigkeit dieser Vereinbarung

Die vorliegende Vereinbarung tritt mit der Genehmigung durch den Grossen Rat des Kantons Wallis in Kraft. Die Vereinbarung endet 25 Jahre nach Inbetriebnahme des Tunnels Unnerchriz.

5.2 Anpassung der Vereinbarung vom 26.02.2004

Gestützt auf die vorliegende Vereinbarung und deren Anhänge kommen die Parteien überein, dass Art. 16 der Vereinbarung vom 26.02.2004 nicht mehr anwendbar und somit obsolet geworden ist.

5.3 Monitoring Verkehr

Die Anzahl der Fahrten zwischen Täsch und Zermatt werden mit einem Verkehrsmonitoring überwacht. Es wird ein maximaler Wert festgelegt, der nicht überschritten werden soll.

Der Wert wird wie folgt festgelegt: Als Basis dienen die Verkehrsmessungen des Kantons Wallis aus dem Jahre 2019. Im Jahresdurchschnitt beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) ca. 1'200 Fahrten pro Richtung. Der Wert wird jährlich, gemäss den Verkehrsperspektiven 2040 des ARE, mit einem Verkehrswachstum von 0.6% pro Jahr angepasst. Für das Jahr 2055 ergeben sich so maximal 1'450 Fahrten pro Tag und Richtung im Jahresdurchschnitt.

Übersteigt das Wachstum der Anzahl der Bewilligungsberechtigten das Verkehrswachstum von 0.6% pro Jahr, kann der DTV nach Absprache mit den Vertragsparteien angepasst werden.

Für das Monitoring ist der Kanton Wallis zuständig. Er informiert die beteiligten Vertragsparteien jährlich über das Monitoring.

5.4 Überprüfung der Vereinbarung

Erstmals 10 Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Vereinbarung führen die Parteien eine Neubeurteilung der Vereinbarung durch. Sie berücksichtigen die eingetretenen Entwicklungen, die bestehende Situation und die Aussichten. Danach findet eine Neubeurteilung jeweils alle 5 Jahre statt. Auf Antrag einer Partei kann ausserordentlich eine Neubeurteilung erfolgen. Anpassungen der Vereinbarung bedürfen das Einverständnis aller drei Parteien.

5.5 Nichteinhaltung der Verpflichtungen

Falls der Kanton Wallis seine Verpflichtungen gemäss Ziff. 5.1 nicht einhält, wird folgende Regelung vereinbart:

a) Falls der Grosse Rat des Kantons Wallis der Vereinbarung nicht zustimmt, wird das Projekt durch den Bund sistiert. Der Kanton Wallis verpflichtet sich, in Anwendung der finanziellen Kompetenzen gemäss kantonalem Finanzhaushaltsgesetz alle angefallenen Planungskosten zu übernehmen.

b) Falls der Kanton Wallis nach dem Zeitpunkt der Genehmigung der Vereinbarung durch den Grossen Rat bis zur Inbetriebnahme des Tunnels Unnerchriz seine Verpflichtungen nicht einhalten kann, verpflichtet sich der Kanton, die vollständig anrechenbaren Investitionskosten zu übernehmen. Die Abrechnung und Rechnungsstellung durch den Bund erfolgt nach Inbetriebnahme des Tunnels und mittels formeller Verfügung.

c) Falls der Kanton Wallis nach Inbetriebnahme des Tunnels Unnerchriz bis zum Ablauf der Gültigkeit der Vereinbarung seine Verpflichtungen nicht einhalten kann, verpflichtet sich der Kanton zu einer anteilsmässigen Beteiligung an den effektiven Investitionskosten gemäss folgenden Modalitäten: Der effektiv anrechenbare Investitionskostenbetrag ist pro rata temporis der abgelaufenen Betriebszeit des Tunnels Unnerchriz bis zur Nichteinhaltung der Vereinbarung im Verhältnis zur verbleibenden Geltungsdauer der vorliegenden Vereinbarung zu reduzieren (somit Bsp.: Auflösung nach 15 Jahren (Effektiv anrechenbare Investitionskosten / 25) x 10).

d) Definition des effektiv anrechenbaren Betrags gemäss Bst. b und c hiervor: Grundinvestition bzw. effektive Investitionskosten abzüglich Betrag wegfallende Erneuerungsinvestitionen (147 Mio. Franken, Ohne-hin-Kosten).

6. Schlussbestimmungen

Die Anhänge 1 und 2 sind integrierende Bestandteile dieser Vereinbarung. Diese dürfen nur mit Zustimmung aller Parteien verändert werden.

Die Vereinbarung wird in drei Originalfassungen ausgefertigt, je eine für die Vertragspartner.

Ittigen, den 6. Juli 2020

Bundesamt für Verkehr

Peter Füglistaler, Direktor

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Infrastruktur

Anna Barbara Remund, Vizedirektor

Sion, den 24. Juni 2020

Kanton Wallis

Christophe Darbellay, Staatsratspräsident

Philippe Spörri, Staatskanzler

Zermatt, den 25.06.2020

Romy Biner-Hauser, Gemeindepräsidentin

Oliver Summermatter, Stv. Leiter Verwaltung

Beilagen:

- Anhang 1: Charakteristik der Strasse NG 13 Täsch - Zermatt
- Anhang 2: Beschluss zur Verkehrsbeschränkung für Motorfahrzeuge auf der Strasse NG 13 Täsch - Zermatt vom 24.06.2020

Anhang 1 zur Vereinbarung über den Ausbau der Bahnverbindung Täsch–Zermatt zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Kanton Wallis und der Einwohnergemeinde Zermatt vom 24.06.2020

Charakteristik der Kantonsstrasse NG13 Täsch – Zermatt

1. Kontext

Die Erschliessung des Mattertals, d. h. also des Tals von Zermatt, von der Ebene her erfolgt über die Schweizerischen Hauptstrassen (SHS) H212, von Visp bis Illas, und dann über die H213, von Illas bis Täsch. Das obere Talende wird durch die Kantonsstrasse NG13 Täsch – Zermatt erschlossen.

2. Verkehrsbeschränkung

Auf diesem letzten Streckenabschnitt ist der Verkehr eingeschränkt, gestützt auf den Beschluss des Staatsrates vom 4. Oktober 1978 sowie auf den vom Kanton Wallis neu zu erstellenden Beschluss betreffend die Beschränkungen des Motorfahrzeugverkehrs auf der Strasse Täsch – Zermatt. Im ersten Artikel dieses Beschlusses heisst es, *«nur die Fahrzeughalter, die im Besitze einer speziellen Bewilligung sind, dürfen dieses Strassenteilstück befahren»*.

3. Bestimmung des Strassencharakters der NG13

3.1. Strassenkategorie: eine Nebenstrasse im Gebirge (NG)

Das kantonale Strassengesetz vom 3. September 1965 (StrG) teilt die Kantonsstrassen in zwei Kategorien ein: in Hauptstrassen und in Nebenstrassen. Gemäss Definition in Art. 5 dieses Gesetzes ist die NG13, da sie der Verbindung zweier Ortschaften und ausserdem einer Ortschaft mit einer Bahnstation dient, als eine Nebenstrasse einzustufen. Art. 6 StrG unterscheidet auch zwischen Kantonsstrassen, die dem Strassennetz der Rhoneebene und solchen die dem Strassennetz im Gebirge angehören. Somit ist die Kantonsstrasse Täsch – Zermatt im Sinne des StrG als Nebenstrasse im Gebirge klassiert.

3.2. Leistungsniveau

Lichtraumprofil

Die Breite der Strasse variiert auf ihrem Verlauf, entspricht aber insgesamt dem Lichtraumprofil einer Nebenstrasse im Gebirge, so wie dieses von der Dienststelle für Mobilität (DFM) auf der Grundlage der SN-Norm 640 201 «Geometrisches Normalprofil – Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer» festgelegt wurde.

Baulinien

Die Baulinien werden vom kantonalen Strassengesetz festgelegt. Sie sind somit auf 12 Meter festgelegt (jeweils 6 m ab der Achse der Fahrbahn).

3.3. Dienstniveau

In Übereinstimmung mit dem vom Staatsrat 2018 genehmigten Kantonalen Mobilitätskonzept 2040 (KMK 2040) wurde das Zielniveau für die Fahrbahnqualität in Abhängigkeit der Unterhaltspolitik (Aufteilung zwischen Investitionen und Betrieb) festgesetzt. Der Strasse NG13 wird das in folgender Tabelle festgesetzte Dienstniveau zugewiesen.

Verkehrsbeschränkung			
Zugang	mit Bewilligung	**ja**	Verkehrsbeschränkung gemäss dem Verkehrsführungsziel in Anhang 2
Sicherheit der Strasseninfrastrukturen			
Tragfähigkeit	Tonnagebeschränkungen	**ja (28 Tonnen)**	Zugangsbeschränkungen für bestimmte Fahrzeugkategorien
	Abstände zwischen Lkw	**nein**	
Verkehrsführung	Wechselverkehr einspuriger Verkehr/ ...	**nein**	

Verkehrsfluss und Benutzerkomfort			
Lichtraumprofile Fahrzeuge	Geschwindigkeitsreduktion, Verkehrsführung, Beschilderung	**ja**	Zugangsbeschränkungen für bestimmte Fahrzeugkategorien
Strassendimensionen	Geschwindigkeitsreduktion, Verkehrsführung, Beschilderung		
▪ Fahrbahnbreite		**ja**	
▪ Höhe		**ja**	
Linienführung	Geschwindigkeitsreduktion, Verkehrsführung, Beschilderung		
▪ Im Grundriss (Kurven)	Radiusbeschränkungen	**nein**	
▪ Im Längsprofil	punktuelle Schliessungen, Ausrüstungsbedarf	**ja**	Bei winterlichen Bedingungen, z. B. für Lkw
Verschiedene Benutzer (gemischte Nutzung) der öffentlichen Strasse	Trottoir, Radstreifen, Fussgängerstreifen ...	**ja**	mögliche Benutzungseinschränkungen für alle Benutzer gleichermassen
Umwelt			
Gefahrengütertransport		**ja**	bewilligungspflichtig
Winterdienst			
Schneeräumung (Häufigkeit)		**100%**	
Salzstreuung (Häufigkeit)		**100%**	
Instandhaltungs-/Unterhaltsniveau			
Kunstbauten		**100%**	
Fahrbahn		**100%**	
Ausrüstungen		**100%**	

3.4. Naturgefahren

Die zur Aufrechterhaltung einer angemessenen Erreichbarkeit von Zermatt, insbesondere für Blaulichtfahrzeuge, geplanten Massnahmen zum Schutz vor Naturgefahren sind Massnahmen, die ausserhalb des Strassenraumprofils realisiert werden (Gewässer, Schutzwald, Steinschlag, Lawinen, Bergstürze). Am Streckenabschnitt selber sind zwei bauliche Massnahmen geplant (Einzelheiten zu den Projekten s. Pkt. 4.5 unten).

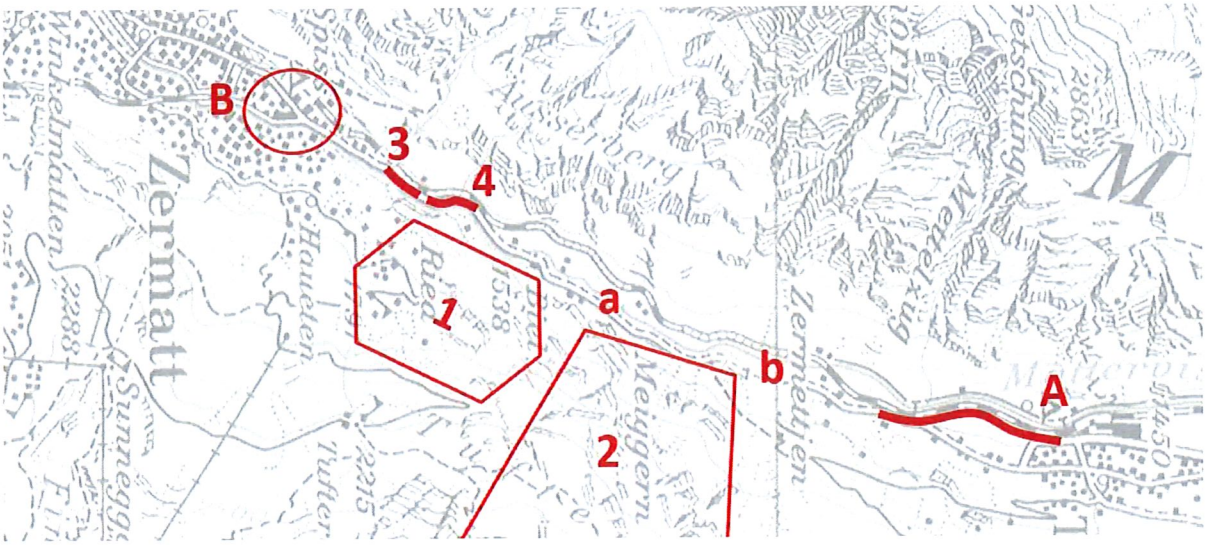
Sicherung gegen Naturgefahren			
Schutz der Infrastrukturen	Schutzmassnahmen (Konstruktive, Präventive)	**K/P**	als Konstruktive sind ausschliesslich die beiden Lawinenschutzgalerien (Schusslaui und Lüegelti) geplant. alle anderen Massnahmen sind präventiv.
Schutz der Benutzer	Punktuelle Schliessungen	**ja**	zeitliche Zugangsbeschränkungen möglich
	Längere Schliessungen (z. B. über Winter)	**nein**	
	Verkehrsführung (Ampel, manuell)	**ja**	z. B. Niveauübergänge

3.5. Einzelheiten zu den Interventionen auf dem Streckenabschnitt

Neben den Unterhaltsarbeiten zur Erhaltung der Strassensubstanz können im Rahmen dieser Vereinbarung nur die in nachstehender Tabelle aufgeführten Projekte realisiert werden. Alle zehn Jahre kann der Kanton eine Aktualisierung dieser Projekte vorschlagen, je nach der klimatischen und technologischen Entwicklung.

	Beschreibung	Ortsbezeichnung	Kostenschätzung [in Mio. CHF]	Planung Realisierung
Naturgefahren				
1	Aktiver und passiver Lawinenschutz (automatische Sprengungen sowie Damm, um die Lawinenströme über die bestehende Galerie zu lenken)	Täschwang	2.0-3.0	2020-2023
2	Steinschlagschutz	Schnabel	2.0-3.0	2023-2025
3	Lawinenschutzgalerie (Länge 222 m)	Lüegelti	13.0-15.6	2026-2028
4	Lawinenschutzgalerie (Länge 174 m)	Schusslaui	10.6-12.7	2023-2026
Schnittstellen				
A	Begradigung der Streckenführung am Ortsausgang Täsch im Rahmen der Aufhebung der heutigen Schienenstrecke	Täsch-Mettelsand	unbekannt	nach 2025
B	Optimierung des möglichen Güterverlade-Terminals am Ortseingang von Zermatt	Spiss	unbekannt	unbekannt
Substanzunterhalt				

a	Sanierung der Strasse	Zum Biel	2.0-3.0	2021-2022
b	Sanierung der Strasse	Schlangengrube	6.0-7.0	2023-2026



Anhang 2

Présidence du Conseil d'Etat
Chancellerie d'Etat

Präsidium des Staatsrates
Staatskanzlei

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

2020.02977

Auszug aus dem Protokoll der Sitzungen des Staatsrates

Eingesehen den Artikel 3 Absatz 4 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958 (SVG);

eingesehen den Entscheid des Bundesbeschlusses vom 21. Juni 2019 zum Ausbauschritt AS 2035 der Eisenbahninfrastruktur sowie die dazugehörige Botschaft des Bundesrates vom 30. September 2017;

eingesehen das Ausführungsgesetz über die Bundesgesetzgebung betreffend den Strassenverkehr vom 30. September 1987;

eingesehen das Strassengesetz vom 3. September 1965;

eingesehen den Artikel 29 Abs. 2 des Gesetzes über die Geschäftsführung und den Finanzhaushalt des Kantons und deren Kontrolle vom 24. Juni 1980;

eingesehen den Beschluss betreffend die Beschränkung des Motorfahrzeugverkehrs auf der Strasse Täsch – Zermatt vom 4. Oktober 1978;

eingesehen die Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Kanton Wallis und der MGI vom 26.Juni 2004 bezüglich dem Top Terminal Täsch (TTT);

eingesehen das durch den Staatsrat am 11. April 2018 genehmigte kantonale Mobilitätskonzept 2040 und die daraus resultierenden Projekte auf der Kantonsstrasse NG 13 Täsch – Zermatt der Dienststelle für Mobilität;

eingesehen die Vereinbarung über den Ausbau der Bahnverbindung Täsch – Zermatt mit den beiden Anhängen (Charakteristik der Kantonsstrasse NG13 Täsch – Zermatt und Beschluss betreffend die Beschränkungen des Motorfahrzeugverkehrs auf der Kantonsstrasse NG13 Täsch – Zermatt) zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Kanton Wallis und der Einwohnergemeinde Zermatt;

eingesehen den Bericht der Dienststelle für Mobilität, Sektion Verkehr vom 6. Juni 2020;

auf Antrag des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt,

entscheidet

der Staatsrat

1. Der neue Beschluss betreffend die Beschränkungen des Motorfahrzeugverkehrs auf der Kantonsstrasse NG 13 Täsch – Zermatt wird genehmigt und ersetzt den bisherigen Beschluss betreffend Beschränkung des Motorfahrzeugverkehrs auf der Strasse Täsch – Zermatt vom 4. Oktober 1978.
2. Die Vereinbarung über den Ausbau der Bahnverbindung Täsch – Zermatt mit den beiden integrierenden Anhängen dieser Vereinbarung (Charakteristik der Kantonsstrasse NG13 Täsch – Zermatt und neuer Beschlusses betreffend die Beschränkungen des Motorfahrzeugverkehrs auf der Kantonsstrasse NG13 Täsch – Zermatt) zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Kanton Wallis und der Einwohnergemeinde Zermatt wird genehmigt.
3. Der Präsidenten des Staatsrates und der Staatskanzler werden beauftragt, diese Vereinbarung zu unterzeichnen.

4. Bis November 2021 unterbreitet der Staatsrat dem Grossen Rat mittels Beschlusses und Botschaft folgende voneinander abhängige und zusammenhängende Vorlagen:
   a. Zur Genehmigung:
      - des Verpflichtungskredits samt Botschaft der beiden Lawinenschutzgalerien «Lüegelti» und «Schusslowina» und deren Realisierungsplan;
   b. Zur Kenntnisnahme und Genehmigung:
      - der Vereinbarung über den Ausbau der Bahnverbindung Täsch – Zermatt zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Kanton Wallis und der Einwohnergemeinde Zermatt;
      - des Staatsratsbeschlusses vom ... betreffend die Beschränkungen des Motorfahrzeugverkehrs auf der Kantonsstrasse NG 13 Täsch – Zermatt.
5. Im Falle der Nichtgenehmigung der Vereinbarung durch den Grossen Rat die angefallenen Kosten der eingeleiteten Planungsarbeiten (zwischen Juli 2020 und November 2021) durch die Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG (MGI) von maximal 4 Millionen Franken für den Tunnel Unnerchriz zu leisten.
6. Im Falle der Nichteinhaltung der Vereinbarung durch den Kanton finden im Übrigen die in Ziffer 5.5 der Vereinbarung festgelegten Modalitäten Anwendung.

Sitzung vom 24. Juni 2020

Für getreue Abschrift,
Der Staatskanzler

Verteiler 3 Ex. DMRU
1 Ex. KFV
1 Ex. FI
1 Ex. Bundesamt für Verkehr (BAV)
1 Ex. Einwohnergemeinde Zermatt