

THEMATISCHE KOMMISSION FÜR BAU UND VERKEHR (KBV)



- **Beschlussentwurf betreffend die Strassenkorrektion auf der Strasse KS 42 Vissoie – St-Luc – Chandolin ausgangs von Vissoie sowie innerorts des Dorfs St-Luc, auf dem Gebiet der Gemeinde von St-Luc**
- **Beschlussentwurf betreffend die Strassenkorrekturen auf der Strasse KS 62 Sitten - Nendaz, Durchfahrt und Ausfahrt von Haute-Nendaz, auf dem Gebiet der Gemeinde von Nendaz**

Oktober 2006

Datum und Ort: 22. August 2006 um 10.30 Uhr in Sitten und Vissoie

Präsenzliste:

Name	Partei	Anwesend	Vertreten von
Andenmatten Anton	CVPO	X	
Maytain Antoine	PDCC	X	
Besse Christian	GRL	X	
Hugo-Lötscher Suzanne	SPO	E	
Imboden Ignaz	CSPO	E	
Martig Konrad	CVPO	X	
Melly Jacques	PDCC	R	Favre Christian
Perruchoud Christophe	GRL	X	
Pitteloud Albert	SVP	X	
Richard Claude-Alain	PS/AdG	X	
Roch Jean-Didier	PDCB	X	
Rouvinez Jean-Pierre	PDCC	X	
Venez Christian	GRL	X	

Ausserdem waren anwesend:

Rey-Bellet Jean-Jacques, Vorsteher des DVBU;

Fournier Albert, Vorsteher der DSFB, Chittaro Loris, Chef der Sektion Kantonsstrassen und Flussbau des Mittelwallis, Maistre Michel, Ingenieur für Strassenstudien.

1. KS 42 Vissoie – St-Luc – Chandolin ausgangs von Vissoie sowie innerorts von St-Luc

Einleitend

stellt Jean-Jacques Rey-Bellet die Problematik vor, die dazu geführt hat, dass das Korrekationsprojekt, das zum Beschluss unterbreitet wird, ausgearbeitet wurde. Er erklärt, dass diese Strasse im Allgemeinen nicht dem Sicherheitsstandard, den man von einer solchen Strasse erwartet, entspricht, insbesondere nicht bei den Durchfahrten durch die Dörfer Vissoie und St-Luc.

Er weist darauf hin, dass zwei unabhängige Abschnitte (Vissoie und St-Luc) in einem einzigen Beschluss vereint sind. **Das Projekt wird im Detail vom Sektionschef vorgestellt:**

Ortsausgang von Vissoie

Die beiden Abschnitte von Vissoie, von denen sich der erste in der Bauzone und der zweite in einem Waldsektor befindet, sind sehr eng, so dass zwei schwere oder grosse Fahrzeuge nicht aneinander vorbeifahren können.

Die Ausschreibung der beiden Abschnitte ist im Lauf des Jahres 2007 geplant; die Ausführung der Arbeiten erstreckt sich über 4 Jahre, vom Sommer 2008 bis im Sommer 2011. Der Sektionschef weist auch darauf hin, dass die Baukosten ungefähr in derselben Grössenordnung liegen wie die 1983 vorgesehenen Kostenvoranschläge.

Kehre von Les Fougères in St-Luc.

Die DSFB verfolgt mit diesem Projekt hauptsächlich die folgenden Ziele: die Sicherheit der Fussgänger, ein zusammenhängendes Fusswegnetz, die Korrektur der Geometrie für die europäischen Touristenbusse.

Die Länge des Ausbaus beträgt 230 m' mit einem Gefälle zwischen 5 und 11 %. Der Sektionschef erklärt auch die Besonderheiten der Kehre von Les Fougères: Einbettung in die Umgebung – was zum Beispiel dazu geführt hat, dass die Mauer bergaufwärts facettenförmig gestaltet wird –, teilweiser Abbruch und Verschiebung von 4 Scheunen, die innerhalb der Kehre liegen. In Partnerschaft mit der Gemeinde und den Privaten wurden Lösungen zur Denkmalpflege gefunden, wobei man sich darauf einigte, dass zwei Scheunen verschoben werden und eine weitere wiederaufgebaut wird.

Die Ausschreibung ist beendet, die Arbeiten sind zwischen 2007 und 2009 geplant.

Diskussion

Frage der Kommission: *«Sind die Unternehmen in Gefahr, wenn die Preise heute gleich hoch sind wie 1983?»*.

Antwort der DSFB: Das Projekt von 1983 war grosszügiger konzipiert. Das jetzige Projekt ist um einen Meter schmaler und passt sich besser der Topografie an. Die Massnahmen zur Eingliederung in die Landschaft und der Wille, das Bauland nicht zu "verunstalten", legten im Übrigen ebenfalls eine Reduzierung der Lichtraumprofile nahe. Die Verwendung von neuen Techniken, wie zum Beispiel von begrünten strukturierten Stützmauern, stellt eine Eingliederung in die Landschaft für wenig Geld sicher. Eine Übernahme des Projekts von 1983 in voller Grösse wäre sowohl wegen der Kosten als auch wegen der mangelnden Eingliederung in die Landschaft zum Scheitern verurteilt gewesen. Mit der Verminderung der Breite konnten bedeutende Einsparungen bei den Stützbauwerken und beim Belag gemacht werden. Diese Ersparnis hat zusammen mit den gegenwärtig vernünftigen Preisen dazu geführt, dass man innerhalb der 1983 geplanten Beträge blieb.

Frage der Kommission: *"Wohin werden die Oberflächenwasser im Abschnitt Vissoie abgeleitet?"*

Antwort der DSFB: Im oberen Teil wird das Wasser in den Wildbach Prapane geleitet. Im unteren Teil wird es gesammelt und in das Meteorwassernetz der Gemeinde geleitet.

Frage der Kommission: *"Welche Leistungen sind im Kostenvoranschlag unter "Nebearbeiten" enthalten?"*

Antwort der DSFB: Es handelt sich hauptsächlich um Beträge im Zusammenhang mit den Schutzgeländern für die Trottoirs und die Leitplanken aus Holz und Metall.

Frage der Kommission: *"In welchem Posten sind die Ausgaben für die Verschiebung der Gebäude in St-Luc enthalten?"*

Antwort der DSFB: In den für den Erwerb vorgesehenen Beträgen. Zur Information sei angefügt, dass für die Enteignungen von einem mittleren Quadratmeterpreis von 200 Franken ausgegangen wurde. Das ist das Mittel der marktüblichen Preise in den vergangenen 5 Jahren. Herr Rey-Bellet weist darauf hin, dass nicht der Staat die für die Enteignungen bezahlten Beträge festlegt, sondern eine unabhängige Enteignungskommission, die die Aufgabe hat, die Gesuche von beiden Parteien

anzuhören. Die Entscheide der Kommission können zudem mit einer Beschwerde angefochten werden.

Beschluss der Kommission über das Eintreten

Es wird einstimmig Eintreten beschlossen. Das Projekt wird nach der Ortsbesichtigung am Nachmittag weiter geprüft.

2. KS 62 Sitten - Nendaz, Durchfahrt und Ausfahrt von Haute-Nendaz – Vorstellung der allgemeinen Problematik

Herr Rey-Bellet weist darauf hin, dass diese Strasse bereits Gegenstand von früheren Beschlüssen des Grossen Rates war. Die Anpassung an die neuen Normen und die Entwicklung der Eingliederungsvoraussetzungen führten dazu, dass dieser Abschnitt neu geprüft werden musste. Das vorgelegte Projekt weist keine wichtigen Besonderheiten auf. Ein besonderes Augenmerk wurde auf die Sicherheit und die Fusswege gelegt. Die obere Kehre, auf der Höhe des Anfangs der Strasse nach Siviez, wird ebenfalls überarbeitet, damit auch die Autobusse nach europäischen Normen durchfahren können.

Das Projekt wird vom Sektionschef im Detail vorgestellt:

Das Projekt hat eine Gesamtlänge von 590 m', dafür müssen ungefähr 925 m2 Bauland enteignet werden. Fast alle Anwohner sind betroffen, hauptsächlich durch den Bau eines Trottoirs. Das Projekt wurde allen Eigentümern vorgestellt, und bei den Diskussionen über die Wiederherstellung der Anlagen vor ihren Gebäuden gab es keine allzu grossen Schwierigkeiten.

Die öffentliche Auflage für den unteren Abschnitt fand im Juni 2006 statt, es ging keine Einsprache ein. Der obere Abschnitt wurde im August 2006 aufgelegt. Das Bewertungsverfahren ist im Gang. Die Arbeiten sind zwischen 2008 und 2011 geplant.

Herr Rey-Bellet weist darauf hin, dass die Arbeitsbedingungen schwieriger sind als in Vissoie, weil es mehr Verkehr hat. Schwierigkeiten sind insbesondere bei der Vergrösserung der Strasse zu den bestehenden Gebäuden hin zu erwarten. Albert Fournier erläutert, dass bei den Arbeiten für Cleuson-Dixence gewisse Abschnitte im unteren Gemeindeteil verstärkt und im Rahmen der Baustelle bezahlt wurden, was im Innern der Ortschaften nicht der Fall war, da diese keinen Schwerverkehr aufzunehmen hatten. Er teilt uns ebenfalls mit, dass die europäischen Normen, die im Rahmen der Bilateralen Verträge auch für die Schweiz gelten, immer grössere Lichtraumprofile und immer schwerere Fahrzeuge (bis zu 60 Tonnen) vorsehen. In Berggebieten wie dem Wallis muss man daran denken, zwei Netze zu schaffen: eines, das den europäischen Normen entspricht, und ein anderes mit niederen Werten, die von der Topografie und den Beschränkungen der Kunstbauwerke vorgegeben werden. Herr Rey-Bellet bestätigt, dass tatsächlich immer mehr Reiseveranstalter mit grossen Bussen kommen. In diesem speziellen Fall geht es aber mehr um ein Problem der Dimensionen als des Gewichts. Wirtschaftlich steht viel auf dem Spiel (Verlust der Kundschaft), und man muss deshalb sehr aufpassen.

Diskussion

Frage der Kommission: *"Auf den Fotografien scheinen einige Gebäude fast neu zu sein. Weshalb hat man einen Standort so nahe bei der Fahrbahn bewilligt?"*

Antwort der DSFB: Der Standort dieser Gebäude wurde vor 40-45 Jahren bestimmt, bevor das Strassengesetz in Kraft getreten war.

Frage der Kommission: *"Salins ist eine der Gemeinden, die vom Bau betroffen ist. Übersteigen die Kosten nicht die Möglichkeiten der Gemeinde?"*

Antwort von Herrn Rey-Bellet: Angesichts der gesetzlichen Bestimmungen ist der Betrag zu Lasten der Gemeinde bei diesem Projekt bescheiden.

Frage der Kommission: *"Was bedeutet der Begriff Erleichterungsantrag?"*

Antwort der DSFB: Im Rahmen der Lärmschutz-Verordnung können Erleichterungen bei der Verpflichtung, die Grenzwerte einzuhalten, verlangt werden. Sie sind gerechtfertigt, wenn keine technischen Lösungen gefunden werden können. Folgende technische Massnahmen sind denkbar (in der Reihenfolge ihrer Bedeutung): Verminderung des Verkehrsaufkommens, Geschwindigkeitsreduktion, schalldämpfender Belag, Lärmschutzvorrichtungen. Wenn diese Massnahmen nicht ergriffen werden können, sich als ungenügend erweisen oder unverhältnismässige Kosten verursachen, wird ein Erleichterungsantrag gestellt. Die zuständige Behörde ermächtigt den Inhaber der Anlage, die Immissionsgrenzwerte zu überschreiten, soweit die Alarmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Herr Chittaro weist darauf hin, dass das Lärmproblem bei seinen Kontakten mit den Anwohnern kaum erwähnt wird. Die Hauptsorge gilt der Sicherheit.

Entscheid der Kommission über das Eintreten

Einstimmig wird Eintreten beschlossen.

Ortsbesichtigungen in St-Luc und Vissoie:

Die Kommission begab sich zunächst nach St-Luc, zur Kehre von Les Fougères, nachher fuhr sie zum Abschnitt oberhalb von Vissoie und zum Sektor in der Bauzone, auf dem unteren Abschnitt.

Der Besuch am frühen Nachmittag ermöglichte es den Kommissionsmitgliedern,

- die Standorte und die Probleme der Eingliederung in die Landschaft zur Kenntnis zu nehmen;
- sich eine Vorstellung von den Sachzwängen beim Projekt (bestehende Gebäude, Hänge...) zu machen;
- die besonderen Eigenschaften der verschiedenen Projekte vor Ort zuzuordnen.

Detailprüfung der Beschlussentwürfe durch die Kommission

Ort: Gemeindesaal, Vissoie

Anwesend: die Kommissionsmitglieder gemäss Präsenzliste, ohne Besse Christian und Martig Konrad, die für den Nachmittag entschuldigt waren. Jean-Christophe Putallaz, wissenschaftlicher Mitarbeiter bei der DSFB, stiess zur Kommission.

Der Kommissionspräsident wies einleitend darauf hin, dass eine Besichtigung vor Ort angebracht war. Die Projekte werden klarer, und man kann nur feststellen, dass sie in die Richtung einer Verbesserung der Situation gehen und dass sich gleichzeitig die Auswirkung auf die Landschaft in Grenzen hält.

1. Beschlussentwurf - KS 42 Vissoie – St-Luc – Chandolin ausgangs von Vissoie sowie innerorts von St-Luc

Der Präsident weist darauf hin, dass im Art. 3 der französischen Version tatsächlich ein Betrag von 9'700'000 Franken (neun Millionen siebenhunderttausend Franken) festgelegt wird.

Der Beschlussentwurf wird einstimmig angenommen.

2. Beschlussentwurf - KS 62 Durchfahrt und Ausfahrt von Haute-Nendaz

Keine Bemerkung.

Der Beschlussentwurf wird einstimmig angenommen.

Der Präsident



Anton Andenmatten

Der Berichterstatter



Jean-Pierre Rouvinez