



Conseil d'Etat
Staatsrat

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

ANTWORT AUF DIE INTERPELLATION

Urheber	Pascal Schaller, Aron Pfammatter, Iwan Eyholzer und Stefan Diezig, Die Mitte Oberwallis
Gegenstand	Radweg Bitsch - Mörel und die Umsetzung der kantonalen Strategie für den Langsamverkehr
Datum	05.05.2025
Nummer	2025.05.121 Im Zusammenarbeit mit dem DVB

Die in der Interpellation aufgeworfenen Fragen können wie folgt beantwortet werden:

1. Welche Gründe führten zu den wiederholten Verschiebungen des Baustarts für den Radweg Bitsch - Mörel?

Der Plangenehmigungsentscheid bezüglich des Radwegs Bitsch - Mörel Los 2A (Z`Matt - Kraftwerk Eingangs Mörel-Filet/Aletsch AG) wurde vom Staatsrat am 18. Januar 2023 erlassen. Der Kredit für die Erstellung dieses Abschnittes wurde vom Grossrat in der Maissession 2023 genehmigt. Der Baustart war ursprünglich für Herbst 2024 vorgesehen.

Die starken Unwetter von Ende Juni 2024 und das damit verbundene Hochwasser führten jedoch beim Ober z`Matt zu grossen Schäden. Das linke Rhoneufer wurde auf einer Länge von 250 m hinterspült und stark beschädigt. Dabei wurde ein Stück der Erdgasleitung Rhonetal der Swissgas AG freigelegt. Die Leitung selbst wurde aus Sicherheitsgründen ausser Betrieb genommen. Die Swissgas AG hatte verschiedene Varianten (Notmassnahmen) zu prüfen, um die Gasversorgung des Wallis und der Westschweiz auch im Winter 2024 redundant sicherstellen zu können. Eine der Varianten war eine temporäre Bypass-Leitung im Trassee des geplanten Radwegprojektes. Aufgrund der Tatsache, dass zuerst die Gasleitung und erst anschliessend der Radweg realisiert werden konnte, hatte sich die Dienststelle für Mobilität (DFM) in Koordination mit der Swissgas AG dazu entschieden, den vorgesehenen Baustart (Herbst 2024) des Radwegabschnitts zu verschieben, bis eine temporäre Variante für die Gasleitung genehmigt und terminiert war.

2. Wann ist mit dem effektiven Beginn des bewilligten Bauabschnitts zu rechnen?

Der effektive Baustart des Radwegabschnitts Bitsch - Mörel Los 2A (Z`Matt - Kraftwerk Eingangs Mörel-Filet/Aletsch AG) erfolgte Ende Mai 2025.

Es ist geplant, dass das erste Radweg-Teilstück (Z`Matt - Unnri Bilderne) bis Frühjahr 2026 realisiert wird, das zweite (Unnri Bilderne - Bogenbrücke Kraftwerke Rhone Binna AG) bis Frühjahr 2028 und das dritte (Bogenbrücke Kraftwerke Rhone Binna AG - Kraftwerk Eingangs Mörel-Filet/Aletsch AG) bis Frühjahr 2029.

3. Wann werden die letzten Teilstücke des Radwegs durch das Dorf Mörel-Filet öffentlich aufgelegt und realisiert?

Bei den nachfolgenden und letzten Radwegabschnitten ist der Projektentwicklungsprozess (Vorstudie, Vorprojekt, Projekt) in unterschiedlichen Stadien im Gange. Für das Radweg-Teilstück Kraftwerk Eingangs Mörel-Filet/Aletsch AG - Bahnhof Mörel ist das Vorprojekt in Planung. Für das Radweg-Teilstück Bahnhof Mörel - Brücke Tunetsch ist die Vorstudie vorhanden. Sobald die Projektentwicklung abgeschlossen ist, werden die Unterlagen öffentlich aufgelegt und genehmigt. Es ist daher noch zu früh, um ein Datum für die Umsetzung zu nennen.

4. Sind weitere Verbesserungen an der Rhoneroute innerhalb des Kantons Wallis geplant?

Die DFM arbeitet im Rahmen ihrer personellen und finanziellen Möglichkeiten kontinuierlich an Verbesserungen entlang der kantonalen Fahrradrouten Oberwald – St-Gingolph (Rhoneroute 1). Besonders erwähnenswert sind:

- **Pfynwald:** Realisierung eines Radwegs während und nach den Autobahnarbeiten, der bereits ab der Sperrung für den motorisierten Verkehr genutzt werden kann.
- **Sion:** Geplante öffentliche Auflage für eine direkte Verbindung entlang der Rhone (Kiesgrube Luginbühl).
- **St-Maurice – Massongex:** Geplanter Radweg ausserhalb der Fahrbahn in Verbindung mit dem künftigen MBR-Stauwehr (gemeinsame Inbetriebnahme bis voraussichtlich 2031).

5. Wie werden die Velotouristen an der gesperrten Milibachbrücke in Gremgiols informiert, wie sie weiterkommen?

Die Sicherheit der Kantonsstrasse NG5 im Gebiet Gremgiols ist im Zusammenhang mit Naturgefahren zu beurteilen und erforderte im Mai 2024 Sofortmassnahmen. In diesem Zusammenhang war die Sperrung der Milibachbrücke sowie der Zufahrt zum Weiler Bächerhäusern und dem Gebiet Hockmatten unvermeidlich. Im Verlauf des Sommers kam es zu weiteren vorsorglichen Sperrungen, da die Sicherheit für Anwohner, Ferienwohnungsbesitzer sowie für Velofahrer auf der kantonalen Fahrradrouten Rhoneroute 1 oberste Priorität hat.

Die Dienststelle für Mobilität (DFM) und die Dienststelle Naturgefahren (DNAGE) sind mit der Aufarbeitung des Murgangs und den nötigen Sperrmassnahmen bei Gremgiols befasst und stehen dabei in ständigem Kontakt mit der Gemeindebehörde. Als Sofortmassnahmen wurden unter anderem Signalisationen, eine Überwachungskamera, die laufende Beurteilung der lokalen Wetterlage sowie die Instandstellung des Bachbetts umgesetzt. Weitere Massnahmen zur Verbesserung der Strassensicherheit auf der NG5 Gremgiols - Viertel beim Milibach befinden sich derzeit in Abklärung.

Zusätzlich zu den allgemeinen Massnahmen, die bei einer Sperrung für alle Verkehrsteilnehmer gelten, werden bei Bedarf spezifische Vorkehrungen für Velotouristen getroffen, etwa die Einrichtung einer Umleitung der Rhoneroute 1 oder die Veröffentlichung von Informationen auf SchweizMobil, der Schweizer Referenzplattform für den Langsamverkehr.

6. Wer entscheidet über den Ausbaustandard, wenn der Radweg in den Gewässerbereich fällt, und welche Kriterien werden dabei angewendet?

Der Ausbaustandard für Radwege im Gewässerraum wird vom Projektträger entsprechend den Anforderungen des jeweiligen Projekts festgelegt. Dabei gelten besondere Voraussetzungen. Es muss dargelegt werden, dass das Bauvorhaben standortgebunden ist, dass die Verbindung nicht an einem anderen Ort realisiert werden kann und dass die lokalen natürlichen Bedingungen, etwa empfindliche Lebensräume oder geschützte Arten, berücksichtigt werden.

7. Wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung der kantonalen Strategie für den Langsamverkehr 2040?

Die kantonale Strategie Langsamverkehr 2040 bietet eine langfristige Vision (2040) der Entwicklungen, die notwendig sind, um den Fuss- und Veloverkehr im Alltag und in der Freizeit zu fördern. Die Strategie wurde Anfang 2024 vom Staatsrat verabschiedet und befindet sich noch in einem frühen Umsetzungsstadium. Ihre Umsetzung erfolgt schrittweise und beruht auf drei Pfeilern: Netzplanung, Realisierung der Infrastrukturen und Fördermassnahmen.

In verschiedenen Teilen des Kantonsgebiets werden derzeit Studien zu Sektorplänen Alltagsveloverkehr durchgeführt. Sie werden gemeinsam mit den Standortgemeinden durchgeführt und haben zum Ziel, die künftig zu entwickelnden Netze oder die anzupassenden Infrastrukturen zu bestimmen. Im Rahmen der laufenden Erneuerungsarbeiten an den Kantonsstrassen können erste Veloverkehrsanlagen auf eigenem Trasse realisiert werden. Darüber hinaus werden spezifische Projekte entwickelt und nach und nach öffentlich aufgelegt. Eine Bestandsaufnahme der bisherigen und möglichen Fördermassnahmen wurde erstellt. Auf dieser Grundlage werden neue Aktionen wie der Tag «zu Fuss zur Schule» oder die Mobilitätswoche unterstützt.

Die Geschwindigkeit der Umsetzung hängt von den finanziellen und personellen Mitteln ab, die im Rahmen der ordentlichen Budgets zur Verfügung stehen.

Auswirkungen Administration: -

Auswirkungen Finanzen: -

Auswirkungen Personal (VZE): -

Auswirkungen NFA: -

Ort, Datum Sitten, den 24. Oktober 2025