



Grand Conseil
Commission ET

Grosser Rat
Kommission KBV

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Bericht der Kommission für Bau und Verkehr

Beschluss über die Gewährung eines Verpflichtungskredits für die Fahrbahnkorrektur zwischen Siders und Corin, auf der KS 46 Siders – Chermignon – Crans, auf Gebiet der Gemeinden Siders und Crans-Montana

Die Kommission für Bau und Verkehr (KBV) ist am 18. Juni 2025 wie folgt in Sitten zusammengetreten:

Mitglieder	18.06.2025
REUSE Marie-Josée, PS/GC, Präsidentin	X
DUC Christel, PLR/FDP, Vizepräsidentin	CRETTENAND Adeline
DARBELLAY Serge, Les Vert.e.s, Berichterstatter	X
BENDER Nathan, Le Centre	X
KIPPEL Beno, SVPO	X
MELLY-BASILI Carole, Le Centre	BONVIN Nicolas
NANCHEN Richard, PLR/FDP	X
NEUKOM Brian, UDC	X
REY Serge, UDC	X
RIEDER Christian, Die Mitte Oberwallis	X
SECCO Anne-Laure, PS/GC	BARRAS Marine
SCHÖPFER-PFAFFEN Marie-Claude, neo – Die sozialliberale Mitte	X
ZUBER Corentin, Le Centre	X

Parlamentsdienst

MARIETHOZ Mélanie, wissenschaftliche Mitarbeiterin

Kantonsverwaltung

RUPPEN Franz, Staatsrat, Vorsteher des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt (DMRU)

LUGGEN Stefan, Adjunkt des Chefs der Dienststelle für Mobilität (DFM)

PASQUIER Nicolas, Mitarbeiter der DFM

Alle in diesem Bericht angegebenen Links wurden am 22. Juli 2025 aufgerufen. Auf externe Links, die sich im Laufe der Zeit ändern können, hat der Parlamentsdienst keinen Einfluss.

1. Präsentation

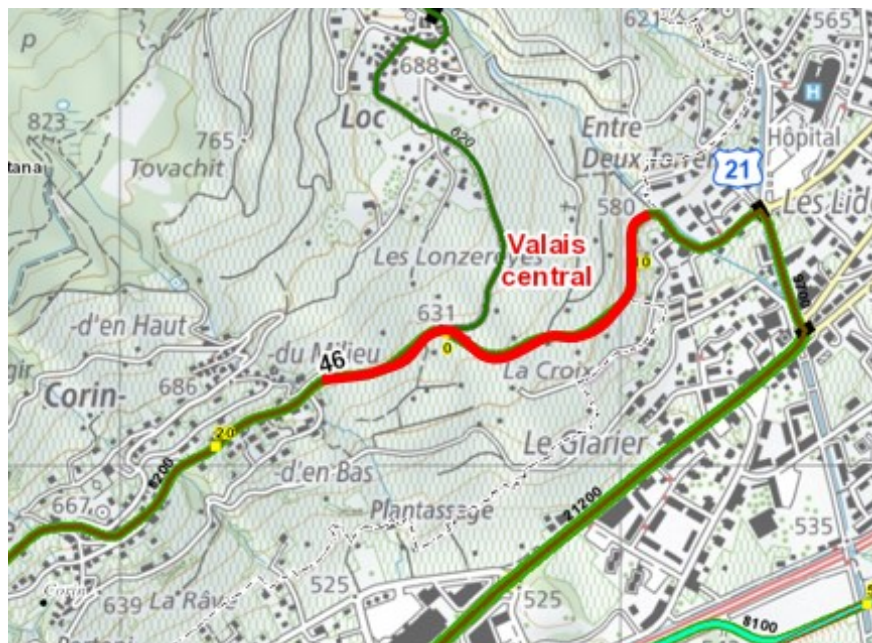
2.1 Hintergrund

Die Kantonsstrasse 46, die Siders via Chermignon mit dem Haut-Plateau verbindet, ist für die Mobilität in der Region Mittelwallis von grosser Bedeutung. Doch angesichts der geringen Fahrbahnbreite, der starken Unebenheiten auf der Fahrbahnfläche, der Belagsschäden und der wegen des Rutschgebiets Le Boup schwierigen geologischen Verhältnisse sind die Sicherheit und Befahrbarkeit der Route de Corin ernsthaft gefährdet.

2.2 Projektbeschreibung

Der vom Verpflichtungskreditbegehren betroffene Abschnitt liegt zwischen dem Ortsausgang Siders und dem Ortseingang von Corin und misst rund 830 Meter. Es handelt sich um eine wichtige Strasse mit einer jährlichen Verkehrszunahme um 2 bis 3 Prozent. Der Tagesverkehr liegt bei über 9'000 Fahrzeugen pro Tag. Diesem Abschnitt gilt wegen seines unregelmässigen Längsenprofils und der Buckel, die durch die Bewegungen im Rutschgebiet Le Boup entstanden sind, unsere besondere Aufmerksamkeit. Die Rutschung der gesamten Geländemasse ist auf Sickerwasser im Untergrund zurückzuführen. Diese allgemeine Rutschung entspricht Geländeverschiebungen in Richtung Ebene von 2 bis 8 cm pro Jahr, was Fahrbahn und Stützmauern stark beschädigt und Unregelmässigkeiten im Längsenprofil verursacht hat. Dies führt zu grossen Problemen in Sachen Sicherheit und Stabilität. Die Entwicklung des allgemeinen Rutschgebiets wird von der Géoval Ingénieurs-Géologues SA genau beobachtet.

Das Strassentrassee und die Stützmauern stammen aus dem Jahr 1961. Zudem ist das Lichtraumprofil unzureichend, wodurch das Kreuzen von Bussen und LKW unmöglich ist. So ist es denn das Hauptziel des Projekts, die Geometrie dieses Abschnitts so zu korrigieren, dass die Strasse sicherer und beständiger wird.



Grafik S. 5 Präsentation der DFM

Das Strassenbauprojekt umfasst:

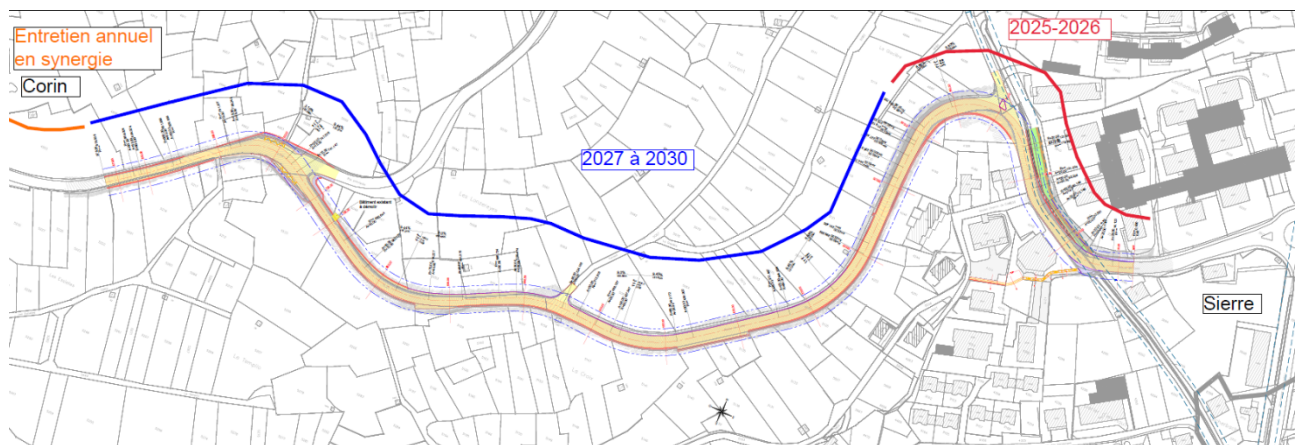
1. Vereinheitlichung des Lichtraumprofils auf 6,7 m, sodass sich LKW bei 60 km/h kreuzen können. Das Projekt verändert die bestehende Führung der Kantonsstrasse, unter anderem durch einen veränderten Kurvenradius, der sich aus einer Verbreiterung der

- Fahrbahn in der Kehre La Loquette ergibt.
2. Verbesserung der Strassengeometrie durch Glättung des Längensprofils und der Querneigungen
 3. Kompletter Wiederaufbau der Infrastruktur und des Strassenoberbaus
 4. Wiederaufbau und Verstärkung der Stützmauern. In Zusammenarbeit mit der DNAGE wurde ein System für den Bau der Stützmauern gewählt, das Erdbeben langfristig standhält.
 5. Anpassung des Entwässerungssystems an die geltenden Normen: Es ist mit einer effizienten Drainage des Oberflächenabflusses sicherzustellen, dass es zu keinen Problemen mit Wasseransammlungen auf der Strasse und mit dem Abfluss des Wassers neben der Fahrbahn kommt. Die Anpassung der Strassenentwässerung trägt dazu bei, die Verkehrssicherheit aufrechtzuerhalten und Schäden vorzubeugen.
 6. Anpassung der Bushaltestelle «Loc» an die geltenden Normen: Haltebereiche ausserhalb der Fahrbahn, die durch eine gesicherte, unmarkierte Querung miteinander verbunden sind.

Planung der Bauarbeiten

Das vorliegende Projekt für die Fahrbahnkorrektur wurde am 26. April 2024 öffentlich aufgelegt, ohne Einsprachen zu veranlassen, und wird zurzeit vom Verwaltungs- und Rechtsdienst des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt geprüft, um dann dem Staatsrat im zweiten Halbjahr 2025 zur Genehmigung vorgelegt zu werden. Für das Projekt müssen 50 Parzellen enteignet werden. Mit allen Eigentümern wurden gütliche Vereinbarungen unterzeichnet, wodurch das Projekt einige Zeit in Anspruch genommen hat. Die Bauarbeiten sind von Frühling 2027 bis Herbst 2030 geplant. Sie sollen nach den Weltmeisterschaften beginnen (blauer Abschnitt). Um die Auswirkungen auf die Nutzerinnen und Nutzer zu beschränken, ist eine Etappierung auf Halbfahrbahn mit programmierbaren «intelligenten» Baustellenampeln, die den öffentlichen Verkehr priorisieren, geplant.

Die Arbeiten am rot markierten Abschnitt (siehe unten) beginnen diesen Herbst und dauern bis zum kommenden Sommer. Beim Staatsrat wurde vorgezogen ein Kredit von 2,7 Millionen Franken beantragt, um ab diesem Herbst den Abschnitt um den Kreisel des Spitals in Siders umzusetzen. Der Kredit wurde vom Staatsrat im Februar 2025 gewährt. Die Einreichung wird derzeit vorbereitet. Der Strassenoberbau auf dem orangenen Abschnitt (Ortseingang von Corin) wird vor Ende 2026 in Synergie mit der Hauptbaustelle in stand gesetzt, und bei Bedarf jährlich unterhalten, um die Auswirkungen des Rutschgebiets Le Boup abzumildern.



Grafik S. 9 Präsentation der Dienststelle

Langsamverkehr

Die Sektorpläne für den Alltagsveloverkehr werden gemeinsam mit der DFM und den Standortgemeinden erarbeitet. In diesen werden die interessantesten und wirtschaftlichsten Routen für den Langsamverkehr festgelegt. Die Idee, im Rahmen dieses Projekts auf der Route de Corin Velostreifen einzurichten, wurde verworfen. Um den Langsamverkehr und einen sicheren Zugang für Velos zu gewährleisten, wurde entschieden, den Chemin des Vendanges langfristig zu kantonalisieren. Der Chemin des Vendanges ist im Sektorplan der Ebene im Sektor Siders enthalten. Der Sektorplan Haut-Plateau wird später erstellt. Der Chemin des Vendanges soll die Verbindung in Richtung Corin (Crans-Montana) sicherstellen und wird genau so in den Sektorplan des Nordhangs Siders/Haut-Plateau übernommen. Der Sektorplan muss noch von den Gemeinden Siders, St-Léonard, Grône, Chalais, Chippis und Salquenen validiert werden. Der Prozess ist hier beschrieben: [Netze und Infrastrukturen - - vs.ch](http://www.vs.ch)

2.3 Projektkosten

Gestützt auf den Voranschlag, der durch das DMRU genehmigt wurde, belaufen sich die gesamten Projektkosten, einschliesslich MWST und Nebenkosten, auf 13,2 Millionen Franken.

1.	Enteignungen		Fr. 100'000.00
2.	Ingenieurhonorare		Fr. 900'000.00
3.	Bauarbeiten		Fr. 10'000'000.00
	111 Regiearbeiten	Fr. 400'000.00	
	113 Baustelleneinrichtung	Fr. 600'000.00	
	117 Abbrüche und Demontagen	Fr. 400'000.00	
	151 Bauarbeiten für Werkleitungen	Fr. 100'000.00	
	172 Provis. Stützwerk, spezialisierte Bauarbeiten	Fr. 1'250'000.00	
	211 Baugruben und Erdbau	Fr. 600'000.00	
	213 Wasserbau und subhorizontale Drainagerohre	Fr. 300'000.00	
	221 Foundationsschichten	Fr. 300'000.00	
	222 Abschlüsse, Pflasterungen	Fr. 150'000.00	
	223 Belagsarbeiten	Fr. 600'000.00	
	237 Kanalisationen	Fr. 500'000.00	
	241 Ortbetonbau	Fr. 4'800'000.00	
4.	Fahrzeug-Rückhaltesysteme und Geländer		Fr. 200'000.00
5.	Signalisation und Markierung		Fr. 50'000.00
			Fr. 11'250'000.00
	Sonstiges und Unvorhergesehenes (~ 5%)		Fr. 550'000.00
			Fr. 11'800'000.00
		Kosten für Bauaufsicht:	Fr. 1'400'000.00
	Total (inkl. MWST und Nebenkosten)		<u>Fr. 13'200'000.00</u>

Finanzierung

Die Kosten für die Fahrbahnkorrektur werden zu 75 Prozent vom Kanton und zu 25 Prozent von den Gemeinden getragen (3,3 Millionen Franken). Da sich der betreffende Abschnitt der Route de Corin ausserorts befindet, sind im Sinne von Artikel 88 Absatz 1 Buchstabe a StrG alle Gemeinden des Kantons beitragspflichtig.

Der Betrag für die Bauarbeiten wird in die integrierte Mehrjahresplanung (IMP) aufgenommen.

2. Diskussion und Eintreten

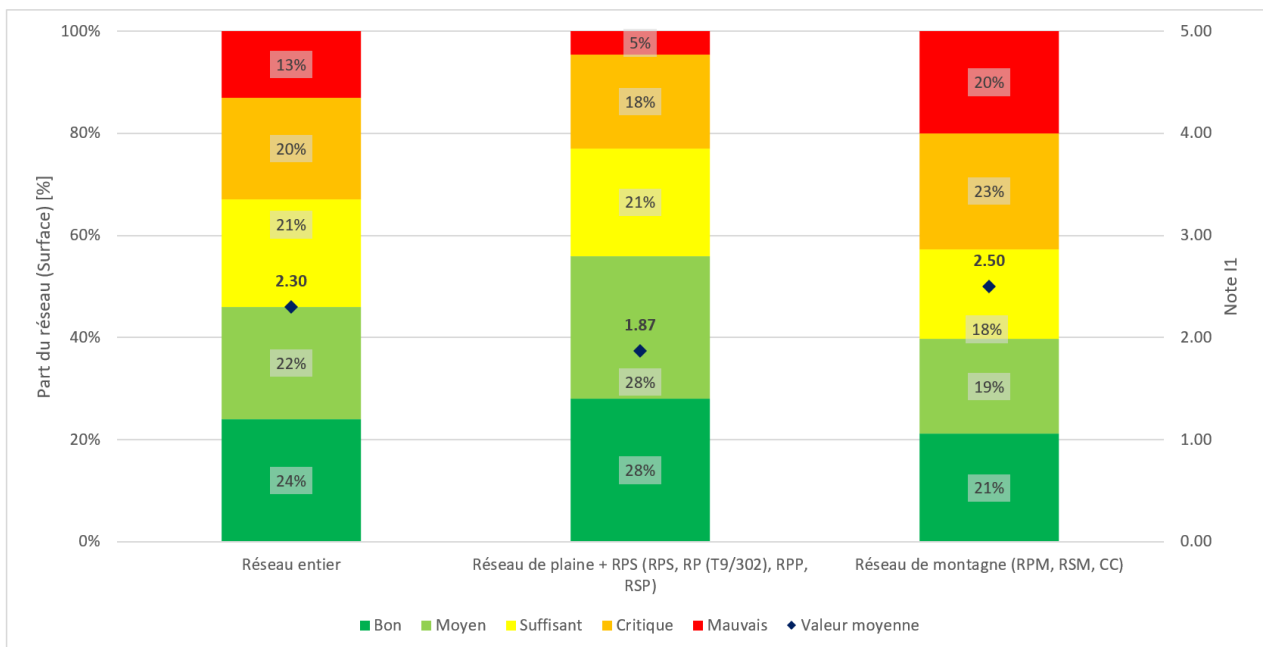
3.1. Eintretensdebatte

Im Rahmen der Eintretensdebatte werden folgende Präzisierungen angebracht:

Die Situation der Walliser Kantonsstrassen insgesamt

Zu Beginn der Sitzung schlägt der Adjunkt des Chefs der Dienststelle für Mobilität vor, den Kommissionsmitgliedern einen Überblick über den Zustand der Walliser Kantonsstrassen zu geben. Er stellt in der Folge die Zahlen einer systematischen Erhebung der Oberflächenschäden aus dem Jahr 2023 vor. Dieses Audit wird alle vier Jahre durchgeführt.

Gemäss dieser Erhebung befinden sich 13 Prozent des gesamten Kantonsstrassennetzes in einem kritischen Zustand. In der Talebene sind es 5 Prozent des Netzes und im Gebirge 20 Prozent. Nach den Unwettern im Juni 2024 hat sich die Situation zusätzlich verschlechtert. Die Situation ist heikel. Der Adjunkt des Chefs der Dienststelle für Mobilität informiert die Kommission, dass eine seriöse Planung der Herausforderungen und Prioritäten für die nächsten fünf bis zehn Jahre vorgesehen ist.



Grafik S. 3 Präsentation der DFM

Insgesamt umfasst das Strassennetz 1'678 Kilometer. Diese sind folgendermassen aufgeteilt:

Schweizer Hauptstrassen: 168 km (10 %)

Hauptstrassen in der Talebene: 195 km (12 %)

Hauptstrassen im Gebirge: 172 km (10 %)

Nebenstrassen in der Talebene: 88 km (5 %)

Nebenstrassen im Gebirge: 1'042 km (62 %)

Kantonale Wege: 13 km (1 %)

Auf die Frage eines Abgeordneten führt der Adjunkt des Chefs der Dienststelle für Mobilität aus, dass zwei Drittel der Walliser Kantonsstrassen in die Kategorie «Gebirgsstrassen» fallen. Sobald eine Strasse die Rhoneebene verlässt, wird sie zur Gebirgsstrasse.

Die Gebirgsstrassen sind in einem kritischeren Zustand. Dies ist jedoch keine Folge politischer Entscheide. Die Gebirgsstrassen sind in einem schlechteren Zustand, da sie in schwierigerem Gelände gebaut wurden und keine Fundamente haben. Die Gebirgsstrassen werden vom Kanton (75 %) und den Gemeinden (25 %) finanziert. Die oben stehende Tabelle kann nach Anzahl Kilometer, Verkehrsaufkommen und Strassennutzung gewichtet werden. In der Ebene gibt es beispielsweise viel mehr Verkehr.

Der Adjunkt des Dienstchefs erwähnt auch, dass die Dienststelle einige Kantonsstrassen deklassieren möchte. Die Dienststelle investiert nicht prioritär in Strassen, die deklassiert werden sollen. Bevor eine Strasse den Gemeinden übergeben wird, stellt der Kanton sie wieder her oder die Gemeinde erhält vom Kanton einen gewissen Betrag für deren Instandsetzung. Die Gemeinde ist jedoch nicht verpflichtet, das erhaltene Geld für die Instandsetzung der entsprechenden Strasse zu verwenden.

Das Projekt für die Fahrbahnkorrektur zwischen Siders und Corin

Auf die Frage eines Abgeordneten bestätigt der Adjunkt des Dienstchefs, dass es sich bei den beiden Grossprojekten, die 2025/2026 vor den Weltmeisterschaften umgesetzt werden, um den Bau des Kreisels Etoile (KS 45) und den darunter liegenden Bereich zwischen Siders und Corin (KS 46, Gegenstand des vorliegenden Kreditantrags) handelt. Der Abschnitt der KS 624 zwischen dem Kreisels Etoile und dem Bahnhof unterhalb von Les Violettes (Route de l'Astoria) ist eine Unterhaltsbaustelle, die ebenfalls 2025/2026 umgesetzt wird. Zum blauen Abschnitt: Soweit möglich wird dieser vor den Weltmeisterschaften instand gesetzt. Vor den Weltmeisterschaften gibt es keine weiteren Grossbaustellen.

Ein Abgeordneter bedauert, dass es mit Blick auf die Weltmeisterschaften 2027 kein Gesamtkonzept für den ganzen Abschnitt gibt. Er weist auch darauf hin, dass die zeitliche Abfolge der Investitionen nicht ideal ist, da ein Teil der Arbeiten vor den Weltmeisterschaften und ein Teil danach umgesetzt wird. Er erwähnt die Antwort des Staatsrates vom 16. Dezember 2022, die besagte, dass das Kreuzen von Bussen und LKW für die Weltmeisterschaften 2027 sichergestellt wird, wenn es keine Verzögerungen aufgrund von Beschwerdeverfahren gibt. Er bedauert, dass dies nicht klappen wird. Der Adjunkt des Chefs der Dienststelle für Mobilität erinnert daran, dass dieses Projekt 2020/2021 begonnen wurde. Um das Lichtraumprofil der Strasse zu vergrössern, mussten einige Parzellen enteignet werden. Um Beschwerdeverfahren zu verhindern, wurde jede Enteignung mit einer gütlichen Vereinbarung geklärt. In Anbetracht des damit verbundenen Aufwands erachtet er das Verfahren als eher schnell. Im Übrigen sind die pro Jahr vorgesehenen Arbeiten auf 2 bis 3 Millionen Franken beschränkt, um die Einschränkungen für die Anwohner/-innen und Nutzer/-innen der Strasse zu begrenzen. Die Strasse kann aufgrund der intensiven Nutzung nicht geschlossen werden. Auch wenn der Investitionszeitraum von 5 Jahren für 13,2 Millionen Franken lang erscheinen mag, ist der Erhalt des Zugangs zur Strasse grundlegend. Dieser ist eine zwingende Anforderung. Er stellt auch fest, dass es keine Sicherheitslücken gibt, keine Zunahme von Unfällen und auch keine weiteren schwerwiegenden Probleme, die dringendes Handeln verlangen oder die Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr in Frage stellen würden. Mit den heutigen Verfahren ist es nicht möglich, das ganze Projekt bis 2027 umzusetzen.

Ein Abgeordneter schlägt vor, die Bevölkerung über das Ausmass und die Bedeutung dieser Arbeiten sowie das Problem des Rutschgebiets zu informieren, das regelmässige Arbeiten bedingt.

Auf die Frage eines Abgeordneten zur Umfahrungsstrasse via Noble-Contrée erklärt der Adjunkt des Chefs der Dienststelle für Mobilität, dass die Vorstudien für die West-Umfahrung Siders eine erste Etappe zwischen Siders und der Verzweigung Loc und eine zweite Etappe oberhalb in Richtung Venthône vorsahen. Nur Etappe 1 wurde öffentlich aufgelegt, aber dann am 6. Juni 2025 offiziell aufgegeben. Etappe 2, die mit Etappe 1 zusammenhängt, ist nie über das Stadium der Vorstudie hinausgekommen.

Zum Langsamverkehr und dem Zugang für Velos ist vorgesehen, dass der Kanton Wallis die kommunalen Wege und Strassen für den Langsamverkehr kantonalisieren kann, auch um deren Unterhalt zu übernehmen. Zum Chemin des Vendanges: Das Miteinander von Velos und landwirtschaftlichem Verkehr wird derzeit von den für Langsamverkehr zuständigen Kolleginnen und Kollegen geprüft. Der Sektorplan ist von der Gemeinde noch nicht genehmigt. Die entsprechenden Arbeiten sind derzeit im Gang.

3.2. Eintretensabstimmung

Die Kommission KBV spricht sich einstimmig für Eintreten aus.

3. Detailberatung

Beschluss über die Gewährung eines Verpflichtungskredits für die Fahrbahnkorrektur zwischen Siders und Corin, auf der KS 46 Siders – Chermignon – Crans, auf Gebiet der Gemeinden Siders und Crans-Montana

In diesem Bericht sind nur jene Bestimmungen aufgeführt, zu denen die Abgeordneten Anträge unterbreitet haben und/oder die zu Diskussionen geführt haben.

Art. 5

Abs. 1

<p>Frage eines Abgeordneten</p> <p>Woraus besteht das Strassenprogramm und mit welcher Frist werden die Arbeiten des vorliegenden Geschäfts ins Strassenprogramm des Staatsrates aufgenommen?</p>	<p>Der Adjunkt des Dienstchefs informiert, dass die Strassenarbeiten, die Gegenstand des Verpflichtungskreditbegehrens an den Grossen Rat sind, bereits in die integrierte Mehrjahresplanung aufgenommen wurden, unter Vorbehalt der für die Kantonsstrassen gewährten Mittel.</p>
---	--

4. Schlussberatung und -abstimmung

5.1. Schlussberatung

Keine Wortmeldungen.

5.2. Schlussabstimmung

Die Kommission KBV spricht sich einstimmig für die Gewährung eines Verpflichtungskredits für die Fahrbahnkorrektur zwischen Siders und Corin, auf der KS 46 Siders – Chermignon – Crans, auf Gebiet der Gemeinden Siders und Crans-Montana aus.

Sitten, 22. Juli 2025

Die Präsidentin
REUSE Marie-Josée

Der Berichterstatter
DARBELLAY Serge