



Message

concernant l'approbation de la convention relative à l'aménagement de la liaison ferroviaire Täsch - Zermatt entre la Confédération suisse (Office fédéral des transports), le canton du Valais (Conseil d'Etat) et la commune municipale de Zermatt du 24/25 juin / 6 juillet 2020

Le Conseil d'Etat du canton du Valais

au

Grand Conseil

Monsieur le Président du Grand Conseil,
Mesdames et Messieurs les Député(e)s,

Nous nous permettons de vous soumettre, par le présent message, la convention et l'avenant de l'Office fédéral des transports à l'aménagement de la liaison ferroviaire Täsch - Zermatt entre la Confédération suisse (Office fédéral des transports), le canton du Valais (Conseil d'Etat) et la commune municipale de Zermatt du 24/25 juin / 6 juillet 2020.

1. Situation de départ

La réalisation de l'aménagement de la liaison ferroviaire Täsch - Zermatt (tunnel d'Unnerchriz) doit avoir lieu dans le cadre de l'étape d'aménagement PRODES 2035. Le message du Conseil fédéral relatif à l'étape d'aménagement 2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire du 31 octobre 2018 (Feuille fédérale FF, page 7419) stipule au premier paragraphe concernant ce projet de tunnel d'Unnerchriz - il s'agit d'un tunnel ferroviaire à une voie - les explications suivantes : *"Le tunnel à double voie du Herd, long d'environ 100 mètres, se situe directement sous l'héliport de Zermatt. Avec l'intégration de la mesure "Tunnel Unnerchriz" dans le projet d'horaire 2035 (appelé AS 2035), l'aménagement du tunnel du Herd n'est plus nécessaire. Afin de garantir l'investissement, il est convenu que la restriction de l'utilisation de la route sera maintenue conformément à la situation actuelle et que les conditions routières ne seront pas améliorées"*.

Au cours des débats du Conseil des Etats sur le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire, étape d'aménagement 2035, le 7 mars 2019, la conseillère fédérale en charge du dossier a notamment répondu à une question à ce sujet : *"... Dans le contexte de l'extension du réseau ferroviaire Täsch-Zermatt, il est effectivement vrai que la route, qui, ..., joue déjà aujourd'hui un rôle important pour le transport de marchandises, doit être maintenue dans sa substance malgré cette extension du réseau ferroviaire et que la protection contre les dangers naturels doit également être assurée. Comprenez que les déclarations du Conseil fédéral, y compris dans le message, signifient que le caractère de la route doit être préservé. Mais nous sommes bien entendu conscients de l'importance de cette route - ... -, notamment pour le transport de marchandises. C'est ce que nous allons définir dans l'accord avec le canton et les communes. C'est ce que je voudrais dire..."*.

2. Convention relative à l'aménagement de la ligne ferroviaire Täsch – Zermatt / Engagement financier conditionnel du Canton

Suite à la décision du Parlement fédéral (votes finaux du 21 juin 2019 du Conseil national et du Conseil des Etats), l'Office fédéral des transports (OFT) a lancé en 2019 l'élaboration de la convention entre la Confédération suisse, le canton du Valais et la commune de Zermatt pour garantir l'investissement du tunnel d'Unnerchriz de 327 millions de francs. Ces investissements sont entièrement financés par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) de la Confédération. Une partie de ce montant, à savoir 147 millions de francs, serait engagée lors de l'assainissement de la ligne actuelle (coûts dits "inévitables").

Les coûts estimés en 2020 pour ce projet de tunnel ferroviaire s'élevaient à 327 millions de francs, dont 147 millions de francs étaient considérés comme des coûts dits « inévitables », comme mentionné précédemment.

La convention signée entre-temps par la Confédération, le canton et la commune prévoit au point 5.5 un mécanisme de remboursement au prorata temporis des investissements réalisés par la Confédération si le canton ne respecte pas ses engagements (non-acceptation de l'accord ou suppression de la restriction fonctionnelle de circulation de la route NG13 Täsch - Zermatt).

En tenant compte des deux montants précités de 327 millions de francs (investissement total de la Confédération dans la construction du tunnel d'Unnerchriz) et des 147 millions de francs (coûts dits « inévitables »), qui seraient déduits de l'investissement total, le montant potentiel à rembourser par le canton s'élève à 180 millions de francs. Ce montant peut toutefois encore varier fortement, car les études détaillées sont encore en cours à l'heure actuelle. Sur la base de ces considérations, on peut estimer à l'heure actuelle que le montant potentiel maximal à rembourser s'élève à 180 millions de francs, +/- 30%, si le canton du Valais ne respectait pas ses engagements.

En outre, un accord de financement entre la Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG (MGI) et l'OFT est en cours d'élaboration pour les quelque 180 millions de francs restants (montant aujourd'hui planifié).

Afin de respecter les directives de la Confédération, un groupe d'accompagnement ainsi qu'un groupe de travail ont été constitués, auxquels participaient respectivement l'OFT, le canton du Valais et la commune de Zermatt. Pendant environ un an, les deux groupes ont travaillé intensivement à l'élaboration de la convention des 24/25 juin / 6 juillet 2020. Les directives de la Confédération ainsi que les demandes du canton et de la commune ont été intégrées.

Pour l'OFT, deux points en particulier constituaient des directives claires. D'une part, le maintien et l'actualisation simultanée de l'arrêté du Conseil d'Etat de 1978 limitant le trafic motorisé sur la route Täsch - Zermatt (restriction fonctionnelle du trafic) et, d'autre part, la définition des conséquences financières pour le canton en cas de non-respect des obligations découlant de la convention.

Principalement, du point de vue de l'OFT, la rentabilité de l'investissement pour la construction du tunnel d'Unnerchriz serait remise en question par une ouverture de la route pendant la validité de la convention (25 ans après la mise en service du tunnel d'Unnerchriz).

Les points clés de l'accord se trouvent au chiffre 4 ainsi qu'au chiffre 5.5 de l'accord (extraits ci-après et traduction du texte de la convention originale en allemand):

4. Obligations

4.1 Confédération

4.1.1 Construction du tunnel ferroviaire "Unnerchriz"

La Confédération s'engage à financer le tunnel ferroviaire "Unnerchriz" entre Täsch et Zermatt dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire.

Dans le cadre de la réalisation du projet de tunnel "Unnerchriz", il convient d'assurer un raccordement efficace du transbordement de marchandises à Zermatt par le rail.

La Confédération soutient une stratégie du canton pour le transport de marchandises par le rail, par exemple sous la forme d'un concept régional de transport de marchandises.

4.2 Canton du VS

4.2.1 Maintien de la substance des routes

Le canton exécute les travaux de rénovation et de remise en état nécessaires ainsi que l'entretien selon les critères en vigueur (selon l'annexe 1) pour le tronçon de route concerné.

4.2.2 Protection contre les dangers naturels

D'ici novembre 2021, le canton soumettra au Grand Conseil les crédits d'engagement des deux galeries de protection contre les avalanches "Lüegelti" et "Schusslowina" ainsi que leur plan de réalisation. L'approbation de ces crédits d'engagement par le Grand Conseil demeure réservée.

4.2.3 Autorisations de circuler

Vu l'arrêté du Conseil d'Etat du 24.06.2020 concernant les restrictions de la circulation des véhicules à moteur sur la route Täsch - Zermatt (cf. annexe 2)

4.2.4 Transport de marchandises

Le canton du Valais participe activement avec les partenaires (FCM, OFT et tiers) à l'élaboration d'un concept de transport de marchandises dans la région et continuera à s'engager pour que le trafic marchandises du Matterhorn Gotthard Bahn puisse être exploité de manière à couvrir ses coûts.

4.2.5 Approbation par le Grand Conseil

Le Conseil d'Etat s'engage à présenter au Grand Conseil les arrêtés respectifs :

- a) d'octroyer un crédit d'engagement pour la réalisation des deux galeries de protection contre les avalanches "Lüegelti" et "Schusslowina" (point 4.2.2) ;*
- b) pour prendre connaissance et approuver l'arrêté du Conseil d'Etat de l'adaptation de son arrêté de limitation fonctionnelle du trafic sur la NG 13 Täsch-Zermatt (chiffre 4.2.3) ;*
- c) pour prendre connaissance et approuver la présente convention ;*

d'ici novembre 2021, au moyen d'un message et d'un projet de décision.

4.3 Commune de Zermatt

4.3.1 Zermatt sans voiture à l'intérieur de la localité

Au sud du quartier de Spiss, Zermatt restera interdite au trafic individuel motorisé à long terme. En conséquence, on ne trouve pas non plus de places de stationnement sur les propriétés privées en dehors du secteur de Spiss. Avec une zone de rencontre à l'échelle de la commune, la priorité doit être donnée aux piétons.

4.3.2 Concept d'utilisation de Spiss

Une adaptation du plan de quartier doit permettre de donner la priorité aux utilisations pour l'évacuation et l'approvisionnement (transbordement de marchandises). L'objectif est de revaloriser l'ensemble du quartier de Spiss. Les propriétaires du quartier Spiss sont presque exclusivement des particuliers - en conséquence, les mesures d'aménagement du territoire doivent être élaborées en collaboration avec les particuliers.

La commune s'engage à optimiser le chargement combiné des marchandises avec le DLZ Grüebe et à revaloriser le quartier de Spiss avec les projets suivants dans le sens d'une harmonisation de l'habitat et du trafic : nouvelle gestion du trafic de Spiss, transfert de la logistique de construction vers Zum Biel (projet "Schaller Zum Biel"), réaffectation de l'ancienne UIOM, de l'ancien bâtiment des boues pour l'EWZ, le Werkhof et les utilisations publiques. Les projets seront abordés en priorité.

5.5 Non-respect des obligations

Si le canton du Valais ne respecte pas ses engagements selon le point 5.1, il est convenu de la réglementation suivante :

- a) *Si le Grand Conseil du canton du Valais n'approuve pas la convention, le projet est suspendu par la Confédération. Le canton du Valais s'engage à prendre en charge tous les frais de planification occasionnés en application des compétences financières selon la loi cantonale sur les finances.*
- b) *Si, après la date d'approbation de la convention par le Grand Conseil, le canton du Valais ne peut pas respecter ses engagements jusqu'à la mise en service du tunnel d'Unnerchriz, le canton s'engage à prendre en charge la totalité des coûts d'investissement imputables. Le décompte et la facturation par la Confédération auront lieu après la mise en service du tunnel et au moyen d'une décision formelle.*
- c) *Si, après la mise en service du tunnel d'Unnerchriz, le canton du Valais n'est pas en mesure de respecter ses engagements jusqu'à l'expiration de la validité de la convention, le canton s'engage à participer au prorata des coûts d'investissement effectifs selon les modalités suivantes : Le montant des coûts d'investissement effectivement imputables doit être réduit au prorata temporis de la durée d'exploitation écoulée du tunnel d'Unnerchriz jusqu'au non-respect de la convention, proportionnellement à la durée de validité restante de la présente convention (donc ex. : dissolution après 15 ans (coûts d'investissement effectivement imputables / 25) x 10).*
- d) *Définition du montant effectif imputable selon les let. b et c ci-dessus : investissement de base ou coûts d'investissement effectifs moins le montant des investissements de rénovation supprimés (147 millions de francs, coûts dit « inévitables »).*

Les documents suivants ont été déclarés comme faisant partie intégrante de la convention :

- Caractéristiques de la route cantonale NG13 Täsch - Zermatt (annexe 1).
- Arrêté relatif à la restriction de circulation pour les véhicules à moteur sur la route NG13 Täsch - Zermatt (annexe 2).

Lors de la séance du Conseil d'Etat du 24 juin 2020, le Conseil d'Etat a approuvé la convention sur l'aménagement de la liaison ferroviaire Täsch - Zermatt avec ses deux annexes intégratrices et le nouvel arrêté concernant les restrictions de la circulation des véhicules à moteur sur la route cantonale NG13 Täsch - Zermatt. La convention a ensuite été signée par les trois parties (Office fédéral des transports, commune de Zermatt et canton du Valais) (24/25 juin et 6 juillet 2020).

3. Avenant Office fédéral des Transports (OFT) du 28 octobre 2020

Par courrier du 28 octobre 2020, l'OFT a informé le service de la mobilité du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement qu'il renonçait expressément au droit d'approbation concernant les annexes 1 et 2 conformément au chiffre 6 "Dispositions finales" de la convention, contrairement à sa position antérieure. L'utilisation de la route NG13 Täsch - Zermatt pourrait donc désormais être modifiée sans l'accord de l'OFT, de même que la route pourrait désormais être ouverte à la circulation ou aménagée sans l'accord de l'OFT. L'OFT attend toutefois d'être informé immédiatement d'une telle décision.

En raison de cette modification unilatérale de l'OFT, le chiffre 6 de l'accord a une nouvelle teneur :

Les annexes 1 et 2 font partie intégrante de la présente convention. Toute modification nécessite une information de toutes les parties.

Dans sa lettre du 28 octobre 2020, l'OFT attire toutefois expressément l'attention sur les conséquences financières. Dans la mesure où la route serait ouverte à la circulation, le canton du Valais devrait assumer les coûts d'investissement accumulés pour le tunnel d'Unnerchriz entre Täsch et Zermatt et serait donc tenu de dédommager la Confédération pour ces coûts d'investissement accumulés (cf. explications relatives au chiffre 2 ci-devant).

4. Arrêté concernant les restrictions de circulation pour les véhicules à moteur sur la route cantonale NG13 Täsch – Zermatt

En raison de la nouvelle situation de départ, l'arrêté du Conseil d'État du 24 juin 2020 susmentionné, qui fait partie intégrante de la convention, a été adapté et simplifié par un nouvel arrêté du Conseil d'État du 23 février 2022.

Pour l'essentiel, la limitation de la vitesse maximale à 60 km/h est supprimée à l'art. 1, al. 3. Les vitesses maximales sont toujours fixées par le Service de la mobilité conformément aux normes techniques et aux bases légales fédérales.

L'homologation de la signalisation de la vitesse maximale relève de la compétence de la Commission cantonale de la signalisation routière (CCSR). En outre, cela permet une plus grande flexibilité par rapport à d'éventuelles exigences en matière de sécurité ou d'environnement, telles qu'elles sont prévues par la législation fédérale.

5. Décision nécessaire du Grand Conseil

En application des articles 13, 16, 15, 17, 29 et 31a de la loi sur la gestion et le contrôle administratifs et financiers du canton (LGCAF ; crédit d'engagement au sens d'un engagement financier conditionnel dans la compétence financière du Grand Conseil), le Conseil d'Etat soumet au Grand Conseil, par voie de décision, les décisions partielles, interdépendantes et liées entre elles, suivantes :

I.

Art. 1

1 La convention relative à l'aménagement de la liaison ferroviaire Täsch - Zermatt, entre la Confédération suisse (Office fédéral des transports), le canton du Valais (Conseil d'Etat) et la commune municipale de Zermatt, ainsi que l'avenant unilatéral de l'Office fédéral des transports sont approuvés au sens d'un engagement financier conditionnel (crédit d'engagement) conformément à l'article 17, alinéa 1, de la loi sur la gestion et le contrôle administratifs et financiers du canton (LGCAF).

Art. 2

1 Le montant total de l'engagement financier conditionnel du canton est estimé, sur la base du chiffre 5.5 de la convention, à 180'000'000.- francs (+/- 30%) - investissement de base ou coûts d'investissement effectifs de la Confédération, moins le montant des coûts dits « inévitables » supprimés.

Art. 3

1 La décision du Grand Conseil du 18 novembre 2021 concernant la construction des galeries Schusslauri et Lüegelti sur la route secondaire de montagne NG13, Täsch – Zermatt, tronçon Bielbrücke – Lüegelbach, sur la commune de Zermatt, est déclarée partie intégrante de la convention.

Art. 4

1 Il est pris connaissance de l'analyse technique "Caractéristiques de la route cantonale N13 Täsch–Zermatt" ainsi que de la modification du 23 février 2022 de l'arrêté du Conseil d'Etat concernant les restrictions de circulation pour les véhicules à moteur sur la route cantonale NG13 Täsch–Zermatt du 24 juin 2020 (RS/VS 741.109). Ils sont approuvés comme partie intégrante de la convention.

II.

Aucune modification d'autres actes.

III.

Aucune abrogation d'autres actes.

IV.

La présente décision portant sur une dépense ordinaire n'est pas soumise au référendum facultatif.

Elle entre immédiatement en vigueur.

6. Incidences financières

Les (éventuelles) conséquences financières d'une non-approbation de la convention ou du non-respect des obligations du canton du Valais découlant de la convention sont stipulés sous chiffre 5.5 de la convention.

Si le Grand Conseil du canton du Valais n'approuve pas la convention, le projet du tunnel Unnerchriz sera suspendu par la Confédération. Le canton du Valais s'engage à prendre en charge tous les frais de planification engagés, en application des compétences financières prévues par la loi sur la gestion et le contrôle administratifs et financiers du canton. Dans ce cas, le canton du Valais devrait prendre en charge les frais de planification accumulés, estimés à ce jour, pour un montant maximal de 4 millions de francs. Conformément aux dispositions de la LGCAF, ce montant relève de la compétence du Conseil d'Etat.

Toutefois, si le canton du Valais n'est pas en mesure d'honorer ses engagements après la date d'approbation de la convention par le Grand Conseil et jusqu'à la mise en service du tunnel d'Unnerchriz, le canton s'engage à prendre en charge la totalité des coûts d'investissement imputables. Le décompte et la facturation par la Confédération auront lieu après la mise en service du tunnel et au moyen d'une décision formelle.

Si, après la mise en service du tunnel d'Unnerchriz et jusqu'à l'expiration de la validité de la convention, le canton du Valais ne peut pas respecter ses engagements, il s'engage à participer proportionnellement aux coûts d'investissement effectifs selon les modalités suivantes : Le montant des coûts d'investissement effectivement imputables doit être réduit au prorata temporis de la durée d'exploitation écoulée du tunnel d'Unnerchriz jusqu'au non-respect de la convention, proportionnellement à la durée de validité restante de la présente convention (donc ex. : dissolution après 15 ans (coûts d'investissement effectivement imputables / 25) x 10).

Pour la définition du montant effectif imputable selon les let. b et c ci-dessus, la méthode de calcul suivante a été retenue : Investissement de base ou coûts d'investissement effectifs moins le montant des investissements de rénovation supprimés (147 millions de francs, coûts dits « inévitables »).

Il ressort de ce qui précède que l'engagement financier conditionnel du canton s'élève à 180 millions de francs (+/- 30%). Le montant maximal de cet engagement financier conditionnel justifie donc, en application des dispositions de la LGCAF, la compétence du Grand Conseil pour approuver cette convention.

L'engagement financier conditionnel maximal est considéré comme une dépense liée et donc ordinaire au sens de l'art. 16, al. 1, let. c, LGCAF, car il résulterait de l'exécution d'un contrat approuvé par l'organe compétent.

7. Droit de référendum

Les engagements financiers conditionnels du canton du Valais à hauteur de 180 millions de francs (+/- 30%) ne sont considérés ni comme des charges extraordinaires ni comme des dépenses d'investissement extraordinaires, conformément à l'art. 13, al. 4, let. a, et à l'art. 15, al. 4, de la loi sur la gestion et le contrôle administratifs et financiers du canton (LGCAF).

Dans la mesure où le canton du Valais ne respecterait pas ses engagements selon la convention, il apparaît comme évident que le canton du Valais devrait assumer les obligations financières correspondantes envers la Confédération. Dans ce cas, il faut donc s'attendre dès aujourd'hui à d'éventuelles dépenses financières et le caractère "extraordinaire" de l'obligation financière éventuelle mentionnée ne serait donc pas rempli.

Par conséquent, le montant de l'engagement conditionnel susmentionné est considéré comme une dépense ou un investissement ordinaire et n'est donc pas soumis au référendum facultatif, en application de l'art. 31, al. 3, let. b, de la Constitution cantonale (cf. chiffre 6 ci-dessus).

8. Conclusions

En espérant que le Grand Conseil approuvera la convention avec ses parties intégrantes et l'avenant à la convention, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président du Grand Conseil, Mesdames et Messieurs les Député(e)s, l'expression de notre parfaite considération.

Sion, le 9 mars 2022

Le Président du Conseil d'Etat : Frédéric Favre

Le Chancelier d'Etat : Philipp Spörri

Annexes : Convention sur l'aménagement de la liaison ferroviaire Täsch - Zermatt, signée le 24/25 juin et le 6 juillet 2020 (avec ses annexes)
Avenant à la convention du 28 octobre 2020
Arrêté du Conseil d'Etat du 23 février 2022 concernant la limitation de la circulation de véhicules à moteur sur la route cantonale NG 13 Täsch - Zermatt



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 Ausbauschnitt (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 Ausbauschnitt 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 Staatsrates 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 berechnete 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 Ausbauschnitts 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 anteilmässigen 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

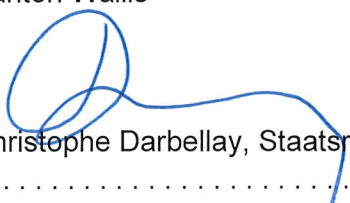
Abteilung Infrastruktur




Anna Barbara Remund, Vizedirektor

Sion, den 24. Juni 2020

Kanton Wallis



Christophe Darbellay, Staatsratspräsident

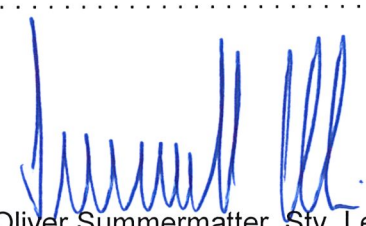


Philippe Spörri, Staatskanzler

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			
Lichttraumprofile 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	punktueller 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			
Gefahrgütertransport		ja	bewilligungspflichtig
Winterdienst			
Schneeräumung (Häufigkeit)		100%	
Salzstreuung (Häufigkeit)		100%	
Instandhaltungs-/Unterhaltsniveau			
Kunstabauten		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).

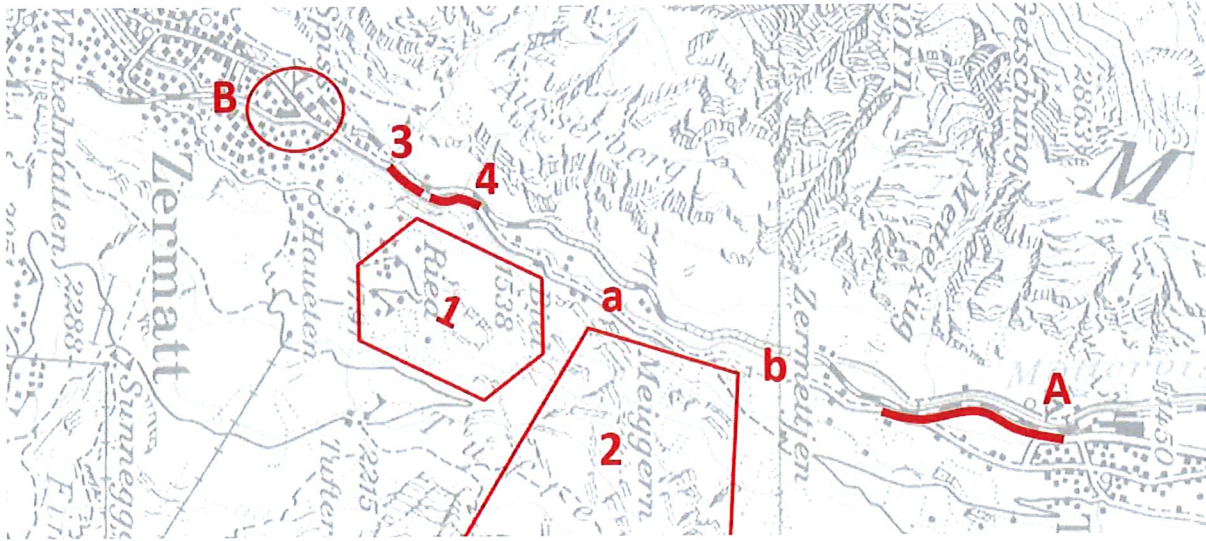
Sicherung gegen Naturgefahren			
Schutz der Infrastrukturen	Schutzmassnahmen (Konstruktive, Präventive)	K/P	als Konstruktive sind ausschliesslich die beiden Lawinenschutzgalerien (Schusslauri und Lüegelti) geplant. alle anderen Massnahmen sind präventiv.
Schutz der Benutzer	Punktueller Schliessungen	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 Lawineströme 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)	Schusslauri	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





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 Ausbauschnitt 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.

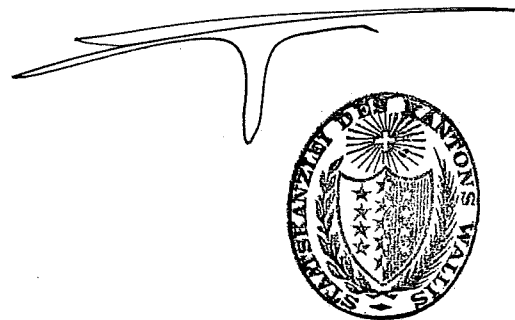
4. Bis November 2021 unterbreitet der Staatsrat dem Grossen Rat mittels Beschlusses und Botschaft folgende voneinander abhängige und zusammenhängende Vorlagen:
 - a. Zur Genehmigung:
 - des Verpflichtungskredits samt Botschaft der beiden Lawinenschutzgalerien «Lüegelti» und «Schusslowina» und deren Realisierungsplan;
 - 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





Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

REÇU 29 OCT. 2020

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Direktor

3003 Bern
BAV, mah

POST CH AG

Einschreiben

Frau Romy Biner-Hauser
Gemeindepräsidentin
Gemeindehaus
Kirchplatz 3
Postfach 345
3920 Zermatt

Einschreiben

Monsieur Vincent Pellissier
Chef de service
Service de la Mobilité
Rue des Creusets 5
1950 Sion

Aktenzeichen: buc/BAV-212.3-7/33/4/7/3
Ittigen, 28. Oktober 2020

Nachtrag zur Vereinbarung über den Ausbau der Bahnverbindung Täsch - Zermatt

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen Bezug auf die «Vereinbarung über den Ausbau der Bahnverbindung Täsch - Zermatt» zwischen dem Bundesamt für Verkehr, dem Kanton Wallis und der Einwohnergemeinde Zermatt, abgeschlossen am 2./25.6. und 6.7.2020.

Das Bundesamt für Verkehr teilt hiermit Ihnen als Vertragspartner mit, dass es auf sein Zustimmungsrecht betreffend Anhang 1 und Anhang 2 gemäss Ziffer 6 "Schlussbestimmungen" des Vertrages ausdrücklich verzichtet. Die Nutzung der Strasse kann somit auch ohne die Zustimmung des BAV geändert werden, so wie auch die Strasse ohne Zustimmung des BAV für den Verkehr freigegeben oder ausgebaut werden kann. Jedoch erwarten wir im Falle eines solchen Beschlusses, über diesen unverzüglich orientiert zu werden.

Die Ziffer 6 lautet neu:

Die Anhänge 1 und 2 sind integrierende Bestandteile dieser Vereinbarung. Änderungen bedürfen eine Information aller Parteien.

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

Bundesamt für Verkehr BAV
Christophe Mayor
3003 Bern
Standort: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 465 87 74, Fax +41 58 462 55 95
christophe.mayor@bav.admin.ch
<https://www.bav.admin.ch/>

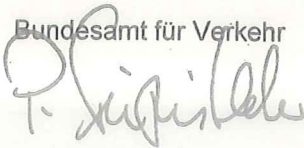


Zudem weisen wir ausdrücklich auf die finanziellen Folgen hin: In diesem Fall würde Ziffer 5.5 Vertrages greifen, wonach der Kanton Wallis für die aufgelaufenen Investitionskosten ersatzpflichtig werden würde.

Besten Dank für die Kenntnisnahme.

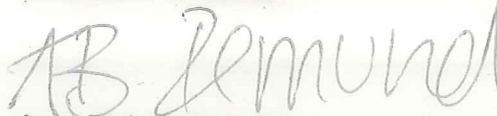
Freundliche Grüsse

Bundesamt für Verkehr



Dr. P. Füglistaler
Direktor

Bundesamt für Verkehr



Anna Barbara Remund
Vizedirektorin

Interner Zeiger an:

– koe/re, dew/pl, mah/pl

Arrêté concernant les restrictions de circulation pour les véhicules à moteur sur la route cantonale NG13 Täsch – Zermatt

Modification du 23.02.2022

Actes législatifs concernés par ce projet (RS numéros)

Nouveau: –
Modifié: **741.109**
Abrogé: –

Le Conseil d'Etat du canton du Valais

vu l'article 57 alinéa 3 de la Constitution cantonale;

vu l'article 3 alinéas 2 et 4 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR);

vu l'article 1 alinéa 1 lettre c de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 30 septembre 1987 (LALCR);

vu l'article 230 alinéa 1 de la loi sur les routes du 3 septembre 1965 (LR);
sur la proposition du département en charge de la mobilité,

arrête:

I.

L'acte législatif intitulé Arrêté concernant les restrictions de circulation pour les véhicules à moteur sur la route cantonale NG13 Täsch - Zermatt du 24.06.2020¹⁾ (Etat 17.07.2020) est modifié comme suit:

Préambule (modifié)

Le Conseil d'Etat du canton du Valais

¹⁾RS [741.109](#)

vu l'article 3 alinéa 4 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR);
vu l'article 1 de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 30 septembre 1987 (LALCR);
vu l'article 230 alinéa 1 de la loi sur les routes du 3 septembre 1965 (LR);
vu la convention du 24 juin 2020 et le courrier du 28 octobre 2020 qui précisent les conditions conclues entre la Confédération, le Canton et la Commune de Zermatt concernant l'étape d'aménagement de la liaison ferroviaire Täsch – Zermatt;
sur la proposition du département en charge de la mobilité,
arrête:

Art. 1 al. 3 (abrogé)

³ *Abrogé.*

Art. 2 al. 1 (modifié), **al. 2** (modifié), **al. 3** (nouveau)

¹ Les véhicules d'un poids d'ensemble supérieur à 3,5 tonnes ainsi que les transports exceptionnels peuvent utiliser la route cantonale NG 13 Täsch - Zermatt uniquement munis d'une autorisation spéciale délivrée par le service en charge de la mobilité.

- a) *Abrogé.*
- b) *Abrogé.*
- c) *Abrogé.*

² L'autorisation pour emprunter la route cantonale NG 13 Täsch - Zermatt avec des véhicules à moteur d'un poids d'ensemble inférieur à 3,5 tonnes est délivrée par la Police cantonale.

³ Le Conseil d'Etat fixe le montant de l'émolument de l'autorisation ainsi que sa durée par un arrêté séparé.

Art. 3

Abrogé.

Art. 4 al. 1

¹ L'autorisation d'emprunter la route cantonale NG 13 Täsch - Zermatt avec des véhicules à moteur peut être délivrée aux:

- b) (modifié) organes cantonaux, les Communes municipales et les Communes bourgeoises de Täsch et de Zermatt;
- e) (modifié) bordiers disposant de leur résidence principale le long de la route cantonale NG 13 Täsch - Zermatt, après la restriction de circulation signalisée, sur présentation d'une attestation de domicile de la commune de Täsch;
- g) (modifié) détenteurs de véhicules agricoles pour des activités agricoles sur territoire des communes concernées;
- h) (modifié) propriétaires de l'infrastructure ferroviaire et leurs exploitants pour des activités en lien avec un service de bus, y inclus des services de remplacement des rails;

II.

Aucune modification d'autres actes.

III.

Aucune abrogation d'autres actes.

IV.

Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} juin 2022.

Sion, le 23 février 2022

Le président du Conseil d'Etat: Frédéric Favre

Le chancelier d'Etat: Philipp Spörri