



19.4373

**Motion Rieder Beat.
Verkehrerschliessung
von Kandersteg und des Wallis
bei einem Spontanereignis
in Mitholz und/oder
während der Räumungsarbeiten
dauerhaft von Norden her sicherstellen**

**Motion Rieder Beat.
Assurer durablement
le trafic par le nord
de Kandersteg et du Valais
en cas d'événement majeur
ou de travaux d'évacuation à Mitholz**

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 05.12.19

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Rieder Beat (M, VS): Es geht nicht nur um den Verkehr im Zusammenhang mit sportlichen Anlässen, sondern um den Verkehr allgemein. Ich möchte vorweg erwähnen, dass die praktisch gleichlautende Motion Rösti 19.4345, "Verkehrerschliessung von Kandersteg bei einem Spontanereignis in Mitholz und/oder während der Räumungsarbeiten dauerhaft von Norden her sicherstellen", im Nationalrat deponiert wurde, weil es hier wirklich um ein äusserst wichtiges Problem für die betroffenen Kantone und Regionen geht. Das möchte ich Ihnen eingehend darlegen.

Wir haben das Thema Mitholz bereits gestern bei der Beratung der Motion Grossen Jürg 18.3798, "Pulverfass Mitholz. Definitive Räumung des ehemaligen Munitionslagers", kennengelernt. Es ist offenkundig, dass das Munitionslager Mitholz, welches Mensch und Umwelt in vielfältiger Hinsicht gefährdet, möglichst rasch gefahrlos gemacht werden muss. Das ist der militärische Sprengstoff, den wir entsorgen müssen.

Aber dieses Projekt ist aus meiner Sicht eigentlich ein Verbundprojekt und hat auch noch verkehrspolitischen Sprengstoff. Es ist offensichtlich, dass aufgrund der Sanierung dieser Altlast die Verkehrerschliessung zwischen dem Kanton Bern und dem Kanton Wallis massiv betroffen werden könnte. Die betroffene Bevölkerung des Kandertals im Kanton Bern und des Lötschentals im Kanton Wallis ist über das geplante Vorgehen des Bundes alarmiert. Der Bundesrat geht in seiner Antwort auf die Interpellation Ruppen 19.3846 selbst davon aus, dass ein Ereignis – sprich eine Explosion – oder bereits die Gefahr einer Explosion eine Räumung der Gefahrenzone zur Folge hätte, dass die Verkehrsverbindung zwischen Bern und Wallis "für längere Zeit" unterbrochen wäre und gesperrt werden müsste. Den Begriff "für längere Zeit" verwende ich in der Regel dann, wenn ich nicht genau angeben kann, wie lange eine solche Sperrung dauern könnte. Genau das ist im vorliegenden Fall völlig unmöglich. Kein Sicherheitsingenieur der Welt wird Ihnen eine Garantie abgeben, dass es bei der Sanierung des Lagers mit 3500 Tonnen scharfer Munition nicht doch zu einer längeren Sperrung für unbestimmte Zeit kommen könnte.

Die Nord-Süd-Verbindung nach Kandersteg und der Autoverlad Lötschberg sind für das Wallis, aber auch für das Kandertal und den Kanton Bern lebenswichtig. Sollte es zu einem Sicherheitsrisiko kommen, müssten gemäss Bundesrat die Zugverbindung ins Wallis und die Strassenverbindung zum Autoverlad komplett gesperrt werden. Bei der Strassenverbindung nach Kandersteg handelt es sich neu um eine Nationalstrasse. Auch die Sanierung des Depots ist Bundessache.



**AB 2019 S 1085 / BO 2019 E 1085**

Die vom Projektträger vorgesehene Variante zur Umfahrung der Gefahrenzone im Notfall sieht eine einspurige Notumfahrung vor, welche über acht Kilometer geführt würde. Diese einspurige Notumfahrung würde mit einem Ampelsystem auf beiden Seiten versehen. Sie müssen sich nun einfach die Zahl der Fahrzeuge vor Augen halten, welche dann verkehrstechnisch über diese einspurige, mit Ampelverkehr geregelte Strasse zu führen wäre. Zwischen dem Kanton Wallis und dem Kanton Bern verkehren über den Autoverlad Lötschberg unter Berücksichtigung des Automobilverkehrs des Kandertals jährlich 2,9 Millionen Autos, im Schnitt 8000 Fahrzeuge pro Tag.

Eine solche einspurige Notumfahrung im Ampelbetrieb würde bereits nach wenigen Tagen zu einem vollständigen Verkehrskollaps zwischen dem Kanton Bern und dem Kanton Wallis führen, mit entsprechenden massiven wirtschaftlichen Einbussen für das Wallis und das Kandertal, und zudem zu einem gewaltigen, ökologisch nicht zumutbaren Ausweichverkehr. Das kann es eben nicht sein. Der Bund trägt die volle Verantwortung für dieses Munitionsdepot, und ich sehe nicht ein, dass man hier nun den Schaden, der allenfalls durch die Sperrung der Strasse entsteht, den betroffenen Kantonen zuschiebt.

Zudem ist vor allem auch noch im Auge zu behalten – das weiss Frau Bundesrätin Sommaruga –, dass wir auf der Nord-Süd-Verbindung gegenwärtig noch andere Baustellen haben. Der Lötschbergtunnel wird saniert, die entsprechenden Wartezeiten können Sie täglich am Radio hören; es dauert oftmals über eine Stunde, bis der Autoverlad die Fahrzeuge transportieren kann. Nun stellen Sie sich einfach vor, dass neben dem Nadelöhr des Lötschberg-Autoverlads noch ein zweites Nadelöhr, nämlich jenes in Mitholz, entstehen würde. Es käme zu einer Verlagerung des Automobilverkehrs mit einer entsprechenden Umfahrung dieser Grossbaustelle über die Kantone Freiburg und Waadt ins Unterwallis. Das ist weder ökologisch noch ökonomisch zu verantworten. Zu guter Letzt möchten wir ja auch noch den Basistunnel ausbauen. Hier wurde vom Bundesrat signalisiert, dass diesbezüglich ebenfalls mit einer zeitweiligen Totalsperre des Basistunnels zu rechnen wäre – in der gleichen Periode, in der wir das Munitionsdepot und oben den Scheiteltunnel sanieren möchten.

Es ist einfach eine Kumulation von Verkehrsstörungen auf der Schiene und auf der Strasse, welche der Schweiz auf dieser Route schlichtweg nicht zumutbar ist. Dies würde zu hohen ökonomischen Folgeschäden für den Tourismus, für die Wirtschaft, für die Kantone führen. Es ist daher mehr als gerechtfertigt, hier den Bundesrat aufzufordern, eine Umfahrung vorzusehen, welche dem Verkehrsaufkommen auch gerecht wird: eine zweispurige, richtungsgetrennte Notumfahrung. Diese ist selbstverständlich nach Beendigung der Räumung des Munitionsdepots wieder zurückzubauen. Entsprechende Auflagen könnten ja auch in ein solches Projekt aufgenommen werden.

Die zusätzlichen Kosten stehen in keinem Verhältnis zu den Kosten der Sanierung des Munitionsdepots von mehreren hundert Millionen Schweizerfranken, und sie stehen in keinem Verhältnis zu den wirtschaftlichen Kosten eines Totalausfalls dieser Nord-Süd-Verbindung.

Zuhanden der Umweltverbände, welche auch hier Bedenken geäussert haben, halte ich fest: Falls diese Nord-Süd-Verbindung wirklich gekappt wird, werden Sie mit einem Umlagerungsverkehr in ungeahntem Ausmass konfrontiert, was weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll ist. Die zeitweilige Umfahrung ist aufgrund der Räumung des Munitionsdepots zwingend. Dies war nicht vorauszusehen und ist auch nicht durch die betroffenen Kantone allein zu verantworten.

Die Stellungnahme des Bundesrates befriedigt daher nicht. Ich bin der Meinung, dass der Bundesrat selbstverständlich – falls es ihm gelingt, diese Motion zu optimieren und das Problem des Verkehrsflusses anderweitig zu lösen – auch diesbezüglich Alternativlösungen auf den Tisch legen kann. Gegenwärtig ist aber offenkundig, dass das aufgelegte Projekt den Bedürfnissen des Verkehrsaufkommens nicht genügt und optimiert werden muss.

Es geht mir auch gar nicht darum, den schwarzen Peter nun vom VBS ins UVEK zu verlagern oder umgekehrt. Es ist offenkundig eine Verbundaufgabe, und ich bin der Meinung, dass diese zwei Departemente hier für die betroffenen Regionen eine Lösung finden müssen.

Ich bitte Sie daher, diese Motion anzunehmen und damit ein starkes Zeichen an den Bundesrat zu senden, dass er hier des Problems mit anderen Mitteln Herr werden muss. Besten Dank für Ihre Unterstützung!

Hefti Thomas (RL, GL): Ich bitte Sie, diesen Vorstoss zu unterstützen. Er wurde von den Ständesvertretern beider von dieser Thematik berührten Kantone unterzeichnet, womit wieder einmal gezeigt wird, dass Übergänge verbinden. Nun ist Mitunterzeichner Hans Stöckli mittlerweile unser Präsident, womit er nicht zum Vorstoss sprechen sollte, und die Herren Fournier und Luginbühl gehören dem Rat nicht mehr an. Deshalb erlaube ich mir ein kurzes Votum, denn ich habe Verständnis für das Anliegen.



Man muss sich vor Augen halten, was Kollege Rieder gesagt hat: 8000 Fahrzeuge pro Tag müssen durch eine Einbahnstrecke von acht Kilometern geschleust werden. Militärisch würde man das fast als "Sperrung" bezeichnen. Dabei müssen wir uns vor Augen halten, dass uns das Anliegen als Folge einer Katastrophe beschäftigt, zu der es im Bereich einer klassischen Bundeskompetenz gekommen ist.

Es würde und wird vom Bund einiges unternommen, um zu reparieren und weitere Schäden zu begrenzen. Dazu gehört meiner Ansicht nach als weitere Folge, dass das von den Ständesvertretern der Kantone Bern und Wallis eingebrachte Anliegen unterstützt wird.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Das Thema Mitholz ist ein sehr wichtiges und sensibles Thema. Ich glaube, man kann sagen, dass der Bundesrat und insbesondere das VBS dieses Thema sehr aufmerksam und umsichtig angegangen ist. Der Bundesrat hat mit der Bevölkerung, den Kantonen und den Betroffenen früh und sehr eng zusammengearbeitet. Das möchten wir auch weiterhin so handhaben.

Für Fragen zum weiteren Vorgehen und zu den Infrastrukturen hat das VBS eine Projektorganisation. Mir geht es vor allem darum, dass wir nicht einfach plötzlich Kompetenzen verteilen und dabei das Gesamtprojekt aus den Augen verlieren, weil man jetzt schon jemandem Aufträge vergibt, während sich andere noch in der Risikoanalyse befinden. Es geht darum, dieses Thema mit der genannten Umsicht und einer umfassenden Analyse zu begleiten. Das Thema wird uns noch intensiv beschäftigen, das ist absolut klar. Es ist natürlich auch ein Thema, das nicht nur die unmittelbare Region betrifft, sondern auch die entsprechenden Kantone und deshalb auch die Ständesvertreter, die in dieser Sache aktiv geworden sind. Ich habe dafür volles Verständnis. Der wichtigste Grund, weshalb wir Ihnen empfehlen, diese Motion abzulehnen, ist, dass wir jetzt einfach keine parallelen Strukturen wollen. Herr Rieder hat gesagt, dass wir auch Alternativen prüfen könnten. Interessanterweise steht im französischen Motionstext am Schluss nach "il fera construire [...] une nouvelle route à deux voies pour contourner la zone dangereuse" auch "ou il proposera une solution équivalente". In der deutschen Fassung fehlt diese Ergänzung. La version française fait foi – davon gehe ich einmal aus. Das heisst, dass wir bei einer Annahme der Motion die französische Version übernehmen würden. Wir möchten jetzt aber einfach keine Parallelstrukturen aufbauen, sonst hat das ASTRA dann schon einen Auftrag, während das VBS noch am Überprüfen ist.

Das VBS macht insbesondere mit dem Kanton Bern eine Risikoanalyse, wie man vorgehen kann, was die besten Lösungen sind, welche Kapazitäten der Kanton Bern mit der Notstrasse anbieten kann und wie man allenfalls die Projekte kombiniert. Herr Ständerat Rieder spricht zudem von Rückbaumöglichkeiten. Das ASTRA ist in der Projektorganisation vertreten und arbeitet dort mit. Die Befürchtung des Bundesrates ist ein bisschen: Wenn Sie jetzt einfach diese Motion überweisen, dann sagt man – wir haben es Ihnen gesagt -: "ASTRA, geh an die Arbeit", und daneben gibt es

AB 2019 S 1086 / BO 2019 E 1086

die Projektorganisation des VBS, die eigentlich zuerst jetzt doch noch einige Abklärungen machen muss.

Ich würde es mal so sagen: Wenn Sie die Motion gemäss Bundesrat nicht annehmen, dann heisst dies nicht, dass wir das Anliegen nicht ernst nehmen, sondern es heisst, dass wir einfach im Rahmen der Projektorganisation, wie sie aufgestellt ist, diese Möglichkeiten prüfen, mit allen, die am Tisch sitzen, und eine gute Lösung erarbeiten. Wenn Sie die Motion annehmen, dann geben Sie hier wie gesagt einfach einen Auftrag, indem Sie sagen: Schauen Sie auch, dass die Verbindung, die hier auch in Mitleidenschaft gezogen werden kann, ebenfalls ernst genommen wird und dass hier Lösungen erarbeitet werden. Ob dies dann das ist, was jetzt Herr Ständerat Rieder vorschlägt, "ou une solution équivalente", das wäre damit noch offen.

In diesem Sinne möchten wir einfach keine Vorentscheide fällen und vor allem keine Doppelstrukturen schaffen. Wir möchten wirklich unter der Leitung des VBS diese Arbeiten machen, und das ASTRA ist hier involviert und wird hier sein Know-how und seine Möglichkeiten einbringen. Übrigens geht diese Strasse ab dem 1. Januar 2020 an den Bund über. Von daher haben wir die Möglichkeiten, die Kompetenzen und auch das Geld, um hier unseren Beitrag auch vonseiten des ASTRA leisten zu können.

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Herr Rieder, wären Sie mit der französischen Fassung einverstanden?

Rieder Beat (M, VS): Das Wallis ist ein zweisprachiger Kanton, es ist völlig klar, dass wir auch die französische Fassung akzeptieren würden. "Equivalent" heisst "gleichwertig". "Gleichwertig" ist für alle klar. Sie müssen einfach dafür schauen, dass diese 2 900 000 Fahrzeuge da durchkommen. "Equivalent" ist für mich auch okay. Ich hoffe einfach, dass hier dem Rat klar ist, dass wir für diese Arbeitsgruppe ein Zeichen setzen müssen, denn diese braucht Vorgaben. Ich verstehe sehr gut, dass das ASTRA jetzt da nicht vorpreschen möchte. Das ist auch nicht Sinn und Zweck dieser Motion. Die klare Aussage dieser Motion ist vielmehr, dass man



diesen Verkehrsfluss nicht stören und nicht unterbrechen kann und dass der Auftrag deshalb darin besteht, die Strassenverbindung sicherzustellen. Das wäre eigentlich das Ziel, und wie man das macht, überlasse ich der Weisheit des Bundesrates.

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Motion ... 24 Stimmen

Dagegen ... 15 Stimmen

(2 Enthaltungen)