

Autobahn A9 | Reduktion der Fläche für Park- und Stellplätze um die Hälfte gefordert

Umweltverbände kämpfen gegen Rastplatz bei Raron

VISP/RARON | Im Zuge des Autobahnbaus im Oberwallis soll zwischen Visp und Raron eine grosse Raststätte mit Hunderten Parkplätzen entstehen. Doch der Widerstand hat sich bereits formiert.

MARTIN MEUL

Bis im Jahr 2023 sollen beim Baggersee «Volki-Gilla» die ersten Teile einer grossen Raststätte für die Autobahn A9 entstehen. Insgesamt 300 Park- und Abstellplätze für verschiedene Fahrzeugkategorien, darunter Stellplätze für Lkw und dergleichen, wollen die Planer zusammen mit einem Restaurationsbetrieb und einer Tankstelle bei der «Volki-Gilla» realisieren. Dazu müssen verschiedene Bodenbesitzer enteignet und auch der Baggersee verkleinert werden (der «Walliser Bote» berichtete).

Kampfansage

Der Fahrplan dürfte allerdings schon jetzt als utopisch betrachtet werden. Denn gegen das Projekt regt sich Widerstand seitens der Umweltverbände VCS und Pro Natura. «Wir haben gegen das Projekt gesprochen», sagt denn auch Sonja Oesch, Geschäftsführerin des VCS Oberwallis. Der Vertreterin des Verkehrsclubs der Schweiz stossen bei den Plänen für die Raststätte gleich mehrere Dinge auf. Einerseits geht es um die Dimensionen. «Es ist vollkommen unverständlich, weshalb

es eine solche Menge an Park- und Rastplätzen brauchen soll», sagt Oesch. «Eine entsprechende Bedarfsanalyse sind die Planer bei der Projektauflage nämlich schuldig geblieben.» Eva-Maria Kläy, Geschäftsführerin von Pro Natura Oberwallis, hält in diesem Zusammenhang fest, dass das Projekt enorm vergrössert worden sein. «Im Jahr 2005 hiess es noch, dass man 40 Parkplätze bauen wolle, nun sollen plötzlich über 300 nötig sein?», fragt Kläy und betont: «Für eine solche Menge an Parkplätzen muss eine riesige Fläche mit Beton versiegelt werden, das ist absolut nicht mehr zeitgemäss.»

Baggersee unter Druck

Neben den grundsätzlichen Dimensionen der geplanten Raststätte stehen die Umweltverbände auch gewissen Details sehr kritisch gegenüber. Eine Verkleinerung der Fläche des Baggersees wollen sie demnach nicht hinnehmen. Die «Volki-Gilla» soll nach den Plänen nämlich über 6000 m² an Fläche einbüßen. «Die ökologischen Auswirkungen wären sehr negativ, weshalb wir verlangen, dass auf die Zuschüttung und Verlegung des Baggersees verzichtet wird», sagt Sonja Oesch vom VCS. «Zudem fordern wir, dass die geplante Renaturierung auf die gesamte Seefläche und die angrenzenden Kanäle ausgeweitet wird.» Damit der Baggersee künftig auch als Erholungsraum genutzt werden könnte,



«Für die Tonne». Eva-Maria Kläy von Pro Natura (links) und Sonja Oesch vom VCS können mit den aktuellen Plänen für die Raststätte bei der Steineja nichts anfangen.

FOTO POMONA.MEDIA

solle dieser vom Lärm der Autobahn mit einer Lärmschutzwand abgeschirmt werden», so Oesch weiter. Eva-Maria Kläy von Pro Natura Oberwallis sieht in der geplanten Verkleinerung des Sees auch die Interessen der Oberwalliser Bevölkerung missachtet. «Von einer Raststätte haben wir als Einheimische rein gar nichts», sagt sie. «Was wir brauchen, ist ein Naherholungsgebiet und vor allem einen See in der Talebene im Oberwallis.» In diesem Zusam-

menhang verweist Kläy auch auf die steigenden Temperaturen im Rhonetal. «Je mehr Fläche mit Beton und Asphalt versiegelt wird, umso schneller heizt sich der Boden auf. Viel eher wäre es daher angezeigt, Grünflächen und eben Seen auszuweiten, um dem Klimawandel nicht noch Vorschub zu leisten», sagt Kläy.

Grundwasser in Gefahr?

Ein weiteres Problem in der Planung der Raststätte westlich

von Visp orten die Umweltverbände im Schutz des Grundwassers im Falle einer Havarie eines Fahrzeugs. «Für die Erstellung der Park- und Abstellplätze sollen wertvolle Grundwasservorkommen freigelegt werden», erklärt Sonja Oesch vom VCS. «Käme es zu einem Zwischenfall auf dem Parkplatz und im Bereich Stauraum, so wären nach jetziger Projektauflage die Grundwasserreserven sowie der Baggersee nur ungenügend geschützt.

Daher braucht es in diesem Punkt Nachbesserungen.» Dabei sei man nicht grundsätzlich gegen die Raststätte, verlange aber mit Nachdruck, dass die Zahl der Park- und Stellplätze um mindestens die Hälfte verkleinert werde, betonen Oesch und Kläy abschliessend. Sollte dies nicht der Fall sein, so werde man auch juristisch für den grösstmöglichen Erhalt der Landschaft rund um die «Volki-Gilla» kämpfen, wenn nötig bis vor Bundesgericht.

Wintersaison 2021/22 | Belalp Bahnen wollen nur dann bis Ostern fahren, wenn auch Leistungsträger Kosten übernehmen

Belalp: Wer beteiligt sich am Ostern-Defizit?

BLATTEN | Mutiger Vorschlag: Greifen auch Wirte, Hoteliers oder Sportgeschäfte zum Geldsack, wollen die Bergbahnen in der übernächsten Saison bis Ostern fahren. Aber wäre diese Kostenumwälzung auch legitim?

MATTHIAS SUMMERMATTER

Rund 112 000 Franken. Auf so viel beziffern die Belalp Bahnen ihren Verlust, falls sie in der Wintersaison 2021/22 bis Ostermontag (18. April) fahren und die Anlagen nicht wie vorgesehen am 3. April abstellen. Für die Bergbahnen am Natischerberg ist Ostern schon länger ein Minusgeschäft. Erst recht wenn die Feiertage gegen Ende April anstehen. Zu viele unrentable Tage bis zum Osterwochenende, lautet die Begründung. Die Meinung der Bergbahnen ist bekannt. Und sie kommt nicht überall gut an. In Stein gemeisselt ist die Haltung der Bergbahnen zum Ostergeschäft aber nicht. Denn: Der Saisonschluss 2022 wird derzeit neu diskutiert.

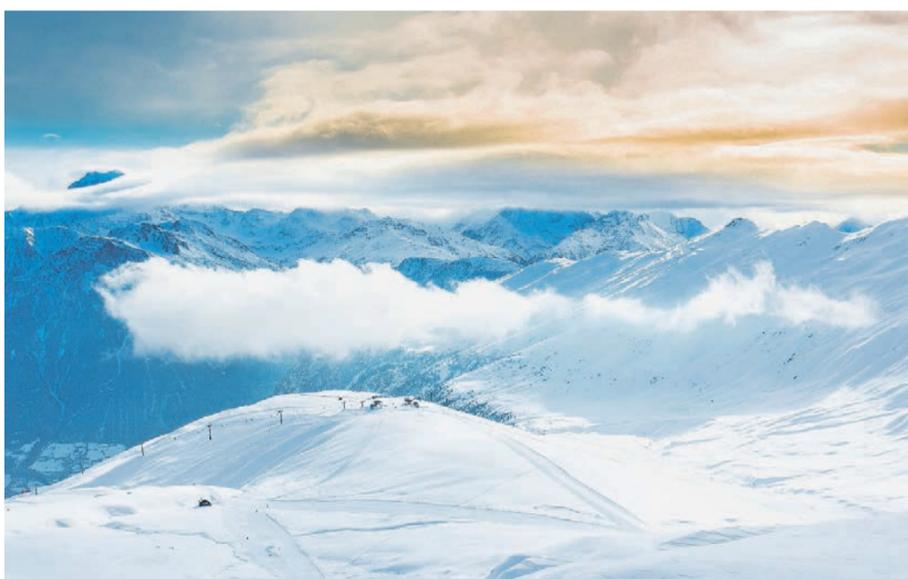
Bergbahnen schlagen Verteilschlüssel vor

Wie der WB weiss, fand kürzlich ein Treffen zwischen Berg-

bahnen und Leistungsträgern statt. Dabei präsentierten die Bergbahnen den Vorschlag, die Wintersaison 2022 bis Ostermontag zu verlängern. Die Bedingung: Auch die Dienstleister vor Ort helfen mit, das zu erwartende Defizit zu decken. Dies mittels Verteilschlüssel. Bergbahnen und Tourismus übernehmen 25 Prozent des Verlusts. Für die Schneeschule wären 15 Prozent vorgesehen, für die Hotellerie und Gastronomie auf der Belalp und in Blatten jeweils 10 Prozent. Für das Reka-Feriendorf und die Sportgeschäfte würde ebenfalls eine Beteiligung von 10 Prozent anfallen. Jeweils 7,5 Prozent des Verlusts würden die Ferienwohnungen in Blatten und Belalp tragen, jene in Tschuggen 5 Prozent. Bis Ende November können sich die Leistungsträger zum Vorschlag äussern. Mitte Dezember will der Verwaltungsrat der Bergbahnen einen definitiven Entscheid fällen.

Beteiligung stösst auf Gegenwind

Bergbahndirektor Urs Zenhäusern spricht von sehr «positiven und konstruktiven» Gesprächen. Er erklärt: «Irgendwann muss der Verwaltungsrat



Späte Feiertage. Für viele Bergbahnen ist das Ostergeschäft defizitär. Auch für die Belalp Bahnen.

FOTO ZVG

ja entscheiden, wann die Saison 2021/22 beendet wird. Diesen Beschluss kann man entweder im stillen Kämmerlein fassen. Oder in aller Transparenz die Situation mit den Leistungsträgern besprechen, um sich vielleicht auf ein mögliches Beteiligungsmodell zu einigen.» Bis dato habe man unterschiedliche Rückmeldungen erhalten. Das Verständnis für die Situa-

tion der Bergbahnen sei aber vorhanden. «Verluste verhindern notwendige Investitionen, die der ganzen Destination zugutekommen, und gefährden das langfristige Überleben unserer Unternehmung», sagt Zenhäusern. Der finanzielle Spielraum der Bergbahnen sei begrenzt. «Dieses Defizit können wir allein nicht tragen.» Zudem sei das unternehme-

rische Risiko, den Betrieb bis weit in den April hinein aufrechtzuerhalten, gross. «Wenn Bucheli eine Woche vor Ostern schlechtes Wetter meldet, ist das Geschäft gelaufen», so Zenhäusern. Hört man sich am Natischerberg um, stehen viele Leistungsträger einer Beteiligung eher skeptisch gegenüber. Auch Fragen betreffend die Verteilung innerhalb eines Sek-

tors stellen sich. Müsste ein kleines Restaurant gleich viel bezahlen wie ein grösserer Betrieb? Es dürfte schwer sein, auf die Eigenheiten eines jeden Leistungsträgers Rücksicht zu nehmen, alle Leistungsträger ins Boot zu holen.

Lieber ein fixes Saisonende?

Zenhäusern verweist auf einen Nebeneffekt der Gespräche. Viele Leistungsträger würden sich mittel- und langfristig ein fixes Saisonende wünschen. Also ein konkretes, gleichbleibendes Datum. Egal, wann Ostern ist. «Der Gast versteht nicht, wenn die Saison jedes Jahr zu einem anderen Zeitpunkt endet.» Ein fixer Saisonschluss biete Klarheit für den Gast und Planungssicherheit für die Leistungsträger. Habe man sich allerdings für ein Datum entschieden, sagt Zenhäusern, müsse man sich auch daran halten. Heisst: Alle Betriebe müssen dann auch bis zum letzten Tag für die Kunden offen sein. Auch wenn die Frequenzen niedrig sind. «Wenn nur ein Gast im Kino sitzt, kannst du diesem auch nicht den vollen Preis verlangen, aber nur die Hälfte des Films zeigen», so Zenhäusern.