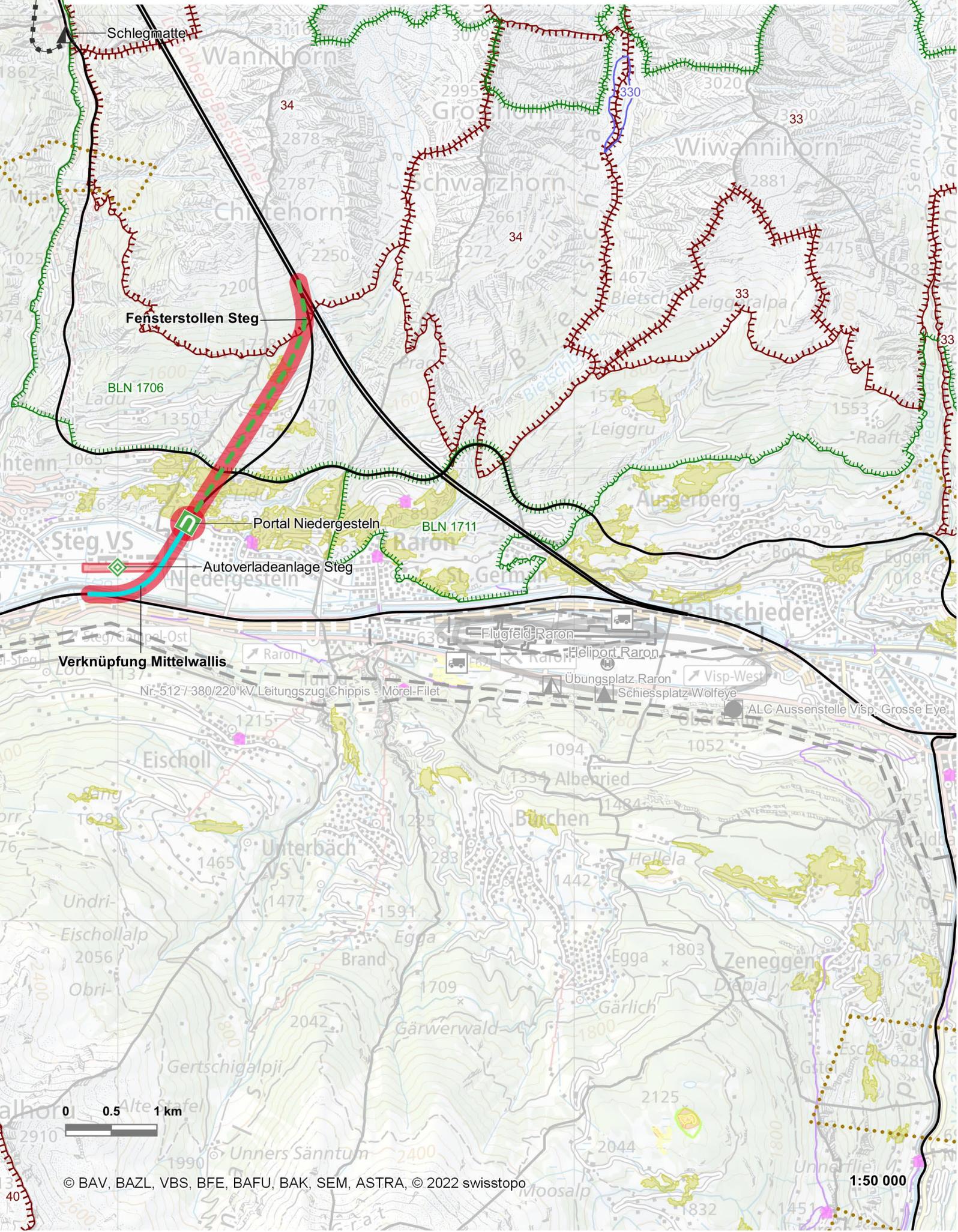


**OB 11.4 Steg – Visp**

<p><b>Allgemeine Informationen und technische Daten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Standortkanton: Wallis</li> <li>▪ Betroffene Gemeinden: Baltschieder, Niedergesteln, Raron, Steg-Hohtenn</li> <li>▪ Zuständige Amtsstelle: BAV</li> <li>▪ Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, kantonale Fachstellen Wallis</li> <li>▪ Andere Partner: SBB, BLS</li> </ul>	<p><b>Verweise:</b></p> <p><i>Kap. 4.1</i></p> <p><i>OB 11.1 Kandertal</i></p> <p><i>OB 11.2 Mitholz</i></p> <p><i>OB 11.3 Ferden</i></p> <p><b>Grundlagen:</b></p> <p><i>Sachplan AlpTransit 1999; UVEK, Bern</i></p>
<p><b>Funktion und Begründung</b></p> <p>Als Teil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) wurde der Lötschberg-Basistunnel (LBT) gebaut mit dem Ziel, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene auf der Nord-Süd-Achse zu fördern. Der teilweise eingleisig ausgebaute Lötschberg-Basistunnel ist seit 2007 in Betrieb. Sein Vollausbau würde die Kapazitäten für den alpenquerenden Güterverkehr weiter erhöhen.</p>	<p><i>Art. 18 EBG (SR 742.101)</i></p> <p><i>Art. 5<sup>bis</sup>, Art. 8<sup>bis</sup> AtraG (SR 742.104)</i></p> <p><i>AtraV (SR 742.104.1)</i></p> <p><i>Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 (BBI 2019 4555)</i></p>
<p><b>Vorhaben</b></p> <p>Autoverladeanlage Steg: Das genehmigte Vorprojekt des Lötschberg-Basistunnels endet beim Portal Steg. Die Fortsetzung der Neubaustrecke bis in die Autoverladeanlage erfolgt über eine zweigleisige, offen geführte Kurve von ca. 1,6 km Länge. Die Autoverladeanlage entsteht zwischen einem Industriegebäude und der Rhone in einer bestehenden Zone für öffentlichen Verkehr.</p> <p>Verknüpfung Mittelwallis: Der Anschluss an die Rhonetallinie Richtung Sitten als Verknüpfung mit dem Mittelwallis über eine rund 300 m lange Brücke ist einspurig vorgesehen. Der Anschluss an die SBB-Rhonetallinie erfolgt niveaugleich vor dem Bahnhof Gampel-Steg.</p>	
<p><b>Vorgehen</b></p> <p>Die Vorhaben wurden vom Parlament auf eine zeitlich nicht bestimmte spätere Etappe verschoben. Die entsprechenden Projektelemente werden nach Art. 8<sup>bis</sup> AtraG im Sachplan festgelegt und damit raumplanerisch gesichert. Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen und erfordert die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Auch diese Projekte erfordern eine Abstimmung mit der Realisierung der Nationalstrasse.</p> <p>Den Anliegen der Gemeinde Steg bezüglich des Schutzes der angrenzenden Nutzungszonen ist im Rahmen eines künftigen Auflageprojekts Rechnung zu tragen.</p>	

### OB 11.4 Steg – Visp



BLN 1706

BLN 1711

Verknüpfung Mittelwallis

Nr. 512/380/220 kV Leitungszug Chippis - Mörel-Filet



Stand der Beschlussfassung	offen		
<p><b>Massnahmen und Stand der Koordination</b>                      Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verknüpfung Mittelwallis;</li> <li>- Autoverladeanlage und Werkstätte Steg.</li> </ul>	<p><b>F</b></p> <p>◆</p> <p>◆</p>	<p><b>Z</b></p>	<p><b>V</b></p>
<p><b>Hinweise zu den Festlegungen</b></p> <p>Der Bundesrat genehmigte das Vorprojekt und damit die Linienführung des Lötschberg-Basistunnels bis zum Portal Steg am 12. April 1995. Er legte dabei den für einen zukunftstauglichen Autoverlad erforderlichen grösseren Tunnelquerschnitt (Shuttle-Profil) fest. Damit wurde der Systemscheid für den späteren Autoverlad durch den Basistunnel grundsätzlich gefällt. Gleichzeitig wurde beschlossen, die Neubaustrecke vom Tunnelportal zur Autoverladeanlage, die Autoverladeanlage mit Werkstätte und die Verknüpfung mit der Rhonetallinie Richtung Mittelwallis zurückzustellen. Somit wurde vorläufig nur der Fensterstollen Steg im Rohbau erstellt, da er für den Vortrieb des Basistunnels (Verkürzung der Bauzeit) und die Materialbewirtschaftung von grösster Wichtigkeit war.</p> <p>Gegen die Linienführung vom Portal Steg zum Autoverlad Steg, den Standort der Autoverladeanlage und die Verknüpfung mit dem Mittelwallis wurden im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens keine grundsätzlichen Einwände erhoben. Der Standort für den Autoverlad ist hinsichtlich der Verkehrslage ideal und liegt zudem an der Zufahrt zum Scheitelverlad, was eine optimale Aufteilung und Steuerung der Verkehrsströme erlaubt. Die Werkstätte Steg ist für die Wartung des speziellen Shuttle-Rollmaterials erforderlich, das ausschliesslich auf den Verladestrecken verkehren kann.</p> <p>Aus der Sicht der Umwelt und der Raumplanung ergeben sich keine unlösbaren Probleme. Gegenüber dem Vorprojekt 1994 erfolgen keine grundsätzlichen Änderungen. Der vom Bund genehmigte kantonale Richtplan enthält das Vorhaben als Festsetzung.</p> <p>Neben den Bauarbeiten an der NEAT werden in den nächsten Jahren weitere Infrastrukturvorhaben realisiert (A9, A 509). Der Kanton Wallis legte in seinem kantonalen Richtplan die dritte Korrektur der Rhone fest. Die Landwirtschaft ist mit einer Gesamtmelioration in dieses Projekt eingebunden. Der Bundesrat nimmt die Änderung zur Kenntnis und hält fest, dass letztere die im Rahmen der NEAT-Projekte vorgesehenen Eingriffe nicht behindern dürfen.</p>	<p><b>Hinweise:</b>                      Richtplan Kanton Wallis</p>		