



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA

57

Nationalstrassen

Strassen-Nr.

N09

Unterhaltsabschnitt

68 - 72

Autobahnklasse

1/2/3

Visp West – Gondo Grenze CH/I

Projektphase

AUSFÜHRUNGSPROJEKT

Projekt- / Berichtsbezeichnung

Bereinigung Baulinien

g. Technischer Bericht einschliesslich flankierender Massnahmen

NSV (SR 725.111) Art. 12 Abs. 1

Kanton VS

Gemeinde Brig-Glis bis Zwischbergen

Projektkurzbezeichnung

BeBa

Projekt-Nr. / TDCost-Nr.

130069

Kanton/Gemeinde

VS / Brig-Glis – Zwischbergen

Unterhaltskilometer

**149.000 – 152.200
0.000 – 42.550**

RBBS

**N09+149.000 bis N09+152.200
N09+0.000 bis N09+42.550**



Projektverfasser:



INGENIEURE und GEOMETER

Engisch-Gruss-Strasse 15, 3902 Brig-Glis
Tel. 027 922 27 00, Fax 027 922 27 05

www.zk-geometer.ch
info@zk-geometer.ch

Dokumenten-Nr. (PV):

VS_N09_68-72_TechBer_g

Doku.-Nr. (ASTRA):

Format:

A4

Version:

1.0

Erstellt:

SA

Datum:

13.03.2017

Projektleitung:

**Bundesamt für Strassen ASTRA
Filiale Thun
Uttigenstrasse 54, 3600 Thun**

Geprüft durch:

Kurzz.:

Eingang ASTRA:

Kurzz. SGV:

Freigabe ASTRA:

Kurzz.:

Impressum

Vertragspartner

Auftragnehmer
Zurbriggen Karl AG Englisch Gruss Strasse 15 3902 Brig-Glis VS Tel. : +41 27 922 27 00 Mobil : E-Mail : s.arnold@zk-geometer.ch Verfasser : Sebastian Arnold

Auftraggeber
Bundesamt für Strassen ASTRA Filiale Thun Uttigenstrasse 54 3600 Thun Tel. : +41 58 468 24 03 Fax : E-Mail : urs.hayoz@astra.admin.ch Ansprechperson : Urs Hayoz

Verteiler

Firma	Name	Anzahl	Version							
			1.0							
ASTRA Filiale 2	Filialchef	1								
ASTRA FU		1								
ASTRA RDL										
UVEK										
Kanton VS										
Gemeinde Brig-Glis										
Gemeinde Ried-Brig										
Gemeinde Termen										
Gemeinde Simplon										
Gemeinde Zwischbergen										

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Ausgangslage	4
2.	Grundlagen	5
2.1.	Rechtliche Grundlagen	5
2.2.	Qualität der Baulinien	5
2.3.	Vorgehen und Verfahrensabläufe	6
2.4.	Bereinigung der kantonalen Baulinien	6
3.	Bereinigung der Baulinien	7
3.1.	Bestehende Baulinien im Projektperimeter	7
3.2.	<i>Gemeinde Brig-Glis</i>	7
3.3.	<i>Gemeinde Ried-Brig</i>	8
3.4.	<i>Gemeinde Termen</i>	9
3.5.	<i>Gemeinde Simplon</i>	10
3.6.	<i>Gemeinde Zwischbergen</i>	11
4.	Kosten	12
4.1.	Projektierungskosten	12
4.2.	Landerwerbskosten	12
4.3.	Baukosten	12
4.4.	Gesamtkosten	12

1. Ausgangslage

Per 1. Januar 2008 sind die Nationalstrassen in Folge der Beschlüsse und Gesetze zur "Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA)" von den Kantonen an den Bund übergegangen. Diese Änderung des Strasseneigentümers hat auch Auswirkungen auf die Bewilligungsverfahren für Bauvorhaben der Nationalstrassen.

Vor NFA haben die Kantone als Eigentümer des Kantons- und Nationalstrassennetzes die Baulinien der Nationalstrasse in den meisten Fällen so festgelegt, dass ihre Funktion zugunsten der Nationalstrasse in Ergänzung zu den kantonalen Baulinien garantiert werden konnte. Dabei wurde im Bereich der rund 430 Anschlüsse in den meisten Fällen auf das konsequente Verfügen von durchgehenden und geschlossenen Baulinien nach Nationalstrassenrecht verzichtet. Auch im Bereich von parallel verlaufenden Strassen, Gewässern und Bahnanlagen sowie bei Über-/Unterführungen von querenden Verkehrsanlagen Dritter wurden vielerorts systematisch keine Baulinien festgelegt.

Es muss damit heute zur Kenntnis genommen werden, dass die genehmigten und nun zwischenzeitlich digitalisierten Baulinien aufgrund der veränderten Verantwortlichkeiten verschiedene Mängel aufweisen und damit die Wahrnehmung der baupolizeilichen Aufgaben stark erschwert ist.

Zudem ist das Bundesamt für Strassen gemäss dem Geoinformationsgesetz (GeolG) vom 05.10.2007, der Geoinformationsverordnung (GeolV) vom 21.05.2008 und der Verordnung über den Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen (ÖREBKV) vom 02.09.2009 beauftragt, die Baulinien digital zugänglich zu machen und im ÖREB-Kataster zu publizieren. Im Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen sollen alle relevanten und nicht im Grundbuch erfassten Eigentumsbeschränkungen des öffentlichen Rechts in einer elektronisch zugänglichen Datenbank zentral öffentlich und parzellenscharf zugänglich werden. Damit will der Bund im Bereich des Grundeigentums die nötige Rechtssicherheit erzielen. Die Baulinien und Projektierungszonen der Nationalstrassen gehören neben 15 weiteren Beschränkungen zu den ÖREB die in einer ersten Phase zu erfassen sind. Die Inhalte des Katasters werden durch einen Darstellungsdienst zugänglich gemacht, die Geobasisdaten können zusätzlich heruntergeladen werden (Download- Dienst).

Aufgrund dieser Ausgangslage besteht die Notwendigkeit, den Bestand an Nationalstrassenbaulinien zu überprüfen, zu bereinigen und zu digitalisieren. Diese Arbeiten sollen in Koordination mit dem Standortkanton erfolgen. Da die Baulinien im Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen einzutragen sind, müssen sie auch in Übereinstimmung mit der Organisation des Grundbuchs gemeindeweise unterteilt festgelegt werden.

Es ist sicherzustellen, dass die Ansprüche an die Baulinien erfüllt werden:

- Die heutigen Erwartungen der Eigentümer und des interessierten Publikums an eine verbindliche und verlässliche Darstellung der Baulinien.
- Die Vorgaben des Geoinformationsgesetzes an eine digitale und präzise Definition der Baulinien, die historisiert und verlässlich archiviert ist, sowie dem festgelegten Datenmodell entsprechend definiert ist.
- Die Datenqualität für die Nutzer in Verwaltungsfunktionen, indem die Sicherheit besteht, für alle Aufgaben und Aktivitäten im Zusammenhang mit Baulinien über vollständige, verlässliche und Daten zu verfügen.

Mit der Genehmigung der neuen und der aufzuhebenden Baulinien werden auch die Baulinien, die belassen werden, in ihrer Rechtsgültigkeit bestätigt.

2. Grundlagen

2.1. Rechtliche Grundlagen

Nationalstrassengesetz und Nationalstrassenverordnung schreiben vor, dass und wie für die Nationalstrassen die Baulinien im Rahmen von Ausführungsprojekten festzulegen sind. Weiter wird bestimmt, dass die Baulinien nicht eine absolute Wirkung (Bauverbotszonen) haben, sondern bauliche Massnahmen zu bewilligen sind, wenn die zu wahren öffentlichen Interessen nicht verletzt werden.

Für die Nationalstrassen werden die Baulinien gemäss Art. 22 NSG (Nationalstrassengesetz vom 08.03.1960) direkt in den Ausführungsprojekten festgelegt. Bei der Umsetzung sind den Anforderungen der Verkehrssicherheit, der Wohnhygiene sowie den Bedürfnissen eines allfälligen künftigen Ausbaus der Strasse Rechnung zu tragen. Die gesetzlichen Baulinienabstände sind in Art. 13 NSV (Nationalstrassenverordnung) definiert. Diese Rechtsvorschriften werden mit dem vorliegenden Projekt umgesetzt. Dabei sind auch die nachfolgenden Punkte zu beachten.

Die Baulinien müssen im Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen gemeindeweise zugeordnet werden können. Deshalb müssen sie auch in Übereinstimmung mit der Organisation des Grundbuchs gemeindeweise unterteilt festgelegt werden.

Baulinien werden durchgehend festgelegt. Sie werden auch bei querenden Verkehrsanlagen Dritter oder entlang von Gewässern und Wäldern nicht unterbrochen und werden als geschlossener Polygonzug oder als Polylinie ausgebildet. Das heisst, dass sie sinngemäss eine Baulinienparzelle bilden.

Unterschiedliche Baulinien haben unterschiedliche Ziele und können sich deshalb auch überschneiden. Entsprechend sind Überschneidungen hinzunehmen.

2.2. Qualität der Baulinien

Der grösste Teil der heute gültigen Baulinien basiert auf Projekten aus den 1960er bis 1980er Jahren. Sie wurden im Rahmen von Ausführungsprojekten festgelegt, erstmals erfolgte dies im Rahmen des Neubaus der Nationalstrasse. Im Rahmen von Umgestaltungen und Ausbauten wurden die Baulinien partiell den jeweiligen Projekten angepasst.

Diese bestehenden Baulinien, wurden in den letzten Jahren schweizweit digitalisiert und nummerisch erfasst. Sie sind heute nicht nur auf den Originalplänen der genehmigten Ausführungsprojekte dargestellt, sondern nummerisch digitalisiert und im MISTRA-Basisystem des Bundesamtes für Strassen erfasst. Die so erfassten Baulinien können folgenden Charakteristika zugewiesen werden:

1. Die Baulinien sind aus heutiger Sicht korrekt definiert und können ihre Funktion auch bezüglich der Genauigkeit gesetzeskonform erfüllen.
2. Die Baulinien weisen Mängel auf, indem die digitalisierten Linien die Genauigkeits- oder andere Anforderungen an im ÖREB-Kataster aufzunehmende Linien nicht erfüllen können.
3. Die Baulinien weisen Mängel auf, indem sie z.B. bei querenden Strassen, Bahnanlagen, Gewässern etc. unterbrochen sind, oder auch entlang von solchen Anlagen gar nicht definiert wurden.
4. Die Baulinien werden aus Sicht der Nationalstrasse nicht mehr benötigt. Dieser Fall betrifft vor allem Lokalstrassenbereiche, die im Zug des Nationalstrassenbaus anzupassen waren, aber nicht oder nach NFA nicht mehr Bestandteil der Nationalstrasse sind.
5. Die Baulinien sind als Folge der im Nachgang zur "Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA)" erfolgten Perimeterbereinigungen - insbesondere bei Anschlüssen - nicht vollständig.
6. Auf Strecken, die mit dem Netzbeschluss vom 21. Juni 1960 (Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz, SR 725.113.11) von Kantonsstrassen zu Nationalstrassen mutierten, sind verschiedenerorts noch keine Ausbauprojekte realisiert und Baulinien nach Nationalstrassengesetzgebung festgelegt worden.

7. Bei den anderen heute bestehenden kantonalen Baulinien (z.B. im Bereich von Anschlüssen oder Zubringerstrecken) kann infolge der mit NFA erfolgten Änderung des Eigentums an der Strasse der Bund keine rechtliche Funktion nach Nationalstrassenrecht durchsetzen. Ebenso kann der Kanton bei einer bestehenden Nationalstrassenbaulinie keine Wirkung nach kantonalem Recht beanspruchen.

2.3. Vorgehen und Verfahrensabläufe

Der Kataster soll alle Baulinien einer politischen Einheit (Gemeinde, Kanton) auf der Grundlage von vollständig, aktuell und eindeutig mit Koordinaten lokalisierten Grenzen darstellen. Solche Baulinien bilden für Politik, Wirtschaft, Verwaltung etc. eine unabdingbare Grundlage für fundierte Beschlüsse. Gegenüber den privaten und öffentlichen Grundeigentümern ist es für das Bundesamt für Strassen von Bedeutung, für die Baulinien der Nationalstrasse eine gute Genauigkeit gewährleisten zu können.

Deshalb ist es opportun, den gesamten Bestand an Baulinien zu überprüfen und in einer aktualisierten Version, mit einer für das gesamte Netz vergleichbaren Genauigkeit neu zu publizieren und genehmigen zu lassen. Die bestehenden Baulinien wurden digitalisiert und sind damit heute in einer guten Datenqualität verfügbar. Im gleichen Verfahren werden die im Projektperimeter nicht mehr benötigten oder zu ersetzenden Nationalstrassenbaulinien aufgehoben. Auf diese Weise wird der aktuelle inhomogene Datenbestand in einen homogenen und verlässlichen Bestand übergeführt, der letztlich im ÖREB-Kataster öffentlich zugänglich sein wird. Die Genauigkeit der Baulinien wird in jedem Fall der Genauigkeit des Grundbuchkatasters entsprechen.

Mit der Genehmigung der neuen und der aufzuhebenden Baulinien werden auch die Baulinien, die belassen werden, in ihrer Rechtsgültigkeit bestätigt.

Für die Bereinigung der Baulinien der Nationalstrasse gelten die Verfahrensabläufe für Ausführungsprojekte nach Nationalstrassenrecht.

Das Festlegen von Baulinien der Nationalstrasse löst à priori keinen Landerwerb aus. Deshalb sind Baulinien nach Art. 14 Bst. a NSV nicht auszustecken.

Jedoch werden die durch neu festzulegende Baulinien betroffenen Grundeigentümer durch ein Schreiben über die Planaufgabe informiert. Dieses Schreiben entspricht jedoch nicht der erforderlichen persönlichen Anzeige nach Enteignungsgesetz (Art. 31 Abs. 1, resp. Art. 34 Abs. 1 EntG).

2.4. Bereinigung der kantonalen Baulinien

Grundsätzlich gibt es keine Rechtsvorschriften zur vertikalen Verfahrenskoordination zwischen Bund und Kanton. Dementsprechend ist rechtlich auch keine Koordination gefordert.

Im vorliegenden Projektperimeter wurden im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Ausführungsprojektes die beiden Bereinigungsprojekte der kantonalen und eidgenössischen Baulinien soweit möglich technisch und inhaltlich koordiniert.

3. Bereinigung der Baulinien

3.1. Bestehende Baulinien im Projektperimeter

Die Nationalstrasse N09 im Bereich der Unterhaltsabschnitte 68, 70 und 72 zwischen Visp-Ost und der Landesgrenze zu Italien in Gondo über den Simplonpass wurde in mehreren Teilabschnitten dem Verkehr übergeben. Der Abschnitt 68 Visp Ost bis Brig-Glis wurde am 25.10.2002 in Betrieb genommen. Der Abschnitt 70 Brig-Glis bis Simplonpass wurde in mehreren Teilabschnitten in den Jahren 1957/1970, am 18.12.1980 und am 07.05.1986 für den Verkehr geöffnet. Der Abschnitt 72 vom Simplonpass bis zur Landesgrenze in Gondo wurde 1957/1970 und ein zweites Teilstück am 05.12.1977 dem Verkehr übergeben.

Die Ausführungsprojekte im Projektbereich, mit denen die heute gültigen Baulinien festgelegt wurden, sind nachfolgend aufgeführt. Die Fallbeurteilung erfolgt gemäss der Tabelle im Anhang der Präzisierungen zum Standard – Grundlagenbericht zur Bereinigung der Baulinien.

Km	Ausführungsprojekte Nationalstrasse	genehmigt durch / am	Kommentar zu den Baulinien
N9.68 Alte KM 149.72 – 152.54	Anschluss Brig-Glis - Saltina-Brücke (Plan 3.P6.12.39.82, Okt. 1975)	EDI 30.06.1976	Fall A4/5. Baulinien im Projektperimeter entsprechen teilweise nicht dem ausgeführten Ausbau der Nationalstrasse und der Realität. Die Baulinien werden teilweise neu konstruiert.
N9.68 Alte KM 149.72 – 150.62	Anschluss Brig-Glis - Holzgraben (Plan 3P.6.62.39.235, 10.12.1976)	Auflage: 13.12.1976 - 13.01.1977	Fall A4/5. Baulinien im Projektperimeter entsprechen teilweise nicht dem ausgeführten Ausbau der Nationalstrasse und der Realität. Die Baulinien werden teilweise neu konstruiert.
N9.70 Alte KM 152.54 – 153.50	Saltina-Brücke - Ried-Brig (Plan 3.P6.12.39.372)	Erstellt: Mai 1980	Fall B7/8. Baulinien im Projektperimeter entsprechen teilweise nicht dem Ausbaubedarf und werden neu konstruiert.

Die Projekte wurden in der damals bestmöglichen Detailgenauigkeit erarbeitet. Jedoch vermögen die Pläne aus den 1970er und 1980er Jahren die heutigen Ansprüche an digitale Dokumente, wie sie im ÖREB-Kataster einzustellen sind, nicht zu erfüllen. Um den Ungenauigkeiten Rechnung tragen zu können, die bei der Digitalisierung der mit dem Ausführungsprojekt festgelegten Baulinien entstanden sind, werden die Baulinien zuhanden des ÖREB-Katasters bereinigt.

Zusätzlich sind einzelne Akten aus der Erstellungszeit der Nationalstrassen nicht mehr vorhanden (Übergang Kanton / Bund mit NFA 2008). Aus pragmatischen Gründen werden die Baulinien gemäss der vorhandenen Plangrundlage neu aufgelegt und bestätigt.

3.2. Gemeinde Brig-Glis

Querung blaue Brücke nach Brigerbad bis Tunnel Gamsen (Beilage 2 und 3) km 149.120 – km 150.440

Ab der blauen Brücke nach Brigerbad über die Nationalstrasse und die Bahnlinien werden die Baulinien gemäss Solllage mit einem Abstand von 25m ab der Richtungstrennung neu konstruiert bis zum Tunnel Gamsen. Im Norden verläuft das Eisenbahntrasse der Matterhorn-Gotthard-Bahn parallel zur Autobahn. Hier wird die Baulinie auf die Eigentumsgrenze gelegt. Private Grundstücke werden dadurch nicht tangiert.

Tunnel Gamsen (Beilage 3 und 4) km 150.440 – km 151.490

Beim Tunnel Gamsen werden die Baulinien nach Solllage mit einem Abstand von 25m ab der Achse der jeweiligen Tunnelröhre neu definiert. Die Baulinien tangieren die Bauzone. Im Bereich der Bauzo-

ne werden sie deshalb auf die Eigentumsgrenzen gelegt und teilweise vereinfacht und begradigt. Die Beeinträchtigung ist vertretbar und das Interesse der Nationalstrasse überwiegt. Ein Abstand von 25m zur Richtungstrennung wird eingehalten.

Tunnel Gamsen bis Anschluss 34 Bildackerkreisel (Beilage 4 und 5) km 151.490 – km 152.200

Nach dem Tunnel Gamsen werden die Baulinien mit einem Abstand von 25m von der Richtungstrennung gemäss Solllage neu konstruiert.

Anschluss 34 Bildackerkreisel (Beilage 5) km 0.000

Die bestehende Baulinie von 1976 beim Bildackerkreisel weicht erheblich von dem tatsächlich ausgeführten Anschlussbauwerk ab. Die bestehende Baulinie von 1976 wird deshalb grösstenteils aufgehoben und die Baulinie in Solllage neu konstruiert. Auf der Südseite des Anschlusses wird die Baulinie mit einem 10m-Abstand ab dem Fahrbahnrand definiert. Die nördliche Baulinie wird beim Werkhof grundsätzlich entlang der Eigentumsgrenze konstruiert und der Einfachheit halber teilweise begradigt. Um den Bildackerkreisel wird die Baulinie auf der Eigentumsgrenze definiert. Östlich des Kreisels ist mit der Eigentumsgrenze der Abstand von 10m ab Fahrbahnrand nicht gegeben. Aus diesem Grund wird die Baulinie dort neu konstruiert.

Anschluss 34 Bildackerkreisel bis Tunnel Gstipf (Beilage 6) km 0.000 – km 0.408

Auf der nördlichen Seite der Nationalstrasse wird die bestehende Baulinie von 1976 übernommen bis zum Tunnel Gstipf, da in diesem Bereich ein Ausbauprojekt (Bildackerkreisel) in Vorbereitung ist. Die südliche Baulinie von 1976 wird aufgehoben und gemäss Solllage neu konstruiert mit einem Abstand von 25m ab der Richtungstrennung.

Tunnel Gstipf (Beilage 6) km 0.408 – km 0.632

Die südliche Baulinie wird mit einem Abstand von 25m ab Richtungstrennung gemäss Solllage neu konstruiert. Auf der nördlichen Seite tangiert die Baulinie die Bauzone. Der Abstand der Baulinie wird auf 10m ab der Aussenkante des Tunnelgewölbes reduziert. Die Beeinträchtigung ist vertretbar und das Interesse der Nationalstrasse überwiegt. Auf eine vertikale Baulinienbegrenzung wird verzichtet, da sich der Tunnel auf einem Grundstück der Nationalstrasse befindet.

Tunnel Gstipf bis Napoleonsbrücke (Beilage 6, 7 und 8) km 0.632 – km 2.225

Auf der Südseite wird die Baulinie gemäss Solllage mit einem 25m-Abstand neu definiert. Die Baulinie auf der Nordseite zwischen dem Tunnel Gstipf und der Überführung Holzgraben wird mit einem reduzierten Abstand von 10m ab dem Fahrbahnrand neu konstruiert und kommt dann auf die Eigentumsgrenze zu liegen. Ab der Überführung Holzgraben entspricht die bestehende Baulinie von 1976 auf beiden Seiten der Solllage mit einem Abstand von 25m ab Richtungstrennung und kann somit bestätigt werden. Bei der Unterführung Polenstrasse werden die Baulinien gemäss ihrer Solllage neu konstruiert.

Napoleonsbrücke bis Gemeindegrenze Brig-Glis/Ried-Brig (Beilage 8 und 9) km 2.225 – km 3.420

Ab der Napoleonsbrücke bis zum Anschluss 35 Brig-Zentrum können die Baulinien von 1980 mit dem Abstand von 25m ab der Richtungstrennung grösstenteils übernommen werden. Bei der Napoleonsbrücke wird auf eine vertikale Begrenzung verzichtet, da kaum Privatparzellen beeinträchtigt werden. Beim Anschluss 35 Brig-Zentrum werden die Baulinien mit einem 10m-Abstand ab dem Fahrbahnrand der Auf- und der Abfahrt der Nationalstrasse neu konstruiert und so den tatsächlichen Begebenheiten angepasst. Nach dem Anschluss kann teilweise erneut die Baulinie von 1980 bestätigt werden bis zur Gemeindegrenze Brig-Glis/Ried-Brig.

3.3. Gemeinde Ried-Brig

Gemeindegrenze Brig-Glis/Ried-Brig bis Anschluss 36a Ried-Brig (Beilage 10) km 3.420 – km 4.050

Von der Gemeindegrenze Brig-Glis/Ried-Brig bis zum Anschluss 36a Ried-Brig werden die Baulinien gemäss Solllage neu konstruiert. Bei den Auf- und Abfahrten der Nationalstrasse beim Anschluss Ried-Brig entspricht die Solllage der Baulinien einem Abstand von 10m ab Fahrbahnrand.

Anschluss 36a Ried-Brig bis Anschluss 36b Ried-Brig (Beilage 10 und 11) km 4.050 – km 4.710

Ab dem Anschluss 36a Ried-Brig werden die Baulinien auf beiden Seiten neu konstruiert. Die Baulinien tangieren die Bauzone. Im Bereich der Bauzone wird der Abstand der Baulinien von 25m auf

13m reduziert. Die Beeinträchtigung ist so vertretbar und das Interesse der Nationalstrasse überwiegt. Beim Anschluss Richtung Termen verläuft die Baulinie entlang der Eigentumsgrenze.

Anschluss 36b Ried-Brig bis Gemeindegrenze Ried-Brig/Termen (Beilage 11 und 12) km 4.710 – km 5.483

Bis zur Gemeindegrenze Ried-Brig/Termen verläuft die südliche Baulinie in der Bauzone auf der Eigentumsgrenze und wird ausserhalb der Bauzone mit einem Abstand von 15m ab Richtungstrennung neu definiert. Die nördliche Baulinie wird neu konstruiert. Bis zur Unterführung Termen 1 entspricht der Abstand von 25m ab Richtungstrennung der Solllage. Bei der Unterführung wechselt die Nationalstrassenklasse von 2 auf 3 und der Sollabstand reduziert sich auf 15m.

Gemeindegrenze Termen/Ried-Brig bis Tunnel Gärschterna (Beilage 13) km 7.350 – km 7.998

Die Baulinien werden gemäss Solllage neu konstruiert mit einem Abstand von 15m ab der Richtungstrennung. Bei den Aus- und Abfahrten der Rastplätze entspricht die Solllage einem Abstand von 10m ab dem Fahrbahnrand. Bei den Rastplätzen Gunzi und Scheeni werden die Baulinien auf der Eigentumsgrenze definiert.

Tunnel Gärschterna bis Tunnel Schallbärg (Beilage 14 und 15) km 7.998 – km 9.964

Die Baulinien werden gemäss Solllage mit einem Abstand von 15m neu konstruiert. Bei Tunnels und Galerien beträgt der Sollabstand der Baulinien 25m ab der Richtungstrennung.

Tunnel Schallbärg bis Bärisal (Beilage 16, 17, 18, 19 und 20) km 9.964 – km 14.430

Gemäss der Solllage werden die Baulinien neu konstruiert. Bei Tunnels und Galerien entspricht der Sollabstand 25m und bei offener Linienführung 15m ab der Richtungstrennung. Beim Fluchtstollen des Tunnels Schallbärg wird die Baulinie mit einem 10m-Abstand ab der Achse des Fluchtstollens neu definiert. Somit befindet sich der Fluchtstollen vollständig innerhalb der Baulinien. Bei den Gebäuden im Schallbärg wird die Baulinie auf die Eigentumsgrenze gelegt. Bei der Ganterbrücke wird auf eine vertikale Begrenzung verzichtet, da sich das Grundstück im Besitz des Bundes befindet und kaum Privatpersonen beeinträchtigt werden.

Bärisal bis Fronbach (Beilage 20 und 21) km 14.430 – km 15.480

Die Baulinien werden gemäss Solllage mit einem Abstand von 15m neu konstruiert. Bei den Gebäuden im Stockalpji wird die Baulinie auf die Eigentumsgrenze gelegt oder im Abstand von 1m um das bestehende Gebäude. Bei der Ein- und Ausfahrt zur Ausweichstelle am Fronbach werden die Baulinien mit einem 10m-Abstand vom Fahrbahnrand definiert. Bei der Ausweichstelle selbst liegt die Baulinie auf der Eigentumsgrenze.

Fronbach bis Rothwald (Beilage 21, 22, 23 und 24) km 14.480 – km 17.840

Mit dem Sollabstand von 15m ab Richtungstrennung werden die Baulinien neu konstruiert. Bei den Rastplätzen Ganterwald und Rothwald wird die Baulinie auf die Eigentumsgrenze gelegt und teilweise vereinfacht. Bei den Restaurants Ganterwald und den beiden im Rothwald werden die Baulinien mit einem Abstand von 1m um die bestehenden Gebäude neu konstruiert.

Rothwald bis Gemeindegrenze Ried-Brig/Simplon (Beilage 24, 25, 26 und 27) km 17.840 – km 21.520

Bei Galerien und Tunnels entspricht der Sollabstand 25m und bei der offenen Streckenführung 15m ab der Richtungstrennung. Die Baulinien werden gemäss der Solllage neu konstruiert. Bei den Gebäuden im Schallbett verläuft die Baulinie entlang der Eigentumsgrenze.

3.4. Gemeinde Termen

Gemeindegrenze Ried-Brig/Termen bis Haselkehr (Beilage 28) km 5.483 – km 6.310

Die Baulinien werden gemäss Solllage mit einem Abstand von 15m ab der Richtungstrennung neu konstruiert.

Haselkehr bis Gemeindegrenze Termen/Ried-Brig Beilage 28 und 29) km 6.310 – km 7.350

Gemäss Solllage werden die Baulinien neu konstruiert. Bei der Notfallspur beim Haselkehr wird die Baulinie auf der Eigentumsgrenze neu definiert. Bei der Auffahrt vom Rastplatz Gunzi an der Gemeindegrenze wird die Baulinie mit einem 10m-Abstand ab dem Fahrbahnrand neu gezeichnet.

3.5. Gemeinde Simplon

Gemeindegrenze Ried-Brig/Simplon bis Rastplatz Bellevue (Beilage 30 und 31) km 21.520 – km 22.703

Mit einem Abstand von 25m bei Galerien und 15m bei der offenen Streckenführung werden die Baulinien gemäss Solllage neu konstruiert. Beim Rastplatz der Josefsгалerie wird der Abstand von 25m gewählt. Beim Rastplatz Bellevue verläuft die Baulinie auf der südlichen Seite auf der Eigentumsgrünze.

Rastplatz Bellevue bis Hotel Monte Leone (Beilage 31 und 32) km 22.703 – km 23.850

Ab dem Rastplatz Bellevue wird die Baulinie mit dem Sollabstand von 15m neu konstruiert. Beim Rastplatz und Restaurant Simplonblick wird die Baulinie auf die Eigentumsgrünze gelegt. Ebenso verläuft die Baulinie beim Rastplatz und Hotel Monte Leone auf der Eigentumsgrünze.

Hotel Monte Leone bis Engiloch (Beilage 32, 33, 34 und 35) km 23.850 – km 26.940

Die Baulinien werden gemäss Solllage neu konstruiert mit einem Abstand von 15m ab Richtungstrennung. Bei den Rastplätzen verläuft die Baulinie auf der Eigentumsgrünze.

Engiloch bis Maschihuis (Beilage 35, 36 und 37) km 26.940 – km 29.000

Gemäss Solllage werden die Baulinien neu definiert, was bei offener Streckenführung einem Abstand von 15m und bei Galerien und Tunnels von 25m entspricht.

Maschihuis bis Egga (Beilage 37 und 38) km 29.000 – km 30.050

Die Baulinien werden im Abstand von 15m neu definiert. Bei der Einspurstrecke der Ausfahrt Egga wird die Baulinie mit einem Abstand von 10m ab Fahrbahnrand neu definiert. Auf der östlichen Seite der Nationalstrasse wird die Baulinie beim Ausgleichsbecken auf die Eigentumsgrünze gelegt.

Egga bis Ausfahrt Simplon Dorf (Beilage 38, 39 und 40) km 30.050 – km 31.348

Mit einem Abstand von 25m werden die Baulinien neu konstruiert, um dem zukünftigen Ausbaubedarf der Nationalstrasse Rechnung zu tragen. Bei der Ausfahrt Richtung Simplon beim Weiler Egga werden die Baulinien mit einem Abstand von 10m ab Fahrbahnrand neu definiert. Beim bestehenden Gebäude wird dieser Abstand auf 8m reduziert. Bei den beiden Rastplätzen Sidegga Nord und Süd verläuft die Baulinie entlang der Eigentumsgrünze. Bei KM 30.82 reduziert sich der Abstand der Baulinien von 25m auf 15m. Bei der Ein- und Ausfahrt nach Simplon Dorf über die Brücke werden die Baulinien gemäss Solllage mit einem Abstand von 10m ab äusserem Fahrbahnrand neu konstruiert.

Zufahrt Simplon Dorf (Beilage 41) km 31.348

Bei der Zufahrt nach Simplon Dorf über die Brücke werden die Baulinien gemäss Solllage mit Abstand 10m neu definiert. Innerorts des Baugebietes und unter Berücksichtigung der nur beschränkten Bedürfnissen auf spätere Ausbauten der Nationalstrasse kommt die Baulinie auf der Eigentumsgrünze zu liegen.

Ausfahrt Simplon Dorf bis Wäxulcheer (Beilage 40, 42, 43 und 44) km 31.348 – km 34.313

Bis zu den Ein- und Ausfahrt auf den Chluisä werden die Baulinien gemäss Sollabstand von 15m neu definiert. Bei den Ein- und Ausfahrten werden die Baulinien mit einem Abstand von 10m ab äusserem Fahrbahnrand festgelegt und beim bestehenden Gebäude liegen die Baulinien auf der Eigentumsgrünze. Bei den Galerien Ritigalerie und Hostettgalerie beträgt der Baulinienabstand 25m ab der Richtungstrennung ebenso beim Tunnel im Wäxulcheer.

Wäxulcheer bis Gabi (Beilage 44 und 45) km 34.313 – km 35.480

Nach dem Wäxulcheer bis zur Furagalerie wird die Baulinie auf der östlichen Seite der Nationalstrasse, was der Aussenseite der Kurve entspricht, mit einem Abstand von 25m neu konstruiert. Auf der Innenseite der Kurve wird die Baulinie wegen dem engen Radius und der daraus entstehenden Platzverhältnissen vereinfacht bis zur Furagalerie. Ab der Furagalerie wird die Baulinie wieder gemäss Solllage neu konstruiert. Bei bestehenden Gebäuden werden die Baulinien in einem Abstand von 1m um das Gebäude neu konstruiert. Im der Bauzone des Weiler Gabi wird unter Berücksichtigung der nur beschränkten Bedürfnissen auf spätere Ausbauten der Nationalstrasse die Baulinien auf die Eigentumsgrünze gelegt.

Gabi bis Gemeindegrenze Simplon/Zwischbergen (Beilage 45,46,47,48 und 49) km 35.480 – km 39.580

Die Baulinien werden gemäss Solllage bis zur Gemeindegrenze Simplon/Zwischbergen beim Alpjerbach mit dem Casermettatunnel neu konstruiert. Der Abstand bei der offenen Linienführung beträgt 15m und bei Galerien und Tunnels 25m ab der Richtungstrennung. Bestehende Gebäude sind mit einem Abstand von 1m ausserhalb der Baulinien. In der Gondoschlucht wechselt die Nationalstrasse mehrmals zwischen der Gemeinde Simplon und der Gemeinde Zwischbergen. Beim Rastplatz Alte Kaserne werden die Baulinien auf die Eigentumsgrenzen gelegt.

3.6. Gemeinde Zwischbergen

Alte Kaserne bis Ramserna (Beilage 50, 51, 52, 53 und 54) km 36.175 – km 40.540

Die Baulinien werden mit 15m-Abstand bei offener Streckenführung und 25m-Abstand bei Galerien und Tunnels gemäss Solllage neu konstruiert. In der Gondoschlucht wechselt die Nationalstrasse mehrmals zwischen den Gemeindegebieten Simplon und Zwischbergen. Bei den engen Kurven in der Ramserna werden die Baulinien vereinfacht.

Ramserna bis Gondo (Beilage 54 und 55) km 40.540 – km 41.480

Bis nach Gondo werden die Baulinien gemäss Solllage neu konstruiert.

Gondo (Beilage 55 und 56) km 41.480 – km 41.740

Innerorts des Baugebiets von Gondo wird unter Berücksichtigung der nur beschränkten Bedürfnissen auf spätere Ausbauten der Nationalstrasse die Baulinie mit einem Abstand von 1m um die bestehenden Gebäude neu konstruiert. In der Bauzone werden die Baulinien auf die Eigentumsgrenze gelegt.

Gondo bis Landesgrenze CH-I (Beilage 55) km 41.740 – km 42.552

Nach der Bauzone von Gondo werden die Baulinien gemäss Solllage neu konstruiert bis an die Landesgrenze CH-I. Beim bestehenden Feuerwehrlokal verlaufen die Baulinien auf der Eigentumsgrenze.

4. Kosten

4.1. Projektierungskosten

Die Projektierungskosten für die Bereinigung der Baulinien im Projektbereich werden geschätzt auf CHF 330'519.

Diese Kosten umfassen die Aufwendungen für die Projektierung und die Bereitstellung der Dokumente für die öffentliche Auflage.

4.2. Landerwerbskosten

Es entstehen keine Landerwerbskosten.

4.3. Baukosten

Es entstehen keine Bau-, Unterhalts- und Betriebskosten

4.4. Gesamtkosten

Damit lassen sich die gesamten Kosten für die Bereinigung der Baulinien im Projektperimeter auf total **CHF 330'519** veranschlagen.
