

Walliser Bote 1815.ch[★]

Für Ihren Anlass den perfekten Auftritt!

Eventpackages ab Fr. 1'000.–

T 027 948 30 40, inserate@walliserbote.ch

Walliser Bote



www.1815.ch

Redaktion Telefon 027 948 30 00 | Abo-service Telefon 027 948 30 50 | Mediaverkauf Telefon 027 948 30 40

Auflage 20 001 Expl.



Wallis
Mehr Sicherheit
 Christoph Grand erklärt, welche Sofortmassnahmen auf der Strasse Täsch–Zermatt umgesetzt werden. | **Seite 3**



Ausland
Vordenker
 Chinas Kommunisten haben Xi Jinping auf eine Stufe mit Staatsgründer Mao Tsetung gestellt. | **Seite 18**



Sport
Olympia ade?
 Carlo Janka hat sich im Training das Kreuzband gerissen, glaubt aber weiter an Olympia. | **Seite 13**

INHALT

Wallis	2 – 12
Traueranzeigen	10
Sport	13 – 17
Ausland	18
Schweiz	19/21
Wirtschaft/Börse	20
TV-Programme	22
Wohin man geht	23
Wetter	24

Bettmeralp | Bergbahnen der Aletsch Arena brauchen den Segen der Aktionäre

Eine Hochzeit zu dritt

Die Bettmeralp Bahnen (BAB), die Aletsch Riederalp Bahnen (ARBAG) und die Luftseilbahn Fiesch-Eggishorn (LFE) wollen sich vermählen. In der Aletsch Arena laufen die Hochzeitsvorbereitungen auf vollen Touren.

Schliesslich brauchen die heiratswilligen Gesellschaften den Segen ihrer Aktionäre. Die Anteilseigner der drei Bergbahnen werden in den nächsten Tagen darüber befinden, ob «zusammengeführt werden soll, was zusammengehört», wie es Renato Kronig, Verwaltungsratspräsident der BAB und der ARBAG, formulierte.

Die Bürger und Burger der Gemeinden Bettmeralp und Fiesch sind massgeblich an BAB und LFE beteiligt und unterstützen die Hochzeit zu dritt, wie die vorgängig durchgeführten Konsultativabstimmungen zeigten.

Mit der Aletsch Bahnen AG – so soll die fusionierte Gesellschaft heissen – entstünde nach den Zermatt Bergbahnen das zweitgrösste Bergbahnunternehmen im Oberwallis. Dessen Umsatz dürfte in Zukunft bei gut 38 Millionen Franken liegen. Der Cashflow würde rund 11,5 Millionen Franken betragen. | **Seite 3**



Unter die Haube? Die Gletscherbahn Moosfluh mit der Zwischenstation Blausee. In der Aletsch Arena könnten schon bald die Hochzeitsglocken läuten. FOTO ZYG

KOMMENTAR

Den letzten Schritt wagen

Die drei Bahnen auf dem Aletschplateau sind fusionswillig. Wenigstens deren Verwaltungsräte. Ob das auch die Aktionäre der drei Bahnen so sehen, wird sich in den kommenden Tagen an den Generalversammlungen zeigen, wo jeweils Zweidrittelmehrheiten notwendig sind, um den historischen Schritt zu wagen. Es wäre eigentlich nur der konsequente letzte Schritt eines Prozesses, der bereits vor Jahren begonnen hat. Denn nach dem grandiosen Scheitern von Aletsch Marketing im Jahre 2004 haben die drei Bahnen und mit ihnen auch die verschiedenen Verkehrsvereine der Region grosse Anstrengungen unternommen, um einen weitgehend einheitlichen Marktauftritt hinzulegen. Mittlerweile werden die Bahnen des Aletschplateaus von den Gästen längst als Einheit wahrgenommen. Weshalb also nicht zusammenführen, was längst zusammengehört? Auch aus wirtschaftlicher Sicht macht eine Fusion Sinn. Das geschätzte Synergiepotenzial wird mit einer Million Franken beziffert. Pro Saison. Kommt hinzu, dass der Umsatz der fusionierten Bahnen bei rund 38 Millionen Franken liegen würde. Der Cashflow würde jährlich 11,5 Millionen Franken in die Kassen spülen, die für Investitionen zur Verfügung stünden. Durch eine Fusion entstünde hinter den Zermatt Bergbahnen das zweitgrösste Oberwalliser Bahnunternehmen. Und gerade die Geschichte der Zermatt Bergbahnen zeigt eindrücklich, weshalb es rückblickend mehr als Sinn gemacht hat, seinerzeit auch gegen Widerstände zu fusionieren. **Werner Koder**

Gondo-Zwischbergen | Damm statt Auffangnetze

Schutz für Simplon-Passstrasse verstärkt



Sondermassnahme. Mit dem Schutzdamm Ganggi sollte die Gefahr von Steinschlägen für die Nationalstrasse gebannt sein. FOTO WB

Im Oktober konnte im Gebiet Ganggi zwischen Gondo und der italienischen Grenze ein imposanter Steinschlag-Schutzdamm fertiggestellt werden.

Die 175 Meter lange Schutzbaute entlang der Nationalstrasse N9 soll Verkehrsteilnehmer besser vor Stein- und Blockschlägen schützen. Die Massnahme wurde nötig, da in der Vergangenheit einzelne abgegangene Gesteinsbrocken im gefährdeten Gebiet bis auf den Verkehrsweg gelangt waren.

Da am Standort genügend Platz vorhanden war, hat sich das Bundesamt für Strassen ASTRA statt für eine Schutznetzkonstruktion für das Anlegen eines Erdwalls entschieden. Die Erstellungskosten beliefen sich auf eine halbe Million Franken. Sie werden vollumfänglich vom Bund getragen. | **Seite 5**

Wallis | Lernfahrausweis ab 17, weniger Lektionen

Fahrlehrer kritisieren Pläne des Bundesrats



Fahrschule. Wie viel Ausbildung ist genügend, ab wann soll sie frühestens beginnen? FOTO KEYSTONE

Die Revision für die Führerausweisvorschriften befindet sich derzeit in der Vernehmlassung. Die Oberwalliser Fahrlehrer üben Kritik.

So stossen sie sich daran, dass künftig einer der zwei obligatorischen Weiterbildungskurse weggelassen soll. Gleichzeitig kriti-

siert Hubert Summermatter, Präsident des Oberwalliser Fahrlehrerverbands, dass Jugendliche den Lernfahrausweis bereits ab 17 Jahren erhalten könnten. In der Zukunft hat man sicherheitstechnische Bedenken; zudem würden Junglenker dadurch nicht, wie eigentlich beabsichtigt, besser auf den Strassenverkehr vorbereitet. | **Seite 2**

1815.ch[★]

Mit aktuellen Notfalldienst-Nummern.



Aletsch Arena | Geplante Fusion der Bergbahnen auf dem Aletschplateau geht in entscheidende Phase

Aktionäre stellen die Weichen

BETTMERALP | Die Aktionäre der Bettmeralp Bahnen AG (BAB), der Aletsch Riederalp Bahnen AG (ARBAG) und der Luftseilbahn Fiesch-Eggishorn AG (LFE) befinden in den nächsten Tagen über die gemeinsame Zukunft der drei Bergbahnunternehmen.

FRANZ MAYR

Die Gesellschafter der BAB entscheiden am kommenden Samstag über den Zusammenschluss. Am nächsten Montag liegt der Ball bei den Anteilseignern der LFE. Das letzte Wort haben dann tags darauf die Aktionäre der ARBAG.

Die Beschlüsse werden an ausserordentlichen Generalversammlungen gefasst. Diese finden im Anschluss an die ordentlichen Jahresversammlungen statt, an denen der Abschluss des vergangenen Geschäftsjahrs präsentiert wird. Für das Zustandekommen der Fusion sind jeweils Zweidrittelmehrheit erforderlich.

Rückenwind von Bürgern und Burgern

Unterstützung erhielt die Fusion im Vorfeld in den Gemeinden Bettmeralp und Fiesch. Dort haben die Bürger und Burger in Konsultativabstimmungen am 24. und 25. September den Schulterchluss jeweils klar befürwortet. In der Gemeinde Bettmeralp sprachen sich 63,6 Prozent der Bürger und 57,9 Prozent der Burger für das Vorhaben aus. Die Munizipal- und die Bürgergemeinde Bettmeralp halten gemeinsam 44,94 Prozent der Aktien der BAB. In Fiesch, wo die beiden Körperschaften mit 31 Prozent an der LFE beteiligt

sind, wurde die Fusion gar einstimmig gutgeheissen. Ein-schliesslich des 17-prozentigen Anteils der BAB an der LFE wurde damit für den Zusammenschluss der drei Gesellschaften schon mal ein LFE-Aktienpaket von 48 Prozent geschürt.

«Logischer Schritt»

Für die Verwaltungsräte der drei Bergbahnunternehmen ist deren Zusammenschluss «ein logischer Schritt», wie Renato Kronig, Verwaltungsratspräsident der BAB und der ARBAG, auf Anfrage sagte. Die gegenseitigen Abhängigkeiten durch den Tourismus seien inzwischen derart hoch, dass eine Fusion die logische Folge der intensivierten Zusammenarbeit darstelle. Aus der Sicht des Gastes träten die drei Unternehmen schon heute als eine Einheit auf. «Somit wird zusammengeführt, was bereits zusammengehört», so Renato Kronig.



«Zusammenführen, was zusammengehört»

Renato Kronig
VR-Präsident BAB und ARBAG

Auch aus wirtschaftlicher Sicht erscheint den Bahnverantwortlichen ein Zusammengehen naheliegend. Dadurch



Hochzeitsglocken? Sesselbahn Schönbiel und Bettmeralp. Die drei Bergbahnunternehmen der Aletsch Arena wollen sich vermählen.

FOTO WB

könnten die Marktposition gesteigert, die Entscheidungswege verkürzt und der Verwaltungsaufwand reduziert werden. Gemäss Kronig ist mit durchschnittlichen Kosteneinsparungen von bis zu einer Million Franken pro Jahr zu rechnen.

Wie viel sind die Unternehmen wert?

Das renommierte Prüfungs- und Beratungsunternehmen PricewaterhouseCoopers hat die drei Unternehmen bewertet. Ein-schliesslich der zu erwartenden Synergien und der linearen Verteilung auf alle Unternehmen stehen die BAB mit 44,4 Millionen Franken (76,7

Prozent), die LFE mit 12,1 Millionen (14,9 Prozent) und die ARBAG mit 11,2 Millionen (8,3 Prozent) zu Buche.

Aus diesen Werten ergibt sich das Umtauschverhältnis der Aktien bei einer Fusion. Dann würden aufgrund eines Aktiensplits von 1 zu 25 BAB-Aktien zu einem Nennwert von 20 Franken herausgegeben. Ein ARBAG-Aktionär erhielte demnach für eine Aktie 2,56 BAB-Aktien, ein LFE-Aktionär 3,57 BAB-Aktien.

Fit für die Zukunft

Geben die Aktionäre den heiterwilligen Partnern ihren Segen, würde die Fusion rückwirkend auf den 1. Mai 2017

in Kraft treten. Rückwirkend deshalb, weil die LFE ihr Geschäftsjahr per Ende April abschliesst, während das Geschäftsjahr der BAB und der ARBAG Ende Mai endet. «Damit die Bilanzwahrheit gewährleistet ist, muss die Fusion innert sechs Monaten in trockenen Tüchern sein», erklärt Renato Kronig. Andernfalls brauche es nochmals neue Berechnungen, und der Zusammenschluss würde sich um ein Jahr verzögern. Sollte die Fusion zustande kommen, würde sich zunächst der neue Verwaltungsrat konstituieren. Gleichzeitig könnte der Umtausch der Aktien beginnen. Dieser dürfte bis

im kommenden Frühjahr abgeschlossen sein. Bis dahin könnte gemäss Kronig die neue Gesellschaft dann auch operativ funktionieren.

Mit der «Aletsch Bahnen AG» – so würde die fusionierte Gesellschaft neu heissen – entstünde nach den Zermatt Bergbahnen das zweitgrösste Bergbahnunternehmen im Oberwallis mit einem beachtlichen Potenzial. Dessen Umsatz dürfte künftig bei rund 38 Millionen Franken liegen. Der Cashflow würde rund 11,5 Millionen Franken betragen. Das würde Schub und Kraft geben, die anstehenden Investitionen an den verschiedensten Fronten stemmen zu können.

Verkehr | Bis Ende Jahr werden 350 000 Franken zur Sicherung von Stützmauern auf der Strasse Täsch–Zermatt investiert

«Strasse wird immer sicherer»

ZERMATT | Anfang September hat die Walliser Regierung einen Verpflichtungskredit für «sofortige und dringliche» Massnahmen an der Strasse Täsch–Zermatt gesprochen. Erste Massnahmen wurden bereits umgesetzt.

Auf der Strasse Täsch–Zermatt gilt bekanntlich die Gewichtslimite von 18 Tonnen. Fahrzeuge, die schwerer sind, benötigen eine Sonderbewilligung. «Während der Bauzeit in Zermatt gibt es erfahrungsgemäss einen deutlichen Anstieg des Lastwagenverkehrs. Lastwagen, die vorwiegend Aushubmaterial transportieren, bekamen in den Jahren zuvor vom Kanton immer eine Sonderbewilligung, damit sie statt der 18 mit 32 Tonnen fahren können. Im Hinblick auf die diesjährige Bauzeit im vergangenen Mai hat der Kanton eine Arbeitsgruppe eingesetzt», erklärt Christoph Grand, Ingenieur bei der Dienststelle für Mobilität.

Ausnahmetransporte möglich

Auch in diesem Jahr waren die Ausnahmetransporte möglich. Die Experten der Arbeitsgrup-

pe setzten allerdings angesichts des Strassenzustands Sofortmassnahmen voraus, wie Grand erklärt: «Bei vier Standorten mussten die Stützmauern entlastet werden. Dazu wurden in einem gewissen Abstand zu den Stützmauern Abschränkungen längs der Strasse montiert. Dadurch konnte erreicht werden, dass die Einwirkungen der Radlasten der Lastwagen von der Stützmauer weg verschoben werden konnten und die Bauwerke statisch entlastet wurden.»

Dass die Strasse nach Zermatt nicht gerade in einem guten Zustand ist, ist ein offenes Geheimnis. «Es ist sicherlich keine komfortable oder top ausgebaute Strasse, das kann man nicht schönreden», betont Grand. Und dies, obwohl der Kanton in den letzten Jahren zahlreiche Massnahmen an der Strasse vorgenommen hat und weitere immer noch anstehen. Jährlich wird auf der Strecke fast eine Million Franken investiert. Unter anderem schloss man den Abschnitt Lügelti 2015 ab. Die Sanierung schlug mit 3,95 Millionen Franken zu Buche. Im Frühjahr 2017 verzeichnete man des Weiteren den Abschluss des Ersatzes der

Bielbrücke, welcher 2,5 Millionen Franken kostete. «Im Sommer dieses Jahres nahmen wir das Teilstück Mettelsand–Zermattjen in Angriff, das 2018 abgeschlossen wird. Im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten wurde in den vergangenen Jahren also immer investiert», sagt Grand.

Drei Millionen bis 2020

Anfang September dieses Jahres sprach die Walliser Regierung zusätzlich einen Verpflichtungskredit für «sofortige und dringliche» Massnahmen an der Strasse. Bis ins Jahr 2020 sollen drei Millionen Franken investiert werden, jährlich also rund 750 000 Franken. Bis Ende Jahr werden für 350 000 Franken die vier oben genannten Stützmauern auf der Strecke gesichert. «So können wir auf die Wintersaison hin die Abschränkungen, welche für die Bauphase im Mai angebracht wurden, wieder entfernen. Damit steht den Strassenbenützern hier wieder die volle Strassenbreite zur Verfügung und dies erleichtert auch den anstehenden Winterdienst», erklärt der Ingenieur. Im kommenden Jahr sollen im Rahmen des Verpflichtungskredits als dringliche



Sicherung. Bis Ende Jahr gehen die Sicherungsarbeiten an den Stützmauern weiter. Damit steht dem Verkehr dann wieder die volle Strassenbreite zur Verfügung.

FOTO ZVG

Massnahme weitere Stützmauern gesichert werden.

Keine wintersichere Zufahrt

«Die Strasse wird immer sicherer. Aber mit der Wintersicherheit hat das nichts zu tun», so Grand. Von einem wintersicheren Aus-

bau der Strasse, den sich die meisten Einwohner von Zermatt so sehnlichst wünschen, ist also nach wie vor nicht die Rede. Warum die Wintersicherheit der Strasse nach Zermatt beim Kanton momentan keine Priorität hat, legte der Kanton bereits in einem Antwortschreiben auf eine

Forderung der Gemeinde Zermatt dar. (WB-Bericht vom 17. März 2017). Damals sagte die Zermatter Gemeindepräsidentin Romy Biner-Hauser gegenüber dem «Walliser Boten», dass man ein Recht auf eine wintersichere Zufahrt habe und dieses bis 2020 umgesetzt werden solle. **meb**