

Zermatt anno dazumal

WEGE UND STRASSEN

Lange bevor sich Zermatt zu einer angesehenen Fremdenverkehrsdestination emporgearbeitet hatte, kam dem Dorf und dem Weiler Zmutt für den alpenüberquerenden Verkehr grosse Bedeutung zu. Protokolle aus den Landratsabschieden des Mittelalters und Spätmittelalters belegen die Beliebtheit des Theodulpasses und des Col d'Hérens für den Handel- und Güter-austausch.

Der Handel und Verkehr durch das Matteredtal war von untergeordneter Bedeutung. Mit dem Ausbau der Hauptwegverbindung durch das Rhonetal und der Erstellung der Simplonpassstrasse durch Napoleon verloren die übrigen Alpenpässe rasch an Bedeutung. Die Verbindungen jedoch von den Seitentälern ins Rhonetal wurden ausgebaut.

Matteredtalstrasse

Ursprünglich führte ein einfacher Saumweg von St. Niklaus nach Zermatt. Von Zum Biel führte ein Weg nach dem Oberen Biel-Lüegelti-Galgegga-«alte Gasse» bis in den Chrum; der andere Weg von Zum Biel über den Zum Taugwaldsteg-Brandboden-Ried/Wiesti-Zum Steg beim Hinterdorf und Englisch-Viertel.

Die touristische Entwicklung von Zermatt nach 1850 und vor allem nach der Erstbesteigung des Matterhorns am 14.07.1865 zeigte die Notwendigkeit auf, den Gästen eine bequemere Zufahrt ins Matteredtal zu erschliessen. Ab dem Sommer 1891 beförderte die Visp-Zermatt-Bahn mit ihrer Dampflokomotive die Sommergäste nach Zermatt.

Im Jahr 1919 hatte der Bezirksrat in Visp beschlossen, das Projekt einer Strasse nach Zermatt und ins Saastal erstellen zu lassen. Am 24.11.1928 hatte der Grosse Rat des Kantons Wallis das Dekret für den Bau der Strasse Stalden-Zermatt genehmigt und die kantonalen Subventionen bewilligt. Mit der Strasse sollte Zermatt neben dem Sommerbetrieb der Visp-Zermatt-Bahn eine ganzjährige Verbindung ins Rhonetal erhalten.

Der Spatenstich für den Bau der Strasse erfolgte in Stalden im Jahr 1930. Eine erste grosse Herausforderung stellte der Bau der Merjenbrücke von Stalden über die Vispa nach Illas dar. Während die Gemeinden des Saastals einhellig sich für die rasche Erstellung der Strasse einsetzten, hielten im Matteredtal lediglich die beiden Gemeinden St. Niklaus und Grächen am Bau der Strasse fest, nachdem in einer Sitzung mit dem Staatsrat im Jahr 1930 über die Kostenverteilung der Strasse Beschluss gefasst werden sollte.

Der Bund beteiligte sich am Bau der auf 3,60 m Breite reduzierten Strasse Stalden (Illas)-St. Niklaus mit einem Beitrag von 35 Prozent.

Der eigentliche Ausbau als Touristenstrasse erfolgte erst nach dem Zweiten Weltkrieg und unter anderem dank einem Beitrag in der damals hohen Summe von Fr. 3000000.- durch die Kraftwerksgesellschaft Grande Dixence SA an die Matteredtalstrasse.

Historische Autofreiheit

Lange bevor der Bund das eidgenössische Raumplanungsgesetz (22.06.1979) erliess und in Ausführung desselben die Ortspla-

ner die räumliche Gestaltung der Dörfer und Umgebung vornahmen, wurde in Zermatt im Jahr 1945 der Auftrag für ein Vorprojekt eines Dorfplanes mit Zonenplan erteilt.

Art. 22 des Zermatter Baureglements, welches am 04.12.1945 in Kraft gesetzt wurde, sah einen Strassenbebauungsplan vor. Ein halbes Jahr später, am 06.05.1946, war der Vertrag mit Architekt Perraudin aus Sitten für die Erarbeitung eines Strassenkonzeptes unter Dach. Zermatt sollte einerseits dorffintern ein grosszügigeres Verkehrsnetz erhalten und andererseits vorbereitet und gerüstet sein auf den Zeitpunkt, wenn die Talstrasse St. Niklaus-Zermatt realisiert sein sollte.

Architekt Perraudin versuchte dem Gemeindepräsidenten darzulegen, dass die Zukunft der Walliser Dörfer in der Erschliessung derselben für den Autoverkehr liege und die Strassen von Zermatt entsprechend dem zukünftigen Autoverkehr geplant werden müssten. In visionärer Voraussicht widersprach der Gemeindepräsident Othmar Julen dem Architekten und legte dar, dass kurzfristig wohl der Autoverkehr im Wallis von Bedeutung sei, dass jedoch langfristig ein autofreies Zermatt touristisch ein kaum bezahlbarer Trumpf in Händen halten würde. Vehement verteidigte der Gemeindepräsident die auto- und abgasfreien, fussgängerfreundlichen Dorfstrassen gegenüber dem den Autoverkehr fordernden Architekten in einem kurzen Streitgespräch:

Architekt Perraudin: «Monsieur le président, vous avez tort.»

Othmar Julen erwiderte: «Monsieur Perraudin, vous avez tort.»

Darauf replizierte Architekt Perraudin: «Monsieur le président, vous avez tort.»

Othmar Julen duplizierte: «Monsieur Perraudin, vous avez tort.»

Nach diesem kurzen Streitgespräch erklärte der Gemeindepräsident das Mandat des Architekten als beendet und verfolgte ab diesem Zeitpunkt das Strassenbauprojekt für Zermatt nach eigenen Ideen und dem Grundsatz der Autofreiheit. Diesem weitsichtigen und historischen Entscheid vom Jahr 1946 verdankt Zermatt heute einen seiner weltweit bekannten Trümpfe, die Autofreiheit.

Gemäss dem Grundsatz «Zermatt muss Autofrei bleiben» wurden die Gesuche, in Zermatt Transporte mit Unimogs auszuführen, abgelehnt. Am 12.06.1947 bewilligte der Gemeinderat die ersten drei Elektrofahrzeuge, mit dem Hinweis «da wenig Lärm und keine Verpestung der Luft entsteht».

Zermatter Strassennetz

Nach der Entlassung von Architekt Perraudin wurde das Strassenkonzept mit grossem Enthusiasmus erarbeitet. Nach dem Zweiten Weltkrieg prägten flanierende Gäste, sportliche Wanderer, beschäftigte Einheimische mit Handkarren, Pferdekutschen, die Doppelspanner-Pferdeomnibusse der Hotels «Zermatterhof», «Mont Cervin» und «Schweizerhof» sowie der vom Pferd gezogene Kehrchtwagen, das Strassenbild von Zermatt. An ausgebauten Strassen gab es damals lediglich die Spissstrasse, Wieststrasse, die Bahn-



Zermatt im Jahr 1941

hofstrasse, Hinterdorfstrasse, Oberdorfstrasse, Metzggasse, einen schmalen Weg durch den Englischen Viertel und die Ende der 30er-Jahre vollendete Kirchstrasse/Riedstrasse sowie die Privatstrasse vom Hotel Mont Cervin zum Hotel Beau Site, welche nach Saisonende von den Seiler Hotels gelegentlich geschlossen wurde. Daneben gab es eine Anzahl landwirtschaftlicher Wege.

Nach der Entlassung von Architekt Perraudin wurde das Strassenkonzept von Zermatt in Eigenregie im Wesentlichen erarbeitet mit folgenden Strassen: Hofmattstrasse (von der Bahnhofstrasse bis zur Vispa), Steinmattstrasse, Staldenstrasse (diese war breiter und weniger steil geplant als heute realisiert), Obere Mattenstrasse, Untere Mattenstrasse, Bodenstrasse (breiter und in einer anderen

Linienführung] sowie Schälpmattstrasse (heute noch nicht realisiert).

Nachdem in der historischen Abstimmung vom 6. Oktober 1946 den Italienern der Ausbau des Theodulgebiets nicht verlängert wurde und der Ausbau von Zermatt aus beschlossen wurde, erfolgte die Erstellung der Luftseilbahn Zermatt-Furi (Eröffnung Sommer 1956) und Schwarzsee. Als Zufahrt zu dieser Luftseilbahn wurde die Schlumattstrasse erstellt.

Dr. Thomas Julen