

zum Stand der Planung der Rhone-Autobahn A9 im Oberwallis

sur l'avancement du projet de l'autoroute du Rhône A9 dans le Haut-Valais

DEPARTEMENT FÜR VERKEHR, BAU UND UMWELT (DVBU) DES KANTON WALLIS

DEPARTEMENT DES TRANSPORTS, DE L'EQUIPEMENT ET DE L'ENVIRONNEMENT (DTEE) DU CANTON DU VALAIS

Dienststelle für Strassen- und Flussbau Sektion Nationalstrassen Oberwallis

**Geschina
3900 Brig
T 027 922 97 00
F 027 922 97 01**

Service des routes et des cours d'eau, section routes nationales

**Av. de France 1950 Sion
T 027 606 35 00
F 027 606 35 04**

**www.a9-vs.ch
a9info@a9-vs.ch**

A9info

Originelles Verkehrskonzept für den Pfywald

■ *Der Pfywald hat im vergangenen Jahrhundert viel Schlimmes hinnehmen müssen. Im letzten Vierteljahrhundert wurde man sich der aussergewöhnlichen Bedeutung dieser Landschaft jedoch bewusst. Und man fragte sich, wie man die Autobahn A9 zwischen Siders und Leuk bauen könnte, ohne dem Pfywald weiteren Schaden zuzufügen. Diese Sorge führte die Planer dazu, die Autobahn nicht mehr als isoliertes Element zu betrachten, sondern als Teil des Verkehrsganzen oberhalb von Siders.*

Aus dieser Reflexion ging eine Lösung hervor, die das Naturgebiet Pfywald nicht nur schont, sondern ihm eine Qualität wiedergibt, die es seit langem eingebüsst hat. Zwei Dinge kennzeichnen das nachstehend beschriebene Projekt: das Verschwinden jeglicher offener Fahrbahn auf dem linken Rhoneufer; der unterirdische Bau der Autobahn und der erneuerten Simplonlinie.

Die SBB-Linie

■ *Zwischen Salgesch und Leuk ist nur ein, nach alten Standards angelegtes Geleise vorhanden. Dies schwächt die gesamte Simplonlinie und führt zu Verlangsamungen, Wartezeiten, Fahrplan- und Anschlussproblemen. Man hat darum beschlossen, zwischen Leuk und Salgesch eine neue doppelspurige Bahnstrecke zu bauen, und zwar in*

Form eines Tunnels. Die Züge werden dort mit hoher Geschwindigkeit verkehren können. Die neu gebaute Strecke wird ihren Betrieb im Jahr 2004 aufnehmen.

Die Kantonsstrasse T9

■ *Das von den SBB aufgegebenen Bahntrasse wird für den Bau der neuen Kantonsstrasse genutzt. Die Breite der Trasse entspricht derjenigen einer zweispurigen Strasse. Man braucht also nach Entfernung der Schienen keine grösseren Eingriffe vorzunehmen. Um diese T9, die die jetzige ersetzen wird, zu verbessern, wird auch die Strasse von Siders nach Salgesch den neuen Bedürfnissen angepasst. Sie wird südlich von Salgesch unter dem Hubil hindurchführen und dann auf dem bisherigen SBB-Trasse verlaufen.*

Die Autobahn A9

■ *Die Autobahn wird recht genau dem Trasse der jetzigen Kantonsstrasse folgen, mit Ausnahme bestimmter Tunnelabschnitte an Orten, wo der Berg felsige Vorsprünge ins Tal schiebt. Im Unterschied zur Kantonsstrasse wird die A9 zwischen Siders und Susten unterirdisch geführt. Die frühere Strasse wird der Natur zurückgegeben. Auf der Oberfläche verbleibt nur ein begrünter Zugang für Dienstfahrzeuge und Erschliessung des Waldes.*

Abfolge der Arbeiten

■ *Die beschriebene Lösung lässt nur eine mögliche Abfolge der Arbeiten zu. Zuerst müssen die SBB ihr jetziges*

RHONE-AUTOBAHN



Die Autobahn A9

- 8,7 km von der Rhoneüberquerung in Siders-Ost bis zum Halbanschluss Leuk-Susten Ost.
- Anschluss Siders-Ost mit Kreisell und Verbindung zum Eifischtal.
- Halbanschluss westlich und östlich von Leuk-Susten.
- Tunnel bei der Ermitage: 340 und 420 m.
- Galerie und gedeckter Einschnitt Pfywald: 1700 und 2100 m.
- Tunnel und gedeckter Einschnitt Susten: 2070 m.
- Forststrasse von 4 Metern Breite.
- Etwa 80% der Strecke verlaufen unter Dach.

Die Kantonsstrasse T9

- 7,9 km von der Umfahrung Siders-Ost bis Leuk-Susten.
- Neuanlage der Kantonsstrasse auf 1540 Metern Länge.
- Länge des Hubil-Tunnels (Salgesch): 699 m.
- Länge des gedeckten Einschnitts südlich von Salgesch, beim Ausgang des Hubil-Tunnels: 262 m.
- Tunnel von Russubrunnu: 145 m.
- Anlage auf dem jetzigen SBB-Trasse: 3700 m.
- Tunnel bei Leuk: 124 m.
- Galerie bei Leuk: 50 m.
- Rhonebrücke in Leuk: 60 m.
- Neue Verbindung nach Varen östlich von Salgesch.

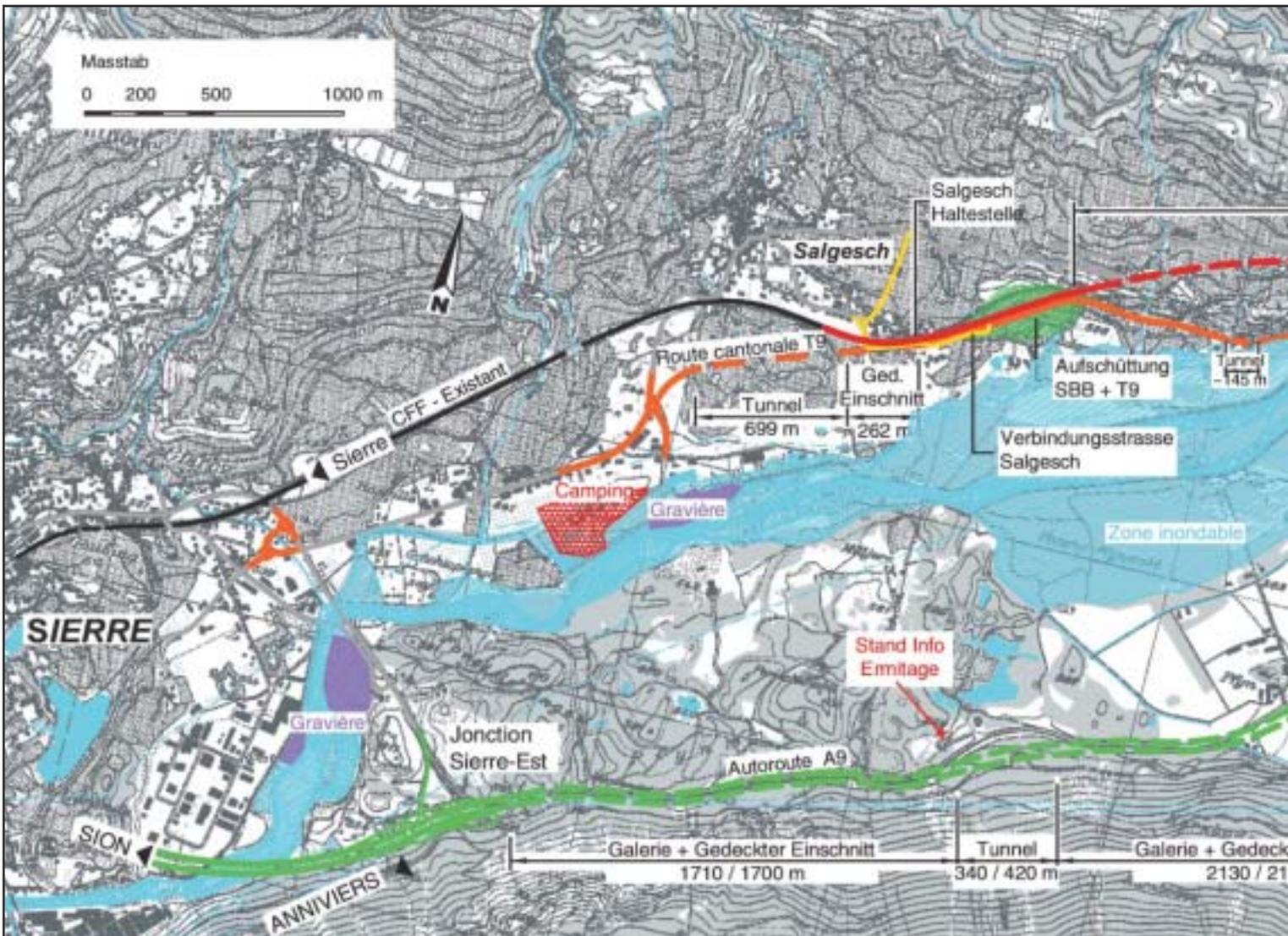
Die SBB-Linie

- Totallänge des modifizierten Abschnitts: ca. 7 km
- Länge des Tunnels Varen: 2799 m
- Länge des Tunnels Leuk: 1385 m
- Länge der Dala-Brücke: 81 m
- Länge der Rhone-Brücke: 180 m
- Minimal-Radius Ausfahrt Salgesch: 1600 m
- Maximal-Steigung: 10%
- Volumen der Aufschüttung in Salgesch: ca. 618'000 m³
- Umgestaltung der Haltestelle Salgesch resp. Station Leuk
- Erhöhung des Perrons um 55 cm.

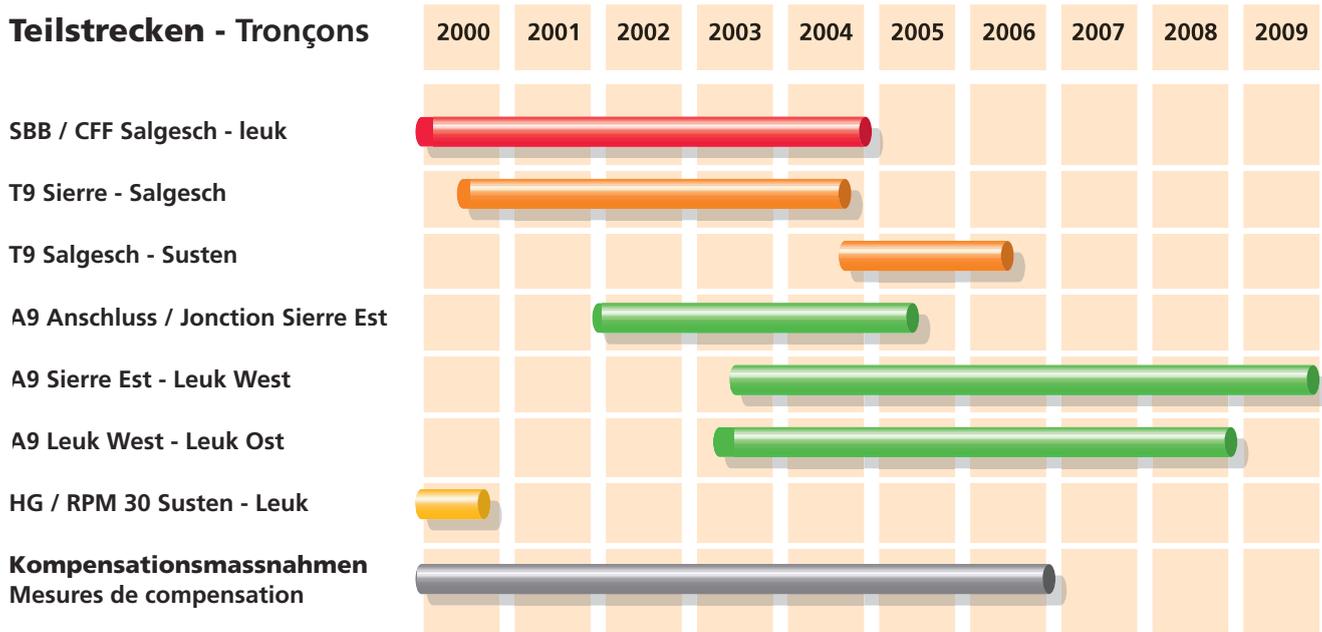
Kosten und Finanzierung

• Autobahn A9 Siders Ost – Leuk Susten Ost	563 Mio	(63 Mio/Km)
• Kantonsstrasse T9 Siders – Leuk Susten	82 Mio	(10 Mio/Km)
• Bahnprojekt SBB Salgesch – Leuk Susten	270 Mio	(davon 162 Mio zu Lasten der Nationalstrassen)
Gesamttotal der Bauarbeiten	915 Mio	(davon 805 Mio zu Lasten der Nationalstrassen)

Die Finanzierung der Nationalstrassen erfolgt zu 96% durch den Bund und zu 4% durch den Kanton Wallis



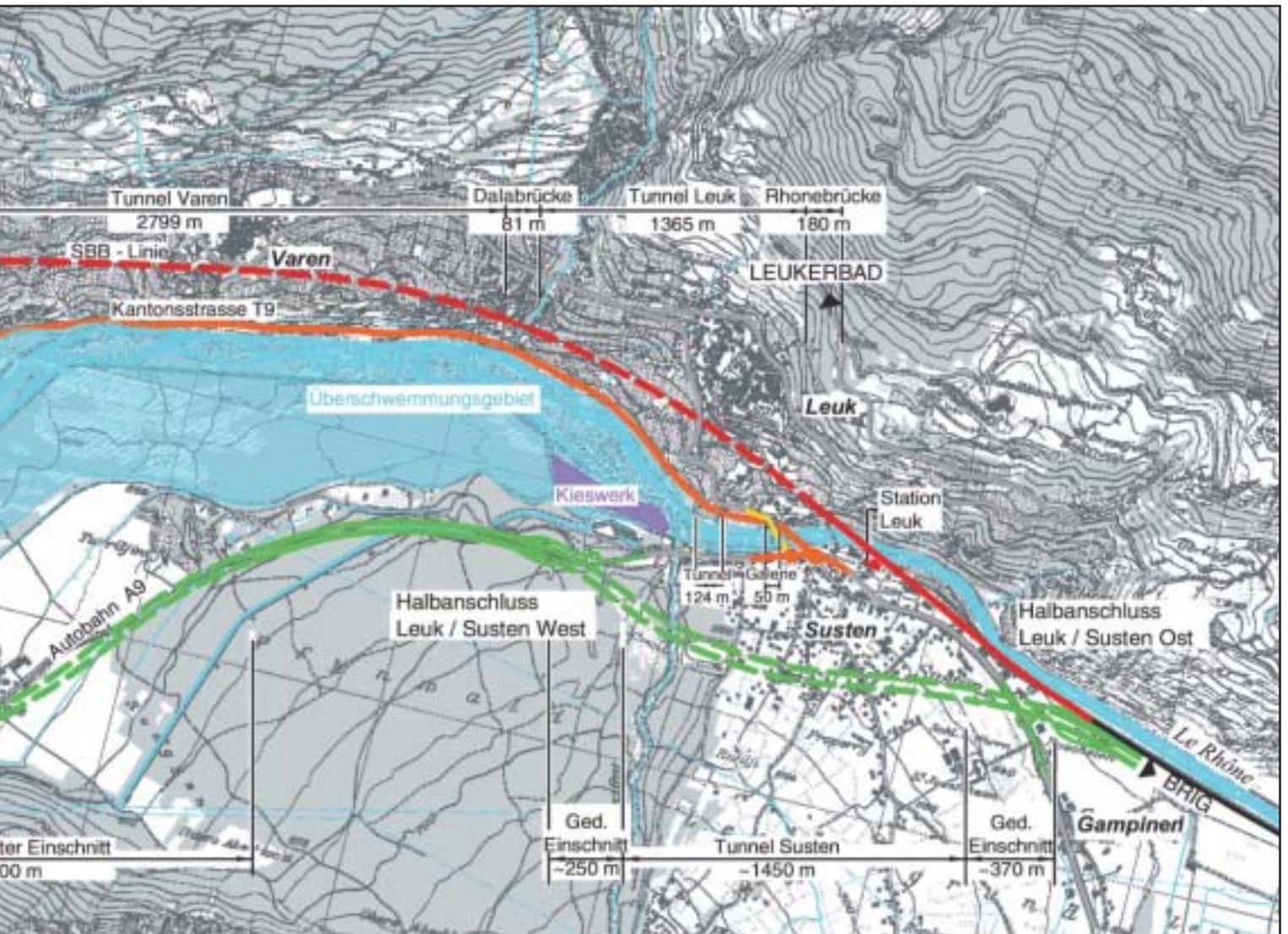
Teilstrecken - Tronçons



T9 = Kantonstrasse - Route cantonale

A9 = Autobahn - Autoroute

HG / RPM = Hauptstrasse im Gebirge - Route principale de montagne



Trassee freigeben, damit die neue Kantonsstrasse angelegt werden kann. Erst wenn diese ihren Betrieb aufgenommen hat, kann der grosse Graben der Autobahn ausgehoben werden. Vorbereitende und ergänzende Arbeiten sind bereits auf allen drei Baustellen im Gang, damit das Gesamtprojekt im Jahr 2009 abgeschlossen werden kann.

Aufwertung eines einzigartigen Naturgebiets

■ Für den zerstreuten oder nicht sehr naturverbundenen Besucher ist der Pfywald nichts als ein schöner Wald am Flussufer. Die Bedeutung dieses Naturgebiets reicht aber weit über flüchtige Eindrücke hinaus. Der Pfywald vereinigt auf seiner begrenzten Fläche eine Vielzahl verschiedenartiger und sehr charakteristischer Biotope. Er ist denn auch in mehreren Inventaren verzeichnet, die Objekte von nationaler Bedeutung auflisten.

Ein Zusammenwirken natürlicher Umstände

■ Ein ganzer Berghang, die Varenalp, hat sich in prähistorischer Zeit gelöst und ist in die Rhoneebene gestürzt. Die Gesteinsmassen wurden vom Gletscher zerrieben und fortgetragen; unterwegs haben sie sich da und dort abgelagert – das war die Geburtsstunde der vielen

Hügel zwischen Leuk und Granges. Ein weiteres Naturphänomen hat ebenfalls zur Gestaltung der Landschaft von Pfy beigetragen: die ständige, von jedem Regen vorangetriebene Erosion des Illgrabens, auf der linken Rhonesseite. Der Illgraben hat den grössten Schuttkegel der Schweiz entstehen lassen. Als Drittes ist die Rhone zu nennen, die zwischen Susten und Siders nicht kanalisiert ist und die Landschaft Pfy wesentlich mitprägt und im Lauf der Jahreszeiten auch verändert.

Die Vielfalt der Biotope

■ Das Nebeneinander sehr unterschiedlicher Systeme oder Lebensgemeinschaften gehört zu den erstaunlichsten Besonderheiten des Pfywalds. Der Steppenvegetation auf der rechten Flussseite steht am anderen Ufer ein dichter Fichtenwald gegenüber. Mit den mageren Föhren auf den steinigen Hügeln kontrastiert in den Senken die üppige Vegetation der kleinen Waldseen. Und auf die Launen der frei fliessenden Rhone antwortet die Strenge einer Landschaft, zu der auch die steile Flanke des Gorbetsch gehört.

Fülle und Raritäten

■ Die Vielfalt der Biotope ist auch am Artenreichtum der Flora und Fauna zu erkennen. So sind im Pfywald 133 der 188 in der Schweiz vorkommenden

Nistvogelarten vorhanden; einige Arten haben im Pfywald den einzigen oder fast einzigen Zufluchtsort der Schweiz gefunden. Fast alle Hautflügler und Libellen unserer Breiten sind dort in grosser Zahl vertreten. Unter den Säugetieren ist etwa die Anwesenheit des Bibers zu vermerken.

Schutz und Neubelebung

■ Die Verkehrsvorhaben im Pfywald haben eine vertiefte Untersuchung der Massnahmen notwendig gemacht, die zur Rehabilitierung des im vergangenen Jahrhundert zum Teil arg mitgenommenen Naturgebiets notwendig sind. Bund und Kanton haben einen Katalog von neun Massnahmen beschlossen, die sich auf eine Fläche von 300 Hektaren auswirken werden und eine Investition von 25 Millionen Franken erfordern. Die Massnahmen betreffen hauptsächlich die Rhone, die Waldseen und die Schwemmgebiete.

Die Regionen Siders und Leuk nehmen den Bau der Autobahn zum Anlass, gemeinsam ein Projekt "Pfywald, Raum des Lebens und Entdeckens" voranzutreiben. Zur Aufwertung dieses Naturerbes sind konkrete Massnahmen geplant.

news

Wo können Sie sich informieren?

■ Das Gebäude der Ermitage beherbergt vom 24. April 2001 an einen Informationsstand über die Strassenbauarbeiten im Pfywald und über die Naturschätze des Gebiets. Der Stand ist täglich geöffnet, zu denselben Zeiten wie das Café-Restaurant.

Für weitere Informationen verweisen wir auf die Website:

www.a9-vs.ch

