

zur Autobahn A9
Steg/Gampel - Visp

sur l'autoroute A9
Steg/Gampel - Visp

DEPARTEMENT FÜR
VERKEHR, BAU UND
UMWELT (DVBV)
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
Valais romand

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

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

A9info

Autobahn A9 Steg/Gampel - Visp

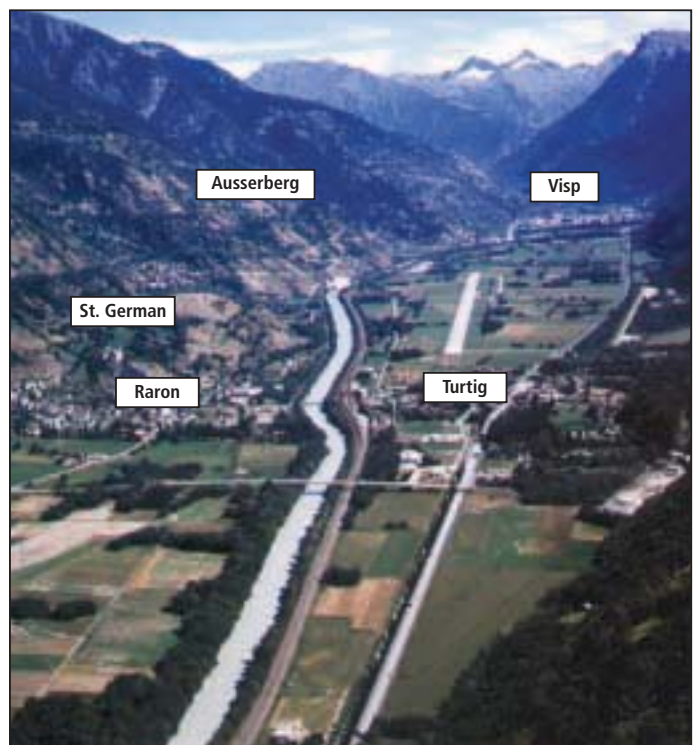
Das Oberwallis wartet mit Ungeduld auf die durchgehend befahrbare Autobahn zwischen Siders und Brig. Auf der Kantonsstrasse T9 gibt es regelmässig Staus, die Ortschaften unterliegen hohen Lärmbelastungen, während die Sicherheitsvorkehrungen für alle Benutzer ungenügend sind. Zudem bremst die aktuelle Verkehrssituation die wirtschaftliche Entwicklung der Region, insbesondere diejenige von Tourismus, Industrie und Handel.

Die Enge des Tals sowie der politische als auch der Volkswille, die Naturwerte des Kantons zu erhalten, haben die Wahl einer Linienführung nicht gerade erleichtert. Die Hauptschwierigkeiten sind im Oberwallis auf der Höhe des Pfynwaldes und bei Visp zu finden. In beiden Fällen wurden Lösungen gefunden, die von der breiten Öffentlichkeit unterstützt werden.

Von den fünf Abschnitten, die im östlichen Teil des Kantons noch gebaut werden müssen, ist der Abschnitt Steg/Gampel - Visp derjenige, welcher die geringsten technischen Probleme mit sich bringt. Er ist hingegen der einzige Abschnitt, der noch nicht durch den Staatsrat genehmigt werden konnte. Diese Verzögerung ergibt sich einerseits aus den ausserordentlichen Rahmenbedingungen, die im Oberwallis vorzufinden sind, andererseits aus den unterschiedlichen Meinungen der Bevölkerung bezüglich der Linienführung.

Die Planung wurde durch Unsicherheiten verzögert, die den Militärflugplatz Raron und das Netz der neuen Eisenbahn-alpentransversale NEAT betreffen. Später musste auch die dritte Rhonekorrektur miteinbezogen werden.

Erst nachdem diese verschiedenen Fragen geregelt waren, konnte die Planung vorangetrieben werden. Das von Professor Philippe Bovy erarbeitete Gutachten hat bestätigt, dass das durch die Dienststellen des DVBV ausgearbeitete Projekt am geeignetsten ist, um den Anforderungen der Allgemeinheit bezüglich des Verkehrs, der Anschlüsse, der Umwelt und der Wirtschaft zu genügen. Dieses Bulletin hat zum Ziel, die wesentlichen Vorteile der vorgesehenen Linienführung zusammenfassend darzulegen.



RHONE-
AUTOBAHN



Die zwei Varianten im Vergleich

Zwischen Steg und Visp ist das Rhonetal sehr eng und das betroffene Gebiet wird zum Teil intensiv genutzt. Das Tal wird bereits durch zwei die Landschaft trennende Elemente von ungleicher Bedeutung geprägt: im Norden bilden die Eisenbahngeleise entlang des Rottens eine markante Achse, im Süden zieht die Kantonsstrasse ihre Spur entlang der Talflanke.

Für jeden Planer war es offensichtlich, dass sich die Autobahn einer dieser beiden Achsen anschliessen müsste, um einen neuen Längseinschnitt zu vermeiden, welcher die Talebene zusätzlich unterteilt hätte. Die Büros, welche die Neuüberprüfung der gesamten A9 anfangs der achtziger Jahre durchgeführt haben, untersuchten daher beide Linienführungen, die sich heute konkurrenzieren. Sie stellten fest, dass die beiden Linienführungen mehr oder weniger gleichwertig waren.

Allerdings hat sich die regionale Situation im Laufe der letzten zwanzig Jahre verändert. Unter den zahlreichen neuen Elementen, welche die Überlegungen zu den Linienführungen beeinflussen, gibt es zwei, die eine bedeutende Rolle spielen: der Bau der Eisenbahnalpentransversale durch den Lötschberg und der Bau der Anschlussstrasse an die Vispertäler.

Diese beiden Vorgaben haben die Dienststellen des Staates, die beauftragten Ingenieure und schliesslich den Experten Philippe Bovy in der Überzeugung bestärkt, dass die Linienführung im Norden entlang der SBB-Geleise geeigneter ist als diejenige im Süden parallel zur Kantonsstrasse T9.

Die Meinungen innerhalb der Bevölkerung waren sehr unterschiedlich. Die Ansichten waren um so geteilter, als die Umweltschutzorganisationen der Südvariante

den Vorzug gaben. Sie sind der Auffassung, dass mit der Südvariante die Naturwerte der Region besser erhalten werden können, die Auswirkungen auf die Wohngebiete begrenzt würden und dass diese Variante besonders wirtschaftlich sei.

Diese unterschiedlichen Sichtweisen haben die kantonalen Behörden veranlasst, die alternativen Vorschläge sehr aufmerksam zu untersuchen und die Lage zu klären. Sie haben auch die Gelegenheit genutzt, die zur Auswahl stehenden Varianten bereits vor dem Vergleich zu optimieren. Die Debatte war also bei weitem nicht unnütz. Sie wird dazu beitragen, das offizielle Projekt zu verbessern und bestimmte Anträge der Gemeinden berücksichtigen zu können. Sie hat ein objektives Abwägen von Nord- und Südvariante ermöglicht und die Entscheidung des Staatsrates auf eine solide Basis gestellt.

Langwierige Verhandlungen

Der Standpunkt des DVBU

Das Departement für Verkehr, Bau und Umwelt hat seinen Standpunkt in Bezug auf den Autobahnabschnitt zwischen Steg/Gampel und Visp nicht geändert. Seit 1981 entwickelten seine Ingenieure eine Linienführung, die fast parallel zur Eisenbahnlinie verlief. Diese Wahl wurde 1982 durch den Bericht im Rahmen der Neuüberprüfung der Linienführung der A9 bestärkt. Die von Professor Philippe Bovy geleitete Spezialistengruppe prüfte für den betreffenden Abschnitt eine Variante im Norden entlang der SBB-Geleise sowie eine Variante im Süden entlang der Talflanke.

Sofort wurden Zusatzstudien durchgeführt, um die im Bovy-Bericht enthaltenen Empfehlungen ins Projekt zu integrieren. Der Staatsrat, der seinerseits die zwei möglichen Strecken untersucht hatte, wählte im Jahre 1984 die Nordvariante. Er überprüfte besonders die Möglichkeit, ob die Verkehrswege (die Eisenbahnlinie und die Autobahn) an einer Stelle des Tales zusammengeführt werden könnten.

Nach zahlreichen, ergänzenden Bewertungs- und Anpassungsarbeiten wurde die Nordvariante 1994 öffentlich

aufgelegt. Aber das Verfahren wurde infolge des Entscheids des Schweizer Stimmvolks, zwei Eisenbahnalpentransversalen zu bauen, eine davon durch den Lötschberg, verzögert. Es musste abgewartet werden, wie sich die neue Eisenbahnlinie in die Talebene einfügen würde und wie das Autobahnprojekt aufgrund dieses neuen Elements angepasst werden müsste.

Zum Zeitpunkt als diese Frage abgeklärt wurde, rückten andere Abschnitte der A9 ins Zentrum des Geschehens. Der Abschnitt, der die lebhaftesten Kontroversen hervorrief, war selbstverständlich die Umfahrung von Visp. Nachdem lange Zeit eine Nordvariante bevorzugt wurde, entschieden sich das UVEK, der Staat Wallis und das Bundesamt für Strassen für eine Umfahrung im Süden.

Der Standpunkt der Gemeinden

Die Gemeinden Raron, Baltschieder und Eggerberg haben seit Beginn der Planung immer wieder ein vorhersehbares und legitimes Anliegen kundgetan: Ihre Dörfer sollten nicht einem übermässigen Lärmpegel ausgesetzt werden. Die Gemeinde Raron war ausserdem sehr

beunruhigt, was mit dem Wohngebiet von Turtig geschehen würde, falls es von der A9 durchquert werden müsste.

Im Jahre 1987 beschlossen die Bürger von Raron an der Urversammlung, den Staatsrat aufzufordern, eine Südvariante entlang der südlichen Talflanke prüfen zu lassen. Die Rarner gingen davon aus, dass diese Variante für Turtig und St. German weniger schädlich wäre, weil sie in einem grösseren Abstand zu den Wohngebieten geplant war. Im Jahre 1998 legte die Gemeinde dem Staatsrat einen neuen Bericht vor, in welchem sie ihre Befürchtungen erneut darlegte.

Anlässlich der zwei aufeinanderfolgenden öffentlichen Auflagen von 1994 und 1999 haben die Gemeinden ihre Opposition gegen die offizielle Linienführung manifestiert, da sie dachten, dass diese mit Nachteilen verbunden sein werde.

Der Standpunkt der Umweltschutzorganisationen

Die Umweltschutzorganisationen, insbesondere Pro Natura, WWF und OGUV plädierten regelmässig für eine Südvariante, da diese Linienführung,

eng an der südlichen Talflanke geführt, weniger Landschafts- und Lärmbelastigungen verursache.

Um die Stichhaltigkeit dieser Sichtweise zu beweisen, haben die Umweltschutzorganisationen die Linienführung im Süden wieder aufgenommen. Eine Südvariante war anlässlich der Neuüberprüfung der A9 im Jahre 1982 skizzenhaft aufgezeichnet worden und es wurden an ihr einige Änderungen vorgenommen.

Nachdem an der Variante weitergearbeitet worden war, erwies sich das Projekt als nicht so überzeugend, wie man sich dies erhofft hatte. Einige Personen machten sich an die Arbeit und entwarfen eine etwas andere Variante, welche ihre Autoren als «Kompromiss-Südvariante» bezeichneten.

Der Dialog der Behörden mit Vertretern von anderen Standpunkten

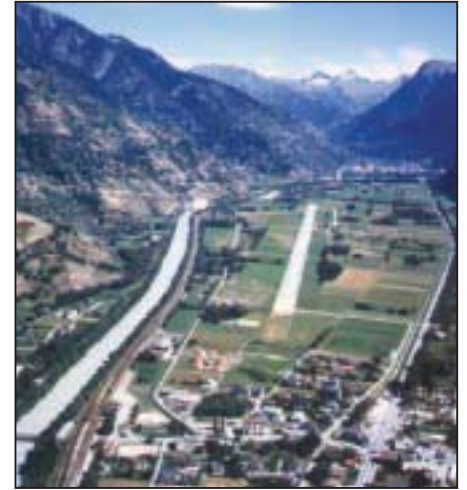
Der Staatsrat hat die von Umweltschutzorganisationen und Gemeinden formulierten Bemerkungen oder Einwände immer ernst genommen. Im Jahre 1987 entsprach die Regierung dem Gesuch der Bürger von Raron und liess nicht eine, sondern vier Südvarianten durch die Sektion Nationalstrassen untersuchen. Keine schien geeignet, die vorhandenen Probleme auf eine vorteilhafte Art zu lösen.

Infolge von parlamentarischen Interventionen hat der Staatsrat im Jahre 1997 das Bauwerk erneut aufgegriffen. Er lässt drei Umfahrungsvarianten von Turtig untersuchen und gibt eine Umweltverträglichkeitsstudie in Auftrag. Es zeigt sich, dass die Nordvariante bedeutend vorteilhafter ist.

Die Umweltschutzorganisationen geben daraufhin eine «optimierte Südvariante» ein. In der Folge erteilt der Staatsrat dem Ingenieurbüro Transportplan den Auftrag, abzuklären, ob eine erneute Überprüfung durchgeführt werden müsse. Das beauftragte Büro beschränkt sich nicht darauf, die Varianten einander gegenüberzustellen: Es schlägt vor, bei beiden Projekten wesentliche Verbesserungen vorzunehmen, noch bevor diese Projekte verglichen würden. Schliesslich bewertet dieses Büro die Nordvariante als die Bessere.

Die Organisationen stellen die Neutralität des beauftragten Büros in Frage. Der Staatsrat beschliesst daher, Professor Philippe Bovy ein Evaluationsmandat zu übertragen. Als dieser eben seine Arbeit begonnen hat, erhält er von den Umweltschutzorganisationen ein neues Projekt, die «Kompromiss-Südvariante».

Er berücksichtigt in seiner Studie die drei Varianten, welche dem Staatsrat vorgelegt wurden. Die untenstehende Tabelle zeigt auf, welche Verbesserungen bei den drei Projekten berücksichtigt wurden, um so eine ausgewogene, vergleichende Bewertung zu gewährleisten.



ÜBERPRÜFUNG DER A9 ZWISCHEN STEG/GAMPEL, RARON, VISP WEST UND VISPERAL DURCH PROF. BOVY

NORD

VERBESSERTE AMTSLÖSUNG (NORDVARIANTE)

Verbesserungen gegenüber der Amtslösung:

- Schallabsorbierender Strassenbelag:
 - 1000 m im Westen von Turtig.
 - 1750 m im Osten von Turtig / St. German.
- Absenkung des Trassees ($\Delta h = 2.00$ m) auf das Niveau der SBB-Geleise gegenüber Baltschieder.
- Änderung Vollanschluss Visp West.
- Änderung Verbindungsstrassen in Visp Nordwest und Baltschieder.

SÜD

VERBESSERTE SÜDVARIANTE

Zusätzlich zum Transportplan-Bericht vorgeschlagene Verbesserungen:

- Lärmschutzmassnahmen in Turtig:
 - Schallabsorbierender Strassenbelag:
 - 500 m im Westen von Turtig.
 - 700 m im Osten von Turtig.
 - Überdeckung der Nordstreifen der A9 auf 360 m im Osten von Turtig.
- Vollanschluss Visp West mit Beschleunigungstreifen ausserhalb des Vispertaltunnels und Anschluss an die T9 parallel zur A9.

SÜD

KOMPROMISS - SÜDVARIANTE

Zusätzlich zum Transportplan-Bericht vorgeschlagene Verbesserungen:

- Konzept der Anschlüsse:
 - Wegfall H509-Anschluss.
 - Wiederherstellung Halbanschluss Steg/Gampel Ost.
 - Halbanschluss Raron West.
- Visp West:
 - Anpassung des A9-Trassees gemäss Skizze der Umweltorganisationen.
 - Vollanschluss mit Beschleunigungstreifen ausserhalb der Tunnels und Anschluss an die T9 parallel zur A9.

SCHEMATISCHE DARSTELLUNG: VERBESSERTER AMTSLÖSUNG NORD UND VERBESSERTER AMTSLÖSUNG SÜD

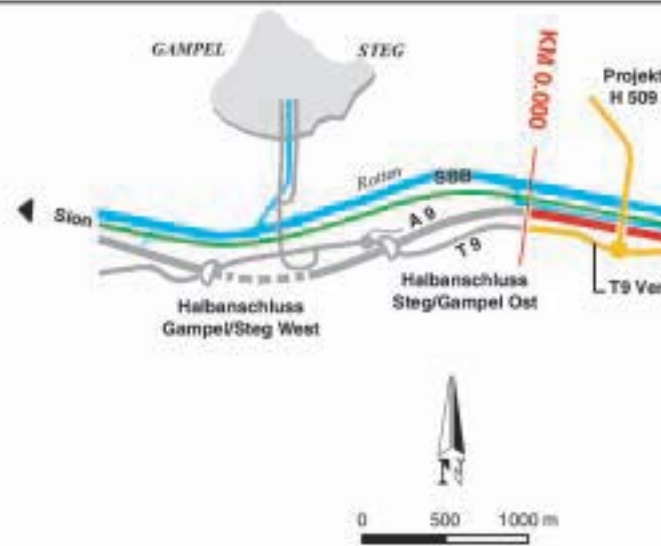
(Tafel 2: Gutachten A9 Steg-Raron-Visp, Prof. Bovy, 30. März 2002).

VERBESSERTER AMTSLÖSUNG

- Länge : 9110m
- Gedeckter Einschnitt Raron / Turtig : 920m
- Wannen Raron / Turtig : 540m
- Tunnel Vispental Röhre Ost : 910m - Röhre West : Best.
- Tunnel Riedertal T9 : 300m
- T9 - Versetzung : 900m

ANSCHLUSSKONZEPT :

- Vollanschluss Raron West
- Vollanschluss Visp West

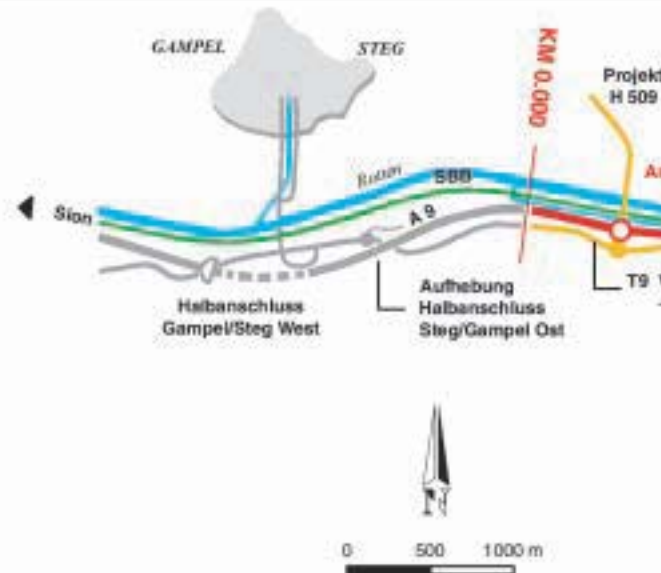


VERBESSERTER VARIANTE SÜD

- Länge : 8820m
- Tunnel Turtig : 700 / 750m
- Tunnel Riedertal A9 / T9 : 300m
- Tunnel Vispental Röhre Ost : 960m - Röhre West : 910m
- T9 - Versetzung : 5200m
- Grossgrundkanal - Versetzung : 3000m
- Erdgasleitung - Versetzung : 3500m

ANSCHLUSSKONZEPT :

- Vollanschluss H 509
- Halbanschluss Raron Ost
- Vollanschluss Visp West

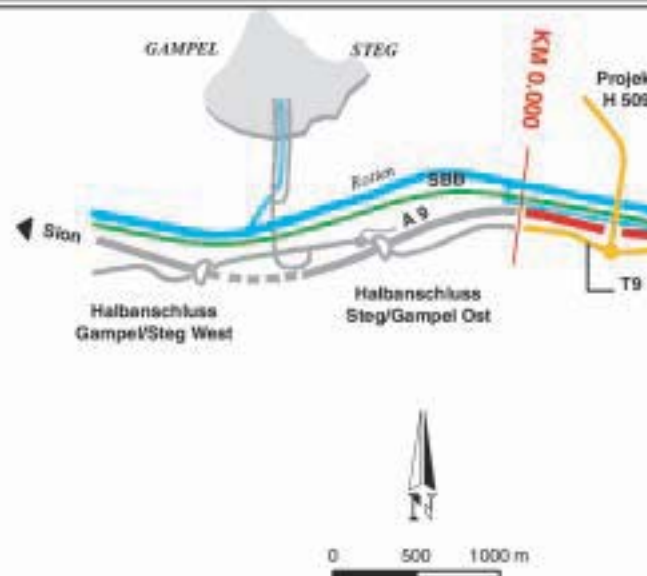


KOMPROMISS-VARIANTE SÜD

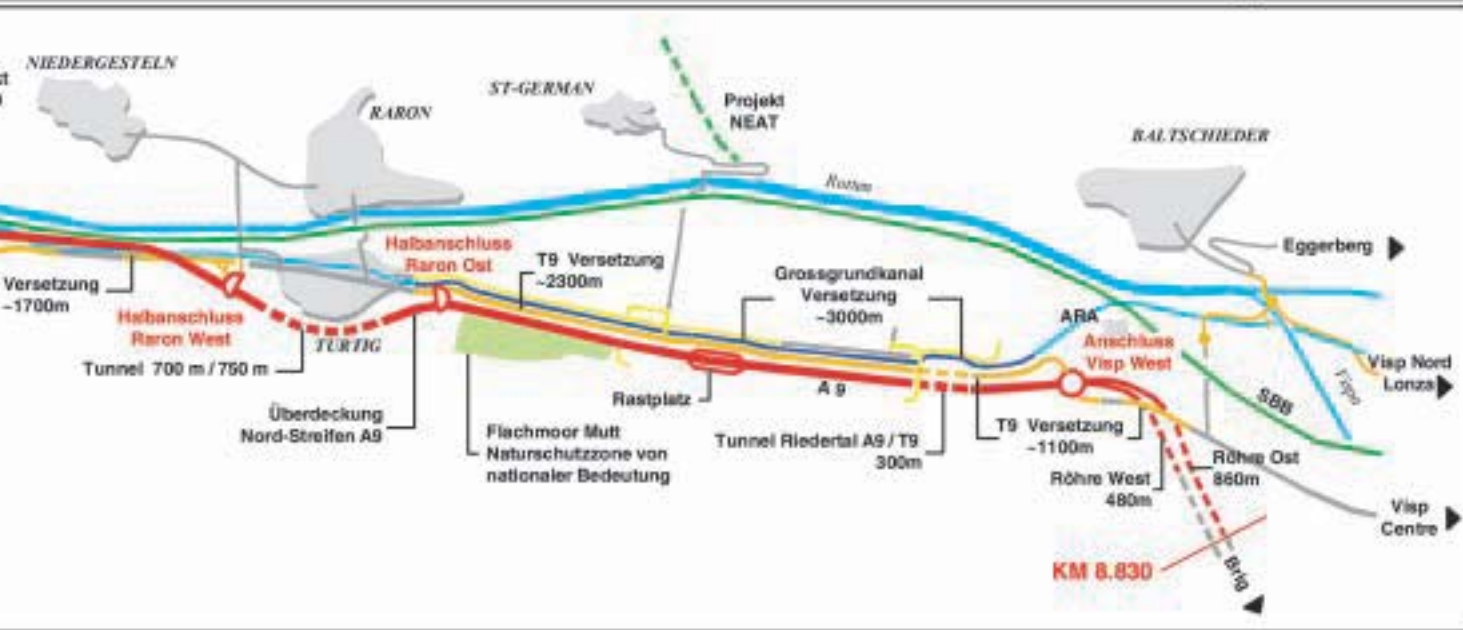
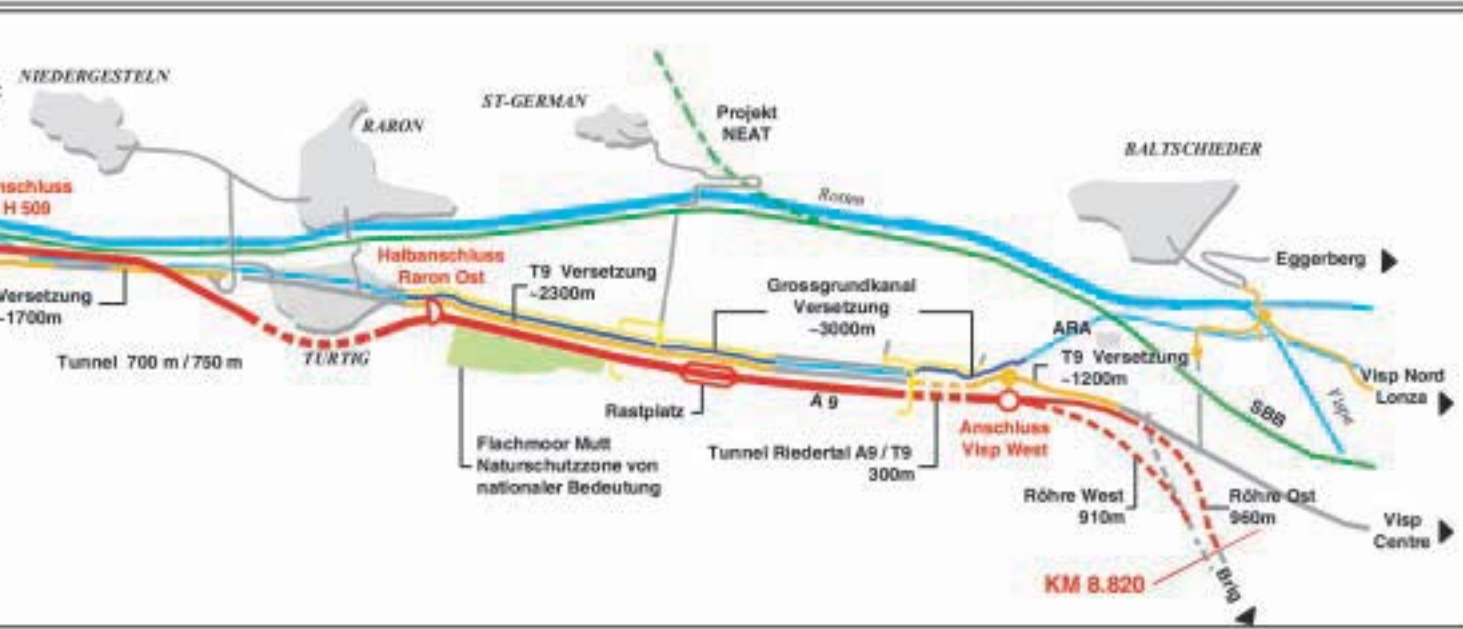
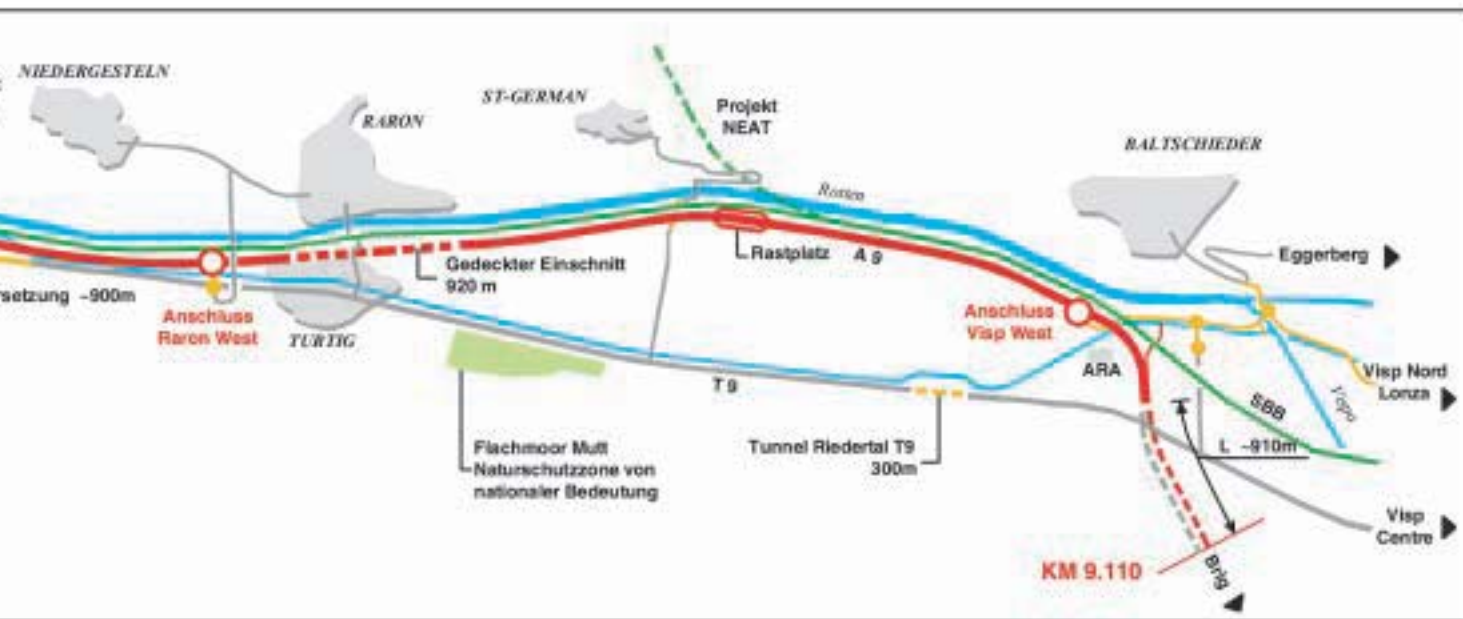
- Länge : 8830m
- Tunnel Turtig : 700 / 750m
- Tunnel Riedertal A9 / T9 : 300m
- Tunnel Vispental Röhre Ost : 860m - Röhre West : 480m
- T9 - Versetzung : 5100m
- Grossgrundkanal - Versetzung : 3000m
- Erdgasleitung - Versetzung : 3500m

ANSCHLUSSKONZEPT :

- Halbanschluss Raron West
- Halbanschluss Raron Ost
- Vollanschluss Visp West



SERTE VARIANTE SÜD



Die wesentlichen Vorteile der Nordvariante

Die Durchfahrt von Turtig

Die Durchfahrt durch das Wohngebiet ist in einem gedeckten Kasten geplant. Die Autobahn wird unterirdisch durch das ganze Wohngebiet geführt. Vor und nach der Ortschaft wird die Fahrbahn mit lärmabsorbierendem Strassenbelag versehen, um die Lärmbelastung noch weiter zu senken. Turtig wird dann nur noch den Nahverkehr zu ertragen haben.

Die Bautechnik für gedeckte Kästen wird heute sehr gut beherrscht. Die Arbeiten können schnell und mit begrenzten Immissionen für die Bevölkerung durchgeführt werden.

Bei einer Südvariante in einem Tunnel würde dies anders aussehen. Die Geländeflächen vor den Tunneleinfahrten wurden im Rahmen der Ortsplanung von Raron nicht für die A9 vorgesehen. Aber der Hauptnachteil dieser Lösung beruht auf der Schwierigkeit, zwei Tunnelportale schräg in die Talflanke zu bauen. Die Arbeiten wären lang und schwierig. Im Gegensatz zu dem, was angeregt wurde, könnte man nicht vorzeitig bauen: eine solche Baustelle erfordert die Erstellung von Zufahrtsstrassen und die Bereitstellung schwerer Baumaschinen.

Professor Bovy hat die vorgeschlagene Deckelbauvariante (Bau der Autobahn A9 in einer Deckelbauweise unter der Kantonsstrasse T9 entlang der Ortsdurchfahrt Turtig) als eine mögliche Durchfahrtsvariante von Turtig ebenfalls untersucht. Gemäss dieser Überprüfung hat diese Variante die schwerwiegendsten Folgen für die Ortschaft Turtig, ihre unmittelbare Umgebung und ihre Grünzonen sowie für das Naturschutzgebiet Mutt.

Das Zusammenführen der A9 mit den SBB-Geleisen

Im betrachteten Gebiet sind entlang des Rottens verschiedene Geleise vorhanden: die Simplon-Linie der SBB und die Linie der NEAT, die westlich von Visp in die SBB-Linie einmündet. Die Gesamtheit der Geleise stellt eine geschlossene, für jeden anderen Verkehr undurchlässige Achse dar. Nun hat die Autobahn ähnliche Eigenschaften: sie verursacht einen klaren und starken Einschnitt in der Talebene.

Es ist folglich zweckmässig, ja unabdingbar, diese einschneidenden Verkehrswege zusammenzuführen, um eine zusätzliche Zerstückelung der Talebene zu vermeiden. Die Kantonsstrasse T9, die im Süden durchführt, kann gequert werden, so dass die Gebiete beiderseits der Strasse miteinander verbunden bleiben.

Minimale Verschiebungen zwischen Turtig und Visp

Die Realisierung einer Südvariante würde zu grossen Änderungen in der derzeitigen Auslegung der Infrastruktur zwischen Turtig und Visp führen. Man müsste insbesondere die folgenden Arbeiten durchführen:

- Verlagerung der Kantonsstrasse T9 auf einer Länge von ungefähr 2300 Metern
- Verlagerung des Grossgrundkanals auf einer Länge von ungefähr 3000 Metern
- Verlagerung der landwirtschaftlichen Strasse
- Verlagerung der Swissgas-Leitung.

Zu diesen Nachteilen muss eine zusätzliche Schwierigkeit angeführt werden. Der Bau der Autobahn im Süden würde der Kantonsstrasse die Funktion der Erschliessung für die Gebiete entlang der südlichen Talflanke entziehen. Es müssten also zumindest Über- oder Unterführungen gebaut werden, um diese Verbindungen wieder herzustellen.

Die Abstimmung der Nordvariante mit dem gesamten Autobahnprojekt

Die Aufteilung der Autobahn in verschiedene Abschnitte bei deren Realisierung wird durch einige Einschränkungen, welche mit dem Bau zusammenhängen, gerechtfertigt. Sie erschwert jedoch die Abstimmung der einzelnen Teilabschnitte aufeinander. Jeder Abschnitt muss unter Berücksichtigung des Abschnittes weiter östlich und weiter westlich geplant und entwickelt werden.

So verlangt einerseits die allgemeine Linienführung der A9 nach einer Nordvariante, die geradlinig ist und die so gut wie möglich die Talebene schont, indem sie sich an die SBB-Linie anlehnt.

Andererseits ermöglicht diese Linienführung, den Vispertaltunnel als ersten wesentlichen Bestandteil der Umfahrung von Visp, optimal an die A9 anzubinden. Es handelt sich dabei nicht um einen Zufall; denn der Tunnel ist für eine Nordvariante konzipiert worden.

Dieser Aspekt ist den Verfechtern der Linienführung im Süden nicht entgangen. Mit der «Kompromiss-Variante» braucht die Autobahn eine weite Kurve, um den Tunnel in einem nicht allzu ungünstigen Winkel angehen zu können. Es ist keine Südvariante realisierbar, ohne dass nicht eine Anpassung des bestehenden Vispertaltunnels vorgenommen werden müsste. Dieser Tunnel müsste während den Anpassungsarbeiten selbstverständlich geschlossen werden.

Die «verbesserte Südvariante» würde den Bau eines Verbindungsteilstücks zum bestehenden Tunnel notwendig machen. Die «Kompromiss-Südvariante» versucht einen Teil des Problems zu lösen, indem sie die Autobahn in einer gewundenen Kurve weiterführt. Diese zwei Nachbesserungen zeigen in aller Deutlichkeit die Probleme auf.

Wirksamkeit des Anschlusses Visp West

Der Anschluss, der in der «verbesserten Nordvariante» vorgesehen ist, ist unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsverteilung sehr vorteilhaft. Er gewährleistet einen leichten und schnellen Zugang zu den Dörfern des rechten Rhoneufers. Er lenkt den Verkehr für die Industriezone und die Lonza so, dass die Bauzone gemieden wird. Er ermöglicht eine harmonische Verbindung mit der Ortsmitte Visp und dem Bahnhofsbereich.

Diese vorteilhafte Ausgangslage erlaubt es der Gemeinde Visp, Einschränkungen des Schwerverkehrs innerhalb des Wohngebiets in Betracht zu ziehen, so wie es in Sidens gemacht werden konnte. Die Lastwagen, die keinen Bestimmungsort im Wohngebiet haben, wären verpflichtet, die Entlastungsstrasse zu benutzen.

Die Südvariante erlaubt es hingegen nicht, eine solche Lösung für das Problem der Verkehrsverteilung zu fin-

den. Beim Projekt mit den geringsten Nachteilen wird der Anschluss rautenförmig und mittels einem Brückensystem erhöht gebaut, um die A9 zu überqueren. Die landschaftlichen Auswirkungen dieser Konstruktion wären verheerend. Die Probleme wären unter einem funktionellen Gesichtspunkt noch ernster, denn der ganze Verkehr würde sich an einer sehr ungünstigen Stelle auf die Kantonsstrasse T9 begeben. Es gäbe ständig Staus. Der Zugang zu den Gebieten auf dem rechten Rhoneufer wäre ebenso wie jener zu den Industriestandorten schwierig. Der Ort könnte sich eines Teils des Durchgangsverkehrs nicht erwehren und müsste die häufige Durchfahrt von Lastwagen ertragen.

Annehmbare Ausführungsfristen

Weiter oben wurde die notwendige Abstimmung der aufeinanderfolgenden A9-Abschnitte erwähnt. Die Nordvariante erfüllt diese Forderung. Die Südvariante ist in diesem Bereich nicht zufriedenstellend und würde eine erneute Anpassung der Umfahrung von Visp implizieren. Dieser Abschnitt ist vom Kanton bereits genehmigt und zur Genehmigung durch die Bundesbehörden bereit.

Alle Linienführungen im Süden, die man bis jetzt untersucht hat, haben Schwächen gezeigt, so dass mit der Planung des Bauwerks wieder von vorne hätte begonnen werden müssen. Es hätte versucht werden müssen, wenig-

stens einige der Probleme, auf die man gestossen ist, zu lösen. Wäre die Linienführung im Süden genehmigt worden, hätte das Verfahren von Beginn an neu gestartet werden müssen: Genehmigung des generellen Projekts durch den Kanton und den Bund, öffentliche Auflage, Behandlung der Einsprachen, Erarbeitung des Detailprojekts und erneutes Vorlegen bei den Behörden. Schliesslich müsste die Genehmigung abgewartet werden, bevor die Arbeiten ausgeschrieben werden könnten.

Alle Personen, welche die Entwicklung eines einzigen Autobahnabschnitts verfolgt haben, wissen, wie viel Zeit notwendig ist, um die oben erwähnten Etappen zu durchlaufen. Es braucht hierzu mehrere Jahre. Eine Wiederaufnahme der Debatte über das offizielle, verbesserte Projekt würde die Realisierung der gesamten Autobahn A9 im Oberwallis verzögern.

Die Kostenfrage

Die hohen Kosten unserer Autobahnen lassen sich durch die Qualität der erstellten Bauwerke und ihre Nutzungsdauer rechtfertigen. Diese Feststellung schliesst einen kritischen Blick auf die bewilligten Investitionen überhaupt nicht aus. Man muss mit den öffentlichen Geldern haushälterisch umgehen, darin sind sich alle einig. Die Verfechter einer Südvariante waren im Übrigen der Ansicht, dass ihr Projekt es

erlauben würde, die Kosten dieses Abschnittes merklich zu senken (ungefähr 30 Millionen Franken); diese wirtschaftliche Überlegung war eine der Grundlagen für ihre Argumentation.

In Wirklichkeit zeigt es sich, dass ihre Evaluation ungenügend vorangetrieben wurde - was man ihnen angesichts der Schwierigkeit, dermassen komplexe Infrastrukturkosten abzuschätzen, nicht vorwerfen kann. Professor Bovy selbst hat sich entschieden, ein spezialisiertes Unternehmen, das Büro Bonnard und Gardel, mit der Kostenschätzung für jede Variante zu beauftragen. Hier sind die Ergebnisse (in Franken):

- **Verbesserte Südvariante**

468'115'000.-
- **Kompromiss-Südvariante**

430'771'000.-
- **Verbesserte Amtslösung (Nordvariante)**

347'675'000.-

Die Südvarianten würden zwischen 85 und 120 Millionen Franken mehr kosten als die Nordvariante. Diese Mehraufwendungen stehen vor allem mit den weiter oben erwähnten Bauwerken im Zusammenhang: Aushub des Tunnels von Turtig; Verschiebung der T9, des Grossgrundkanals, der landwirtschaftlichen Strasse und der Swissgas-Leitung; Eingriff beim Vispertaltunnel.

Schutz der Natur- und Landschaftswerte

Die Schaffung eines neuen Verkehrsweges beeinflusst notwendigerweise das Gleichgewicht der landschaftlichen Merkmale oder der biologischen Eigenschaften des betroffenen Gebietes. Die Ersatzmassnahmen erlauben es, die Auswirkungen auf die Umwelt, welche durch neue Infrastrukturbauten entstehen, zu vermindern. In bestimmten Fällen kann sogar die ursprüngliche Situation verbessert werden. Das ist besonders im Pfywald der Fall.

Es ist zweifellos schwierig, eine genaue Gegenüberstellung dessen zu machen, was durch einen dermassen wichtigen Eingriff wie der Bau einer Autobahn gewonnen wird und was verloren geht. Die zukunftsorientierten Studien der spezialisierten Büros

erlauben es allerdings, eine allgemeine Beurteilung der Lage durchzuführen. Es gilt dabei zwischen spezifischen Bereichen wie den Landschaftswerten oder den Naturwerten zu unterscheiden.

Die Nordvariante und die Naturwerte

Die Nordvariante benutzt eine Zone, die durch den Bau der NEAT stark beeinträchtigt wurde. Früher hatten die Flora und Fauna im Gebiet Grosseia zwischen dem Baggersee und dem Schwarzen Graben eine ziemlich grosse Bedeutung. Heute ist dies nicht mehr der Fall. Von den ursprünglich vorhandenen Biotopen sind nur ein Waldstück, eine Hecke und ein Graben übrig geblieben. Der Bau der Autobahn bewirkt westlich der NEAT-Baustelle

zusätzlichen Schaden, da der Wald, der sich zwischen Turtig und dem Baggersee entwickelt, gerodet werden muss. Die Ersatzmassnahmen, die ein wesentlicher Bestandteil des Projekts sind, erlauben es, diesen Schaden zu vermindern und beschädigte Biotope wieder herzustellen. Es handelt sich vor allem um Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen in den folgenden Gebieten:

- die Feuchtgebiete von Basper (8,25 ha)
- die gemischte Zone der Feuchtgebiete und der extensiven Landwirtschaft von Basper (12,5 ha)
- die Feuchtgebiete im Turtiggrund, westlich von Turtig (4 ha)
- die Aufwertung des Hofkanals auf dem Territorium von Baltschieder.

Die Südvariante und die Naturwerte

Die Realisierung der Südvariante würde zweifellos den Verzicht auf die oben angegebenen Massnahmen bedeuten, da diese Gebiete nicht mehr tangiert würden. Als Ersatzmassnahme für den Süden würde wahrscheinlich die Ausdehnung des Flachmoors von nationaler Bedeutung «Mutt» in Betracht gezogen, da in diesem Bereich für die Südvariante das grösste Aufwertungspotential besteht. Einer aus Sicht der Natur sicherlich willkommenen Erweiterung des Flachmoors stünden folgende Beeinträchtigungen gegenüber: die Zerstörung bewaldeter Zonen im Westen von Turtig, bei den zwei Tunnelportalen, im Goler und in unmittelbarer Umgebung des Campinggeländes. Der Bau einer Autobahn hätte ausserdem eine negative Auswirkung auf die Auenzone des Laubbachs. Der Bau würde die Umleitung des Wasserlaufs bedingen sowie die partielle Zerstörung des Hangwaldes und einer interessanten Trockensteppe bewirken.

Zusätzlich müsste ein Biotop beim Grossgrundkanal beschädigt werden, das als Ersatzmassnahme beim Bau des Vispertaltunnels realisiert wurde und bereits vom Biber als Nahrungsrevier genutzt wird.

Es ist aus diesen Gründen schwierig, den Schutz der natürlichen Werte geltend zu machen, falls man für eine der Südvarianten eintritt. Bevorzugt der Kanton eine teure Variante, die keine funktionellen Vorteile bringt, kann man ausserdem nicht auf über das Projekt hinausgehende Ersatzmassnahmen hoffen, wie sie vom Bund im Rahmen der Nordvariante bereits gewährt wurden.

Die Nordvariante und die Landschaft

Die Wahl der Nordvariante verstärkt den bereits ausgeprägten Einschnitt in die Landschaft, der durch die Eisenbahnlinie verursacht wird. Dieser Nachteil kann durch Pflanzungen und landschaftsgestalterische Arbeiten verringert werden; aber er kann nicht völlig aufgehoben werden.

Die Südvariante und die Landschaft

Falls eine Südvariante gewählt wird, kann die Wirkung des bestehenden Einschnittes, der heute durch die

Eisenbahnlinie in der Talebene existiert, nicht vermindert werden. Es würde vielmehr ein zweiter Einschnitt in einer heute noch weitgehend intakten Zone geschaffen. Dieser Einschnitt wäre umso gravierender, als zwischen den aneinander grenzenden Strassen A9 und T9 als Blend- und Sicherheitsschutz eine Wand errichtet werden müsste.

Ein anderer grosser Nachteil der Südvarianten: der erhöhte Vollanschluss Visp West stellt eine offensichtliche und ernste Beeinträchtigung der Landschaft in diesem Gebiet dar. Bei der Nordvariante wird dieser Anschluss tiefer gebaut. Es entstehen dadurch nur sehr geringe Beeinträchtigungen der Landschaft.

Die Frage des Lärms

Die Gemeinden und die Umweltorganisationen haben sich zu den Lärmemissionen geäussert, die das erste Projekt der Nordvariante bewirkt hätten. Diese Sorge hat die Planer dazu veranlasst, zwei Experten zu beauftragen, Massnahmen zur Begrenzung der Lärmbelastungen vorzuschlagen. Auf der Höhe von Turtig wird man an beiden Enden des Portals des gedeckten Kastens spezielle lärmabsorbierende Strassenbeläge verwenden, welche die Emissionen merklich herabsetzen werden.

Der Kanton hat die Frage des Lärms durch eine spezialisierte Firma, das Büro Ecocontrol aus Lugano, untersuchen lassen. Diese hat Simulationen und Massnahmen entlang des gesamten Trassees durchgeführt. Besondere Beachtung wurde der am stärksten exponierten Siedlung von St. German geschenkt. Die Experten haben Berechnungen durchgeführt, von Haus zu Haus, Stockwerk um Stockwerk. Es hat sich gezeigt, dass die Immissionswerte die sehr niedrigen Planungswerte, welche deutlich niedriger sind als die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte, an keinem Wohnort überschreiten.

Im Osten des Abschnitts erlaubt die allgemeine Herabsetzung des Bauwerks um rund zwei Meter, den Vollanschluss auf bestehendem Terrain einzurichten. Dadurch wird die Bevölkerung von Baltschieder den hier entstehenden Verkehrslärm nicht wahrnehmen und der Vollanschluss bleibt versteckt.

Sowohl die Süd- als auch die Nordvariante bewahren die Anwohner vor einem übermässigen Geräuschpegel. Die Frage nach der Lärmbelastung ist also für die Gegenüberstellung der Varianten nicht relevant. Dieser Aspekt wurde allerdings zu oft erwähnt, um hier nicht behandelt zu werden.

Eine begründete Überzeugung

Die Analysen, welche die Landschaft und die Umwelt betreffen, sind durch die Planer und die Experten bewertet und anschliessend auch durch den Staatsrat beurteilt worden. Jedoch liefern sie uns keine ausschlaggebenden Argumente zugunsten der einen oder der anderen Variante, selbst wenn es uns scheint, dass die Nordvariante mehr Vorteile bringt.

Die Entscheidung der kantonalen Exekutive basiert daher in erster Linie auf den Aspekten der Abstimmung der einzelnen Autobahnabschnitte, der Funktionalität, der Kosten, der Annehmbarkeit durch die Bundesbehörden und dem Zeitplan für die Realisierung. Objektiv beurteilt, ist die Nordvariante sowohl für die betroffene Region als auch für das Wallis als Ganzes günstiger als die Südvariante.

news

Kostenloses Abo für «A9 info»

■ Möchten Sie das «A9 info» auch weiterhin lesen? Das «A9 info» erscheint in unregelmässigen Abständen und kann bei der Sektion Nationalstrassen in Brig kostenlos abonniert werden. Für weitere Informationen über die A9 verweisen wir auf die Internet-Seite

www.a9-vs.ch