



Eröffnungsfeier | Verbesserter Verkehrsfluss und erhöhte Verkehrssicherheit – mit der Eröffnung des Teilstücks Leuk/Susten–Gampel/Steg ist ein wichtiges Etappenziel erreicht

«So weit waren wir beim Autobahnbau noch nie»



Erfreut. Staatsrat Jacques Melly, Bundesrätin Doris Leuthard und Staatsrätin Esther Waeber-Kalbermatten (von links) nach dem Durchschneiden des Bandes.

FOTOS KEYSTONE

TURTMANN | Schwierige geologische Bedingungen; Baustopp; Neuplanung. Nach zwölfjähriger Bauzeit wurde das Autobahnteilstück von Leuk/Susten – Gampel/Steg gestern eröffnet.

Bei der Windpark-Einweihung auf dem Gries wehte ihr kürzlich ein eisiger Wind entgegen, und gestern stand sie bei der Autobahneröffnung in Turtmann im nasskalten Regen: Doris Leuthard ist wahrlich kein Glück beschert, sobald sie in offizieller Mission in den Sonnenkanton reist. Das tat der guten Laune der Bundesrätin jedoch keinen Abbruch; diesmal mit Wintermantel und

Handschuhen ausgerüstet, war Leuthard gar zum Scherzen aufgelegt: «Ich stehe eigentlich nicht gerne quer in der Landschaft, aber bei euch im Wallis ist eben alles etwas anders», begrüßte sie die Gäste an der Eröffnungsfeier. Und meint damit wohl auch den Autobahnbau: Bezogen auf die Dauer sei der Bau des Teilstücks sicherlich keine Glanzleistung gewesen, aber heute stehe der Abschnitt. «Für einmal war nicht Bundesbern langsam.» Zurückzublicken bringe nun aber nichts mehr. Jetzt müsse man vorwärtsschauen. Leuthard nannte auch gleich einen grossen Vorteil, des neuen Teilabschnitts: «Die Kantonsstrassen wur-

den früher mitten durch die Dörfer gebaut. Hier ist man heute zur Einsicht gekommen.» Mit der Umfahrung werden die Bewohner entlastet, ist die Verkehrsministerin überzeugt: «Die Lebensqualität für die Bewohner steigt. Einerseits nimmt der Lärm ab, auf der anderen Seite die Sicherheit zu.»

Jahrhundertbauwerk

Die Autobahn werde auch zur Förderung der deutschsprachigen Kantonschäfte beitragen, so Leuthard: «Und sie schafft eine bessere Anbindung des Oberwallis' an den restlichen Kanton.» In die gleiche Richtung argumentierte zuvor der Vorste-



her des Departements für Verkehr, Bau und Umwelt, Jacques Melly: «Niemand wird behaupten, dass die kulturellen und sprachlichen Unterschiede keine Schwierigkeiten mit sich bringen.» Man müsse sich aber auf die Gemeinsamkeiten konzentrieren. Ober- und Unterwallis werden dadurch enger miteinander verbunden, sprach Melly den symbolischen Charakter der Autobahn an. «Mobilität fördern heisst Verbundenheit sichern, was letztendlich unsere kantonale Einheit fördert.»

Fast alle verbliebenen Baustellen befinden sich heute im Bau. «Dieses Jahrhundertbauwerk wird rund vier Milliarden Franken kosten», hält Melly fest. Die fertige Autobahn werde aber nicht nur eine bautechnische Grossleistung darstellen, sondern auch von grosser Bedeutung für die kantonale Rolle im internationalen Transportnetz sein, indem sie zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Simplonroute beitrage: «Auf einer Strecke, die bereits im 12. Jahrhundert eine zentrale Verbindungsstrasse war.»

Massive Verzögerung

Warum der Abschnitt mit Baubeginn im Jahr 2004 erst zwölf Jahre später eröffnet werden konnte? Autobahnchef Martin Hutter wiederholte bei seiner Rede nochmals einige Gründe: «Es waren viele Herausforderungen und Schwierigkeiten zu bewältigen.» Neben der Bürokratie sorgten insbesondere die geologischen Gegebenheiten für Probleme. Während der Bauarbeiten am gedeckten Einschnitt bei Turtmann kam es an der Oberfläche und im Untergrund zu Setzungen. «Diese machten eine Neuplanung erforder-

lich», so Hutter. Ein mehrjähriger Baustopp war die Folge. Die Arbeiten an diesem Tagbautunnel wurden aufgrund der Nähe zum SBB-Trasse und zur Industrie- und Gewerbezone zusätzlich erschwert. Die Kosten des 1,35 Kilometer langen Abschnitts wuchsen auf 230 Millionen Franken an. Die gesamte Teilstrecke Leuk/Susten Ost–Gampel/Steg West beläuft sich auf 490 Millionen Franken. Hutter: «Das sind aber nicht nur sieben Kilometer schwarzer Asphalt. In jedem Meter steckt etwas von uns selbst drin.» Die Autobahn verbindet nicht nur auf schnellstmöglichem Weg verschiedene Ortschaften, sondern als Generationenprojekt auch den Schweiss von Vätern und Söhnen. «Bei der Erstellung des Teilstücks haben wir viel für die Zukunft gelernt», liess Hutter wissen.

So weit wie noch nie

Die Eröffnung des Teilstücks bezeichnete Hutter als «Meilenstein» im Oberwalliser Autobahnbau: «Eines ist sicher: So weit wie heute waren wir mit dem Bau der Autobahn noch nie.» Nach diesen Worten liess das «Spiel der Kantonspolizei» die Schweizer Nationalhymne erklingen; Leuthard, Melly, Esther Waeber-Kalbermatten und Hutter gliederten sich in die Reihen der Musiker ein und marschierten gemeinsam mit diesen über den schwarzen Asphalt. In einem feierlichen Akt folgte die Durchschneidung des Bandes. Dann wurde Leuthard als erste offizielle Passagierin in einem Tesla über das Jahrhundertbauwerk chauffiert. Ein Highlight im Schritttempo, das Wind und Regen für einen Augenblick vergessen machte. **mas**



«Die Lebensqualität für die Bewohner steigt: Auf der einen Seite nimmt der Lärm ab, auf der anderen die Sicherheit zu»

Bundesrätin Doris Leuthard



«Mobilität fördern heisst Verbundenheit sichern, was letztendlich unsere kantonale Einheit fördert»

Staatsrat Jacques Melly



«Das sind nicht nur sieben Kilometer schwarzer Asphalt. In jedem Meter steckt etwas von uns selbst drin»

A9-Chief Martin Hutter

Knackpunkt | Teilstück durch den Pfywald
Mögliche Einsprachen

der Umweltverbände
WALLIS | Das Ausführungsprojekt im Pfywald befindet sich in der redaktionellen Schlussphase. Falls keine Einsprachen kommen, ist der Baubeginn für 2020 geplant.

Der Pfywald ist einer der grössten zusammenhängenden Föhrenwälder der Alpen. Da kommt es für die Umweltverbände nicht infrage, dass man für die Autobahn eine neue Schneise in den Wald schlägt. Wie durch eine glückliche Fügung wurde



aber durch die Verschiebung des SBB-Bahntrassees eine neue Linie für die Kantonsstrasse frei, weshalb jene der alten Kantonsstrasse – die mitten durch den Wald führt – frei wurde. Diese Linienwechsel schlugen insgesamt mit 340 Millionen Franken zu Buche.

Mit weiteren 900 Millionen Franken soll nun ein 8,5 Kilometer langer Abschnitt den Anschluss an Susten Ost und Siders Ost schaffen. Mit einem 4200 Meter langen, gedeckten Einschnitt im Pfynd wäre die Strasse anschliessend optisch gar deutlich weniger sichtbar als die gegenwärtige Kantonsstrasse. Ebenfalls in der Planung vorgesehen ist ein zwei Kilometer langer Tunnel unter Susten hindurch.

Bauende noch ungewiss

Im Frühjahr 2017 soll die öffentliche Planaufgabe erfolgen. Sollten hier keine Einsprachen eingehen, ist der Baubeginn fürs Jahr 2020 geplant. «Ich kann jedoch nicht sagen, was kommt», antwortet der Chef des Amtes für Nationalstrassenbau, Martin Hutter, nach möglichen Einsprachen gefragt. Man habe sicherlich Kontakt zu den Umweltverbänden. Dennoch vermeidet es Hutter, Angaben zu einem möglichen Bauende zu geben. Zu vieles scheint ist beim Teilstück Pfyndwald ungewiss. **mas**

Knotenpunkt | Vollanschluss

Visp West auf Kurs

Bau verläuft planmässig

VISP | Der Vollanschluss Visp West mit der Südumfahrung von Visp durch die Tunnels Visp und Eyholz gehört zu den Schlüsselprojekten der A9.

Wie A9-Chef Martin Hutter sagt, sind bis Ende November 2016 75 Prozent der gesamten Betonarbeiten für den Vollanschluss Visp West ausgeführt: «Die letzten beiden anspruchsvollen Etappen mit Unterwasserbeton im Norden des SBB-Geleises entstehen bis Ende Jahr.»

Bauabschluss bis 2019/2020 anvisiert

Zurzeit sei man mit der Ausfahrt aus dem Tunnel Visp beschäftigt. Laut Hutter sind die Kunstbauten des Vollanschlusses im Sommer 2017 fertiggestellt. Im Anschluss daran folgen die Arbeiten am Trasse. Voraussichtlicher Bauabschluss ist 2019/2020.

Allerdings können die Automobilisten erst dann davon profitieren, wenn der Tunnel

Visp fertiggestellt ist. Während der Tunnel Eyholz bereits 2017/2018 eröffnet werden soll, muss man sich beim Tunnel Visp noch bis 2021/2022 gedulden. Erst dann wird die gesamte Südumfahrung von Visp langsam, aber sicher Realität. **mk**



Ausgeklügelt. Der Vollanschluss verläuft wie ein Schneckenhaus.



Gedeckter Einschnitt Raron | Bis 2022/2023 fertiggestellt

Verkehr entlasten

RARON / TURTMANN | Die Vergabe der Baumeisterarbeiten für den gedeckten Einschnitt Raron erfolgt noch in diesem Jahr.

«Geplant ist, mit dem Bau dieses gedeckten Einschnitts im Frühjahr 2017 zu beginnen. Die Bauarbeiten werden für die Anwohner sicher eine Belastung darstellen. Als Endresultat haben wir dafür eine Autobahn, die den Dorfteil Turtig unterquert und so sicherstellt, dass der Durchgangsverkehr nicht mehr durch den Dorfteil rollt», so A9-Chef Martin Hutter.

Grosse Differenzen bei Offerteingaben

Wenn alles optimal laufe, werde der Bau voraussichtlich 2022/2023 abgeschlossen. Die Offerteingaben liegen zwischen 126 und 175 Millionen Franken (der WB berichtete). Der bereits

fertiggestellte gedeckte Einschnitt Turtmann schlug derweil mit 300 Millionen Franken zu Buche.

Wie Hutter betont, kommt die Hälfte der Autobahn im Oberwallis unterirdisch zu stehen: «Das hat seinen

Preis. Eine offene Autobahn wäre mindestens um den Faktor 10 wirtschaftlicher.»

Mit diesem kostspieligen Kompromiss werden vor allem der Weiler Getwing und Wohnzonen in Raron (Turtig) geschützt. **mk**



Kostspieliger Kompromiss. Der bereits fertiggestellte gedeckte Einschnitt Turtmann verschlang 300 Millionen Franken. FOTO ZVG

Tunnelarbeiten | Riedberg: Wiederaufnahme des heiklen Tunnelvortriebs

Es geht wieder vorwärts im Riedbergtunnel

OBERWALLIS | Aufgrund von Geländeverschiebungen musste der Vortrieb im Tunnel Riedberg vor mehr als zehn Jahren eingestellt werden. Nun werden die Vortriebsarbeiten wieder

aufgenommen.

Der zweiröhrige Tunnel entsteht von der Ostseite her. 40 Prozent der Südröhre (192 m) und 30 Prozent der Nordröhre (133 m) sind bereits ausgebrochen.

«Die ARGE baut zunächst an der Nordröhre, bis diese drei Etappen Vorsprung auf die Südröhre aufweist. Danach werden beide Röhren jeweils abwechselnd auf gleicher Höhe weiter ausgebrochen», gibt A9-Chef Martin Hutter den



Fahrplan durch.

Kosten 2,5 mal höher als ursprünglich budgetiert

Anspruchsvolle technische Massnahmen sollen dazu beitragen, die Auswirkungen der Hangbewegungen während der gesamten Lebensdauer des Tunnels zu minimieren. Erste Einbau- und Betonierversuche fanden Anfang Oktober 2016 statt. «Wie ein Fächer wird der Rohrschirm den darunter auszubrechenden Tunnel schützen», erklärt Hutter. Jener Schutzschirm besteht aus 43 sich überschneidenden Stahlrohren.

«Der Berg ist weniger gutmütig als angenommen»

Martin Hutter, A9-Chef

Wie der A9-Chef weiter ausführt, werden die Tunnelwände mit stahlfaserarmiertem, 20 Zentimeter dickem Spritzbeton gesichert. Unmittelbar darauf folge die Auskleidung mit einem zu einem Ring zusammengesetzten Stahlbogen, einem sogenannten HEB 200 (mit H-Profil). Jene Profile sind mit speziellen Dübeln versehen, die allfällige Verschiebungen abfedern können. Durch diese Massnahmen kostet der Tunnel letztlich gegen 250 Millionen Franken – 2,5 mal mehr als ursprünglich budgetiert. Laut Hutter ist der Berg weniger gutmütig als angenommen. Aufgrund der nicht abschätzbaren Geologie wage er bezüglich Fertigstellungstermin keine Prognose.

Vispertaltunnel voraussichtlich im Frühjahr 2017 wieder offen

Die Ausbrucharbeiten im Tunnel Visp sind indessen abgeschlossen. Nun folgt bis 2018/2019 die Innenverkleidung. Die Eröffnung der Nordröhre schätzt Hutter auf 2020/2021. Die Eröffnung der Südröhre finde zu einem späteren

Zeitpunkt statt.

Während der Sperrung des Vispertaltunnels entsteht derweil die grosse Verzweigungskaverne III. «Zudem nutzen wir die Zeit, um die letzten 550 Meter des Vispertaltunnels im Süden neu auszurüsten», ergänzt Hutter. Erstellt werden ein neuer Unter- und Oberbau für die Fahrbahn sowie seitlich neue Bankette. Ferner werden die Tunnelwände auf dieser Strecke neu beschichtet. «Die Arbeiten verlaufen plangemäss, sodass der geplanten Wiedereröffnung im Frühjahr 2017 nichts mehr im Weg stehen sollte», stellt Hutter in Aussicht.

Im Tunnel Eyholz werden zurzeit die Anlagen für die Tunnellüftung montiert. Seit 2011 arbeiten die Fachleute an diesem Grossauftrag. «Viel Aufwand für Sicherheitsausrüstungen, die eigentlich nie laufen sollten, da sie nur für den Ereignisfall bestimmt sind», so Hutter.

Die Eröffnung des Tunnels erfolgt voraussichtlich 2017/2018. Die Kosten der Südumfahrung Visp schlagen mit 1.8 Milliarden Franken zu Buche. **mk**



Voller Einsatz. Die Mitarbeiter der ARGE sind zurzeit mit der Innenverkleidung des Tunnels Visp beschäftigt.

FOTO ZVG



Sorgenkind. A9-Chef Martin Hutter kann die Geologie im Innern des Riedbergs nicht abschätzen.

