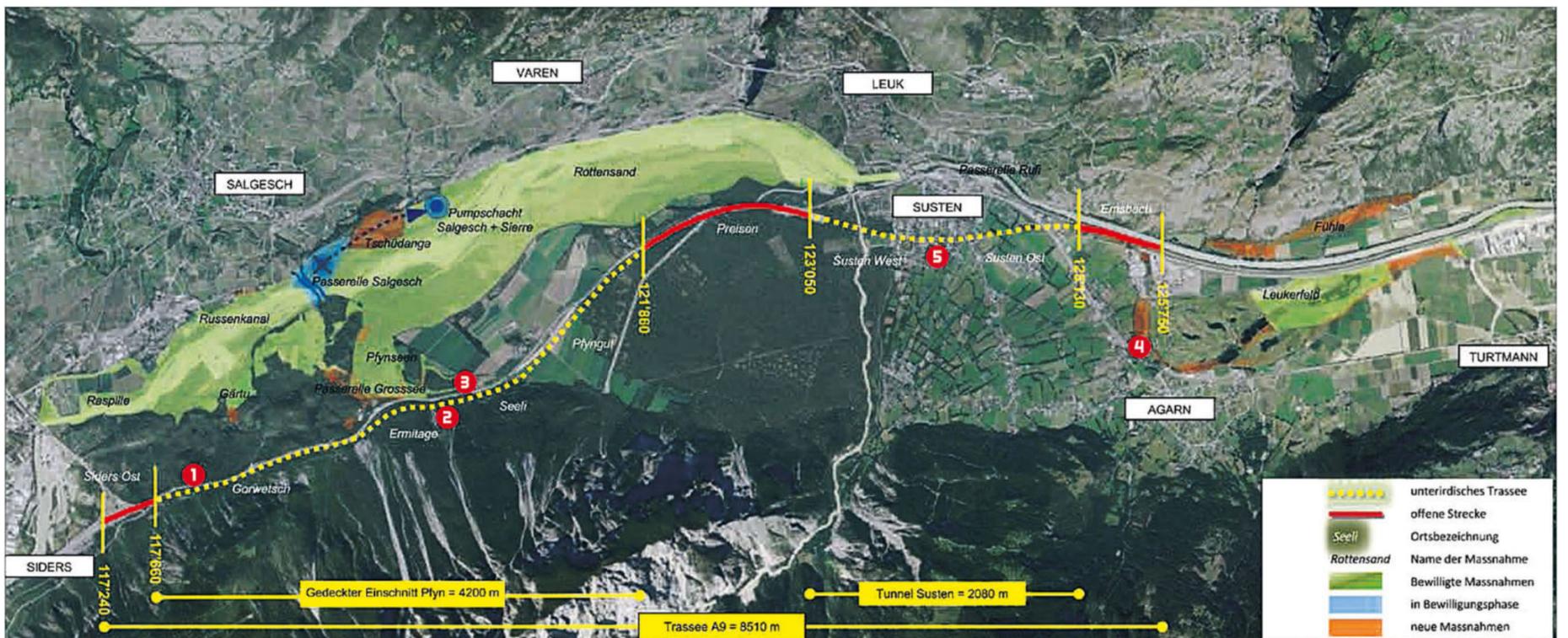


Autobahn A9 | Öffentliche Planaufgabe: 1,2 Milliarden Franken für die 8,5 Kilometer lange Teilstrecke durch den Pfywald

Neuer Anlauf nach 20 Jahren



Gesamtübersicht. 1) Gedeckter Einschnitt Pfy im Bereich des Mördersteins. 2) Technisches Lokal auf dem gedeckten Einschnitt Pfy. 3) Gedeckter Einschnitt im Bereich Seeli. 4) Neue Wasserfassung Leukerfeldbach. 5) Tunnel Susten.

GRAFIK ZVG

SIDERS/SUSTEN | 20 Jahre nach der ersten öffentlichen Planaufgabe liegt das überarbeitete Projekt der Autobahn A9 durch den Pfywald ab heute in den sechs betroffenen Gemeinden erneut öffentlich auf.

Die Teilstrecke Siders Ost–Susten Ost ist 8,5 Kilometer lang und verläuft in dem Naturschutzgebiet zu 75 Prozent unterirdisch in gedeckten Abschnitten oder in Tunneln. Die Umsetzung des heutigen Ausführungsprojekts wird rund 1,2 Milliarden Franken kosten, wie die Verantwortlichen am Donnerstag an einer Informationsveranstaltung beim Riedbergtunnel bekannt gaben.

Projekt überarbeitet

Der geplante Autobahnabschnitt im Pfywald ist bereits vor 20 Jahren öffentlich aufgelegt und 1999 sowie 2001 in Teilbereichen bewilligt worden. Die Ausführungsprojekte wurden daraufhin praktisch fertiggestellt, bestimmte Arbeiten im Hinblick auf den erwarteten Baubeginn bereits ausgeschrieben. Zahlreiche technische Projektänderungen während der Ausarbeitung des Detailprojekts, neue erhöhte Sicherheitsanforderungen nach den Bränden im Mont-Blanc- und im Tauerntunnel

und die damit verbundenen Kostensteigerungen führten jedoch zu einem vorläufigen Übungsabbruch. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und das damalige kantonale Departement für Verkehr, Bau und Umwelt haben in der Folge das gesamte Projekt neu aufgearbeitet. 2014 hat der Bundesrat das angepasste und überarbeitete Projekt genehmigt. Anschliessend hat das Amt für Nationalstrassenbau (ANSB) gemeinsam mit den eidgenössischen und kantonalen Dienststellen und weiteren Mandatsträgern das heutige Ausführungsprojekt ausgearbeitet.

«Langer und steiniger Weg»

Weshalb bis zur neuerlichen Planaufgabe zwei Jahrzehnte verstrichen, hat gemäss Staatsratspräsident Jacques Melly vor allem mit der Komplexität und dem Umfang des Projekts zu tun. «Man muss mit zahlreichen kantonalen Dienststellen und mehreren Bundesämtern zusammenarbeiten, um zu einem koordinierten und kohärenten Projekt zu gelangen», so der Vorsteher des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt (DMRU).

Auch wenn das Ausführungsprojekt ab heute während 30 Tagen in den Gemeinden Siders, Salgesch, Varen, Leuk, Agarn

und Turtmann-Unterems öffentlich eingesehen werden könne, sei es bis zur Fertigstellung der Autobahn im Pfywald noch ein «langer und steiniger Weg», sagte Melly.

Bis die Bauarbeiten in Angriff genommen werden können, dürfte es seinen Angaben zufolge noch zwei bis drei Jahre dauern. Die reine Bauzeit gibt Melly mit sechs bis acht Jahren an. Die Frage eines Journalisten, ob sein Departement wegen der geplanten Kandidatur des Kantons für die Olympischen Winterspiele 2026 zusätzlich aufs Gaspedal drücke, verneinte er.

Es geht vorwärts

Durch die erneute Planaufgabe der Teilstrecke im Pfywald und die Wiederaufnahme der Vortriebsarbeiten im Tunnel Riedberg (siehe separaten Bericht) kommt wieder mehr Schwung in den Bau der verbleibenden 22 Autobahn-Kilometer im Oberwallis. Mit der Aufnahme der Arbeiten beim gedeckten Einschnitt Raron und am Trasse im Bereich Visp West im Spätherbst 2017, der Weiterführung der Betonarbeiten im Tunnel Visp und den Arbeiten für die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) im Tunnel Eyholz befinden sich somit sämtliche Teilstrecken der Autobahn A9 in der Bau- oder in der Genehmigungsphase. **fm**

Neun Ersatzmassnahmen geplant

Der Bau einer Autobahn durch einen Naturpark ist ein heikles Unterfangen. Auch wenn 75 Prozent der Teilstrecke durch den Pfywald unterirdisch geführt werden, schreibt das Gesetz Kompensationsmassnahmen vor. Dazu gehört unter ein «Vier-Brücken-Weg», auf dem der Naturpark künftig vor allem zu Fuss oder mit dem Fahrrad erkundet werden kann.

Die heutige Trinkwasserfassung der Gemeinde Salgesch befindet sich in jenem Gebiet, welches der Rotten künftig wild durchfliesst. Deshalb muss der Pumpenschacht versetzt werden. Gemeinsam mit den Gemeinden Salgesch und Siders erfolgt eine öffentliche Planaufgabe der neuen Trinkwasserversorgung mit dem Ziel, die Arbeiten ab 2018 ausführen zu können.

Von den insgesamt neun geplanten Ersatzmassnahmen ist die Renaturierung des Russubrunnu-Kanals bereits realisiert. Das aktuelle Projekt Rottensand umfasst die Verbreiterung des Rottensand und dessen Revitalisierung. Die restlichen Ersatzmassnahmen werden erst nach der Genehmigung des Ausführungsprojektes ausgeführt.

A9-Infocenter «Alte Suste» offen

Wer sich über den Bau der Autobahn A9 im Oberwallis und die einzelnen Baustellen informieren möchte, ist mit einem Besuch des neuen Infocenters «Alte Suste» in Steg gut beraten. Die Ausstellung in dem fachgerecht instand gesetzten Gebäude ist jeweils von April bis Oktober geöffnet (10.00 bis 18.00 Uhr).

Autobahn A9 | Vortriebsarbeiten gehen nach Baumeisterferien weiter

Im Riedbergtunnel wird wieder gebohrt

GAMPEL/STEG | Praktisch zeitgleich mit der Planaufgabe der Autobahn A9 im Pfywald werden im Tunnel Riedberg bei Gampel/Steg die Vortriebsarbeiten ab Mitte August wieder aufgenommen.

Rund 50 Zentimeter pro Tag dringen die Tunnelarbeiter von Osten in den Berg vor, dessen schwierige Geologie schon nach wenigen Monaten im Juli 2005 die vorläufige Einstellung der Arbeiten erforderte. Spezialisten hatten damals wegen grossräumiger Hangbewegungen «unerwartete Deformationen» festgestellt.

Bauweise modifiziert

In der Zwischenzeit mussten umfangreiche bauliche Massnahmen getroffen und

das Tunnelprojekt überarbeitet und neu ausgeschrieben werden. Dabei passten die Fachleute auch die Bauweise an. Anstelle von Gittermatten werden in den ausgebrochenen Röhren nun Schalungselemente aus Stahl montiert, und der Konstruktionsbeton selbstverdichtend eingebaut, wie Projektleiter Predrag Stefanovic am Donnerstag bei einer Baustellenbesichtigung sagte. Dieser sogenannte Rohrschirm soll künftig dem Hangdruck besser standhalten und kleinere Bewegungen ausgleichen können.

Gemäss Martin Hutter wird der Berg rund um die Uhr geodätisch überwacht. Dabei registrierte man weiterhin Bewegungen von rund einem Zentimeter pro Jahr, so der Chef des Amtes für Nationalstrassenbau (ANSB).

Massive Mehrkosten

Die geologischen Schwierigkeiten am Riedberg wirken sich auch auf die Kosten des Tunnels aus – und zwar massiv. Anfänglich waren die Verantwortlichen von rund 54 Millionen Franken ausgegangen. Zahlreiche Modifikationen liessen die Kosten für den Tunnelbau zwischenzeitlich auf gut 78,6 Millionen Franken ansteigen. Heute gehen die Verantwortlichen davon aus, dass die Realisierung des neuen Gesamtprojekts Tunnel Riedberg rund 140 Millionen Franken kosten wird.

Bis heute sind die beiden rund 500 Meter langen Tunnelröhren zu etwa einem Drittel ausgebrochen, wie Martin Hutter weiter mitteilte. Die Bauarbeiten am Riedbergtunnel werden voraussichtlich noch bis 2021/22 dauern. **fm**



Heikle Geologie. Montage von stählernen Schalungselementen in der nördlichen Tunnelröhre.

FOTO KEYSTONE