



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Présidence du Conseil d'Etat
Chancellerie - IVS

Präsidium des Staatsrates
Kanzlei - IVS

MEDIENMITTEILUNG

23. August 2018

Autobahnbau A9

Stand der Bauarbeiten bei den Schlüsselprojekten

Nach den sommerlichen Baumeisterferien und im Anschluss an einzelne Projektanpassungen durch das Amt für Nationalstrassenbau (ANSB) befinden sich sämtliche Schlüsselprojekte der Autobahn A9 wieder im Bau. Beim gedeckten Einschnitt Raron (GERA) werden die Bauarbeiten seit deren Beginn am 12. März 2018 planmässig ausgeführt. Beim Tunnel Visp (TUVI) sind die Betonarbeiten weit fortgeschritten. Anpassungen bei der Vortriebs- und Ausbruchsicherung beim Tunnel Riedberg (TURI) führen dort zu einer Änderung des Arbeitszyklus und dadurch zu einer Verlängerung der Bauzeit um zirka 17 Monate und zu Mehrkosten in der Grössenordnung von 14 Millionen Franken. Gemäss den neuesten Daten der Verkehrszählstellen entlasten schlussendlich die seit 2016 dem Verkehr geöffneten Teilstrecken der Autobahn A9 die Kantonsstrassen wie erwartet.

Die Arbeiten am gedeckten Einschnitt Raron (GERA) werden seit deren Beginn am 12. März 2018 planmässig ausgeführt. Nach dem Erstellen der Schutzwand gegenüber der SBB-Linie wurde mit den Bohrpfahlarbeiten im Bereich der Wanne West begonnen. Insgesamt werden dort 546 Bohrpfähle erstellt. Zurzeit sind rund 33% davon erstellt. Der Bohrpfahldurchmesser variiert zwischen 1.00m und 1.30m. Die durchschnittliche Pfahltiefe beträgt 22.00m. Im September 2018 wird mit der Verschiebung des Nordkanals begonnen. Die Vergabesumme beträgt hier 126.8 Millionen Franken.

Beim Tunnel Visp ist die Innenbetonschale der verschiedenen Tunnelröhren bis auf ein paar wenige Gewölbeetappen im Überwurtunnel und im Lüftungsstollen betoniert. Die Betriebszentrale im Schwarzen Graben ist im Rohbau erstellt. In der Südröhre konnte der Probearbeit für den Strassenaufbau erfolgreich abgeschlossen werden. In der Nordröhre werden die Zwischendecken sowie die Werkleitungen erstellt. Die Vergabesumme beträgt 199.3 Millionen Franken. Die Inbetriebnahme des TUVI ist für 2021/2022 geplant.

Bei den Vortriebs- sowie Sicherungsarbeiten im Tunnel Riedberg kam es am 28. Juni 2018 an der Ortsbrust zu einem tragischen Unfall. Dabei wurde ein Tunnelarbeiter getötet und ein weiterer schwer verletzt. Die Untersuchungen zum genauen Unfallhergang durch die Staatsanwaltschaft sind im Gange. Während den Baumeisterferien hat das ANSB das Konzept der Vortriebs- und Ausbruchsicherung im Tunnel Riedberg angepasst. Insbesondere erfolgt der Ausbruch in Schritten von oben nach unten sowie einer Sicherung der Ortsbrust, mittels Spritzbeton mit Stahlfasern, Netzen und einer Verdichtung der Ortsbrustanker. Dadurch verändert sich der Arbeitszyklus bzw. verlängert sich die Bauzeit im TURI voraussichtlich um 17 Monate. Die dadurch entstehenden Mehrkosten belaufen sich auf rund 14 Millionen Franken (Die Gesamtkosten des TURI beliefen sich bis heute auf rund 140 Millionen Franken).

Die Teilstrecke der Autobahn A9 zwischen Leuk/Susten Ost und Gampel/Steg West wurde am 25. November 2016 in Betrieb genommen. Der Gedeckte



Einschnitt Turtmann (GETU) wurde seither regelmässig, ungefähr monatlich teilweise gesperrt. Solche Verkehrssperren sind im ersten Betriebsjahr üblich; sie dienen der genauen Abstimmung der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen und ermöglichen zudem die Überwachung von Verschiebungen und Deformationen des Bauwerks. Der GETU wurde in einem empfindlichen Terrain der Rhoneablagerungen in heterogener geologischer und komplizierter hydrogeologischer Umgebung (Schwankungen zwischen Tief- und Hochwasserperiode) gebaut. Die Überwachungen haben 2017 Auf- und Abbewegungen des Bauwerks zwischen fünf und 15 Zentimeter angezeigt. Diese Schwankungen haben im östlichen Bereich des Bauwerks zu Rissbildungen (zwischen 0.3 und 0.4 Millimeter) geführt. Durch die Risse am Bauwerk besteht jedoch derzeit in keiner Art und Weise ein Risiko für die Sicherheit der Tunnelröhren und deren Benutzer. Die Anforderungen der gültigen Normen bezüglich der Gebrauchstauglichkeit und der Tragsicherheit sind erfüllt. Die Überwachungsergebnisse seit der Inbetriebnahme zeigen zudem, dass sich die hydrogeologisch bedingten Schwankungen des Bauwerks stabilisieren. Es ist zu erwarten, dass die Überwachungsintervalle in den nächsten Monaten abnehmen werden.

Gleichzeitig zeigen die neusten Daten der Verkehrszählstellen der Dienststelle für Mobilität (DFM) die Ergebnisse seitens der Verkehrsnutzung der eröffneten Teilstrecken der Autobahn A9 und somit der Entlastung der Kantonsstrasse T9. Bei der Teilstrecke zwischen Leuk/Susten Ost und Gampel/Steg West benutzen rund 75% der Verkehrsteilnehmer die Autobahn A9, was rund 9'000 Fahrzeugen pro Tag entspricht.

Der im April 2018 eröffnete Tunnel Eyholz wurde während der letzten Messperiode in den Monaten Mai bis Juli 2018 von täglich rund 4'700 Fahrzeugen befahren. Die Entlastungswirkung für die Gemeinde Visp durch den Tunnel Eyholz beträgt damit insgesamt rund 15% und wird voraussichtlich noch etwas zunehmen.

Schlussendlich befindet sich das Projekt der Teilstrecke der Autobahn A9 im Pfywald in der Genehmigungsphase bei den zuständigen Bundesämtern. Insgesamt sind während der öffentlichen Planaufgabe des neuen Projektes bis Ende September 2017 92 Einsprachen eingegangen. Das ANSB hat im Anschluss die entsprechenden Stellungnahmen verfasst und diese Ende Juni 2018 an das Generalsekretariat des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (GS-UVEK) übermittelt. Die Verfahrensleitung obliegt dem GS-UVEK. Nach dem Vorliegen der Stellungnahme der betroffenen Bundesämter u.a. ASTRA und BAFU wird das GS-UVEK eine Entscheidung fällen. Dieser wird im Laufe des Jahres 2019 erwartet.

Kontaktpersonen

Jacques Melly, Vorsteher des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt (DMRU), 079 559 66 90

Martin Hutter, Chef des Amtes für Nationalstrassenbau (ANSB), 079 412 74 91