



## Neue Landbrücke Visp

### Hohe Verkehrsfrequenz

Die bestehende Landbrücke stammt aus dem Jahr 1957 und ist Teil der Kantonsstrasse T9 in Visp. Mit einem durchschnittlich täglichen Verkehr von etwa 20'000 Fahrzeugen weist die Brücke sehr hohe Verkehrsfrequenzen auf. Bei der Projektierung ist diesem Umstand mittels einer umfassenden Verkehrsplanung besondere Aufmerksamkeit geschenkt worden. Dabei wird die Durchgängigkeit des Verkehrsflusses neben dem projektierten Endzustand, mit Hilfe von Bauprovisorien, zu jedem Zeitpunkt der Bauphase gewährleistet.

### Brückenkonstruktion

Die neue Landbrücke wird als robuste, längs vorgespannte, monolithische Rahmenkonstruktion ausgebildet und ersetzt das bestehende Tragwerk, das im Zuge des Neubaus abgerissen wird. Sie wird auf den bestehenden Widerlagern der alten Landbrücke errichtet. Der neue Fahrbahnbreite beträgt total 15.80 m auf und weist in jeder Richtung einen Gehweg, Radstreifen und einen Fahrstreifen auf. Zusätzlich ist ein Mittelstreifen mit einer Breite von 2.50 m vorgesehen. Bei einer lichten Spannweite von 40.40 m zwischen Widerlagerwänden variiert die Konstruktionshöhe des Überbaus zwischen 0.80 m in der Feldmitte und 1.40 m beim Widerlager.

### Planung und Nachhaltigkeit

Im Hochwasserereignis funktioniert das Bauwerk als Druckbrücke, die im Extremfall überströmt werden kann. Dabei wirkt sich die grosse Schlankheit des Tragwerks positiv auf das Abflussverhalten im Hochwasserfall aus. Die beidseitigen Abschottungen werden mittels einschiebbaren Elementen ausgeführt. Die Brückengeländer sind demontierbar auf dem Konsolenträger befestigt.

Die Bauarbeiten sind so geplant, dass im Winter 2012/13 bei Niederwasser die Foundationen und Widerlager gebaut werden. Für den Überbau wird ein oben liegendes Lehrgerüst, ohne Abstützung im Flussbett der Vispa eingesetzt.

Die Werkleitungen wurden in einem separaten Vorlos im Sommer 2012 umgelegt, so dass sich bei Baubeginn im Herbst 2012 keine Leitungen Dritter im Brückenperimeter und Brückenwiderlager befinden. d.h. in den Brückenkörper werden keine neuen Werkleitungen eingelegt oder angehängt. Die Werkleitungen wurden flussaufwärts der Landbrücke in einem neu erstellten Werkleitungskanal unterhalb der Vispa Sohle in GFK-Rohren mit einem Durchmesser von 160 cm geführt.

Die Baukosten belaufen sich auf Fr. 8.7 Mio. und werden teilweise vom Bund im Rahmen des Hochwasserschutzprojektes Vispa subventioniert. Der nicht subventionierte Anteil, wird zu 70 % von Kanton und 30 % von den Gemeinden übernommen. Die Bauzeit dauert zirka ein Jahr.



**Verkehrsfluss gewährleistet**

Während der Bauphase wird eine provisorische Stahlbrücke seitlich flussabwärts erstellt. Durch diese Massnahme wird die Durchgängigkeit des Verkehrsflusses zu jedem Zeitpunkt der Bauphase gewährleistet. Diese provisorische Brücke ist für den Gegenverkehr vorgesehen. Der Verkehr in Richtung Raron und Bürchen wird um die Garage Blatter geleitet. Der Verkehr in Richtung Eyholz wird direkt über die provisorische Brücke geführt. Mit Verkehrsbehinderungen zu stark frequentierten muss gerechnet werden.