

A9 | Für die Südumfahrung Visp hat die letzte Bauphase begonnen

Auf der Zielgeraden

visp | Wenn nichts Unerwartetes passiert, sollte man ab 2022 von Brig bis Visp West durchgehend auf der Autobahn fahren können. Ab Mitte 2024 dürfte dies auch in der Gegenrichtung möglich sein. Und ab 2025/26 sollte die A9 durchgehend von Leuk bis Brig befahrbar sein. Noch unbekannt ist, wann die A9 auch durch den Pfywald führt.

Die letzte Phase der Bauarbeiten an der Autobahn A9-Südumfahrung von Visp beginnt mit den Umbauarbeiten am bestehenden Vispertaltunnel. «Der Autobahnbau ist für das Oberwallis, ja das ganze Wallis und die benachbarten Länder ein wichtiges Ereignis. Von den insgesamt 31,8 Kilometer der A9 sind inzwischen 14,7 Kilometer gebaut und stehen dem Verkehr zur Verfügung», teilt Jacques Melly mit. Bis der nächste Abschnitt eröffnet wird, der Tunnel Visp, wird Jacques Melly nicht mehr Staatsrat sein. Seine Amtszeit endet 2021, der Tunnel geht erst 2022 in Betrieb.

Vispertaltunnel fast fünf Jahre lang gesperrt

Um den Vispertaltunnel planmässig in die A9-Südumfahrung Visp zu integrieren, muss er ab dem 7. Oktober fast fünf Jahre lang bis Mitte 2024 gesperrt werden. Für den Bau der Ausfahrt in die Vispertaler wird eine 240 Meter lange Verzweigungskaverne mit einer Ausbruchfläche von bis zu 300 Quadratmetern erstellt. Die Aufweitung des Tunnelprofils erfolgt sprengtechnisch, teilt Martin Hutter, Chef des Amtes für Nationalstrassenbau, mit. Neben dem Bau dieser Kaverne sind Sanierungsmaßnahmen an der Fahrbahn und die Erneuerung der Trottoirs einschliesslich der Strassenentwässerung notwendig.

Verkehrstechnische Massnahmen

«Zur Verringerung der durch die Sperrung verursachten Staufahrt in Visp sind verkehrstechnische Massnahmen vorgesehen, die sich bei der vorangegangenen Sperrung des Vispertaltunnels zwischen 2015 und 2017 bereits bewährt haben», so Hutter. Der 2018 in Betrieb genommene Tunnel Eychholz entlastet die Verkehrssituation zusätzlich. Kommt hinzu, dass ab 2022 die Nordröhre des Tunnels Visp für den Verkehr geöffnet wird. Verkehrsteilnehmer können ab dann von Brig bis Visp West durchgehend auf der A9 fahren. Dies dürfte für eine zusätzliche Entspannung der Verkehrssituation sorgen.

Ab 2024 bis Raron

Die Kunstbauten des Vollan schlusses der Autobahn in Visp West sind erstellt und die Fertigstellungsarbeiten grösstenteils in Ausführung. Ab Mitte 2024 dürfte der Verkehr durchgehend von Brig bis nach Raron fließen. Um weiter nach Westen gelangen zu können, muss aber erst der gedeckte Einschnitt Raron fertig erstellt werden. Bei diesem sind zurzeit rund 60 Prozent der 2400 Bohrpfähle erstellt (der WB berich-

tete). In den Jahren 2021 bis 2023 erfolgen dort anschliessend die Hauptarbeiten: der Aushub und das Betonieren für den Tagbautunnel, sowie das anschliessende Zuschütten und Überdecken, so Hutter. Nach der Fertigstellung des gedeckten Einschnitts Raron können auch die Anbindungen im Osten zur Südumfahrung von Visp und im Westen zum Tunnel Riedberg fertiggestellt und anschliessend in Betrieb genommen werden. Dies dürfte in den Jahren 2025/2026 der Fall sein.

Beim Riedberg rutscht der Hang

Die Ausbrucharbeiten im Tunnel Riedberg werden gemäss der im Sommer 2018 definierten Planung ausgeführt. Zurzeit sind 66 Prozent der Süd röhre und 75 Prozent der Nord röhre ausgebrochen. Aussergewöhnliche Niederschläge im Januar 2018 und im Herbst 2018 haben gezeigt, dass die bekannten Kriechraten im Riedberg stark abhängig vom Einfluss des in den Hang infiltrierenden Wassers sind. «Im Rahmen der regelmässigen Überwachung des Riedberghanges wurden im Jahr 2018 dement sprechend erhöhte Verschiebungsraten festgestellt. Diese nehmen jedoch seither langsam und konstant wieder ab. Die aktuellen Arbeiten am Tunnel Riedberg sind aus heutiger Sicht nicht die Ursache für die Bewegungen und werden auch planmässig weitergeführt. Die Verschiebungsraten in den beiden Tunnelröhren bewegen sich in einem normalen Rahmen. Der Hang wird aus diesem Grund noch umfangreicher als bisher messtechnisch überwacht. An der Oberfläche des Hanges und im Talgrund sind Verformungen feststellbar und diese haben zu vereinzelten Rissen an Gebäuden und Bauwerken geführt. Die Verantwortlichen zeigen sich zuversichtlich, dass der Riedbergtunnel trotz dieser Rutschungen dennoch gebaut werden kann. «Wir schreiten mit rund 25 Zentimetern pro Tag mit den Ausbrucharbeiten fort», teilt Martin Hutter mit. Er rechnet damit, dass ab 2025/26 die gesamte Autobahn zwischen Brig und Leuk für den Verkehr freigegeben werden kann.

Pfywald: die grosse Unbekannte

Während das Bauende für die oben beschriebenen Strecken immerhin bereits absehbar ist, steht noch völlig in den Sternen, wann auch zwischen Leuk und Siders eine Autobahn steht. Denn während der öffentlichen Planauflage des Ausführungsprojektes der Teilstrecke Siders Ost–Leuk/Susten Ost sind nicht weniger als 92 Einsprachen eingegangen. In der Zwischenzeit hat das Generalsekretariat des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation sämtliche notwendigen Stellungnahmen seitens Kanton und Bund erhalten. Zurzeit werden die Einspracheverhandlungen durchgeführt. Der Plangenehmigungsentcheid für das Ausführungsprojekt wird seitens des Bundes für 2020 erwartet. **wk**



Autobahnbrücke. Staatsrat Jacques Melly (links) und der Chef des Amtes für Nationalstrassenbau, Martin Hutter, vor dem Portal der Nord- und Süd röhre der Umfahrung Visp.

FOTOS: WIKI/STONE



Ausfahrt. Aus der Südumfahrung Visp kann direkt in die Vispertaler abgelenkt werden.



Fast fertig. Fahrt durch die Nord röhre des Vispertaltunnels in Richtung Visp West.



Augenschein. Staatsrat Melly und Martin Hutter inspizieren die Kunstbauten beim Vollan schluss Visp West.