

**ÖFFENTLICHE PLANAUFLAGE
TEILSTRECKE
SIDERS OST - LEUK/SUSTEN OST**



Gep plante Linienführung der Autobahn A9 am Gorwetsch-Hang und im Bereich Landgut Pfy n.

AUGUST 2017

VERBINDET
DAS WALLIS

**SPEZIALAUSGABE
TEILSTRECKE
SIDERS OST - LEUK/SUSTEN OST**



Ab August 2017 liegt das Ausführungsprojekt der Autobahn A9 durch den Pfy nwald in den sechs Gemeinden Siders, Salgesch, Varen, Leuk, Agarn und Turtmann-Unterems öffentlich auf. Das Ausführungsprojekt hat dabei zahlreiche technische Anpassungen erfahren. Zudem wurden die Strassenachsen leicht angepasst, die Materialbewirtschaftung erarbeitet, usw. Die Autobahn A9 durch den Pfy nwald weist eine lange, mit Emotionen beladene Geschichte auf: Pfy n – da denkt man an eine einzigartige und begeisternde Fauna und Flora, an eindruckliche Landschaften, an Stille und Ruhe. Wie ist diese für ihre Biodiversität bekannte Gegend nun mit einer Autobahn vereinbar? Das Projekt der Autobahn A9 durch den Pfy nwald versucht diese Herausforderung anzunehmen und den hohen Ansprüchen gerecht zu werden, mit einer integrierenden, wertvermehrenden und nachhaltigen Bauausführung.

- 5.2/3 **Pfy n: Rund 75% des Trassees verläuft unterirdisch**
Technische Beschreibung des Projekts
- 5.4/5 **Gesamtübersicht im Bereich Pfy n-Finges**
- 5.6/7 **Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen**
Gesamtkonzept und Zukunftsstrategie
- 5.8 **Interview mit Herrn Jacques Melly,
Staatsratspräsident des Kanton Wallis**
Chef des Departementes für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt



TEILSTRECKE SIDERS OST - LEUK/SUSTEN OST

PFYN: RUND 75% DES TRASSEES VERLÄUFT UNTERIRDISCH



Westportal des gedeckten Einschnittes Pfyn im Bereich Gorwetsch kurz nach Siders Ost.

Die Geschichte der Autobahn A9 durch den Pfynwald ist mehr als 35 Jahre alt. Der Lausanner ETH-Professor Bovy schlug vor, den Verlauf der künftigen Autobahn A9 von der damals geplanten rechten auf die linke Seite des Rottens an den Fuss des Gorwetsch zu verlagern. Es war die Zeit der grossen Infragestellung von Varianten und Nutzen der Autobahn A9 im Wallis. Die Überprüfung aus dem Jahre 1982 führte zu einer neuen Linienführung der Autobahn durch den Pfynwald. Die heutige Linienführung der Autobahn A9 weicht kaum von den damaligen Grundüberlegungen ab.

Um was geht es?

Die Teilstrecke Siders Ost - Leuk/Susten Ost wurde bereits vor 20 Jahren öffentlich aufgelegt und 1999 bzw. 2001 in Teilbereichen bewilligt. Die Ausführungsprojekte wurden daraufhin praktisch fertiggestellt, bestimmte Arbeitsausschreibungen im Hinblick auf den erwarteten baldigen Baubeginn bereits getätigt. Doch zahlreiche technische Projektänderungen während der Ausarbeitung des Detailprojektes, erhöhte neue Sicherheitsanforderungen nach den Tunnelbränden im Mont-Blanc- und im Tauerntunnel und damit verbundene Kostensteigerungen haben das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und das damalige kantonale Departement für Verkehr, Bau und Umwelt (DVBU) 2011 veranlasst, das gesamte Projekt neu aufzuarbeiten. Das angepasste und überarbeitete generelle Projekt wurde vom Bundesrat 2014 genehmigt. Heute ist das Ausführungsprojekt erstellt und in den sechs betroffenen Gemeinden öffentlich aufgelegt.

Linienführung durch den Pfynwald

Als Abschnitt Pfyn wird die Teilstrecke zwischen der heutigen Autobahnausfahrt im Osten von Siders (ab Kreisel) und Susten (bis zum im November 2016 neu eröffneten Teilstück) bezeichnet. Auf 8,5 km verlaufen ~75 % in gedeckten Einschnitten oder Tunnels - ein bedeutender Beitrag zur Reduktion von Belastungen und der Erhaltung

einer hohen Umwelt- und Landschaftsqualität. Die Kantonsstrasse T9 durch den Pfynwald wird in Zukunft definitiv aufgehoben. Nur noch eine schmale Strasse von 3.80 m erschliesst das Gebiet. Sichtbar sind am Ende eigentlich nur die architektonisch gestalteten Portale, Teile der Technikgebäude, ein Galerieteil mit seitlichen Öffnungen im Bereich Seeli (Rauchabzug im Ereignisfall), rund 1200 m offene Strecke entlang des Kanals Susten - Chippis und schliesslich die Anbindungen an die bestehenden Strecken. Die Teilstrecke verfügt über drei Anschlüsse: einen Vollanschluss in Siders (teilweise in Betrieb), sowie jeweils einen Halbanchluss im Westen und im Osten von Susten-Leuk.

Verkehrsführung während der Bauzeit

Während der Bauzeit der Autobahn A9 im Pfynwald wird jeglicher Verkehr auf die gegenüberliegende Talseite verlegt. Die Nationalstrassen finanzierten und bauten die seit 2007 via Salgesch und über die Dala führende Kantonsstrasse zu diesem Zweck. Die nationale Velo-route Nr. 1 führt weiterhin durch den Pfynwald, auf einem speziell erstellten Parcours. Die Baustellentransporte (Baumaterial, Aushub, etc.) werden so geplant, dass die Auswirkungen auf die Bevölkerung der Dörfer und Agglomerationen so gering wie möglich sind. Das hierfür erarbeitete Materialbewirtschaftungskonzept betrifft mehr als 2.5 Mio. m³ Material und umfasst alle Transporte zu den Zwischen- und Endlagern im Perimeter der Baustelle. Zur Erstellung der Zwischenlager werden rund 25 ha Bodenfläche vorübergehend beansprucht.

Gut integriertes Grossbauwerk

Der 2.1 km lange Tunnel Susten (TUSU) führt unter dem Illgraben und unter dem Dorf durch - etwa 32 m tief unter der Kirche von Susten. Die Nationalstrassen haben solche Tunnels im Lockergestein bereits in Siders und in Gamsen realisiert. Die Sicherheit und Qualität der Ausbrucharbeiten und das Wohlbefinden der Anwohner geniesSEN dabei höchste Priorität. Der gedeckte Einschnitt Pfyn (GEPF) weist eine Länge von 4.2 km auf und passt sich ganz der Topografie des Gorwetschhanges und des Pfynungutes an. Am Fusse des Gorwetsch führt sie unter den Hügeln des prähistorischen Bergsturzes und im Hangfuss durch - eine Hügellandschaft, die am Ende der Baustelle vollständig so rekonstruiert wird, wie sie sich vor dem Bau der Kantonsstrasse präsentierte. Der Zugang zum Mörderstein wird via Landstrasse aufgewertet. Durch den Bau der Autobahn A9 entsteht ein deutlicher Mehrwert gegenüber der heutigen, offenen Kantonsstrasse - ein Ausdruck des deutlichen Willens, der Natur und der Landschaft die ganze Qualität des Naturparks Pfyn-Finges zurückzugeben.



Gedeckter Einschnitt mit seitlichen Öffnungen im Bereich Seeli.



Unterirdisch geführte Autobahn A9 im Bereich des Mördersteins, mit Erschliessungsstrasse.

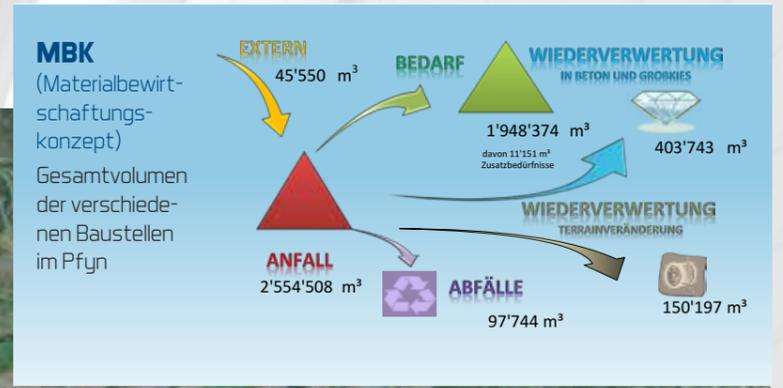
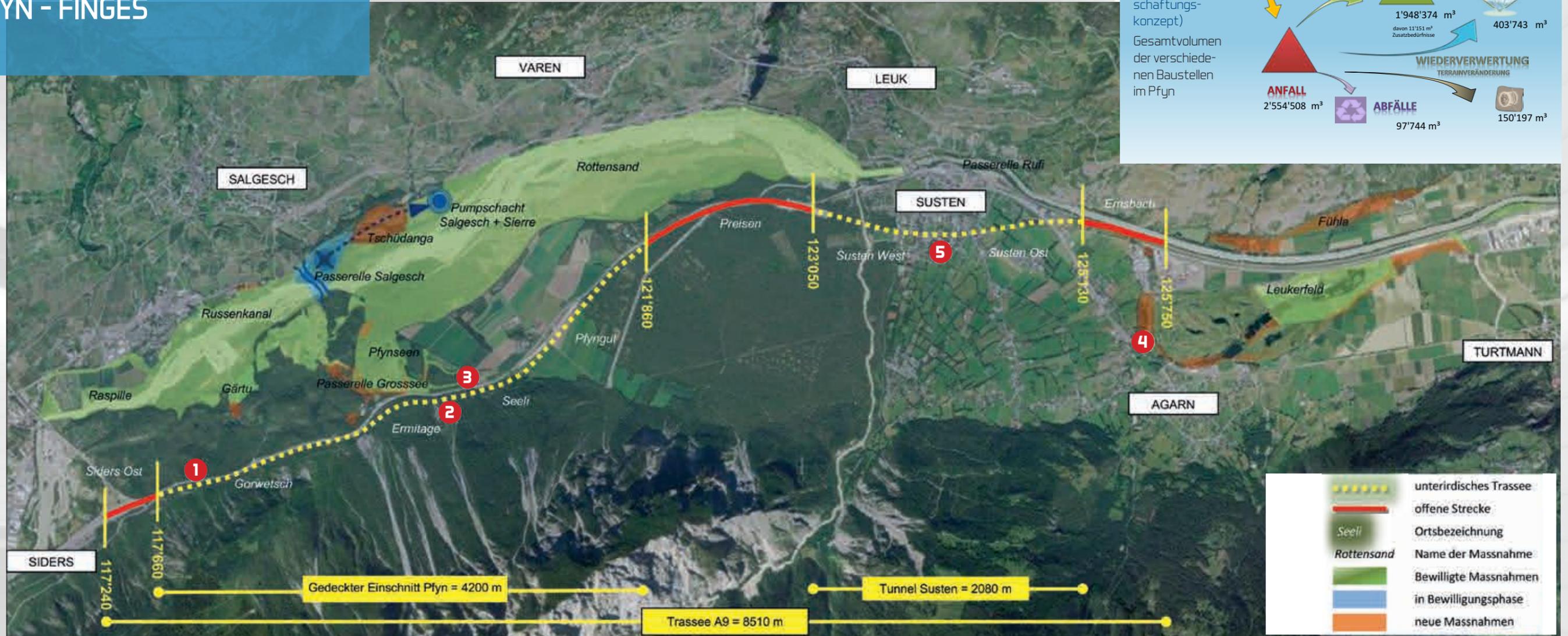


Bereich des vorübergehenden Zwischenlagers beim Pfyngut (rot markiert).

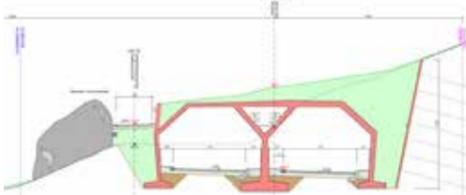


TEILSTRECKE SIDERS OST - LEUK/SUSTEN OST

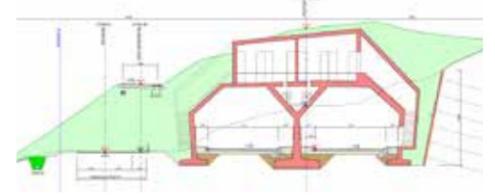
GESAMTÜBERSICHT PFYN - FINGES



1 Querschnitt des gedeckten Einschnitts Pfyn im Bereich des Mördersteins



2 Technisches Lokal auf dem Dach des gedeckten Einschnitts Pfyn



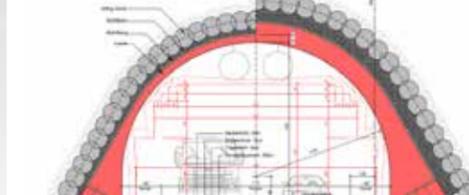
3 Gedeckter Einschnitt im Bereich Seeli mit den seitlichen Öffnungen



4 Masnahme Natur: Neue Wasserfassung Leukerfeldbach



5 Tunnel Susten - Tunnelröhre Nord





TEILSTRECKE SIDERS OST - LEUK/SUSTEN OST

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG (UVP) EIN BÜNDEL AN ÜBERLEGTEN UND KOORDINIERTEN WIEDERHERSTELLUNGS- UND ERSATZMASSNAHMEN

Als Nationalstrassenprojekt ist die Autobahn A9 zwischen Siders Ost und Leuk/Susten Ost einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterworfen. Diese durch das Umweltschutzgesetz des Bundes verpflichtende Studie prüft, ob das Bauprojekt den gesetzlichen Bestimmungen im Bereich des Umweltschutzes entspricht. Durch die verschiedenen technischen Projektanpassungen der Autobahn A9 im Pfywald war eine neue UVP notwendig, da sich die Auswirkungen auf die Umwelt gegenüber dem 1999/2001 bewilligten, ursprünglichen Projekt veränderten. Ein erhöhter provisorischer Landerwerb und zusätzliche Rodungen verlangten zudem nach neuen Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen.



Das neue Projekt beinhaltet eine Passerelle (hier Fotomontage), die die Linienführung der alten Wasserleite nutzt. Diese Passerelle führt über die Weiher, öffnet eine ganz neue Aussicht, ist rollstuhlgängig und verhindert die Störung der Fauna an den Ufern der wiederhergestellten Weiher. Sie integriert sich in den Pfad der Passerellen, welche via Passerelle über den Rotten und der bestehenden Bhutanbrücke von Salgesch nach Leuk führen.

Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen

Das Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) verlangt von Projekten, welche schützenswerte Lebensräume oder geschützte Landschaften beeinträchtigen, das natürliche und landschaftliche Gleichgewicht zu erhalten. Sind solche Beeinträchtigungen unvermeidlich, muss der Bauherr Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen vorschlagen, um das Gleichgewicht wiederherzustellen. Das Gebiet Pfywald verfügt über einen ausserordentlichen ökologischen und landschaftlichen Wert und ist als Ganzes auf kommunaler, kantonaler und nationaler Ebene geschützt. Dies verlangt nach Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen, welche diesen erhöhten Schutzziele entsprechen. Die Umsetzung dieser Massnahmen ist Aufgabe des Projektes der Autobahn A9 - auf gleicher Ebene wie die Tunnels, die gedeckten Einschnitte oder die Portale.

Bereits bewilligte Massnahmen

Das ursprüngliche, 1999/2001 bewilligte Projekt der Autobahn A9 durch den Pfywald enthielt mehrere Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen. Diese gelten auch für das neue Projekt. Das Hauptziel besteht in der Revitalisierung des Auengebietes von nationaler Bedeutung von Pfywald, zwischen Chippis und Susten, indem die natürlichen Funktionen des Rottens wiederhergestellt werden: durch die Gestaltung eines mäandrierenden Flussbettes und von feuchten Lebensräumen, die nicht durch die Fluten des Rottens beeinträchtigt werden. Einige dieser Massnahmen sind bereits ausgeführt (Russenkanal, Pfywaldseen), andere befinden sich in der Realisierungsphase (Tschüdanga flussaufwärts, Rottensand), während die letzten Detailprojekte sich noch in Erarbeitung befinden (Raspille). Vorgegeben durch die Natur der Massnahmen erstreckte sich die Realisierung derselben über mehrere Jahre.

Laufende Massnahmen

Zwei im Jahre 1999 bewilligte Projekte realisieren sich heute in eigenständigen Bewilligungsverfahren. Betroffen sind einerseits die Fussgängerbrücke über den Rotten zwischen Salgesch und Millieren sowie andererseits die Verschiebung der Trinkwasserfassung der Gemeinde Salgesch, die jetzt mit einem Projekt der Gemeinde Siders koordiniert ist. Die Projekte waren rückblickend zahlreichen Anpassungen unterworfen, so dass nach Rücksprache mit den Bundesbehörden eine neue öffentliche Planaufgabe notwendig wurde.

Neue Massnahmen

Die Anpassungen am Projekt der Autobahn A9 erhöht die Grundfläche und erfordert zusätzliche Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen. Diese ermöglichen die Kompensation von durch die Projektänderungen verursachten zusätzlichen Auswirkungen auf die Umwelt, gemäss den erhöhten Schutzanforderungen im Pfywald. Die Massnahmen berücksichtigen die aktuelle Situation sowie die zukünftige Entwicklung und das Zusammenspiel mit anderen Projekten in der Region. Die neuen Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen tragen zu den Aufwertungszielen des Naturparks Pfywald-Finges bei und ergänzen die bereits bewilligten Massnahmen. Sie lassen sich auf verschiedene Bereiche aufteilen: Die Aufwertung der Teiche und die Ausweitung der Feuchtzonen, die Revitalisierung und die Bildung von neuen Flussläufen, die landschaftliche Integration im Rahmen der Wiederherstellung der ursprünglichen Topografie auf dem Dach der Autobahn sowie die Erweiterung des Freizeitangebotes des Naturparks Pfywald-Finges durch neue Fussgängerverbindungen, Beobachtungsposten und eine Fischzucht.



Auf einer Länge von mehr als 2 km bietet der neu erstellte Russenkanal neuen Lebensraum für Wasserbewohner und Ufergewächse. Die anstehende Renaturierung des Mündungsgebietes der Raspille (bewilligte Massnahme) wird die Fischwanderung zwischen Raspille und Rotten wieder neu ermöglichen.

Der Ort Tschüdanga wurde in ein Feuchtgebiet verwandelt, zusammengesetzt aus Teichen, Sümpfen und Auenwald auf mehr als 6 ha. Die Arbeitsausführung erfolgte in zwei Etappen und wurde im Mai 2017 beendet.





Interview mit Herrn Jacques Melly, Staatsratspräsident des Kanton Wallis

Chef des Departementes für
Mobilität, Raumentwicklung und
Umwelt

Ihre Fragen zur Autobahn

Möchten Sie, dass das **A9 INFO**
ein spezielles Thema aufgreift?
Ihre Vorschläge können Sie auf
folgende E-Mail-Adresse
einsenden: info@a9-vs.ch

Was bedeutet für Sie dieser Schritt der öffentlichen Planauflage?

Dass wir einen weiteren Meilenstein erreicht haben. Mitarbeitende des Amtes für Nationalstrassenbau (ANSB), des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), aber auch eine Vielzahl von Mandatsnehmern haben daran gearbeitet. Dies ist mit viel Arbeit, einem hohen Koordinationsaufwand und zahlreichen Sitzungen verbunden. Die Frucht dieser Arbeit zeigt sich heute in einem sehr komplexen und umfangreichen Projekt, das seinen Weg zur Bevölkerung findet. Für mich ist dies eine erfreuliche Entwicklung, die das Projekt voranbringt.

Was heisst denn eigentlich «öffentliche Planauflage» für ein nationales Projekt?

Es bedeutet, dass all jene auf ihrer Gemeindeverwaltung das Projekt im Detail einsehen können, welche vom Projekt und von den Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen betroffen sind. Einsprachen sind dabei an das UVEK in Bern zu richten und die Verantwortlichen der Teilstrecke werden anschliessend jede Einsprache behandeln. Erst nach Abschluss dieses Prozesses kann das Projekt bewilligt werden und erst dann lassen sich die weiteren Termine festlegen.

Warum nahm die Planung der Autobahn durch den Pfywald so viel Zeit in Anspruch?

Der Bau der Autobahn A9 ist ein sehr umfangreiches Projekt. Man muss mit zahlreichen kantonalen Dienststellen und mehreren Bundesämtern zusammenarbeiten, um zu einem koordinierten und kohärenten Projekt zu gelangen. Auch Private und Verbände können sich an den Diskussionen beteiligen. Das braucht Zeit, denn jeder Bereich muss analysiert, diskutiert und evaluiert werden (Wald, Landwirtschaft, Energie, Mobilität, Umwelt, Landschaft, Archäologie, etc.). Schliesslich gibt es potentielle Einsprecher – betroffene Drittpersonen oder Verbände und Vereinigungen. Die Region Pfy ist in vielerlei Hinsicht geschützt und verfügt über Landschaften, Fauna und Flora von nationaler, kantonaler oder regionaler Bedeutung. Im Pfywald ist der Naturwert jedes Quadratmeters höher als anderswo!

Wie sehen Sie die Zukunft?

Es ist sehr schwierig, einen Terminplan festzulegen, denn der Weg ist lang und steinig. Der Technik übergeordnet sind administrative und juristische Verfahren. Das Teilstück Pfy wird daher höchstwahrscheinlich die letzte Teilstrecke im Wallis sein, die für den Verkehr in Betrieb genommen wird – und symbolisiert damit das Erreichen der langersehnten, durchgehenden Autobahn A9, die das Wallis verbindet.

Eine Planaufgabe einer Autobahn: was ist das?

Wie jedes Bauvorhaben muss die Autobahn einschliesslich ihrer Nebenanlagen sowie der Ersatz- und Wiederherstellungsmassnahmen zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt werden. Dies ist in Art. 27 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (NSG) geregelt. Das Gesuch muss in den offiziellen Organen der betroffenen Kantone und Gemeinden publiziert werden. Die Auflage zur öffentlichen Einsichtnahme dauert 30 Tage. Einsprachen können gegen das Vorhaben erhoben werden. Diese werden dann in der Phase der Instruktion des Verfahrens behandelt. Nach Abschluss der Instruktion erteilt das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Plangenehmigung. Erfahrungsgemäss dauert dieses Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene im Normalfall zwischen 24 und 36 Monate. Darauf folgend wird die Detailprojektierung der Bauwerke vorgenommen, die schlussendlich zur Erstellung der Ausschreibungsunterlagen führt. Die Realisierung der Bauwerke im eigentlichen Sinne erfolgt erst ganz am Schluss der Kette, nach der Zustimmung des Dossiers durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA).

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt (DMRU)
Amt für Nationalstrassenbau (ANSB)
Kantonsstrasse 275, Postfach 160
3902 Glis
Tel. 027 606 97 00, Fax 027 606 97 01
www.a9-vs.ch



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

DIE NÄCHSTE NUMMER
ERSCHEINT IM
NOVEMBER 2017