

A9 | Die Projektanpassungen im Pfywald sollen einer rascheren Umsetzung der einzelnen Bauabschnitte dienen

«Der Zeitplan für den Bau der Autobahn wird eingehalten»

SITTEN | Die Neuauflage des Autobahnabschnittes Siders Ost–Susten Ost sollte unter dem Strich ohne Zeitverzögerung durchgehen. 2019 bleibt für die durchgehende A9 Siders–Brig fest im Zeitplan.

THOMAS RIEDER

Für Staatsratspräsident Jacques Melly wird an der Realisierungszeitachse, die seit seinem Amtsantritt im Mai 2009 besteht, nicht gerüttelt. Dies trotz der umfassenden neuen Planungsarbeiten am Bauabschnitt Pfywald, welche der «Walliser Bote» letzte Woche publik machte. Melly nannte das bis zur Reorganisation des kantonalen Nationalstrassenamtes von der Dienststelle in Sitten betreute Bauprojekt «Pfy» gestern einen «russischen Salat».

«Wie beim Mikado»

Am 1999 durchgehend bewilligten Projekt seien in den Folgejahren immer wieder Änderungen vorgenommen worden, die nun eine generelle Neuauflage notwendig gemacht hätten. Dieser Entschluss sei unter anderem in Diskussionen mit Vizepräsident Jürg Röthlisberger vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) gereift und im August vom Staatsrat gefällt worden. Martin Hutter, Adjunkt beim kantonalen Amt für Nationalstrassenbau, fasste darauf den Auftrag, das ganze Bauprojekt unter dem Namen POP («Projektorganisation Pfy») neu aufzugleisen. Eine neunköpfige Arbeitsgruppe ist unter seiner Führung seither an einer Auslegeordnung. Hutter fühlt sich dabei mitunter «wie beim Mikado. Wenn man an einer Stelle etwas bewegt, hat das Auswirkungen auf viele andere.»

Die Planung umdrehen

Das seit dem 1. Januar 2010 bestehende Amt für Nationalstrassenbau ist laut dessen Leiter Jean-Pierre Jaeger jedoch fest entschlossen, das Dossier grundlegend zu überarbeiten. «Normalerweise geht man von der generellen Planung in die Details», so Jaeger. «Wir klären jetzt halt die Detailfragen und füh-



Neuplanung. Departementschef und Regierungspräsident Jacques Melly (stehend) mit seinen Kademännern Jean-Pierre-Jaeger, Adrian Zumstein und Martin Hutter (von links). Im Abschnitt Pfywald ist eine generelle Überarbeitung des Projektes notwendig. Ziel: Reiner Tisch statt ewiges Flickwerk. FOTO WB

ren diese dann ins generelle Projekt ein in der Hoffnung, dass es von den übergeordneten Bundesstellen genehmigt wird. Namentlich sind dies das Bundesamt für Strassen sowie das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). «Wir wollen gegenüber Bern einen reinen Tisch», so Jaeger. Die Alternative wäre ein dauerhaftes Flickwerk geblieben bis zur Fertigstellung der 8,7 km langen Autobahn Siders Ost–Susten Ost.

Vom «russischen Salat» zum sauberen Dossier

Die Projektanpassungen dürften gemäss heutiger Vorstellung bis Ende Juni 2012 dauern, danach geht es in das Plangenehmigungsverfahren bei den Bundesbehörden. Dies be-

anspruch im Idealfall mindestens nochmals ein halbes Jahr. Die Bundesämter geben ihre Meinung auf Stufe Projektsteuerungsgruppe schon heute ein. Damit soll ein nochmaliges grundsätzliches Verrennen verhindert werden. Dossierkenner sprechen gegenüber dem «Walliser Boten» freilich nicht von Verrennen, sondern «einem Skandal, der die Autobahn-Geschichte im Wallis um eine Tragödie reicher macht».

Staatsrat Melly gab sich gestern in einem Hintergrundgespräch überzeugt, «dass die Modifikationen des Projektes zu einem sauberen Dossier führen.» Das werde helfen, die nun durch die Neuplanungen verloren gehende Zeit in der Realisierungsphase ab 2014 wieder aufzuholen.

Vielseitige Anpassungen am bewilligten Projekt

Das neue Projekt wird nicht mehr mit dem bewilligten von 1999 vergleichbar sein. Dazu sind zu viele Anpassungen notwendig. Neue Erkenntnisse werden zum Beispiel beim Thema Sicherheit in die Planung einfließen. Die schweren Unglücke in den Autobahntunnels von Gotthard und Mont Blanc haben die allgemeinen bautechnischen Anforderungen in diesem Bereich wesentlich verändert.

Hinzu kommen diverse Umweltschutzaspekte bis hin zu Kompensationsmassnahmen. Der Pfywald ist durch die ganze Landschaftspark-Geschichte (Stichwort Rodungen) noch empfindlicher geworden.

In Sachen Geologie haben die Planer abschliessend zu klären, ob es sich lohnt, beim Tunnel Susten (Ost- wie Westportal) die Tagbauweise zu verlängern. Bei den

technischen Fortschritten im Tunnelvortrieb ist dies heute, zumal aus Kostengründen, nicht mehr zwingend gegeben. Beim Tunnel auf der Höhe des «Ermitage» wird der Tagbau ebenfalls geprüft. Damit wird hier auch die Linienführung zum Thema, genau wie beim sagenumwobenen «Mörderstein» am Pfywaldrand bei Siders.

Geologische Aspekte müssen auch bei der Unterfahrung von Susten neu berücksichtigt werden. Was ist etwa mit den seit 1999 in diesem Bereich erstellten Erdbohrungen zur Wärmegewinnung in Wohnhäusern? Neue Fragezeichen tauchten zudem auf der Höhe des Pfyngutes auf. Dort erfordert torfhaltiger Boden vorgängig Materialschüttungen, um spätere Absenkungen der Autobahn zu verhindern. Die Liste der zu überarbeitenden Details ist lang und derzeit noch nicht definitiv.

Im Dienste des Autobahnbaus | Bundesgericht stützt Staatsratsentscheid

Befristetes neues Kieswerk im Pfywald



Kieswerk Susten. An der Mündung des Illgrabens entsteht eine neue, geschlossene Anlage. FOTO WB

SUSTEN | Die A9 erfordert in den nächsten Jahren Unmengen an Kies als Zuschlagstoff für die verschiedenen Baustellen im Oberwallis.

Die bestehenden Rohmaterialreserven im Rottensand bei Susten zu nutzen ist daher nichts als logisch. Dies umso mehr, als Kompensationsmassnahmen im Zuge der dritten Rhonekorrektur für den Bau der A9 eine Abtiefung der Flusssohle in diesem Bereich des Rottens erfordern.

Gegen den Staatsratsentscheid vom 12. Mai 2010 für einen Bauinstallationsplatz sowie eine zeitlich befristete Anlage zum Kiesabbau und zur Kiesaufbereitung wurde von einem Mitbewerber eine Beschwerde eingereicht. Dies hatte zur Fol-

ge, dass die Arbeiten an diesen Anlagen für 18 Monate unterbrochen werden mussten. Nun hat das Bundesgericht die Beschwerde abgewiesen.

Beschwerde abgewiesen

Demzufolge steht einer Wiederaufnahme der Installations- und Montagearbeiten nichts mehr im Wege. Innert sechs Monaten soll die Anlage nun betriebsbereit gemacht werden mit dem Ziel, im Mai 2012 den Betrieb aufnehmen zu können. Geplant ist eine geschlossene Halle von 36 m Länge, 23 m Breite und 23 m Höhe. Sie hat den Vorteil, dass Staub- und Lärmemissionen markant reduziert werden können. Ausserdem ist bei einer festen Anlage die Energienutzung besser und der Platzbedarf kleiner als bei einer mobilen Anlage.

Als Abgrenzung zum Rotten und als Hochwasserschutz erhält die Halle im Norden einen 12 m hohen Damm.

Nach Abschluss der Bauarbeiten an der A9 wird das Kieswerk wieder rückgebaut – vorausgesetzt, dass nicht eine entsprechende Betriebsbewilligung über ein ordentliches Raumplanungs- und Baubewilligungsverfahren vorliegt. Auf dieses konnte aufgrund der befristeten Betriebszeit im jetzigen Vorfeld durch den Staatsrat verzichtet werden.

Im Pfywald werden derzeit noch zwei weitere Kieswerke betrieben. Es gehört zum Kompensationsmassnahmen-Katalog der A9, dass diese aufgehoben werden müssen. Im Rahmen dieser Massnahmen hat auch der Camping aus dem Pfywald zu weichen. tr