

Gedeckter Einschnitt Raron  
Baugrubensicherung Wanne West.

**NOVEMBER 2018**

VERBINDET  
DAS WALLIS

# AW INFO

Der Tunnel Eyholz entlastet den Verkehr durch Visp. Der Tunnel Visp ist fertig betoniert. Die Südumfahrung von Visp konkretisiert sich weiter und die Betriebs- und Sicherheitsausrüster beginnen nächstens die Betriebszentralen des Tunnels Visp auszurüsten. In Raron haben die Bauarbeiten für den Gedeckten Einschnitt Raron begonnen. Täglich verändert die Baustelle ihr Gesicht. Die geologischen Herausforderungen am Riedberg bleiben hoch. Das Vortriebskonzept wurde angepasst. Und schliesslich: Kennen Sie die Sage vom Mörderstein? Wie der geschichtsträchtige Brocken auch in Zukunft erhalten bleibt. Gerne informieren wir Sie – wie immer aus erster Hand.

- S. 2/3 **Gedeckter Einschnitt Raron:** Eine Baustelle verändert täglich ihr Gesicht.
- S. 4/5 **Tunnel Visp:** Impressionen aus einem fertig betonierten Tunnel.
- S. 6 **Tunnel Riedberg:** Es gibt Rückschläge – aber es geht auch vorwärts.
- S. 6 **Visp West:** Um den Vollanschluss entsteht das Autobahntrasse.
- S. 7 **Sieben Betriebszentralen der Südumfahrung Visp im Ausbau.**
- S. 8/9 **Tunnel Eyholz:** Erfahrungen und Beurteilungen von Leuten, die ihn kennen.
- S. 10/11 **Der Mörderstein im Pfywald:** Wie sich die Autobahn um ihn windet.
- S. 12 **Interview mit Reinhard Imboden,** Gemeindepräsident von Raron.



## GEDECKTER EINSCHNITT RARON

### DIE ERSTEN ARBEITEN WURDEN AUSGEFÜHRT



Das Gebiet rund um den Bahnhof Raron im Turtig verändert sich seit dem 12. März 2018: Der Gedeckte Einschnitt Raron (GERA) entsteht und dies zeigt deutliche Auswirkungen. Die Bahnhofstrasse verläuft etwas verschoben, der Nordkanal fliesst neu in einem Betonkanal weiter südlich. Der Verlauf des künftigen Tagbautunnels zeigt sich immer deutlicher am abhumusierten Streifen, an dessen Rändern der Baugrubenabschluss mittels Bohrpfählen entsteht, die den Aushub in der Baugrube erst möglich machen. Eine hohe Belastung in der Bauphase zu Gunsten einer ruhigen Zeit während Jahrzehnten: Das ist der heute zu bezahlende Preis.

#### Ausführung gemäss Bauprogramm

Die Arbeiten rund um den Bahnhof, beim Gedeckten Einschnitt und an der Wanne West, verlaufen nach Plan. Abhumusieren, Werkleitungen verlegen, das Arbeitsplanum erstellen, Bohrpfähle bohren, die Baugrube mit der Bohrpfahlwand sichern und dann das Erdreich ausheben. Das sind die Abläufe, wie sie auf der ganzen Länge der Baustelle immer wieder erfolgen.

#### Kinderspielplatz nach Osten verlegt

Der bisherige Kinderspielplatz stand genau an dem Ort, wo heute die Baugrube für den Gedeckten Einschnitt entsteht. Deshalb musste er rückgebaut werden. Es gibt ihn aber noch: Er wird rund 150 m östlich vom bisherigen Standort erstellt.

#### Durchgangsverkehr beim Bahnhof Raron immer gewährleistet

Der Gedeckte Einschnitt Raron führt im Süden des Bahnhofs Raron vorbei. Die Baugrube kommt unmittelbar vor dem südlichen Portal der Bahnhofsunterführung zu stehen. Damit die Verbindung zwischen den beiden Dorfteilen Turtig und Raron immer gewährleistet ist, erfährt die Bahnhofstrasse im Laufe der Bauzeit ein paar Veränderungen (vgl. Abbildungen rechts oben):

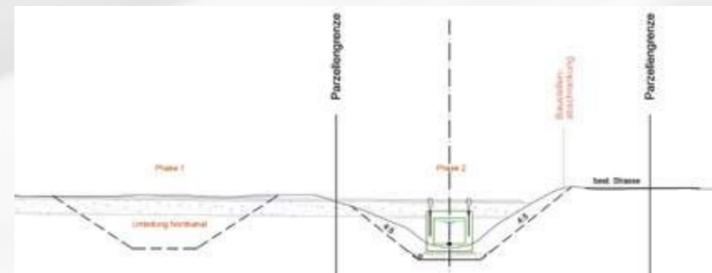
- 1) Östlich der heutigen Bahnhofstrasse, auf der Höhe des ehemaligen Kinderspielplatzes, entsteht im Herbst 2018 eine Dammschüttung. Die Bahnhofstrasse wird nach Osten verschoben. **Phase 1**
- 2) Dadurch kann das beauftragte Unternehmen (ARGE GERA) westlich der verlegten Bahnhofstrasse die Bohrpfahlwände ausführen und die Baugrube erstellen.
- 3) Anschliessend erfolgt an dieser Stelle der Bau einer Hilfsbrücke. Ab etwa Mitte 2019 führt der Verkehr zwischen Raron und Turtig über diese Hilfsbrücke – die Strasse verläuft dann bis etwa Ende 2021 ungefähr an der heutigen Stelle – einfach über die Hilfsbrücke.
- 4) Im Osten kann die überschrittene Bohrpfahlwand ebenfalls erstellt und das Terrain ausgehoben werden. Sobald der Tagbautunnel fertig betoniert und mit Erdreich überdeckt (hinterfüllt) ist, verschiebt sich die Bahnhofstrasse für die Dauer von wenigen Wochen wieder in den Osten, die Hilfsbrücke wird rückgebaut.
- 5) Die definitive Wiederherstellung der Bahnhofstrasse sollte im ersten Halbjahr 2022 erfolgen. Der Gedeckte Einschnitt wird definitiv überschüttet und die Verantwortlichen für die betriebliche und sicherheitstechnische Ausrüstung (BSA) übernehmen im Innern des Tunnels die Regie. **Phase 2**



Verlegung der Bahnhofstrasse.



Wiederherstellung Bahnhofstrasse.



Verschiebung des Nordkanals.



Arbeiten zur Verschiebung des Nordkanals.



Versetzte Betonelemente zur Aufnahme des Nordkanals.

#### Verschiebung des Nordkanals

Auf einer Länge von rund 750 m muss der Nordkanal weiter nach Süden verschoben werden, um dem Autobahnbau Platz zu machen. Die Basperstrasse ist während dieser Zeit gesperrt. Der Unternehmer hebt weiter im Süden einen Graben aus und versetzt darin vorfabrizierte Betonelemente. Diese nehmen etwa Ende 2018 das Gewässer des neuen Nordkanals auf. Der Kanal fliesst während der Dauer der Bauzeit, also während rund fünf Jahren, verdeckt. Wenn der GERA fertig gebaut ist, kann er dann wieder offen fließen, bleibt aber im neuen Bachbett.

#### Persönliche Information der Betroffenen

Eine wichtige Aufgabe für die im alten Bahnhofbuffet von Raron tätige Bauleitung ist die persönliche Information der Betroffenen und Anwohner. Sie legen Wert darauf, regelmässig über den Baufortschritt und die zu erwartenden Unannehmlichkeiten zu informieren. Eine Informationstafel an der Bahnhofstrasse gibt einen generellen Einblick zum Ablauf der Bauarbeiten.

#### Abgeschlossene Kunstbauten im LUFU

Im Gebiet Lufu westlich von Turtig sind die Kunstbauten abgeschlossen: Dort entstanden eine verlängerte Unterführung für die Strasse nach Niedergesteln, eine Brücke über den Grossgrundkanal sowie die Überführung für die künftige Autobahn. Zur Zeit werden die Widerlager des Bauwerks unter anderem mit Tunnelausbruchmaterial aus dem Tunnel Visp auf die Höhe des Trassees hinterfüllt und aufgeschüttet.



TUNNEL VISP

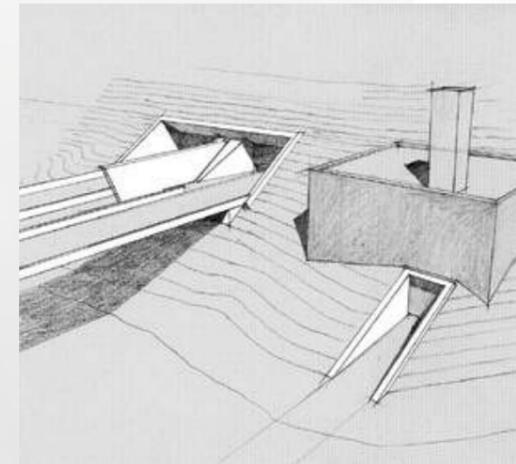
## IMPRESSIONEN AUS DEM FERTIG BETONIERTEN TUNNEL



Ein weiteres Teilstück der Visper Südumfahrung steht kurz vor Abschluss der Betonarbeiten. Es handelt sich um die Nordröhre sowie den Überwurfunnel und einen ersten Teil der Südröhre des Tunnels Visp. Ein weiterer Meilenstein ist damit erreicht. In der Südröhre (Staldbach – Verzweigung II) sind die ersten Belagsarbeiten bereits ausgeführt. In der Nordröhre (Verzweigung I – Schwarzer Graben) werden noch die Betonarbeiten für die Zwischendecke erstellt. Die Bauarbeiten vom Baulos Tunnel Visp sind im Herbst 2019 abgeschlossen. Ab November 2018 beginnen die Betriebs- und Sicherheitsausrüster mit der Ausstattung der Betriebszentralen und der etappenweisen Übernahme des Werkleitungskanals (WLK). Die Eröffnung der Nordröhre ist für 2021/22 geplant.

### Portalgestaltung im Chatzuhüs in Anlehnung an andere Tunnels der A9

Die Skizze des Architekten zeigt auf, wie das künftige Portal beim Staldbach aussehen wird. Es entspricht in seiner Ausgestaltung den bereits erstellten Tunnelportalen der Autobahn A9 beim Tunnel Eychholz. Auf der linken Seite sieht man die beiden Tunnelausgänge mit der weiterführenden Autobahn über die Brücke in Richtung Tunnel Eychholz. Rechts ist die Betriebszentrale Ost zu erkennen, darunter der Eingang zum technischen Querkanal zur Betriebszentrale.



Skizze des Architekten – Portal Chatzuhüs.

### Situation im Schwarzen Graben

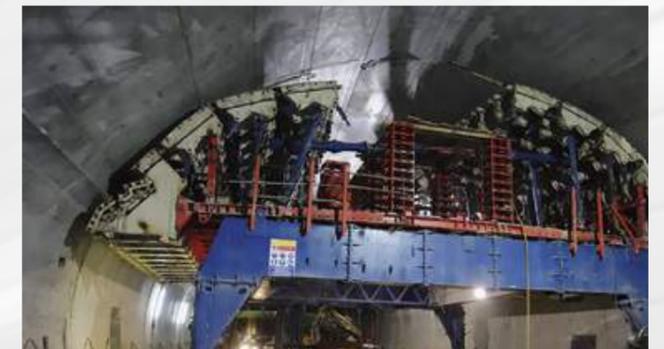
Im Frühjahr 2019 sollte die ganze Portalzone im Norden des Tunnels Visp fertig gestaltet sein. Die etappenweise Realisierung erfolgte unter Verkehr auf der Kantonsstrasse T9 und im Vispertaltunnel. Das Portal orientiert sich in seiner Gestaltung ebenfalls an den gängigen Tunnels der Autobahn A9. Im Bereich Schwarzer Graben entsteht oberhalb der Kantonsstrasse entlang des Betriebsgebäudes West und dessen Zufahrt ein Steinschlagschutz. Zu diesem Zweck mussten einzelne Bäume gefällt und mittels Helikopter ausgeflogen werden (siehe Bild S. 7).



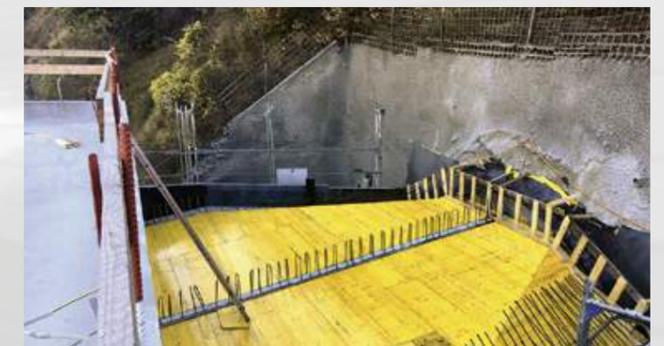
Lüftungsstollen mit Abdichtungsfolie.



Innenring Nordröhre des Tunnels Visp.



Gewölbeschalung Verzweigung I.



Anschluss Betriebszentrale Schwarzer Graben – Lüftungsstollen.



TUNNEL RIEDBERG

VISP WEST

TUNNEL VISP



## ES GIBT RÜCKSCHLÄGE – ABER ES GEHT AUCH VORWÄRTS



Zum Tunnel Riedberg bestehen aufgrund des rund zehn Jahre dauernden Bewilligungsverfahrens aller Projektstufen zurzeit keine Alternativen. Er wird trotz der Herausforderungen und Rückschlägen so fertiggebaut werden, wie er bewilligt wurde. Da das Baubewilligungsverfahren für Autobahnen so aufwändig ist, würden jegliche Projektänderungen zum heutigen Zeitpunkt bis zur Fertigstellung länger dauern, als den Tunnel auf die heutige Weise fertigzubauen.

Der Ausbruch des Tunnels Riedberg erfolgt in beiden Tunnelröhren gleichzeitig. Die Anpassung des Arbeitszyklus und der Ausbruchsicherung wirken sich auf die Geschwindigkeit des Vortriebs aus. Die heutige Baumethode hat sich bewährt und wird entsprechend der Geologie und dem Baufortschritt optimiert. Die Erfahrungen bei den Vortriebsarbeiten sind positiv.

## UM DEN VOLLANSCHLUSS ENTSTEHT DAS AUTOBAHNTRASSE



Der Vollanschluss Visp West gewinnt durch die fertig erstellten Kunstbauten und die Schüttungen des Trassees zwischen der Losgrenze zum Gedeckten Einschnitt Raron und dem Tunnel Visp beim Schwarzen Graben deutlich an Kontur.

90% der Schüttungsarbeiten für das Trassee im Bereich Visp West sind bereits ausgeführt und die Fundationsschicht der künftigen Autobahn wird laufend von Westen nach Osten eingebracht. Alle Werkleitungen sowie die Fundamente der Signalträger sind erstellt. Im Sommer 2019 schliesst man den Einbau der Fundationsschicht mit dem Belag ab. Die Ausrüstung der Autobahn mit Rückhaltesystemen und Strassenabwasserbehandlungsanlagen (SABA) folgen.



Visp West Schüttarbeiten Trassee.

## INNENAUSBAU DER BETRIEBSZENTRALEN DES TUNNELS



Seit November 2018 erhalten die neu gebauten Betriebszentralen an den Eingängen des Tunnels Visp sowie im Innern des Tunnels ein Innenleben. Die Ausrüstung dieser Zentralen folgt dabei den in Betrieb stehenden Beispielen des Tunnels Eyholz.

### Kamin der Betriebszentrale Chatzuhüs

Vorbeifahrende Strassennutzer haben sich sicher gefragt, weshalb die viereckige Betriebszentrale rechts des Portals des Tunnel Visp beim Staldbach über einen so hohen Aufbau verfügt: Es handelt sich hierbei um einen Rauchauslass, über den im Brandfall der von der Tunnellüftung im Tunnel abgegaugte Rauch ins Freie austreten kann. Die Stelle, wo der Rauch austritt, muss dabei in der Luftlinie mindestens 30 m weit vom nächsten Tunnelportal entfernt sein. Sonst könnte es sein, dass der im Kamin austretende Rauch durch die Kolbenwirkung der Fahrzeuge wieder über das Tunnelportal eingesogen wird. Dies erklärt die ausserordentliche Höhe dieses Aufbaus.

### Insgesamt sieben Zentralen für den Tunnel Visp

Das ANSB hat den Auftrag für die Infrastruktur-Ausrüstung der sieben Zentralen der Umfahrung Visp Süd an einen Generalunternehmer aus der Region erteilt. Dieser koordiniert die umfangreichen Arbeiten der ausschliesslich lokalen Unternehmen, wie Maler, Heizung-Lüftung-Kälte-Sanitär-Unternehmen, Elektroinstallateure, Metallbauer, Bodenleger, etc.



Kamin auf dem Dach der Betriebszentrale Chatzuhüs.



Das Portal Schwarzer Graben ist beinahe fertig.

### Ausbruchmaterial auf Trassee wiederverwertet

Das Ausbruchmaterial aus dem Tunnel Riedberg brauchen die Verantwortlichen der Materialbewirtschaftung direkt zum Bau des angrenzenden Trassees der offenen Strecke der Autobahn A9 zwischen dem Tunnel Riedberg und der Bauosgrenze beim Gebäude «Alte Suste». Damit fallen keine Transporte auf der Kantonsstrasse an. Laufend werden auch die Zwischenlager des Tunnelausbruchmaterials vom Tunnel Visp bei der Unterführung «Schnidrigu» aufbereitet und im Trassee eingebaut.



**SÜDUMFAHRUNG VISP**



**ERSTE ERFAHRUNGEN MIT DEM TUNNEL EYHOLZ**



Seit sieben Monaten ist der Tunnel Eyholz in Betrieb. Wie hat sich der erste Teil der Südümfahrung von Visp in dieser Zeit bewährt? Erfahrungen aus betrieblicher, sicherheits- und verkehrstechnischer Sicht.

Tunnel Eyholz Portal Staldbach inklusive Ausfahrtstunnel.



Tunnel Eyholz Ausfahrtstunnel Richtung Staldbach.



**So funktionieren Betrieb und Sicherheit**

Aus der Sicht der Verantwortlichen der Betriebs- und Sicherheitstechnik sind die ersten Erfahrungen mit dem Tunnel Eyholz sehr positiv. Im Monat September musste der Tunnel für vier Tage gesperrt werden, um die in Betrieb stehenden Systeme leicht anzupassen: Eine Aktualisierung der Software der Lüftungsanlagen sorgt für eine verbesserte Rauchdetektion. Die Beleuchtung des Tunnels musste nach der Einlaufzeit ebenfalls ordnungsgemäss neu ausgemessen werden. Dabei gibt es jeweils ein Optimum zu finden zwischen den Anforderungen der Beleuchtungsnormen und dem Stromverbrauch.

**So fliesst der Verkehr**

Beurteilung von Daniel Baumann, CEO Swisstraffic AG

**Herr Baumann, Sie analysieren laufend die Verkehrsströme. Der Tunnel Eyholz ist seit dem 13. April offen. Wie hat sich dieser Tunnel bewährt?**

Der Tunnel bewährt sich soweit sehr gut. Die Verkehrsteilnehmenden haben sich offensichtlich rasch daran gewöhnt und benutzen ihn schon recht fleissig. Ausrüstungstechnisch befindet er sich auf dem neusten Stand und entspricht den gängigen Normen. Etwas speziell sind der Spurbau im Tunnel und die erzwungene Ausfahrt Visp-Süd. Diese sind aber gut signalisiert und es sind keine Schwierigkeiten bekannt.

**Welche Konsequenzen ergaben sich auf die Verkehrsflüsse in der Region?**

Der Tunnel Eyholz wird in Richtung Sion mehr befahren als in Richtung Brig. Dies liegt daran, dass die Einfahrt von Raron/Visp her in Richtung Brig nicht direkt möglich ist. Für den Transit von Raron nach Brig bleiben daher die Kantonsstrasse T9 und die Entlastungsstrasse Baltschieder - Lalden - Brigerbad die schnellere Option. In Zahlen sieht es so aus, dass der Tunnel Eyholz in den ersten Monaten von durchschnittlich etwa 5'500 Fahrzeugen pro Tag benutzt wurde. Davon fahren rund 70 % in Richtung Westen und 30 % in Richtung Osten. Auf der Kantonsstrasse T9 und der Entlastungsstrasse hat der Verkehr entsprechend abgenommen.

**Gibt es auf der Talstrasse Richtung Visp öfters Stau?**

Grössere Stausituationen konnten wir soweit nicht feststellen, wobei es aber punktuell zu Mehrverkehr kommen kann. Im Normalfall kann der Kreisel Landbrücke diesen Verkehr bewältigen. Er kommt ja grösstenteils nicht zusätzlich, sondern «nur» aus einer anderen Richtung. Vor Inbetriebnahme des Tunnels kam der Verkehr von der Kantonsstrasse T9 her, nun von der Talstrasse.

**Hat sich seit der Eröffnung des Tunnels Eyholz der Verkehr im Vispertaltunnel verändert?**

Allfällige Veränderungen im Vispertaltunnel wurden nicht spezifisch untersucht. Wir gehen davon aus, dass nur sehr wenig Verkehr die Tunnel Eyholz und Vispertal nacheinander benutzen, da es doch einen beträchtlichen Umweg darstellt. Für den Schwerverkehr ist dies ohnehin keine Option, da der provisorische Bau-Kreisel im Sefinot nicht für grössere Fahrzeuge geeignet ist.

**Kurze Frage an...**

Armin Zenklusen von Ried-Brig



**Herr Zenklusen, Sie wohnen in Ried-Brig und benutzen mehrmals pro Woche den Tunnel Eyholz?**

Ja, denn ich arbeite am Hauptsitz der Raiffeisenbank Mischabel-Matterhorn in St. Niklaus, im Team Akquisition und Betreuung. Der Tunnel bringt mir ungefähr 10 Min. Zeitersparnis pro Fahrt. Ich spare mir aber auch den Stau und belaste dadurch die Umwelt weniger. Mir bringt der Tunnel sehr viel. Mehrere Personen der Region haben mir erzählt, dass es ihnen Dank dem Tunnel möglich sei, ein vorabendliches Hobby in Brig auszuüben - denn ansonsten würden sie im Feierabendverkehr in Visp zu viel Zeit verlieren.

**Und wie fühlt sich das Durchfahren an?**

Das fühlt sich fast an wie in einem Wohnzimmer (lacht). Im Ernst: die Beleuchtung ist angenehm, der spezielle Belag fährt sich beinahe geräuschlos. Mich begeistert der Tunnel Eyholz sehr.

**Herzlichen Dank für Ihre Eindrücke, Herr Zenklusen!**



**Herzlichen Dank für Ihre Beurteilung, Herr Baumann!**



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

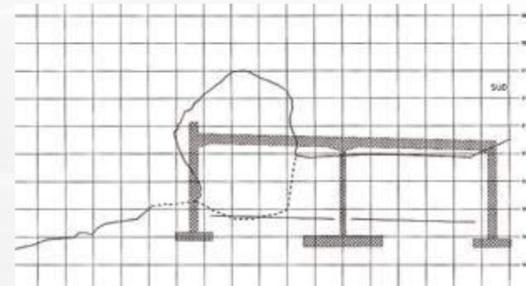
**DER MÖRDERSTEIN:  
NICHT NUR EIN HISTORISCHES  
SCHWERGEWICHT!**



Der Mörderstein hat es in sich: der legendenumworbene, rund 1'800 Tonnen schwere Brocken ist von solchem Gewicht, dass sich sogar das Trassee der Autobahn beugen musste. Die Neuauflage der Autobahn durch den Pfynwald im Jahre 2017 machte es möglich, den Engelsstein (ehemaliger Name) an seinem historischen Standort zu erhalten.

**Im alten genehmigten Projekt der A9 ...**

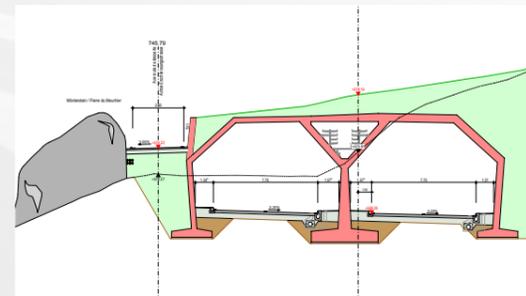
... hätte der Mörderstein weichen müssen. Das zeigt deutlich die untenstehende Abbildung. Das Trassee der A9 hätte ursprünglich genau am Standort des Mördersteins durchgeführt. So hätte man den Stein verschieben oder zerstören müssen: zerlegen, eventuell nur einen Teil erhalten, «den Hang hinunterrollen lassen», ... Es gab zahlreiche Vorschläge. Doch die Bevölkerung war nicht einverstanden. Neben Protestaktionen vor Ort und mehreren Briefen, kam es im Jahre 2010 sogar zu einer Interpellation im Grossen Rat.



Im alten Projekt hätte der Mörderstein weichen müssen.

**Im aktuellen Projekt der A9 ...**

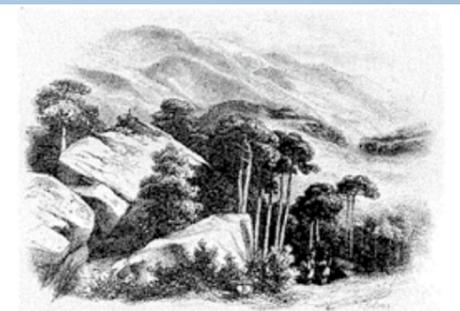
... wurde auch die Situation um den Mörderstein neu beurteilt. Da die Planung der Autobahn durch den Pfynwald gleichzeitig überarbeitet wurde, konnte man dem historischen Gehalt und den emotionalen Bindungen Rechnung tragen: Das Trassee der Autobahn wurde bei Kilometer 118 ein paar Meter nach Süden verschoben. Der Planausschnitt zeigt das Normalprofil des künftigen Gedeckten Einschnittes, der in einem Abstand von rund 4 Metern am Stein vorbeiführt. Die nebenstehende Fotomontage zeigt aufschlussreich, wie die künftige Erschliessungsstrasse unmittelbar zwischen Mörderstein und Autobahn durchführt. Der sagenumworbene Stein - früher auch Engelsstein genannt - lässt sich also auch in Zukunft unbeschadet und in schauriger Erinnerung an die Walliser Sage betrachten.



Im neuen Projekt führt der Gedeckte Einschnitt rund 4 m neben dem unbeschadet bleibenden Stein vorbei.

**Archäologische Stätte**

Funde rund um den Mörderstein datieren in die Zeit bis zu 7'000 Jahren vor Christus zurück. Die Archäologen stiessen sogar auf ein Skelett. Zahlreiche Schmuckstücke kamen zum Vorschein und die Spuren verwiesen darauf, dass dieser Stein schon seit Jahrtausenden zumindest als Rastplatz diente. Der Stein gelangte wahrscheinlich vor 10'000 Jahren an diese Stelle. Mit seinen zirka 680 m<sup>3</sup> und rund 1'800 t ist er so schwer wie 1/4 des Pariser Eiffelturms.



La Pierre de l'Ange (Engelsstein), Holzschnitt 1678

**Die Walliser Sage zum Mörderstein**

Nach dem Buch «Hexenplatz und Mörderstein» (2010), von Wilfried Meichtry, S. 65f.

Im grossen Wald zwischen Siders und Leuk, im Pfynwald, befindet sich eine gespaltene Fluh, der Mörderstein. Er soll diesen Namen folgender schaurigen Sage zu verdanken haben:

Einmal hat Lisür\* im Pfynwald bei einem Felsblock eine Frau und ein Kind überfallen. Als die Frau um Gnade flehte, sagte er: «Wenn mir dein Kind meine Fragen beantworten kann, könnt ihr gehen! Was ist schöner als der Tag?», fragte Lisür das Kind. Es antwortete: «Der Mutter Blick.» Der Räuber: «Was ist edler als Gold?» «Der Mutter Herz.» Und wieder Lisür: «Was ist süsser als Honig?» «Der Mutter Milch!» «Und was ist weicher als Flaum?» Das Kind: «Der Mutter Schoss.» Lisür: «Was ist stärker als der Tod?» «Der Mutter Liebe.» Lisür: «Was ist härter als Stein?» Da antwortete das Kind: «Des Mörders Herz!». Da schleuderte der Räuber das Kind mit solcher Gewalt an den Felsblock, dass dieser in drei Stücke zersprang. Diese Felsspaltung ist als schreckliche Erinnerung noch heute zu sehen.

\*Lisür war ein «Mann mit geteiltem Herzen», ein im Dorfleben unbescholtener Bürger, der sich im Pfynwald aber zum brutalen Wegelagerer verwandelt und zahlreiche Menschen überfallen hatte.

**AKTUELLER STAND  
DES PROJEKTES IM  
PFYNWALD**

In den Monaten August und September 2017 lag das Ausführungsprojekt der Autobahn A9 durch den Pfynwald und mit dem Tunnel Susten öffentlich in den Gemeinden auf. Unter der Federführung des Generalsekretariats des Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (GS-UVEK) befinden wir uns jetzt mitten in der Behandlung der 92 eingegangenen Einsprachen. Bis zur Baubewilligung (Plangenehmigung) dauert es wahrscheinlich noch ein paar Jahre.

**In Phase 4  
des Plangenehmigungsverfahrens**

Nach der Vollständigkeitsprüfung (Phase 1) und der öffentlichen Planaufgabe mit der Möglichkeit zu Einsprachen (Phase 2) nahm der Kanton zu den eingegangenen Einsprachen Stellung (Phase 3). Da es sich bei der Autobahn um eine Nationalstrasse handelt, ist für die Abwicklung des ganzen Plangenehmigungsverfahrens der Bund zuständig - genauer gesagt das Generalsekretariat des Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (GS-UVEK). Bis Ende 2018 nehmen die Bundesämter Stellung (Phase 4). Unter der Leitung des Bundes erfolgen anschliessend die Verhandlungen mit den einsprechenden Personen bzw. Gemeinden. Gleichzeitig führt das Amt für Nationalstrassenbau (ANSB) direkte Gespräche mit den Landbesitzern zum Thema Landerwerb. Die Baubewilligung wird in diesem Verfahren «Plangenehmigung» genannt: Die Vorbereitungsarbeiten für die Ausschreibung der notwendigen Ingenieurmandate wurden aufgenommen.



## Interview mit Herrn Reinhard Imboden

Gemeindepäsident von Raron

### Ihre Fragen zur Autobahn

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

**Aktuelle Informationen zum Bau der Autobahn A9 finden Sie unter [www.a9-vs.ch](http://www.a9-vs.ch)**

**DIE NÄCHSTE NUMMER ERSCHEINT IM MAI 2019**

### **Herr Imboden, in Ihrer Gemeinde wurden und werden zahlreiche Infrastruktur-Grossprojekte realisiert. Wie gehen Sie als mittelgrosse Gemeinde mit diesem zusätzlichen Arbeitsaufwand um?**

Zuerst einmal muss ich sagen, dass ich mich freue, dass die Baustelle des Gedeckten Einschnitts in Raron nun endlich begonnen hat. Als Gemeindepäsident bin ich sehr froh um die verschiedenen Massnahmen, die getroffen wurden, um die Lärm- und Staubimmissionen während den mehrjährigen Bauarbeiten auf ein Minimum zu reduzieren. Was den zusätzlichen Arbeitsaufwand rund um die zahlreichen komplexen Baustellen der Gemeinde betrifft, bin ich sehr dankbar für die tatkräftige Unterstützung meiner Ratskollegen und der kompetenten Mitarbeiter in Kanzlei und Werkhof. Es ist klar, dass der Bau der verschiedenen Projekte mit den vielseitigen Herausforderungen ohne Unterstützung und Beratung in fachlicher, rechtlicher und organisatorischer Hinsicht für mich nicht zu bewältigen wäre.

### **Der Gedeckte Einschnitt Raron entsteht – die Bauarbeiten sind sichtbar. Werden Sie laufend über den Projektfortschritt und die anstehenden Arbeiten informiert?**

Die Gemeinden werden im Rahmen der sogenannten PROKO-Sitzungen regelmässig informiert. Am 20. September 2018 wurde der Gesamtgemeinderat von Raron zudem vor Ort über den aktuellen Stand der Dinge beim Gedeckten Einschnitt in Raron orientiert. Die Führung war sehr informativ und wir hoffen, dass der Gemeinderat auch zukünftig zu solchen Baustellenbesichtigungen eingeladen wird, damit die Verantwortlichen der Gemeinde den Baufortschritt vor Ort erleben können. Die Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen der A9 funktioniert somit einwandfrei.

### **Ist für die Gemeinde Raron der Bau des Gedeckten Einschnittes sowie die Linienführung der A9 eine zufriedenstellende Lösung?**

Die Linienführung der A9 mit dem Gedeckten Einschnitt und insbesondere der Vollanschluss Turtig West erachten wir für unsere Gemeinde als eine sehr gute Lösung. Turtig wird dabei in Zukunft vom Durchgangsverkehr der Privatfahrzeuge aber auch des Schwerverkehrs entlastet und mit Bestimmtheit an Wohnattraktivität gewinnen. In Sachen Erschliessung der Industriebetriebe im Turtig West, aber auch der Industriezone Basper im Osten von Raron werden dereinst sicherlich alle profitieren können.

### **Haben Sie noch Anregungen für die künftige Bauzeit oder einen Wunsch?**

Ich freue mich auf eine spannende, interessante und möglichst kurze Zeit der Realisierung des Gedeckten Einschnitts in Raron und bin überzeugt, dass wir in Zukunft mit den Verantwortlichen des Autobahnbaus weiterhin lösungsorientiert zusammenarbeiten können und sie dabei immer ein offenes Ohr für die Anliegen und Sorgen der Bevölkerung von Raron haben. Falls wir Probleme oder Konflikte zu regeln haben, möchten wir in konstruktiven Gesprächen möglichst viele Win-Win-Lösungen erzielen. Ich hoffe die Eröffnung des Autobahnteilstückes durch unser Gemeindegebiet noch als Gemeindepäsident zu erleben. Falls dem nicht so ist, würde es mich als Eringerzüchter freuen, wenn zumindest meine Kühe dereinst auf dem Deckel der Autobahn genüsslich frisches, grünes Gras fressen können.

Herzlichen Dank für das Gespräch.

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt (DMRU)  
Amt für Nationalstrassenbau (ANSB)  
Kantonsstrasse 275, 3902 Glis  
Tel. 027 606 97 00, Fax 027 606 97 01



**CANTON DU VALAIS  
KANTON WALLIS**