

Ab September 2015 muss der Vispertaltunnel im Rahmen der Netzvollendung für 18 Monate für den Verkehr gesperrt werden. Dieser Entscheidung beruht auf einem detaillierten Variantenstudium, welches neben Überlegungen zu Sicherheit, Kosten und Zeit auch die Einflüsse auf die Volkswirtschaft berücksichtigte. Eine einmalige Sperrung des Tunnels ist dabei die wirtschaftlichste und effektivste Alternative. Die Studien zeigen aber auch, dass die zusätzlichen Verkehrsbelastungen voraussichtlich nur an einzelnen Spitzentagen schwierig sind. Dank zahlreicher baulicher, betrieblicher und signalisationstechnischer Massnahmen sollten während der 18 Monate an normalen Wochentagen keine zusätzlichen Verkehrsschwierigkeiten auftreten. Gerne informieren wir Sie hier im Detail.



Spezialausgabe Sperrung Vispertaltunnel



Tunnelportal Chatzuhüs bei Visp (Foto Mai 2015)

**Sperrung Vispertaltunnel ab
.... September 2015**

- S. 2/3: Vorbereitungsmaßnahmen:**
Sorgfältig abgeklärte Verkehrsströme.
- S. 4/5: Verkehrsmanagement-Massnahmen I:**
Neu signalisierte Entlastungsstrasse Nord und Kurz-Interview mit Martin Hutter.
- S. 6/7: Verkehrsmanagement-Massnahmen II:**
Bauliche und betriebliche Massnahmen.
- S. 8: Interview mit Daniel Baumann:**
Deputy CEO SWISSTRAFFIC AG.

Entwurf V3_ GzD
01.06.2015 atru_



Vorbereitungsmassnahmen Sorgfältig abgeklärte Verkehrsströme

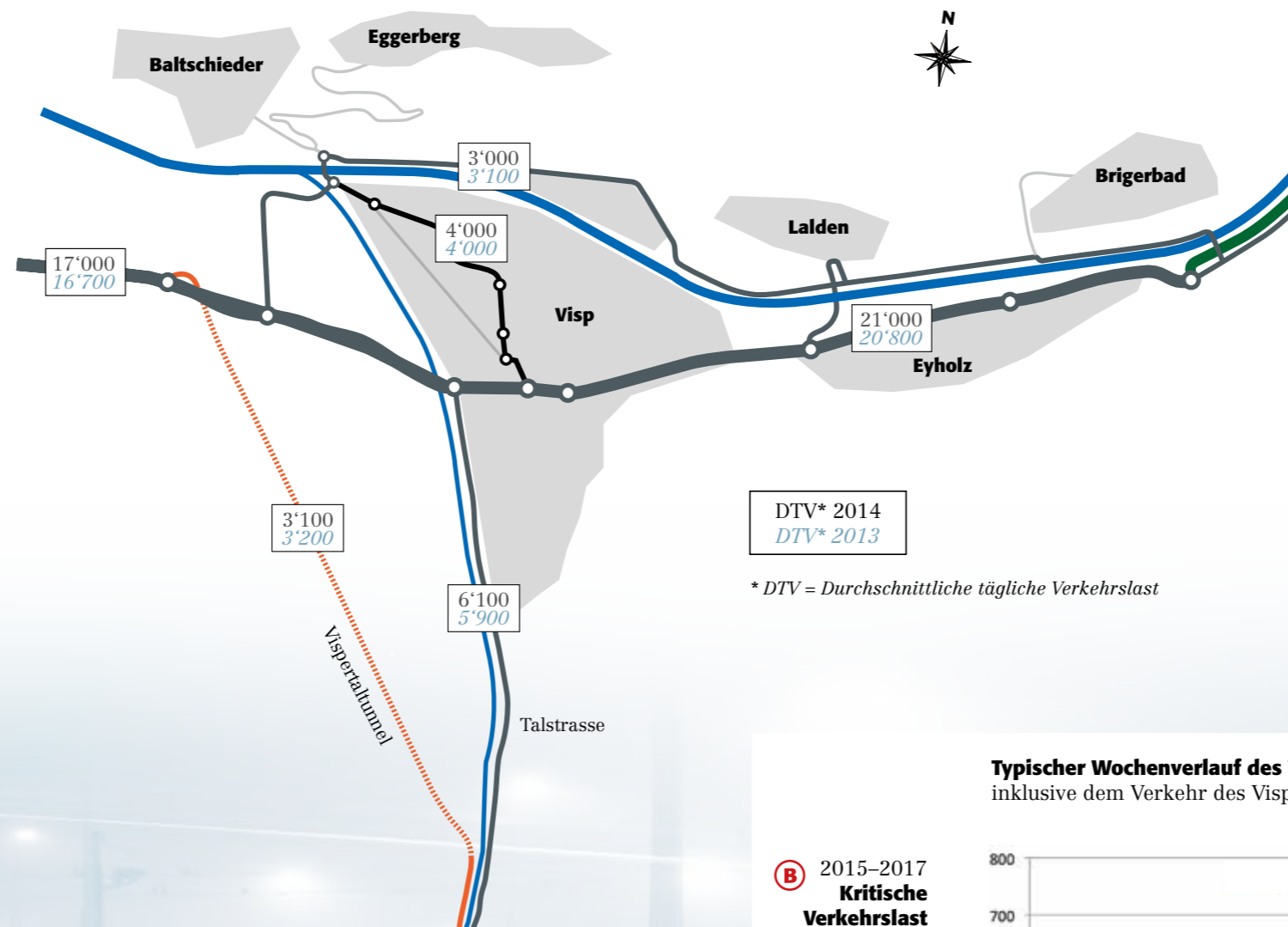
Seit Jahren erhebt der Kanton die Verkehrszahlen in der Region Visp. Die Spezialisten von SWISS-TRAFFIC analysierten diese im Detail. Die Entlastungsstrasse im Norden von Visp leistet heute bereits einen wertvollen Beitrag zur Verkehrserleichterung in Visp – und wird während der Sperrung des Vispertaltunnels ebenfalls eine wichtige Funktion übernehmen. Auf der Talstrasse nach Visp sind infolge der Sperrung vor allem die Samstage während der Winterferien und vereinzelt Sonntage im Sommer und Herbst kritisch.

Ermittelte Fahrzeuge pro Tag (DTV)

Aus den gezählten Fahrzeugen, welche pro Tag einen bestimmten Streckenabschnitt benutzen, werden durchschnittliche Zahlen pro Tag errechnet, ausgedrückt in DTV: Durchschnittliche tägliche Verkehrslast, also Fahrzeuge pro Tag auf dieser Strecke, beide Richtungen eingerechnet. Die nebenstehende Grafik zeigt dieses durchschnittliche Verkehrsaufkommen im Raum Visp in den Jahren 2013 und 2014. Der Vispertaltunnel wird pro Tag von rund 3'000 Fahrzeugen befahren – in der Spitzenstunde sind es durchschnittlich 330 Fahrzeuge. Bei einer Sperrung des Vispertaltunnels benutzen diese die Talstrasse. Dies bedeutet eine höhere Belastung für die Talstrasse (Strasse Visp-Stalden), den Landbrückenkreisel und die Durchfahrt von Visp, vor allem in Richtung Westen (Ennet der Brücke).

Wie viele Fahrzeuge können durchfahren, bis es zu einem Stau kommt?

Die Spezialisten der SWISS-TRAFFIC haben die Verkehrsströme bei einer Sperrung des Vispertaltunnels analysiert. Dabei muss zunächst ermittelt werden, ab wie vielen Fahrzeugen pro Stunde die Rückstaulänge ein erträgliches Mass überschreitet. Dies ist die sogenannte **kritische Verkehrslast**. Auf der Talstrasse Stalden-Visp bzw. beim Landbrückenkreisel in Visp kommt es heute zu einem ansteigenden Rückstau, wenn die Anzahl Fahrzeuge pro Stunde höher liegt als 500. Auf der Kantonsstrasse bzw. Durchgangsstrasse T9 (Sitten-Brig) dosieren Ampeln den Verkehr bereits heute so, dass dieser innerhalb von Visp ohne grössere Behinderungen fahren kann. Dieses System wird beibehalten.



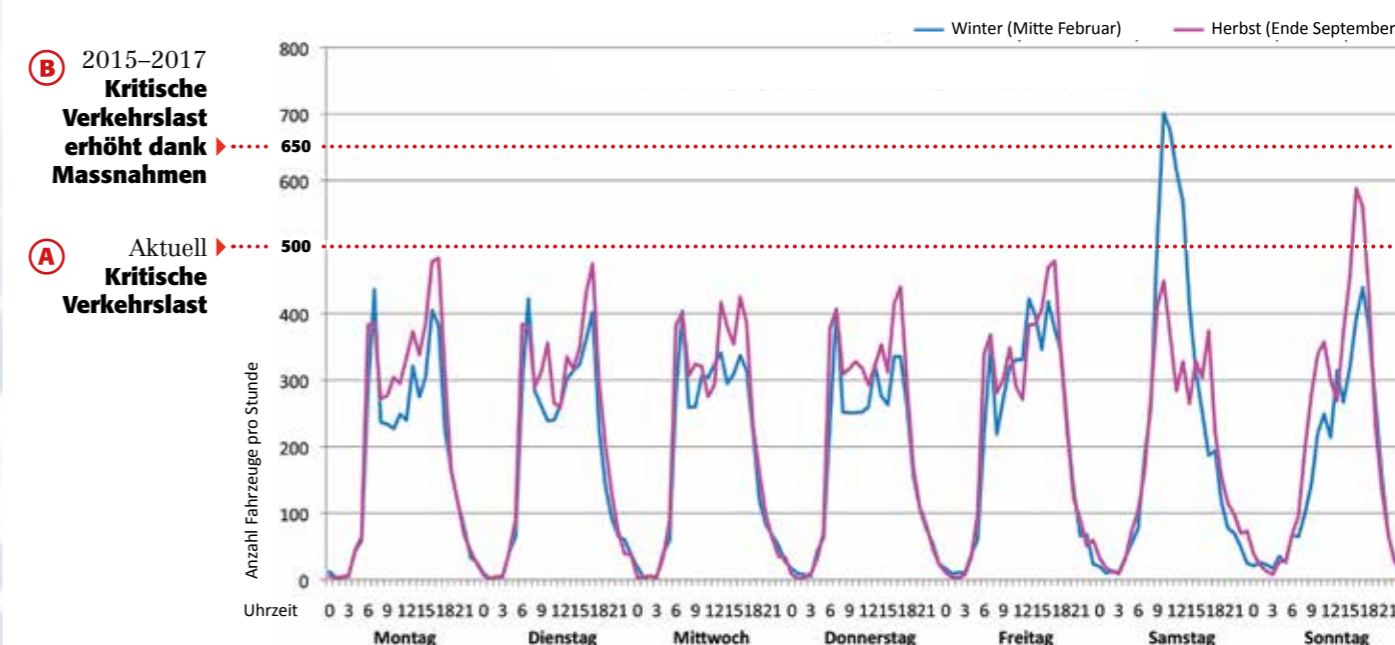
* DTV = Durchschnittliche tägliche Verkehrslast

Analyse der Fahrzeugzahlen pro Stunde

Bei einer detaillierten Betrachtung der Verkehrszahlen zeigt sich das folgende Bild: Auf der Talstrasse wird die kritische Verkehrslast von 500 Fz/h (A) an rund 60 Tagen im Jahr während insgesamt etwa 110 Stunden überschritten. Aus diesem Grund werden Massnahmen umgesetzt, welche diese kritische Verkehrslast auf 650 Fz/h (B) erhöhen (vgl. S. 6/7). **Damit sinkt die Staubebelastung auf rund 20 Stunden an etwa 14 Tagen im Jahr.** Für die kritischen Zeiten werden Verkehrshelfer eingesetzt, die den Verkehr am Landbrückenkreisel regeln und dabei Fahrzeuge aus den Vispertälern bevorzugen.

- Im **Winter** ist die Verkehrslast vor allem an Samstagen aufgrund des Gästewechsels sehr hoch. Zusammen mit dem Einkaufsverkehr ist das Staurisiko vormittags zwischen 9 und 11 Uhr am grössten.
- Im **Sommer** und **Herbst** sind eher Sonntage zwischen 16 und 18 Uhr betroffen, vor allem bei schönem Wetter. Dies konnte 2014 sehr deutlich beobachtet werden, als nach dem mässigen Sommer ein sehr sonniger Herbst folgte, mit vielen verkehrsstarken Sonntagen.

Typischer Wochenverlauf des Verkehrs auf der Talstrasse Stalden – Visp, Richtung Visp inklusive dem Verkehr des Vispertaltunnels



Dank besonderen Massnahmen kann die Staubebelastung deutlich gesenkt werden: auf rund 20 Stunden pro Jahr.



Verkehrsmanagement-Massnahmen Allgemeine Massnahmen während der Sperrung des Vispertaltunnels

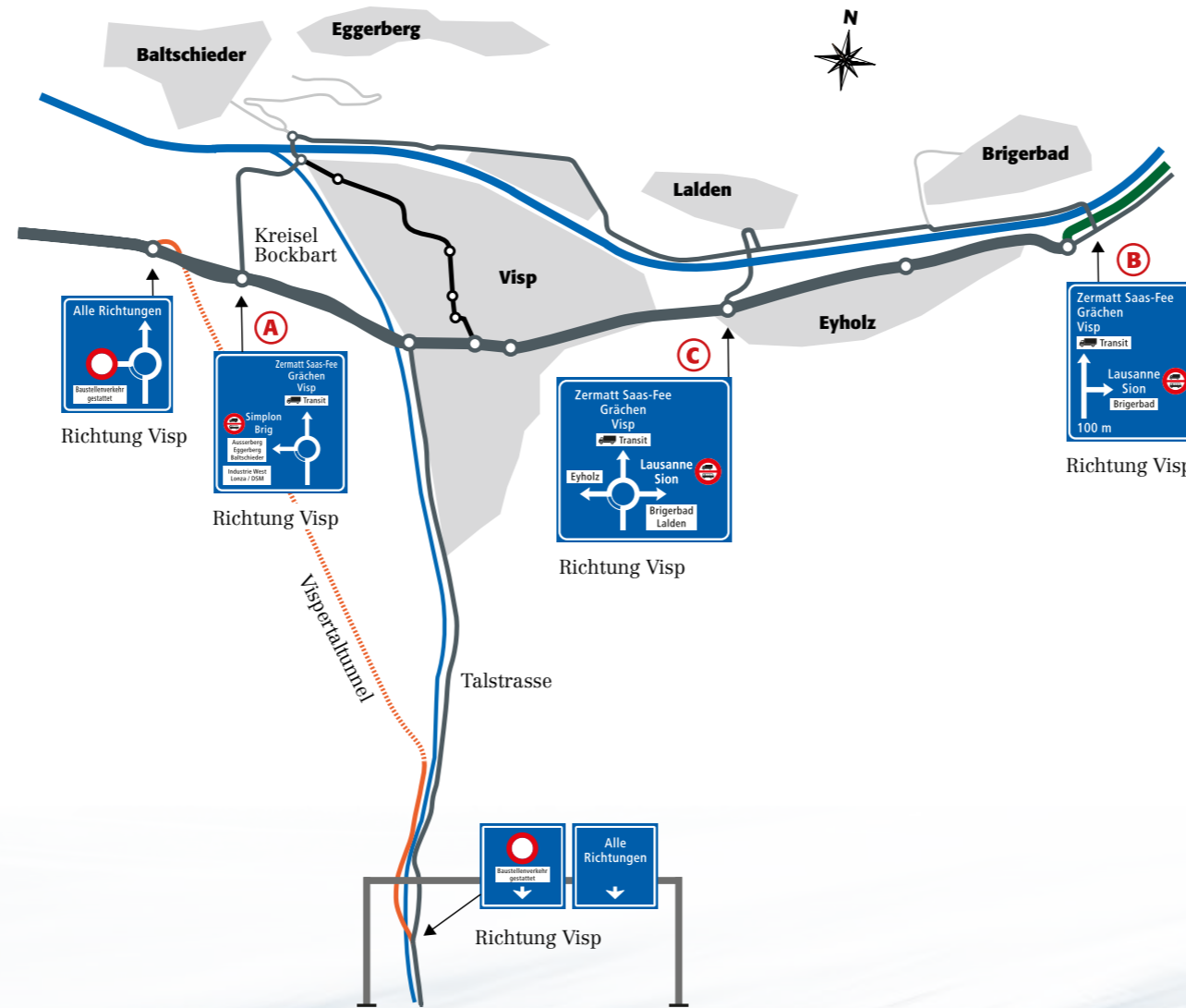
So viel Durchgangsverkehr wie möglich soll sich auf die Entlastungsstrasse im Norden von Visp verlagern. Diese Strasse wird während der Schliessung des Vispertaltunnels offiziell im Osten von Eyholz (über die blaue Brücke) und im Westen von Visp (Höhe Coop-Tankstelle) ausgeschildert. Ausgenommen ist der Schwerverkehr, für den die Entlastungsstrasse gesperrt bleibt. An Tagen mit hohem Verkehrsaufkommen regeln Verkehrshelfer die Feinabstimmung, hauptsächlich am Kreisel Landbrücke in Visp.

Situation im Westen von Visp

Auf der Höhe der Coop-Tankstelle, beim Kreisel genannt Bockbart (A), führt die blaue Hinweistafel den normalen Verkehr direkt auf die Entlastungsstrasse. Geradeaus Richtung Visp fährt nur noch der Schwerverkehr und wer nach Visp, in die Augstbordregion oder in die Vispertäler gelangen will. Der Verkehr in die Lonza/DSM führt ebenfalls über die Entlastungsstrasse und die neue Umfahrungsstrasse in den Kleegärten.

Optimierung der Entlastungsstrasse

Die Entlastungsstrasse zwischen Baltschieder und Lalden ist für den Normalverkehr, jedoch nicht für den Schwerverkehr ausgelegt. Dies hat zur Konsequenz, dass der Schwerverkehr weiterhin durch Visp geleitet wird. Um optimale Voraussetzungen auf der Entlastungsstrasse zu schaffen, werden vereinzelt einengende Leitplanken ein wenig ausgeweitet. Zusätzliche Massnahmen, wie die Umleitung des Veloverkehrs, sollen die Durchfahrt auf der Entlastungsstrasse weiter optimieren.



Die Entlastungsstrasse wird zur blau ausgeschilderten Hauptstrasse

Im Osten von Eyholz, auf der Höhe der blauen Brücke nach Brigerbad (B), zeigt der Wegweiser von der Kantonsstrasse aus neu in blau «Lausanne, Sion» und in weiss «Brigerbad» an. Beim Kreisel in Eyholz (C) wird der Verkehr ebenfalls mit der entsprechenden blauen Signalisation über die Laldnerbrücke auf die Entlastungsstrasse geführt.

Kurz-Interview mit Herrn Martin Hutter

Chef des Amtes für Nationalstrassenbau (ANSB)



Warum ist die Sperrung des Vispertaltunnels notwendig?

Der bestehende Vispertaltunnel, heute als Kantonsstrasse klassiert, erhält in Zukunft die Dimension eines Autobahntunnels. Das bedeutet: deutlich höhere Sicherheitsvorschriften! Wir müssen ein neues Verkehrsleit- und Lüftungssystem einbauen, die Zwischendecke umbauen, Rettungswege und Querverbindungen zwischen der Tunnelröhre des Tunnels Visp und des Vispertaltunnels erstellen. Der Vispertaltunnel erhält eine neue Fahrbahn, neue Werkleitungen und Bankette. Zudem gilt es, den bestehenden Vispertaltunnel in die übrigen Bauwerke der Südumfahrung Visp zu integrieren. Dafür braucht es das Verzweigungsbauwerk III: eine Ausweitung des heutigen Tunnels von 12 m auf 22 m in der Breite und zusätzlich 3 m in der Höhe! Unter Verkehr sind solche Arbeiten nicht möglich.

Hätte man mit der Sperrung nicht warten können, bis der Tunnel Eyholz fertig ist?

Eine Ausführung der Bauarbeiten des Verzweigungsbauwerkes III nach Eröffnung des Tunnels Eyholz wurde bereits untersucht und ist aus folgenden Gründen nicht zweckmässig:

- Die Erfahrung zeigt, dass der Verkehr kontinuierlich zunimmt. Je später man baut, desto mehr Verkehr hat man.
- Das Entlastungspotenzial durch den Tunnel Eyholz, d. h. des Verkehrs aus den Vispertälern Richtung Brig-Grächen ist mit etwa 1100 Fahrzeugen pro Tag sehr gering und hat kaum Einfluss auf die Verkehrslage.

- Eine Verzögerung der Bauarbeiten bzw. eine spätere Schliessung des Vispertaltunnels hätte zudem einen Einfluss auf die Fertigstellung bzw. den Endtermin für die Inbetriebnahme der gesamten Südumfahrung. Diese würde später als geplant dem Verkehr übergeben, was nicht im Interesse der Verkehrsteilnehmenden und der Bevölkerung sein kann.

Aufgrund der verschiedenen Abhängigkeiten, insbesondere auch in Berücksichtigung der wirtschaftlichen und touristischen Interessen, haben die Verantwortlichen des Amtes für Nationalstrassenbau (ANSB) verschiedene Varianten von Bauabläufen studiert und ausgewertet. Es versteht sich von selbst, dass wir während der Bauarbeiten bzw. der Sperrung des Vispertaltunnels alle Massnahmen ergreifen, um allfällige negative Auswirkungen auf die Verkehrsführung rund um Visp auf ein Minimum zu reduzieren. Diese Massnahmen berücksichtigen die verschiedenen Interessen insbesondere von Bevölkerung, Tourismus, Ziel- und Quellverkehr aber auch der lokalen und regionalen Wirtschaft. Zudem werden wir die Bevölkerung und die Gäste mit regelmässigen, zeitgerechten Informationen über den jeweiligen Arbeitsfortschritt sowie die Verkehrssituation informieren.



Verkehrsmanagement-Massnahmen Bauliche und betriebliche Massnahmen während der Sperrung

Hier werden beispielhaft ein paar bauliche und betriebliche Massnahmen aufgezeigt. Zusätzliche Einspurstrecken, teilweise neue Verkehrsführungen und Spezialspuren für Linienbusse verflüssigen den Verkehr und bieten auch Lösungen für die Situation nach der Wiedereröffnung des Vispertunnels.

Kreisel Landbrücke Visp

- Ausbau der Talstrasse auf drei Fahrspuren, auf einer Länge von ca. 300 m. Von Stalden herkommend führen zwei Spuren in den Kreisel Landbrücke. Diese doppelte Zufahrt auf den Kreisel erhöht die kritische Verkehrslast von 500 auf 650 Fahrzeuge pro Stunde und reduziert dadurch das Rückstaurisiko.
- Die rechte Fahrbahn (im Bild gelb eingezeichnet) dient bis kurz vor den Kreisel als Busspur. Blau sind die Spuren für die Autofahrer.
- Das Trottoir muss dafür entlang der Talstrasse rückgebaut werden. Die Fussgänger laufen über den Parkplatz Müra – wie das bereits heute meist gemacht wird.
- Einfahrt zum Parkplatz bzw. Parking Müra erfolgt via Sägematte.
- Der Fussgängerstreifen über die Talstrasse wird aus Sicherheitsgründen aufgehoben.



Abzweigung in die Augstbordregion (Situation Ennet Brücke)

- Westlich der Landbrücke in Visp soll die Kreuzung neu geregelt werden, damit es keinen Rückstau auf der Landbrücke gibt.
- Ab Visp kann neu in die Augstbordregion direkt nach links abgebogen werden (kein Umweg mehr um die Garage Blatter).
- Optimierung für Durchfahrt von Bussen.
- Spezielle Massnahmen, damit der Knoten nicht blockiert wird.



Kreisel Bockbart

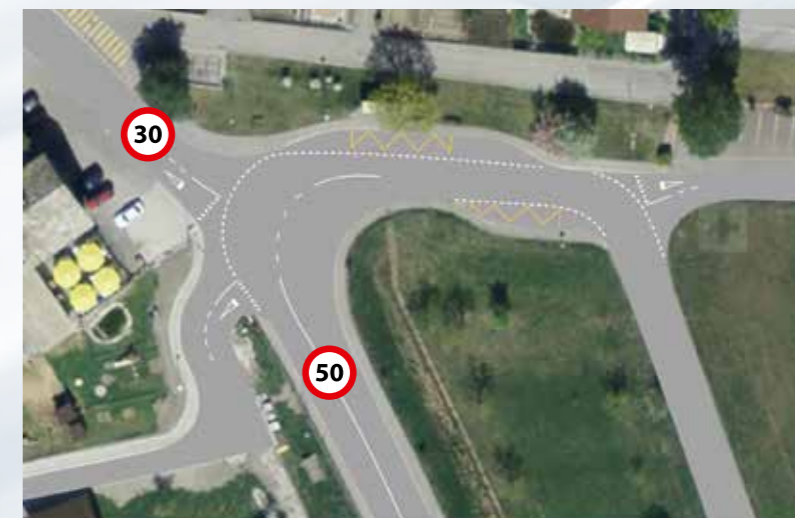
(Visp West, Coop Tankstelle)

- Die Kreiseleinfahrt aus Raron erhält eine zweite Spur.
- Der Verkehr wird auf die linke Spur in Richtung Entlastungsstrasse geführt.
- Die Fahrt nach Visp erfordert einen Spurwechsel nach rechts.



Situation Lalden

- Markierung des Zuganges zur Entlastungsstrasse als Hauptstrasse.
- Anpassen der Strassensignalisation.





Interview mit Herrn Daniel Baumann

Deputy CEO SWISSTRAFFIC AG

Die Verkehrsingenieure des Unternehmens SWISSTRAFFIC sind international im Bereich Verkehrs-, Mobilitäts-, und Signalisationsplanung tätig.

Herr Baumann, wie lange beschäftigen Sie sich schon mit dem Projekt der Schliessung des Vispertaltunnels?

Wir haben bereits vor fünf Jahren damit begonnen, verschiedene Varianten für den anstehenden Umbau zu analysieren. Die einmalige Schliessung von 18 Monaten hat sich aus verschiedenen Gründen als beste Lösung gezeigt. Die eigentlichen Vorbereitungsarbeiten für die Schliessung haben Anfang 2014 begonnen.

Aufgrund Ihrer Analyse: Ist die Verkehrssituation während der Schliessung prekär?

Nein. Visp leidet bereits heute an vielen Tagen unter dem Verkehr – auch ohne Schliessung des Vispertaltunnels. Es wäre demnach falsch, jeden Verkehrsstau während den 18 Monaten auf die Schliessung des Vispertaltunnels zurück zu führen. Die Schliessung wird zwar an einzelnen Tagen zu zusätzlichen Zeitverlusten von bis zu 15 Minuten führen, aber ich bin überzeugt, dass sich die Einheimischen entsprechend an die Situation anpassen werden und vermehrt die vorhandenen Alternativen wie die Entlastungsstrasse und die neue Umfahrungsstrasse in den Kleegärten nutzen.

An wie vielen Tagen muss man in Visp mit Stau rechnen?

Auf der Talstrasse sind es vor allem die touristischen Spitzentage: Samstage während der Winterferien und Sonntage im Spätsommer. An voraussichtlich etwa 20 Tagen während der gesamten Sperrung wird die kritische Verkehrslast während jeweils ein bis zwei Stunden überschritten. Zu diesen Zeiten stehen Verkehrshelfer im Einsatz, die den Verkehr regeln.

Wie würden Sie sich als Fahrzeuglenker verhalten, um einen Stau zu umgehen?

Ich nutze die vorhandenen Informationsquellen, um mich über den Verkehrszustand zu informieren. Als Alternative benutze ich auch die öffentlichen Verkehrsmittel. Bei Fahrten, die ich regelmässig tätige, weiss ich auch aus Erfahrung, welcher Weg zu einer bestimmten Uhrzeit der Beste ist. Und wenn ich dann trotzdem mal in einem Stau lande, rufe ich mir in Erinnerung, dass es grössere Probleme gibt auf der Welt, als zehn Minuten zu «verlieren»...

Herzlichen Dank für das Gespräch.

8

Ihre Fragen zur Autobahn

Möchten Sie, dass das **A9info** ein spezielles Thema aufgreift? Ihre Vorschläge können Sie auf folgende E-Mail-Adresse einsenden:
a9info@a9-vs.ch

Departement für Verkehr, Bau und Umwelt (DVBU)
Amt für Nationalstrassenbau (ANSB)
Kantonsstrasse 275, Postfach 160
3902 Glis
Tel. 027 606 97 00, Fax 027 606 97 01



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS