

Ab dem 21. September 2015 wird der Vispertaltunnel für 18 Monate gesperrt, um ihn auf seine zukünftige Rolle als Nationalstrassentunnel vorzubereiten. Aus technischen Gründen gibt es keine Alternative für diese Schliessung. Die ankierenden Massnahmen, die darauf ausgelegt sind, grössere Behinderungen des Verkehrs zu vermeiden oder mindestens abzufedern, sind grösstenteils umgesetzt und werden bereits auf ihre Tauglichkeit geprüft. Während der Sperrung wird die Verkehrssituation laufend beobachtet und bei Bedarf neu beurteilt. Gerne informieren wir Sie im Detail.



Spezialausgabe Sperrung Vispertaltunnel



Tunnelportal Chatzuhüs bei Visp (Foto: Mai 2015)

**Sperrung Vispertaltunnel ab
21. September 2015**

- S. 2/3:** **Hintergründe:**
Vorgesehene Arbeiten im Tunnel
- S. 4/5:** **Verkehrsmonitoring:**
Stauprogosen und Massnahmen zur
Beobachtung des Verkehrs
- S. 6/7:** **Weitere Informationen:**
Hinweise für die Dauer der Sperrung
- S. 8:** **Interview mit Fabian Ludi:**
Securitas AG, Bewachungs-Gesellschaft,
Chef Verkaufs- & Führungssektor



Hintergründe Vorgesehene Arbeiten im Tunnel

Auch wenn diese von aussen nicht zu sehen sein werden, sind die auszuführenden Arbeiten im Berg eine Herausforderung. Für die zukünftige Verzweigung muss das bestehende Tunnelprofil des Vispertaltunnels aufgeweitet werden, um den bestehenden Tunnel mit dem sogenannten Überwurf-tunnel zu verbinden. Gleichzeitig wird der südliche Teil des Vispertaltunnels umgebaut und an die neusten Sicherheitsnormen angepasst.

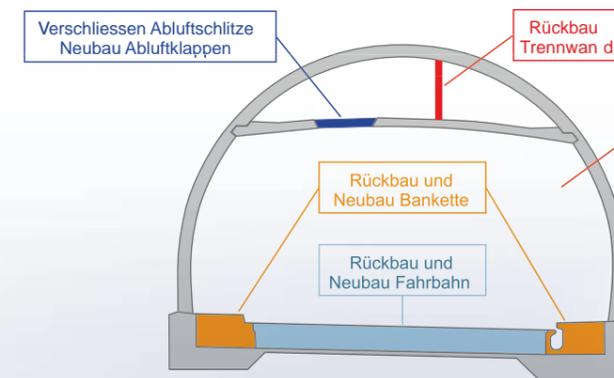


Verzweigungsbauwerk III

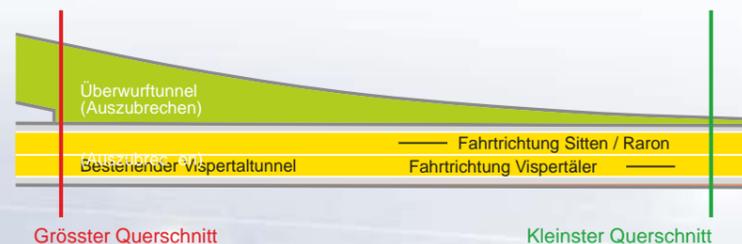
In Zukunft wird der Verkehr, der aus den Vispertälern in Richtung Sitten/Raron verkehrt, vom bestehenden Vispertaltunnel über den sogenannten Überwurf-tunnel in den neuen Autobahntunnel (Nordröhre des Tunnels Visp) geführt. Dazu muss das bestehende Tunnelprofil vergrössert werden, von einer heutigen Querschnittsfläche von etwa 110 m² auf rund 300 m². Dies erfolgt mittels Sprengarbeiten, was ein Bauen unter Verkehr verunmöglicht.

Umbau Vispertaltunnel Süd

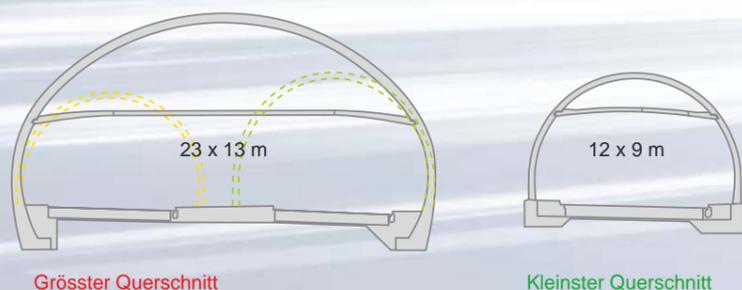
Gleichzeitig mit dem Erstellen des Verzweigungsbauwerks wird der gesamte südliche Teil des Vispertaltunnels umgebaut. Dies ist nötig, weil sich die Sicherheitsvorschriften für den Betrieb von Tunnels in den letzten Jahren stark verändert haben. Dieser Umbau ist unumgänglich, damit der Vispertaltunnel als Nationalstrassentunnel noch viele Jahre betriebssicher ist. Namentlich werden das Abluftsystem erneuert und die gesamte Fahrbahn inklusive Bankette neu erstellt.



Aktuelle Situation



Endzustand



Bauprogramm

Gemäss aktuellem Bauprogramm dauern die oben aufgeführten Arbeiten 18 Monate. Diese Planung basiert auf den vorhandenen Kenntnissen der lokalen Geologie. Sollten die vorgesehenen Arbeiten früher als geplant ausgeführt sein, erfolgt eine frühere Öffnung des Vispertaltunnels. Sollten sich die Prognosen nicht bestätigen, beziehungsweise die angetroffenen Verhältnisse nicht den Erwartungen entsprechen, sind zusätzliche Bauhilfsmassnahmen zu treffen. Eine weitere Herausforderung bildet die Demontage bzw. Montage sowie Wiederinbetriebnahme der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA). Sind doch einzelne Anlageteile in die Jahre gekommen, die wieder eingebaut werden müssen, damit das Zusammenspiel mit dem noch nicht umgebauten Vispertaltunnel Nord funktioniert.

Tätigkeit	Zeitraum	2015					2016					2017								
		Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Feb.	März	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Feb.
Vorbereitungsarbeiten Sperrung Vispertaltunnel (18 Mt.)		[Red bar spanning from Aug 2015 to Mar 2017]																		
Verzweigungsbauwerk VZWIII Rückbau Zwischendecke u. Gewölbe Ausbruch Verzweigung Innengewölbe und Zwischendecke Bankette und Werkleitungen Belagsarbeiten		[Blue bars: Aug 2015 - Dec 2015; Jan 2016 - Apr 2016; Jun 2016 - Dec 2016; Jan 2017 - Mar 2017]																		
Umbau Vispertaltunnel Süd Bankette und Werkleitungen Belagsarbeiten		[Blue bars: Jun 2016 - Dec 2016; Jan 2017 - Mar 2017]																		
Zentralen / Schleusen BSA (Betriebs- und Sicherheitsausrüstung)		[Blue bars: Aug 2015 - Sep 2015; Jan 2016 - Feb 2016; Oct 2016 - Nov 2016; Jan 2017 - Mar 2017]																		



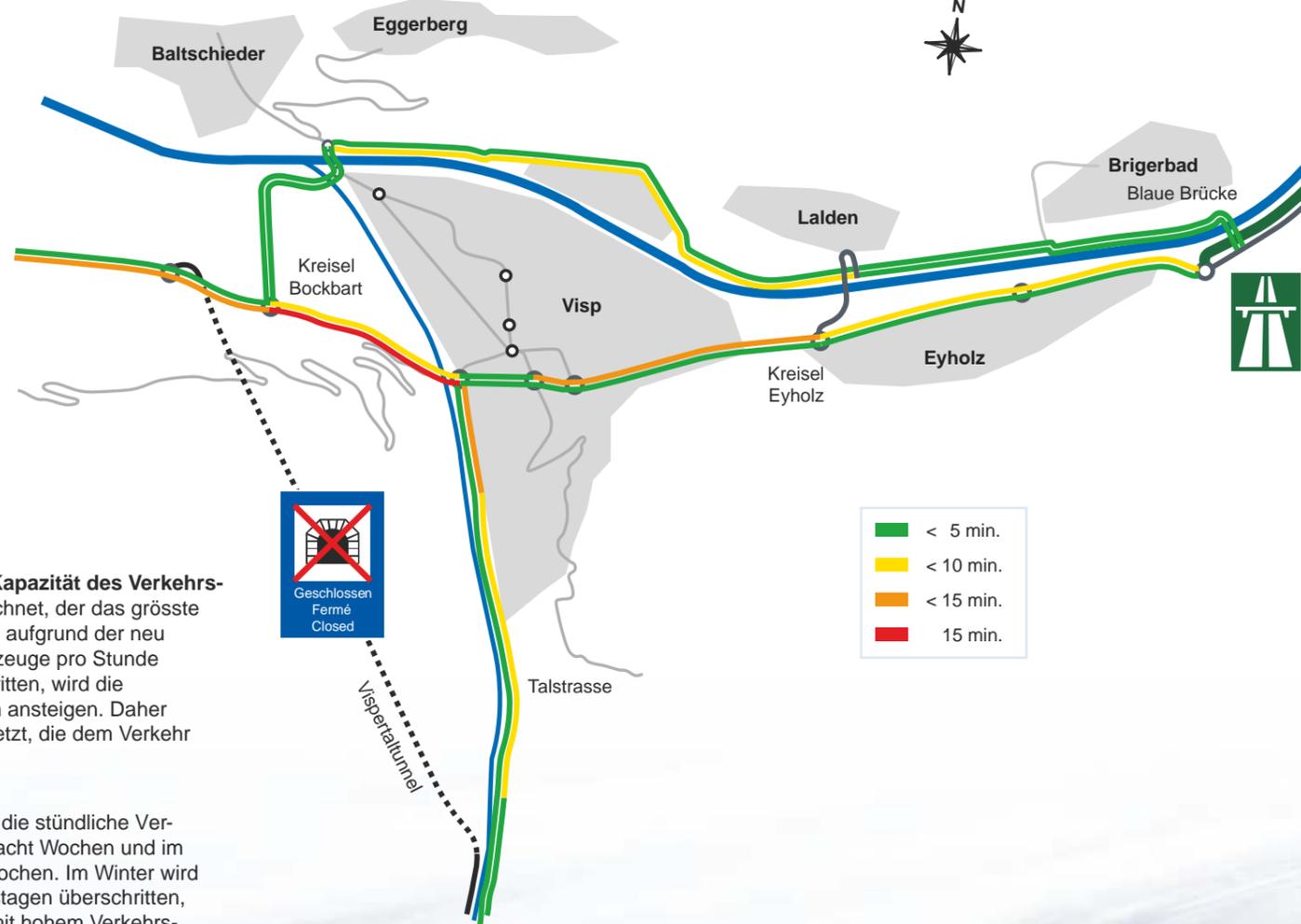
Verkehrsmonitoring Stauprognosen und Massnahmen zur Beobachtung des Verkehrs

Das Verkehrsmonitoring in der Region Visp hat bereits vor Jahren begonnen. Mehrere automatische Zählstellen liefern stündliche Zählraten für die Verkehrsstatistik, die im Detail ausgewertet wurden. Zusätzlich ist während der Zeit der Sperrung ein dichtes Messnetz aufgebaut, mit dem die Reisezeiten erhoben werden.

Stauprognosen

Anhand eines Computermodells wurde die Kapazität des Verkehrssystems rund um den Knoten Landbrücke berechnet, der das grösste Nadelöhr darstellt. Aus den Vispertälern können aufgrund der neu erstellten dritten Fahrspur bis zu rund 650 Fahrzeuge pro Stunde abgewickelt werden. Wird diese Limite überschritten, wird die Staulänge ohne zusätzliche Massnahmen rasch ansteigen. Daher werden zu diesen Zeiten Verkehrshelfer eingesetzt, die dem Verkehr aus den Tälern den Vorzug geben.

Die nachfolgenden Grafiken zeigen beispielhaft die stündliche Verkehrslast im Winter (Januar/Februar) während acht Wochen und im Sommer (August/September) während neun Wochen. Im Winter wird die oben beschriebene Limite lediglich an Samstagen überschritten, während im Sommer vereinzelt an Sonntagen mit hohem Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Diese Prognosen wurden für die gesamte Zeit der Sperrung erstellt, um die Einsatzzeiten der Verkehrshelfer zu planen.



Monitoringkonzept

Ein ausgeklügeltes Verkehrsmonitoring soll jederzeit über das Verkehrsgeschehen rund um Visp während der Schliessung des Vispertunnels Auskunft geben. Folgende Ziele sollen dabei erreicht werden:

1. **Ermitteln der effektiven Verkehrsverlagerung**, insbesondere des Transitverkehrs durch Visp (Schwerverkehr ausgenommen)
2. **Ermitteln der Verlust- und Stauzeiten**; Vergleich mit dem Zustand OHNE Sperrung
3. **Quelle für die Echtzeit-Informationen**, wie Verlustzeiten und Stausituationen auf dem Strassennetz (Verkehrsinfo)

Das Monitoringkonzept lehnt sich einerseits an dasjenige aus dem Jahre 2012 an, bei welchem bereits die Auswirkungen auf den Verkehr ohne Sperrung des Vispertunnels während eines Jahres gemessen wurden. Damit sollen insbesondere Rückschlüsse über die direkten Auswirkungen der Sperrung gezogen werden, wie zum Beispiel, inwieweit eine festgestellte Stausituation tatsächlich auf die Sperrung des Vispertunnels zurückzuführen ist oder nicht.

Zusätzlich profitiert das Verkehrsmonitoring von Daten aus dem kantonalen BlueScan-Projekt, welches seit September 2014 im gesamten Kanton im Einsatz ist. So wird es ebenfalls möglich sein, Verkehrsdaten in Bezug auf den Autoverlad in Goppenstein abzurufen.

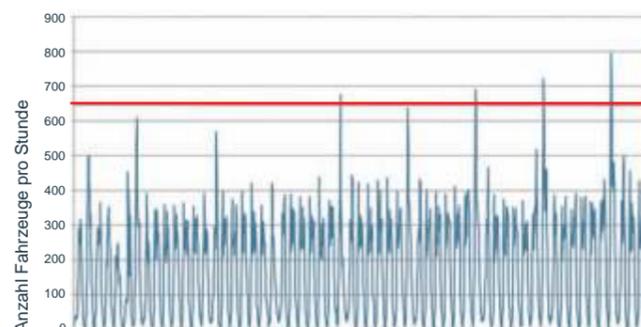
Technologie und Datenschutz

Mit Hilfe der Technologie BlueScan werden die Fahrzeuge anonym an einzelnen Querschnitten erfasst, um so deren Reisezeiten zu ermitteln. Diese Technologie hat gegenüber einer klassischen Nummernschild-Erhebung via Kameras den Vorteil, dass alle Daten anonym sind und zu keinem Zeitpunkt ein Rückschluss auf persönliche Daten zulässt. BlueScan ist gemäss Datenschützer absolut datenschutzkonform und hält alle rechtlichen Vorgaben ein.

Verlustzeiten in Echtzeit

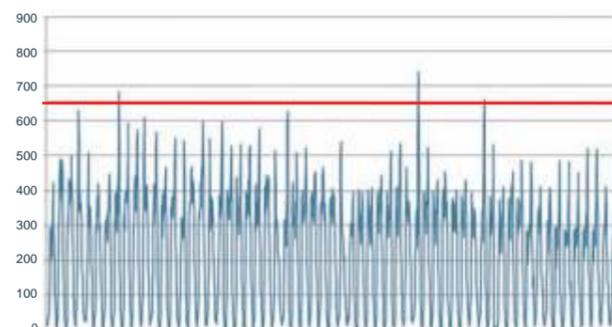
BlueScan erlaubt es, die Verlustzeiten – also die Zeitdifferenz zur Reisezeit im Normalzustand mit freier Fahrt – zu messen. Damit sich jeder Autofahrer darüber ein Bild machen kann, werden diese Verlustzeiten in Echtzeit auf der speziell hierfür **gestaltete Homepage** aufgeschaltet.

Tagesganglinien Winter



Winter (Januar/Februar)

Tagesganglinien Sommer



Sommer (August/September)



Weitere Informationen

Hinweise für die Dauer der Sperrung

Es ist uns ein grosses Anliegen, Sie nicht nur vor, sondern auch während der Sperrung mit aktuellen Informationen zu versorgen. Dazu gehört nebst der vorgängig präsentierten Verkehrslage auch die Präsentation der getroffenen Massnahmen und deren Effektivität sowie Angaben zum Baufortschritt im Vispertaltunnel bzw. des Verzweigungsbauwerkes III.



Knoten Ennetbrücke

Für die neu geschaffenen Kapazitäten beim Kreisel Landbrücke abzuleiten, wurde der lichtsignalgesteuerte Knoten Ennetbrücke optimiert, um dessen Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Das neue Verkehrskonzept beinhaltet folgende fünf Elemente:

- 1. Neue Linksabbiegespur für den Verkehr von Visp Richtung Bürchen (Augstbordregion). Damit wird der Umweg um die Garage Blatter nicht mehr notwendig sein. Dies vereinfacht die Zufahrt nach Bürchen erheblich.**
- 2. Der von Bürchen kommende Verkehr muss neu immer nach rechts Richtung Visp abbiegen. Wer z.B. von Bürchen Richtung Sitten fahren will, muss den Umweg über den Kreisel Landbrücke oder die Garage Blatter in Kauf nehmen. Dafür erhält der von Bürchen herkommende Verkehr ein dauerndes Blinklicht und wird von den Rotphasen ausgenommen. Der Verkehr auf der Kantonsstrasse bleibt vortrittsberechtigt. Diese Massnahme trägt massgebend zur Kapazitätssteigerung bei.**
- 3. Die Grünphasen bei der Ausfahrt Garage Blatter für die Querung der Kantonsstrasse Richtung Bürchen werden deutlich reduziert, um den Hauptverkehr auf der Kantonsstrasse zu bevorzugen.**
- 4. Die gesamte Lichtsignalanlage im Bereich des Knotens Ennetbrücke wird aufgrund der Umgestaltung neu programmiert und optimiert. Die Dosierungsfunktion für den Verkehr aus Richtung Raron nach Visp wird beibehalten, um den Transitverkehr (ausgenommen Lastwagen) vermehrt über die Entlastungsstrasse zu führen.**
- 5. Der öffentliche Verkehr wird an der Lichtsignalanlage bevorzugt. Die Bus-Chauffeure von RegionAlps und Postauto können per Knopfdruck die Grünphase für sich beanspruchen.**

Eine angepasste Signalisation weist die Verkehrsteilnehmenden auf die neue Verkehrsführung im Bereich des Knotens hin.



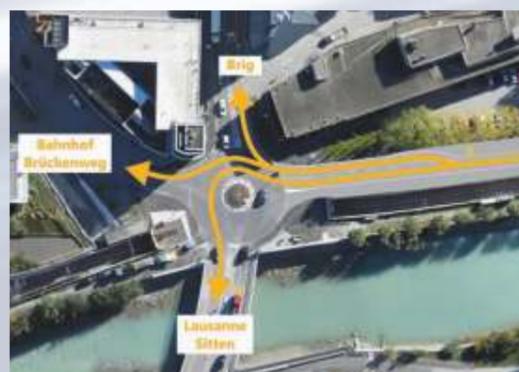
Doppelspurige Kreiseleinfahrten

Sowohl beim Kreisel Landbrücke wie auch beim Kreisel Bockbart (bei der Coop-Tankstelle) ist für die Zeit der Sperrung jeweils auf einer Zufahrt in den Kreisel eine zweite Fahrspur eingerichtet worden. Das Ziel dieser Massnahme ist die Erhöhung der Kapazität, denn Fahrzeuge können so die vorhandenen Zeitlücken im Verkehr besser nutzen. Dies bedingt allerdings, dass diese Doppelspur richtig benutzt wird.

Beim **Kreisel Bockbart** ist dies noch relativ einfach, denn die beiden Spuren entsprechen der jeweiligen Ausfahrt: Die linke Spur führt neu auf die Entlastungsstrasse, die rechte in Richtung Visp und in die Vispertäler. Um nach Visp zu gelangen, können die Verkehrsteilnehmer je nach Verkehrsaufkommen direkt (rechte Spur) oder via neue Kleegärtenstrasse (linke Spur) fahren.

Beim **Kreisel Landbrücke** benutzen Rechtsabbiegende die rechte Spur, der Verkehr in Richtung Raron die linke. Um geradeaus in den Brückenweg zu fahren, können beide Spuren verwendet werden.

Zu beachten gilt, dass der Kreisel lediglich eine Spur hat. Aus diesem Grund sind Fahrzeuge auf der linken Spur vortrittsberechtigt gegenüber Fahrzeugen auf der rechten Spur.



Arbeitsgruppe Verkehr

Während der Sperrung wird die Verkehrslage genau beobachtet und laufend evaluiert. Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Kantonspolizei, des Amtes für Nationalstrassenbau, der Dienststelle für Strassen, Verkehr und Flussbau sowie der Swisstraf?c AG, wird die gewonnenen Erkenntnisse regelmässig diskutieren. Sollte sich zeigen, dass eine Massnahme nicht oder zu wenig gut funktioniert, kann die Arbeitsgruppe die Situation optimieren und auf weitere, bereits vordefinierte Massnahmen zurückgreifen.

Laufend informiert

Als Informationsportal wurde die Internetseite www.vispertaltunnel.ch aufgeschaltet. Dort werden laufend verschiedene Details zum Verkehr und zum Baufortschritt präsentiert.



Interview mit Herrn Fabian Ludi

Securitas AG,
Bewachungs-Gesellschaft,
Chef Verkaufs- & Führungs-
sektor, Regionaldirektion
Lausanne, Abteilung Wallis,
Allmei 3, 3930 Visp

Verkehrshelfer sieht man im Oberwallis recht selten. Woran könnte das liegen?

Vermutlich entsteht dieser Eindruck, weil es praktisch keine vielbefahrenen Kreuzungen mehr gibt. Diese wurden grösstenteils durch Kreisel ersetzt. Der Kreisverkehr regelt sich im Normalfall von selbst besser, als wenn noch jemand eingreift. Man trifft aber im Oberwallis trotzdem häufig auf Verkehrsdienstspezialisten von Securitas bei der Regelung von Baustellenverkehr, wo wir anstelle von Ampeln versuchen, den Verkehr entsprechend seinem Aufkommen und schnell durch einen Engpass zu leiten.

Sie waren auch auf der Simplonpassstrasse im Einsatz. Lässt sich dies mit dem bevorstehenden Einsatz rund um die Sperrung des Vispertaltunnels vergleichen?

Bei den Einsätzen am Simplon und allen anderen Baustellen im Oberwallis geht es meist darum, dass eine Strasse auf einspurige Verkehrsführung eingeschränkt ist. Das lässt sich nicht mit der Sperrung des Vispertaltunnels vergleichen. Hier sind die Verkehrsteilnehmer und wir mit Kreisverkehr und den nahegelegenen Kreuzungen, Ampeln, Fussgängerstreifen und Baustellenverkehr konfrontiert. Auch das Verkehrsaufkommen wird das Normale übersteigen.

Wir werden dafür Personalreserven bilden und jederzeit bereit sein, bei verschiedenen neuralgischen Verkehrsknoten positiven Einfluss zu nehmen.

Wie haben Sie sich auf die neue Aufgabe vorbereitet?

Wir haben mit einem Verkehrsdienstexperten von der Securitas Bern die Situation vor Ort analysiert. Unsere Mitarbeitenden haben eine theoretische und praktische Ausbildung für die Verkehrsregelung auf Kreuzungen absolviert und wir haben vor der Sperrung des Vispertaltunnels auf dem Landbrückenkreisel einen Testlauf gemacht, damit beim eigentlichen Start alles rund läuft.

Sie stehen meist im Brennpunkt von Verkehrshindernissen und müssen sich bestimmt einiges anhören. Was sind die positivsten bzw. negativsten Erlebnisse?

Positive Erlebnisse sind sicherlich, wenn wir von Verkehrsteilnehmern, die den Sinn erkennen, gelobt werden für den zügigen Verkehrsdienst. Wir haben auch öfters mal einen Kaffee oder eine Tüte Pommes-Chips als Dank erhalten.

Negative, ungerechtfertigte Echos vergessen wir möglichst rasch, aber die Beschimpfungen sind trotzdem unangenehm. Glücklicherweise akzeptieren die meisten Strassenbenutzer, dass Baustellen eine Notwendigkeit sind, dass ein guter Verkehrsdienst Wartezeiten zu verkürzen vermag und sich Gelassenheit und Fairness für alle lohnen.

Was wünschen Sie sich von den Verkehrsteilnehmenden in den kommenden 18 Monaten?

Ich wünsche mir, dass die Verkehrsteilnehmer unsere Arbeit respektieren und verstehen, dass wir den eingeschränkten Verkehrsdienst zwar beschleunigen, aber den Stau nicht verhindern können.

Es hilft sicher auch allen, wenn die Umfahrungsmöglichkeiten auch wirklich benutzt werden.

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

Ihre Fragen zur 8 Autobahn

Möchten Sie, dass das A9info ein spezielles Thema aufgreift? Ihre Vorschläge können Sie auf folgende E-Mail-Adresse einsenden:

a9info@a9-vs.ch



**CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS**