



Conseil d'Etat
Staatsrat

**CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS**

BOTSCHAFT

Ziel **Umfahrung Stalden auf der Schweizerischen Hauptstrasse H212 Visp – Saas Grund – Saas Fee, Teilstück : Anschluss Bielmatta – Kreisel Illas, auf dem Gebiet der Gemeinde Stalden**

Der Staatsrat des Kantons Wallis

an den

Grossen Rat

Sehr geehrter Herr Präsident,
Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

Wir beehren uns, Ihnen mit der vorliegenden Botschaft den Beschlussentwurf betreffend Umfahrung Stalden auf der Schweizerischen Hauptstrasse H212 Visp – Saas Grund – Saas Fee, Teilstück : Anschluss Bielmatta – Kreisel Illas, auf dem Gebiet der Gemeinde Stalden der Genehmigung zu unterbreiten.

1. Allgemeines

Das vorliegende Projekt zur Realisation der Umfahrung von Stalden wurde im Auftrag des Staates Wallis, vertreten durch das Departement für Verkehr, Bau und Umwelt (DVBU), unter der Führung der Dienststelle für Strassen- und Flussbau (DSFB), Kreis 1 Oberwallis in Zusammenarbeit mit der Standortgemeinde Stalden in den Jahren 1991 – 2011 entwickelt und erarbeitet.

Seit Anfang der 80-er Jahre ist die „Umfahrung von Stalden“ ein Thema. Im Jahre 1991 wurden erste Studien für eine Umfahrungsstrasse durchgeführt. Aufgrund von Variantenstudien wurde damals eine Tunnelvariante (2.2 km) vom schwarzen Graben bis in die Obere Merje favorisiert. In den Jahren 1998 – 2000 wurden diese Studien vertieft. Neben einer Variante Langtunnel (3.1 km) von Neubrücke bis in die Obere Merje wurde aufgrund der sehr hohen Kosten auch eine Variante Kurztunnel „Tunnel Bielmatta“ (1.3 km) von Bielmatten in die Obere Merje vorgeschlagen. Dabei wurde die Variante „Langtunnel“ von der Bevölkerung favorisiert. Da das Projekt „Tunnel Stägjitschugge“ in der Prioritätenliste des Kantons, hat man die Projektierung bis nach dessen Inbetriebnahme zurückgestellt.

Da die Sicherheitsanforderungen in den vergangenen Jahren für Strassentunnels und mit Ihnen die Kosten massiv gestiegen sind, hat die DSFB Mitte 2007 die bis anhin nicht genauer untersuchte Variante „Chinegga“ hinsichtlich der technischen Realisierbarkeit überprüfen lassen. Aus Sicht der DSFB stellt diese Variante wegen den Kosten, der Etappierungsmöglichkeiten bei der Ausführung und der technischen Machbarkeit, die bestmöglichst realisierbare Lösung dar. Die Ergebnisse wurden der Gemeinde Stalden im Frühjahr 2008 vorgestellt. Die Gemeindeverantwortlichen gaben dazu eine positive Stellungnahme mit Bemerkungen zur Weiterführung des Projektes ab. Auf dieser Basis

wurde eine Ingenieur- und Planergemeinschaft vom Kanton Wallis beauftragt ein Auflageprojekt zu erarbeiten.

Das Projekt wurde am 9. Dezember 2011 öffentlich aufgelegt. Das Vernehmlassungsverfahren wurde im Februar 2012 eröffnet und die Einspracheverhandlungen im Juli 2012 durchgeführt. Die Plangenehmigung wird auf Ende dieses Jahres erwartet.

2. Statistik (Stand Ende 2007)

Strassenverkehr

Die H212 verzeichnet um Raum Stalden gemäss aktuellem kantonalem Belastungsplan von 2010 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) wie folgt auf:

- H212 Visp – Stalden	:	8'800 Fz/Tg
- H212 Stalden innerorts bis Kreisel Illas	:	6'800 Fz/Tg
- H213 Illas – Täsch	:	4'800 Fz/Tg
- H212 Illas – Saas Balen	:	2'500 Fz/Tg

Die höchsten Frequenzen werden vor allem im Winter ab Ende Januar bis Mitte März von bis zu 11'900 Fz/Tg und entsprechend in den Sommermonaten Juli und August registriert.

In diesen Verkehrsbelastungen ist der öffentliche Verkehr, der Postauto Schweiz AG Region Oberwallis eingerechnet. Die Postauto Schweiz AG Region Oberwallis bedient von Brig bzw. Visp aus das Saastal und Grächen mit Bussen. Es sind dies 440 Kurse/Woche und 513'968 Reisende/Jahr in Richtung Saas und nach Grächen 46 Kurse/Woche und 28'028 Reisende/Jahr.

Bevölkerung und registrierte Fahrzeuge

Die interessierten Gemeinden sind Visp, Stalden, Embd, Grächen, St. Niklaus, Randa, Täsch, Zermatt, Eisten, Saas-Balen, Saas-Grund, Saas-Fee und Saas-Almagell. Ihre aktuelle Bevölkerungszahl liegt bei ca. 23'000 und es sind ca. 12'000 Fahrzeuge registriert.

Übernachtungen

Die Feriendestinationen der Region verzeichnen jährlich gerundet 3.7 Mio. Übernachtungen.

3. Studien + Projekt

3.1 Projektziele

Zielvorgaben für die Realisierung des Umfahrungsprojektes von Stalden sind:

- Verbesserung des Verkehrsflusses durch eine Homogene Linienführung und Wegfall des Engpasses Wendepflatte „Hofercher“ in Stalden
- Entlastung des Ortskerns vom Durchgangsverkehr und Erhöhung der Wohnattraktivität
- Verbesserung der Sicherheit
- Verminderung der Lärmbelastung

3.2 Planungsverlauf Studie – Auflageprojekt - Vernehmlassung

Auf Basis der im Jahr 2007 untersuchten Studienvariante „Chinegga“ und der positiven Stellungnahme der Gemeinde Stalden hat die DSFB im Herbst 2008 das Pflichtenheft zur Planung eines Auflageprojektes erarbeitet und zur öffentlichen Ausschreibung gebracht.

Im Anhang 5 wird ein kurzer chronologischer Ablauf der Planung bis dato dargestellt.

3.3 Projektbeschreibung

- **Horizontale Linienführung** (Siehe auch Anhang 1, 2, 3)

Die neue Umfahungstrasse verlässt oberhalb der Garage Ralley die heutige H212, führt mit einem linken Bogen über die Bücke „Bielmatta“ auf einen Felskopf und dann mit der gekrümmten Brücke „Chinegga“ über die Matteredvispa. Auf der rechten Talseite führt das

Trasse zur Wendekurve „Chinegga“ hinauf, verläuft sodann entlang des Hanges weiter und schliesst wieder an die H212 beim Kreisel Illas an.

- **Vertikale Linienführung**

Von der bestehenden Strasse, die im Bereich der Garage Rallye eine Steigung von ca. 8 % aufweist, wird das Trasse der neuen Strasse mit einer Steigung von maximal 7.3 % bis zum Kreisel Illas geführt.

- **Normalprofil**

Das Normalprofil umfasst eine Fahrbahn von 7.40 m mit je einem Sicherheitsabstand von 0,50 m. Die Lichtraumprofilhöhe beträgt wie im Stägjitschugge - Tunnel 5.10 m.

- **Entwässerungskonzept**

Für die Strassenentwässerung ist eine durchgehende Sammelleitung vorgesehen, mit Einlaufschächten ca. alle 30-40 m. Die Sammelleitung wird am oberen Ende der Wendepalte Chinegga direkt über das Terrain bis zur Brücke Chinegga geführt. Auf den grossen Brücken Bielmatta und Chinegga wird das Strassenabwasser mittels Einlaufschächten und unter der Brückenfahrbahn angehängter Leitung abgeführt.

Im Projektperimeter kann aufgrund des grossen Gefälles keine Versickerung vorgesehen werden. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und dem nicht zu vernachlässigenden Anteil an Mineralöltransporten muss das Strassenabwasser vor der Einleitung in den Vorfluter Vispa abgeschieden werden. Deshalb wird einerseits das gesammelte Strassenabwasser des Abschnittes oberhalb der Vispa Brücke in ein neu zu erstellendes Rückhalte- oder Havariebecken eingeleitet und andererseits der kürzere Abschnitt ab der Brücke Chinegga bis zur Anbindung an die bestehende Hauptstrasse in die bestehende Sammelleitung angeschlossen.

- **Ober- und unterirdische Werkleitungen**

Die bestehende 125 kV Freileitung der EOS Reseau SA wird durch das Projekt nicht tangiert. Neben der Entwässerungsleitung sind entlang der Strasse Kabelschutzrohre in einem Rohrblock vorgesehen.

- **Bauwerke :**

8 geplanten Bauwerke : siehe Anhang 1

3.4 Gestaltungskonzept

- **Eingriff ins Landschaftsbild**

Im Rahmen der architektonischen Überlegungen lag die Entwicklung eines gestalterischen Konzeptes, das den lokalen Charakter der Landschaft übernimmt und in eine Entwurfsidee überführt. Der neue Strassenzug erhält ein unverwechselbares Gesicht, das dank den wechselnden Bezügen zwischen Topografie, Geologie und Eingriff, sich sehr gut in die Landschaft einfügen.

- **Zweiteiliges Bauwerk**

Die Umfahrung setzt sich im Kern aus zwei Teilen zusammen. Die Brücke Chinegga quert den Taleinschnitt der Vispa (Teil 1) und eine Serie von Lehnenviadukten in Beton folgt der rechten Talschulter der Vispa hinauf bis zum Kreisel Illas (Teil 2). Zur Brücke Chinegga über die Vispa führt die Brücke Bielmatta, die sich in ihrem Erscheinungsbild der Brücke Chinegga anlehnt und mit ihr zu einer Einheit verschmilzt. Zur Gruppe der Lehnenviadukte auf der gegenüberliegenden Talseite gesellt sich der überdeckte Hangeinschnitt (Tunnel Steischlag), der zwischen der Brücke Chinegga und dem Lehnenviadukt Rotschlüecht 1 platziert ist, sowie die Wendepalte Chinegga, die ein Gelenk zwischen dem oberen und dem unteren Strassenstrang bildet. Die Wendepalte Chinegga wird, wegen ihrer besonderen Position im Ensemble, entsprechend anders gestaltet als die Lehnkonstruktionen.

- **Topografie und Geologie**

Prägend für das Erscheinungsbild der Strasse sind die Topografie einerseits und die Geologie des Geländes andererseits. Während die Linienführung im Wesentlichen von der Topografie bestimmt wurde, übt die Geologie starken Einfluss auf die Entwicklung der Tragwerke der Brücken aus. Damit die neuen Bauwerke keine zu grossen Lasten in den Untergrund abgeben, wurden Betonkonstruktionen von geringem Gewicht und engen

Stützenraster entwickelt. Das bringt auch den Vorteil, dass im steilen Gelände mit leichten Geräten gebaut werden kann.

Neben den Brücken sind es die Stützmauern, die das Bild der Strasse zeichnen. Die sorgfältige Linienführung folgt so gut wie möglich den Hangformen und generiert zwei sich komplementär ergänzende Elemente: Brücken und Stützmauern. Konsequenterweise werden Stützmauern nur hangseitig als Futtermauern eingesetzt, talseitig Kragen die Brückenkonsolen aus oder es werden kleine Böschungen angelegt.

- **Repetition der Elemente**

Sämtliche Kunstbauten werden nach dem gleichen Prinzip gestaltet. Die Bauwerke über dem rechten Vispaufer (Teil 2) werden alle in Beton errichtet, die beiden Brücken Bielmatta und Chinegga (Teil 1) als Beton- / Stahl-Verbundbrücken. Alle Lehnviadukte weisen einen identischen Querschnitt auf und basieren auf einem einheitlichen Stützenraster. Alle Stützmauern sind nach demselben Prinzip aufgebaut: Eine 10:1 geneigte Mauer in Beton von maximal 5.00 m Höhe.

3.5 Geologie

Der Grossteil der künftigen Umfahrungsstrasse befindet sich im Bereich einer mächtigen Moränendecke. Im Bereich der Brückenfundationen ist der Fels nicht oder von einer nur geringmächtigen Lockergesteinsbedeckung überlagert.

Im Rahmen des Vorprojektes wurde im Herbst 2010 eine umfangreiche Baugrundkampagne durchgeführt. Die Sondierkampagne beinhaltete Baggerschlitz und Sondierbohrungen, Laborversuche, sowie geologische Feldaufnahmen ergänzten das Untersuchungsprogramm. Zusätzlich wurden Inklinometer und Extensometer zur Erkennung von allfällig vorhandenen Fels- und Hangbewegungen installiert.

Als geologisch-geotechnische Hauptaufgabe, sind sowohl die grossräumige Stabilität des Felskopfes, auf welchem das Widerlager Nord zu liegen kommt, als auch die Hangstabilität beim Brückenpfeiler Süd hervorzuheben welche mit den im Projekt vorgeschlagenen Baumethoden realisiert bzw. gesichert werden können. Daneben sind die Baugruben- und Böschungsstabilität bei Bauwerken zu erwähnen. Eine Herausforderung stellt zudem die Foundation der Viadukte in der steilen Hanglage dar. Durch die Sondierkampagne wurde der Nachweis erbracht, dass die „Umfahrung von Stalden“ aus geologisch-geotechnischer Sicht machbar ist.

3.6 Umwelt

Das vorliegende Projekt ist gemäss Umweltverträglichkeitsprüfungspflichtig (UVP). Mit der neuen Strassenführung wird das Dorf Stalden deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet. Insbesondere in Bezug auf den Verkehrslärm verbessert sich die Situation für die Liegenschaften entlang der heutigen Strasse erheblich. Bei den Liegenschaften, die durch die neue Umfahrungsstrasse betroffen werden, können die Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung eingehalten werden.

Im Gegenzug wird durch die neue Strassenführung ein bislang wenig tangiertes Gebiet neu belastet. Mit Ausnahme der Schluchtquerung werden zwar keine Schutzgebiete direkt tangiert. Der Eingriff ins Landschaftsbild ist aber doch hoch. Bedingt durch die Topografie lassen sich Geländeeinschnitte mit hohen Bermen nicht vermeiden. Zudem wird die neue Wendeplatte gut sichtbar sein. Der Landschaftspflegerische Begleitplan hat das Ziel die linearen, hangparallelen Elemente zu unterbrechen. Dies geschieht durch die Bepflanzung der Böschungen mit Sträuchern und Bäumen, sowie die Überwachung der Hangsicherungen.

Aufgrund der Eingriffe in geschützte Vegetationsflächen, den Rodungen und den Landschaftseingriffen wurden für das Auflageprojekt Kompensationen ausgearbeitet.

Durch den Bau der Strasse mit den zahlreichen Hanganschnitten geht ein Materialüberschuss von gut 40'000 m³ hervor. Das Aushubmaterial, wird auf dem Deponiestandort Grindji (Siehe auch Anhang 4), südlich des Kraftwerks Ackersand auf dem Gebiet der Gemeinde Staldenried deponiert.

Das Strassenabwasser wird gesammelt und über ein grosszügig dimensioniertes Retentionsbecken in die Vispa geleitet, was die Interventionsmöglichkeit auch bei einem Störfall gewährleistet.

3.7 Rodungen

Für den Bau der Umfahrungsstrasse muss Wald gerodet werden. Die betroffenen Rodungsflächen liegen mehrheitlich auf der rechten Talseite der Vispa im Gebiet „Chinegga“. Eine erste Abschätzung der Rodungsflächen ergibt folgende Ausmasse: definitive Rodung :~ 13'000m²; temporäre Rodung:~ 6'000 m².

Als Ersatz für die definitive Rodungsfläche wurde Projekte mit Massnahmen zugunsten von Natur- und Landschaft in der Region ausgearbeitet werden. Als Kompensation wird die Aufwertungen des bestehenden Trockenwiesen- und Weiden Projektes unterhalb der Gemeinde Zeneggen ausgeführt.

4. Bauausführung und Terminierung

4.1 Erschliessung und genereller Bauvorgang

Aufgrund der Erschliessung und der Bauzeit der einzelnen Bauwerke bietet sich an, die Ausführung in die beiden Abschnitte Ost und West zu unterteilen :

- Abschnitt Ost führt vom Kreisel Illas hinunter bis zum oberen Ende des Tunnels „Steischlag“
- Abschnitt West führt vom Anschluss an die bestehende Strasse bei der Garage Rallye über die beiden Brücken hinauf bis zum Tunnel „Steischlag“

Abschnitt Ost: Vorgängig wird eine Baupiste erstellt, welche wo möglich unmittelbar neben den Kunstbauten verläuft. Sobald die Baupiste verfügbar ist werden die Hanganschnitte und –Sicherungen ausgeführt. Die Viadukte sowie die Wendepalte können unabhängig voneinander und zeitlich leicht gestaffelt neben der Baupiste hochgezogen werden. Das Lehnenviadukt Illas wird erst in Angriff genommen, wenn die Zufahrt von unten via Hauptbrücken verfügbar ist. Das Trasse wird dem Arbeitsfortschritt der Kunstbauten entsprechend laufend erstellt und zuletzt beim Kreisel Illas definitiv angeschlossen.

Abschnitt West: Kernstück bildet die 200 m lange Hauptbrücke Chinegga, deren Bau rund 3 Jahre beansprucht. Um die Brücke einschieben zu können muss die 46 m lange Brücke Bielmatta bereits erstellt sein. Die Erschliessung dieser Brückenbaustellen erfolgt primär ab der Kantonsstrasse. Die beiden hohen Stützen werden über die steile Strasse zum ehemaligen Kieswerk an der Vispa erschlossen. Das Widerlager Süd wird mittels einer Baupiste ab Kreisel Illas erstellt.

Die Erstellung des Tunnels „Steischlag“ sowie der restliche Trassebau erfolgt von unten her.

4.2 Bauphasen / Terminierung

Verlaufen die Arbeiten gleichzeitig in Abschnitt Ost und West, kann das Bauvorhaben innerhalb von rund 5 Jahre realisiert werden. Im Anhang 6 wird ein mögliches Realisierungsprogramm dargestellt:

5. Enteignungen

Der Bau der Umfahrungsstrasse benötigt eine Gesamtfläche von rund 27'000 m² in der Landwirtschaftszone und im Waldgebiet sowie rund 500 m² in der Industrie- und Gewerbezone. Die temporäre Enteignung für die Baustelleninstallation und die Baustrasse umfasst rund 7'000 m². Für die Materialablagerung im Standort „Grindji“ auf dem Territorium der Gemeinde Staldenried wird eine Fläche von rund 10'000 m² beansprucht.

6. Kostenvoranschlag des Bauprojektes

Die Gesamtkosten betragen 65'100'000 Franken, inkl. MwSt. und Taxen. Dieser Betrag, der sich auf einen durch die DVBU vertreten durch die DSFB - Kreis 1 Oberwallis genehmigten Kostenvoranschlag abstützt, beinhaltet die Arbeiten gemäss nachfolgender Tabelle.

Beschreibung		Kostenvoranschlag	
1	Baukosten	Fr.	50'303'007.—
2	Baunebenkosten	Fr.	1'056'448.—
Zwischentotal		Fr.	51'359'455.—
3	Projekt und Bauleitung	12.5 % Fr.	6'419'932.—
4	Landerwerb, Vermarktung, Dienstbarkeiten	Fr.	2'494'700.—
Zwischentotal		Fr.	60'247'087.—
Mehrwertsteuer (MwSt.) (Stand 2012)		8 % Fr.	4'821'927.—
Gesamttotal gerundet, inkl. MwSt. und Taxen		Fr.	65'100'000.—

Die in der Tabelle stehenden Beträge beinhalten eine durchschnittliche Marge von 10%, um Verschiedenes und Unvorgesehenes zu berücksichtigen. Als Referenzindex gilt derjenige vom schweizerischen Baupreisindex Tiefbau (Region Genfersee) vom April 2012.

7. Finanzierung

Die H212 gehört dem schweizerischen Hauptstrassennetz an. Gemäss Staatsratsentscheid vom 9. April 2008 wird für das Bauwerk einen Betrag von 48'825'000 Franken, welcher 75% der Gesamtkosten darstellt und aus der Verwendung der jährlichen globalen Pauschalbeteiligung des Bundes an die schweizerischen Hauptstrassen sowie aus jährlichen Pauschalbeträgen des Infrastrukturfonds für die Hauptstrassen in den Bergregionen und Randgebieten her stammt, vorgesehen.

Der Kostensaldo wird wie folgt übernommen:

- 75% durch den Kanton,
- 25% durch die interessierten Gemeinden gemäss den Bestimmungen von Art. 88, Buchstabe a, des Strassengesetzes.

Der Netto-Gesamtbetrag zu Lasten des Kantons beträgt 11'392'500 Franken und der Anteil der interessierten Gemeinden beträgt 4'882'500 Franken.

Die gemäss Artikel 88 Buchstabe b des Strassengesetzes am Bauwerk interessierten Gemeinden sind: Visp, Stalden, Embd, Grächen, St. Niklaus, Randa, Täsch, Zermatt, Eisten, Saas-Balen, Saas-Grund, Saas-Fee und Saas- Almagell.

8. Schlussfolgerungen

Über die Schweizerische Hauptstrasse H212 Visp - Saas Grund - Saas Fee werden primär die Feriendestinationen des Saas Tales und ab Illas über die H213 Illas- Täsch die des Mattertales erschlossen. Vorallem die beiden grossen Destinationen Zermatt und Saas Fee als Zugpferde ziehen sehr viel Verkehr an, der heute über die H212 durch das Brückendorf Stalden fährt. Vorallem an den sogenannten Wechseltagen in der Hochsaison ist es immer wieder zum kompletten Verkehrskollaps infolge des gleichzeitig in Stalden eintreffenden Anreise- und Abreiseverkehrs gekommen. In solchen Situationen kommt der öffentliche Verkehr auf der Strasse zum Erliegen und die Gäste erreichen ihre weiteren Anschlüsse

nicht. Im Weiteren kann der Ambulanzdienst bei Schlechtwetter Patienten nicht oder nur erschwert erreichen da kein Helikopter fliegen kann.

Mit der Realisation des Projektes „Umfahrung Stalden“ werden ausserdem die festgesetzten Ziele wie die Verminderung der Lärmbelastung, die Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und die Erhöhung der Attraktivität der Ortsdurchfahrt erreicht. Durch die neue homogene Linienführung zwischen der Bielmatta und dem Kreisel Illas fällt auch der Engpass der Wendeplatte „Hofercher“ in Stalden, bei der sich heute aus geometrischen Gründen ein Bus und ein Pkw nicht kreuzen können weg.

Das Projekt geniesst durch die konsequente Öffentlichkeitsarbeit der Bauherrschaft während der Projektierungsphase eine hohe Akzeptanz bei der Gemeindeverwaltung und der Bevölkerung.

Dieses Projekt entspricht ausserdem den grundsätzlichen politisch-wirtschaftlichen Kriterien laut Art. 3 des Grossratsbeschlusses betreffend die Festlegung der Prioritäten für den Bau, die Korrektur und Wiederinstandstellung der Strassen und öffentlichen Verkehrswege vom 29. September 1993. Die in dieser Botschaft entwickelten Argumente heben die Zweckmässigkeit dieses Bauprojekts hervor, das insbesondere den Kriterien von Art. 3 und 4 des oberwähnten Beschlusses entspricht.

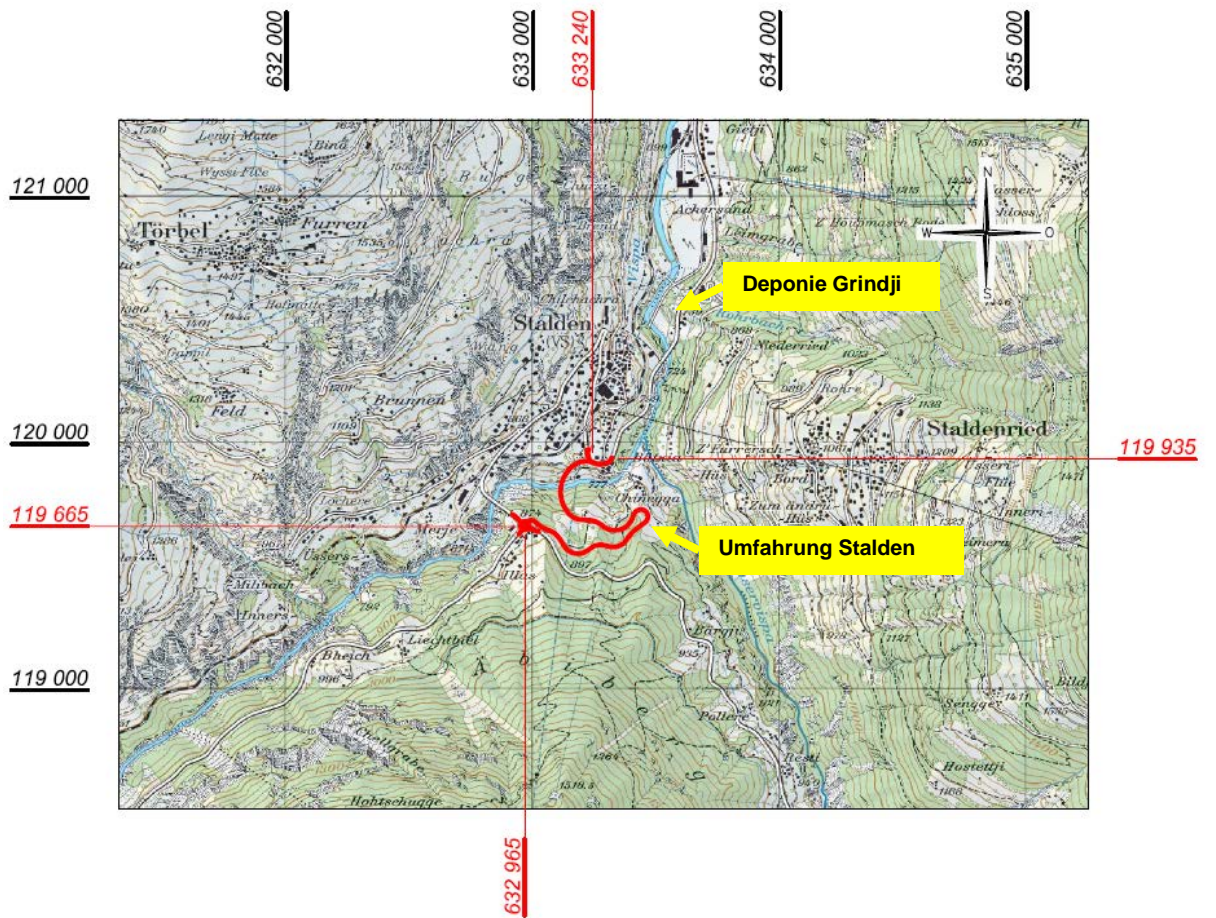
Wir hoffen, dass der mit der vorliegenden Botschaft unterbreitete Beschlussentwurf die Zustimmung des Grossen Rates finden wird und die zu dessen Realisierung notwendigen Kredite gewährt werden.

Wir entbieten Ihnen, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, unsere vorzügliche Hochachtung und empfehlen Sie samt uns dem Machtschutze Gottes.

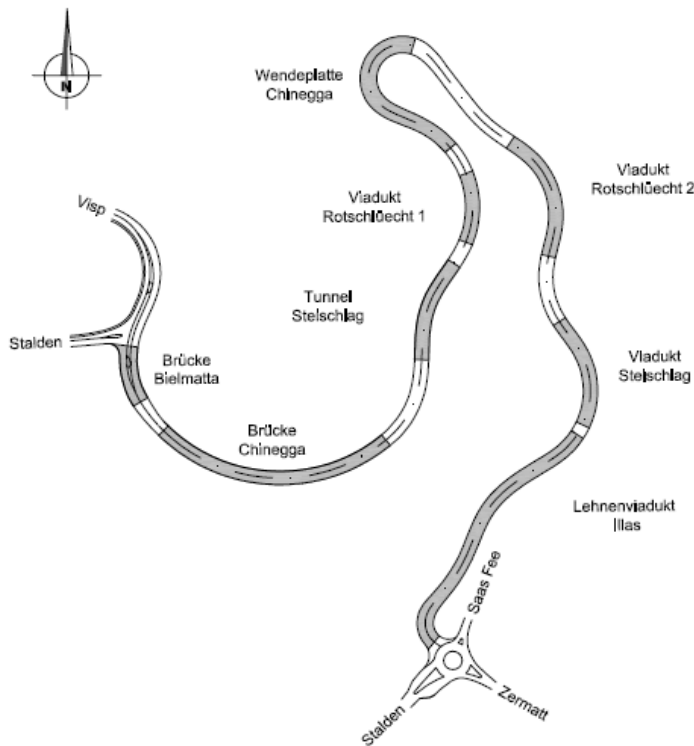
Ort, Datum Sitten, den 29. August 2012

Die Präsidentin des Staatsrates **Esther Waeber-Kalbermatten**
Der Staatskanzler **Philipp Spörri**

Anhang 1 : Topographischer Kartenausschnitt

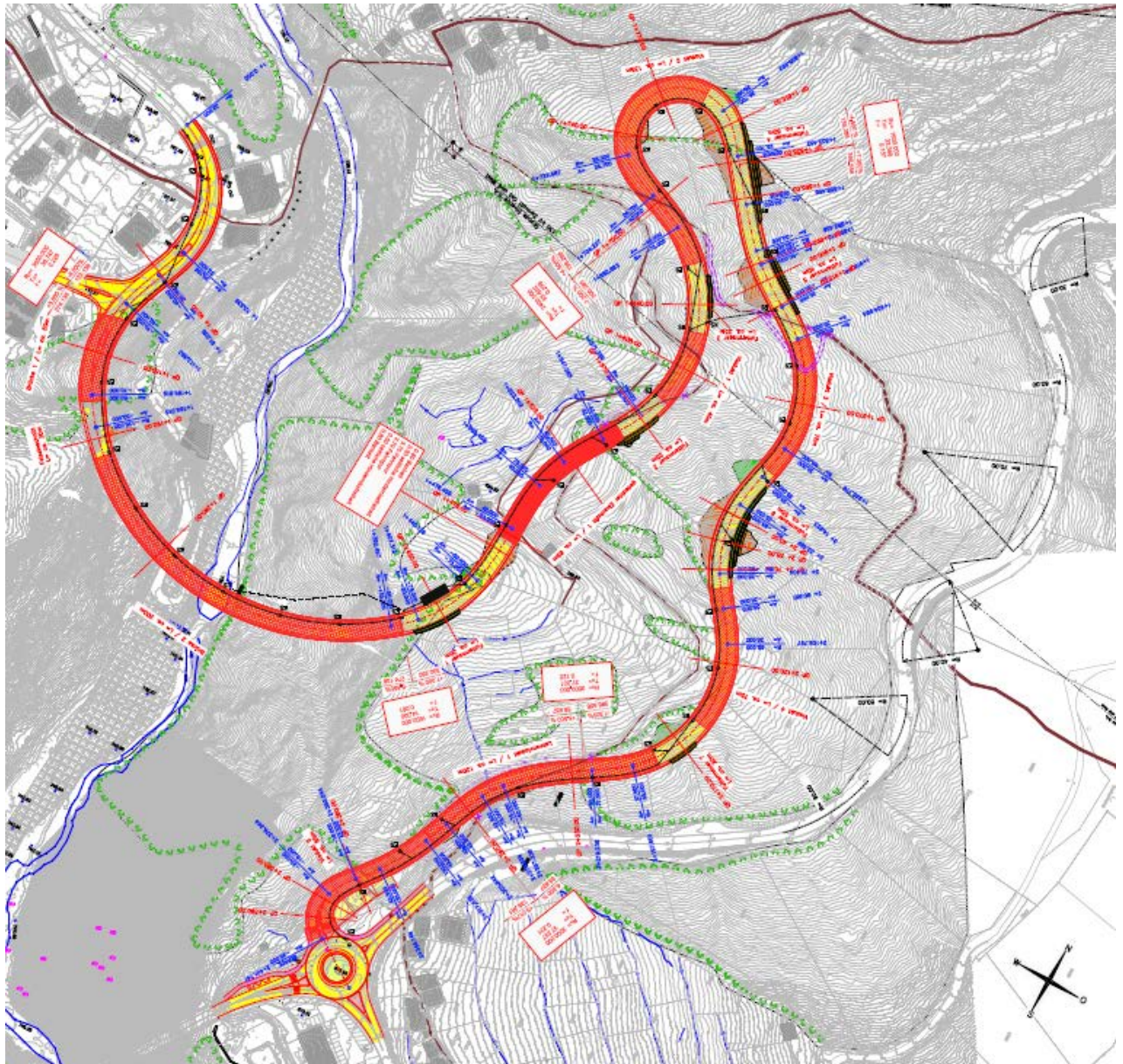


Bezeichnungen der Kunstbauten:



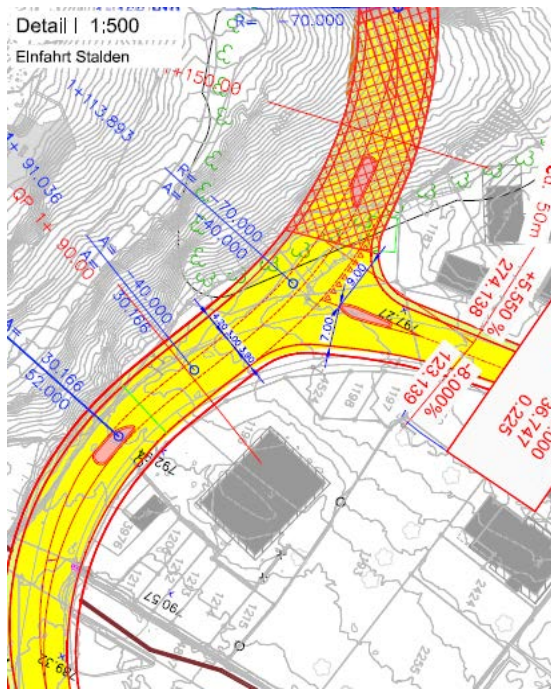
Bezeichnung	Länge
1 Brücke Bielmalta	50 m
2 Brücke Chinegga	200 m
3 Tunnel Steischlag	85 m
4 Viadukt Rotschluecht 1	40 m
5 Wendeplatte Chinegga	135 m
6 Viadukt Rotschlüecht 2	75 m
7 Viadukt Steischlag	75 m
8 Lehnviadukt Illas	205 m

Anhang 2 : Projektierte Situation „Umfahrung Stalden“

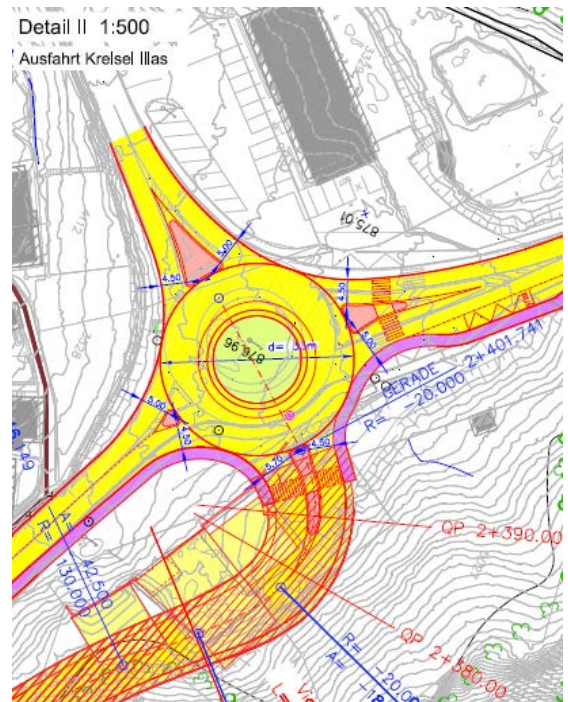


Anhang 3 : Knoten / Anschlüsse

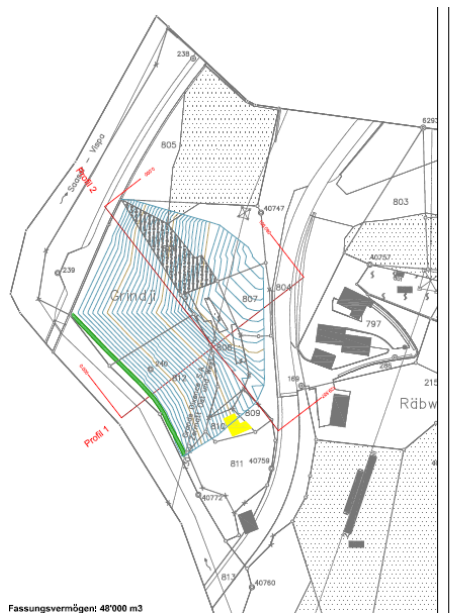
Knoten Bielmatta



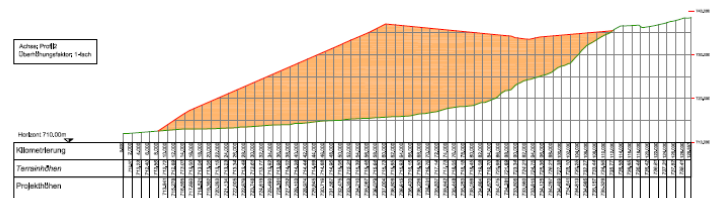
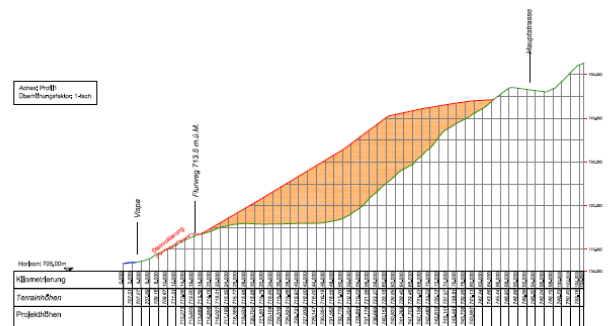
Kreisel Illas



Anhang 4 : Materialdeponie Grindji auf dem Gebiet der Gemeinde Staldenried



Fassungsvermögen: 48'000 m³



Anhang 5 : Chronologischer Ablauf der Planung bis dato

Datum	Bemerkung und Beschlüsse
9. Dezember 2008	Öffentliche Ausschreibung Ingenieurmandat inkl. aller notwendigen Spezialisten (Umwelt, Geologie, etc.)
29. April 2009	Vergabe durch den Staatsrat
18. Dezember 2009	Präsentation der überarbeiteten Studie / Entwurf Vorprojekt
Dezember 2009	DSFB: Beschluss durchführen eines Sicherheitsaudits durch ein Spezialisiertes Büro
05. März 2010	DSFB: Beschluss zur Durchführung einer umfangreichen Sondierkampagne (Baugrunduntersuchungen)
15. März 2010	Präsentation des Sicherheitsaudit Berichtes. Beschluss der DSFB eine möglichst offene Linienführung anzustreben (Finanziell und touristisch interessanter)
17. März 2010	Orientierung der Gemeinde über den Projektstand
17. August 2010	Orientierung aller durch die Sondierungskampagne betroffenen Eigentümer
15. September 2010	Sondierkampagne: Vergabe der Arbeiten durch Staatsrat
29. September 2010	Präsentation Entwurf Vorprojekt
Oktober 2010	Entwurf Sicherheitsaudit des überarbeiteten Projektes: Positiver Bericht und Beschluss für die Fertigstellung des Vorprojektdossiers
November 2010	Beendigung der Sondierkampagne, Anschliessende Überwachung des Hanges durch Inklinometer und Extensometer
4. November 2010	Definitiver Sicherheitsaudit des Vorprojektes: Positiver Bericht
22. November 2010	Präsentation des Vorprojektdossiers vor der Gemeindeverwaltung: Positive Stellungnahme
20. April 2011	Versand des Vorprojektdossiers an BAFU (Vorprüfung zur Umweltverträglichkeit)
2. Mai 2011	Positiver Bericht des Geologischen Sachverständigen
22. Juni 2011	Interne Vernehmlassung: Eintreffen der letzten von insgesamt 13 kantonale Vormeinungen: Alle Positiv
27. Juli 2011	Eintreffen der positiven Vormeinung des BAFU's (Vorprüfung zur Umweltverträglichkeit)
26. September 2011	Präsentation des Geologischen Messberichtes der Sondierkampagne
24. Oktober 2011	Materialbewirtschaftung: Orientierung der Eigentümer der Deponie „Grindji“ auf dem Gebiet der Gemeinde Staldenried
6. Dezember 2011	Schriftliche Information aller betroffenen Eigentümer betreffend der Öffentliche Auflage des Projektes „Umfahrung Stalden“
9. Dezember 2011	Öffentliche Auflage des Projektes „Umfahrung Stalden“ in den betroffenen Gemeinden Stalden (Strasse), Staldenried (Materialdeponie) und Zeneggen (Ökologische Ersatzmassnahmen)
14. Dezember 2011	Präsentation des Auflageprojektes vor der interessierten Bevölkerung in Stalden

22. Februar	2011	Lancierung der kantonalen Vernehmlassung durch den Rechtsdienst
12. April	2012	Abgabe des positiven Kurzberichtes „Störfall“ zum Projekt
5. Juli	2012	Durchführung der Einspracheverhandlungen
Herbst	2012	Thematische Kommission / Grosser Rat
Herbst	2012	Voraussichtliche Plangenehmigung durch den Staatsrat
Herbst	2012	Öffentliche Ausschreibung der Planungsmandate „Ausführung“
	2014	Voraussichtlicher Baubeginn

Anhang 6 : Mögliches Realisierungsprogramm

Abschnitt Ost	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	4. Jahr	5. Jahr
Installationen / Baupiste					
Hanganschnitte und Nagelwände					
Viadukt Steischlag					
Viadukt Rotschlüecht 1					
Wendeplatte Chinegga					
Viadukt Rotschlüecht 2					
Lehnenviadukt Illas					
Trasseebau					
Abschnitt West	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	4. Jahr	5. Jahr
Installationen / Baupiste					
Brücke Bielmatta					
Brücke Chinegga					
Tunnel Steischlag					
Fertigstellung Brücken					
Trasse, Abschlussarbeiten					