

AO info

Spannend und interessant präsentieren sich bei der Südumfahrung Visp derzeit die Vortriebsarbeiten: Die Durchquerung der geologischen Störzone Rhone-Simplon erfordert spezielle Tunnelbaumassnahmen. Verschaffen Sie sich einen Eindruck über die Arbeit der Geologen, Ingenieure und Tunnelbauer. Das Ausbruchmaterial aus dem Tunnel Visp benötigt man teilweise für die Schüttungen des Trassees zwischen Gampel/Steg Ost und Visp West. So lässt sich der Verlauf der Autobahn im Vorbeifahren nun deutlich erkennen. Bei den Arbeiten am Autobahn-vollanschluss Visp West sind eingespielte Teams im Einsatz und die anspruchsvollen Baumethoden haben sich bewährt. Beim Einbau der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung im Gedeckten Einschnitt Turtman und im Tunnel Eyholz sind die ersten Hürden genommen.



Vollanschluss Visp West: Arbeitsstand Ende Oktober 2015.

- S. 2-5:** **Ausbruch Tunnel Visp** als geologische und technische Herausforderung.
- S. 6/7:** **Stand des Einbaus** der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung.
- S. 8/9:** **Trasseebau** zwischen Susten und Visp.
- S. 10:** **Anschluss Visp West:** Eindrucksvolle Liste von realisierten Bauwerken.
- S. 11:** **Pfywald:** Aktueller Stand.
- S. 12:** **Interview mit Martin Hutter:** Chef des Amtes für Nationalstrassenbau.

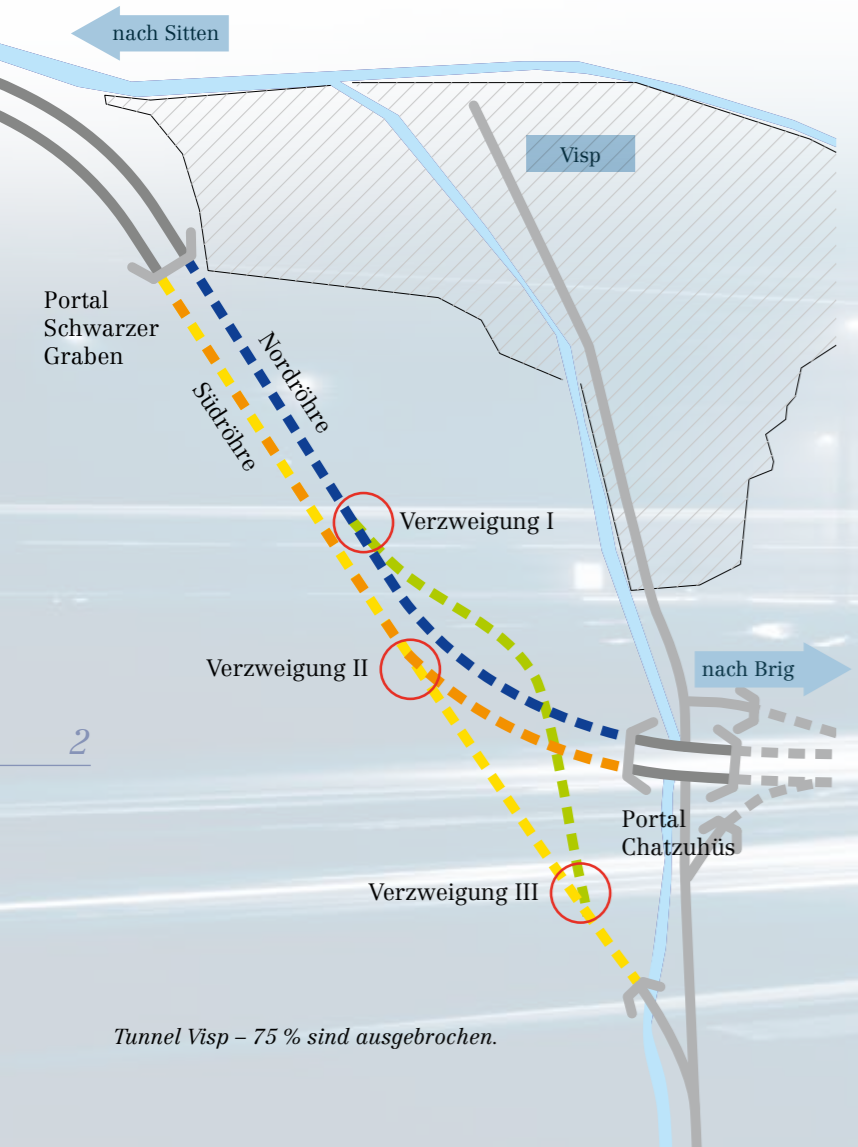


Teilstrecke Visp West – Visp Ost



**Tunnel Visp
75 % des Tunnels Visp sind
ausgebrochen**

Planmässig schreitet der Ausbruch des Tunnels Visp voran. Ab dem Portal Schwarzer Graben im Westen von Visp brachen die Mineure bereits rund 600 m der Nordröhre aus. Von der Südseite (Portal Chatzuhüs) sind ca. 800 m ausgebrochen. Dies entspricht zusammen mit den 435 m der Verzweigung I einem Total von 1'835 m: das sind 75 % der auszubrechenden Tunnelmeter.



Nordröhre
Die Nordröhre ab Visp (blau im Plan) besteht eigentlich bereits in Form des Sondierstollens. Mit dem Vortrieb ab Schwarzem Graben weitet der Unternehmer den Sondierstollen bzw. den ehemaligen Schutterstollen von 4.75 m auf 12 m Durchmesser auf und hat die Verzweigung I erreicht. Besonders anspruchsvoll ist die Durchquerung der Störzone Rhone-Simplon am Ende der Verzweigung I (vgl. nächste Seiten). Lastwagen und Dumper fahren das Ausbruchmaterial durch den gesperrten Vispertaltunnel zum Umschlagplatz der Materialbewirtschaftung direkt vor dem Tunnelportal Schwarzer Graben.

Südröhre
Die Südröhre des Tunnels Visp (orange im Plan) ist bis zur Einmündung in den bestehenden Vispertaltunnel von der Seite Chatzuhüs ausgebrochen worden. Parallel zu den Ausbrucharbeiten in der Nordröhre erstellten die Mineure in der Sohle dieser Südröhre den Werkleitungskanal: Sprengen in den harten Prasiniten, Fräsen in den weicheren Kalkglimmerschiefern. Auch die Betonarbeiten zur Erstellung der Innenschale sind angelaufen: Gewölbedrainage, Sohlenbeton und seitliche Betonelemente (Kicker) werden bereits betoniert.

Verzweigungsbauwerk I
Weit fortgeschritten ist der Bau der Verzweigung I, wo der Überwurtunnel in Fahrtrichtung Sitten in die Nordröhre einmündet (vgl. Plan). Die Verzweigungen sind jeweils anspruchsvolle Bauwerke mit Spannweiten von 23–26 m.

Verzweigungsbauwerk II
Dieses wird zu einem späteren Zeitpunkt erstellt. Die Strecke zwischen dem Verzweigungsbauwerk III und dem Nordportal des bestehenden Vispertaltunnels (Schwarzer Graben) dient aktuell als Baustellenzufahrt und wird später erneuert bzw. umgebaut. Ansonsten müsste der Baustellenverkehr infolge der Sperrung des Vispertaltunnels ebenfalls durch Visp geführt werden.

Verzweigungsbauwerk III
Am 21. September 2015 haben die Arbeiten für die Verzweigung III begonnen (vgl. Plan). Nach einer kurzen Installationsphase wurden bereits am 7. Oktober die ersten Betonelemente im bestehenden Vispertaltunnel rückgebaut (vgl. Seite 5, Bild A).

**Überwältigender
erster Eindruck!**

Laurène Tobler ist Geologin im Tunnel Visp. Zusammen mit ihren Kollegen beurteilt sie täglich das Gestein an der Front. Die sympathische Unterwalliserin hält den Eindruck an der Ortsbrust mit Fotos und zeichnerischen Aufnahmen fest. Die Berichte und Einschätzungen der Geologen dienen der örtlichen Bauleitung dazu, die weitere Vortriebsweise und die Art der Sicherungsmassnahmen festzulegen. Die Sicherheit der Arbeiter ist dabei ein besonderes Anliegen.

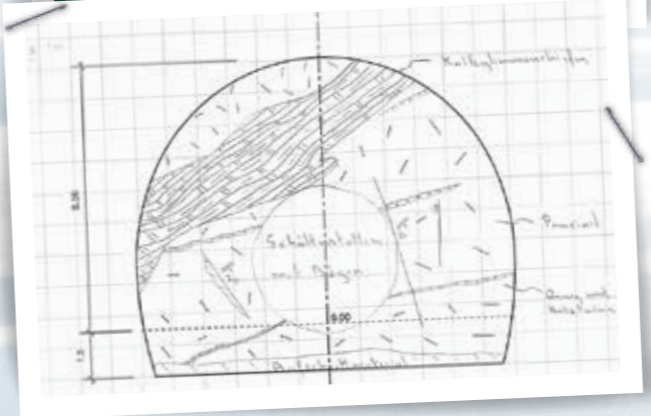


Bild oben: Schöne Gesteinsformationen an der Ortsbrust der Nordröhre im Tunnel Visp.
Bild unten: Die Skizze der Ortsbrust durch die Geologin.



**Kurz-Interview mit
Laurène Tobler**
Geologin

Laurène Tobler, wie sieht ein typischer Geologentag aus?

Früh am Morgen finde ich mich auf der Baustelle ein. Ich muss den idealen Zeitpunkt erwischen, um an die Vortriebsfront zu gehen. Am besten ist dies, wenn die Mineure gesprengt haben und das Ausbruchmaterial grösstenteils weggeräumt ist. Ich muss vor Ort sein, bevor sie damit beginnen, die Ortsbrust mit Spritzbeton zu sichern bzw. zu verdecken. So kann ich die Beschaffenheit, die Härte, die Stehzeit, die Gesteinsarten, die Klüftung und den Wassereinfluss festhalten und beurteilen. Manchmal nehme ich Proben vom Gestein oder vom Wasser und/oder mache Luftanalysen. Die chemische Zusammensetzung des Wassers ist wichtig, um dessen Aggressivität für den Beton beurteilen zu können, so dass die Ingenieure die entsprechende Betonzusammensetzung festlegen können. Anschliessend gehe ich zurück ins Büro, welches sich unmittelbar neben dem Tunnelportal befindet. Ich halte die Struktur der Ortsbrust in einer Skizze fest und gemeinsam mit der örtlichen Bauleitung beschliessen wir die Sicherungsmassnahmen – beispielsweise ob Stahlbögen eingebaut werden müssen oder ob Felsanker genügen.

Was fasziniert Sie an Ihrer Arbeit?

Ich liebe den Fels. Es ist schön, an die Vortriebsfront zu kommen, den Fels zu sehen, wie ihn noch niemand vorher gesehen hat. Ich sage mir immer: hier, wo ich stehe, den Fels, den ich sehe – das hat vorher noch niemand gesehen, da war vorher noch niemand. Das ist einfach wunderschön. Seit Beginn der Ausbrucharbeiten am Tunnel Visp bin ich dabei und konnte mit meinen Kollegen zusammen fast jeden Tunnelmeter verfolgen. Wenn ich später in den Tunnel hineinfahre, denke ich jedes Mal: Das haben wir schon geschafft, hier waren wir vor ein paar Wochen und jetzt sind wir schon wieder so viele Meter weiter! Der Kontakt mit den Mineuren und deren Vorgesetzten ist immer sehr herzlich. Die Welt des Tunnelbaus ist eine besondere Welt – eine harte, aber auch sehr persönliche Welt.



Teilstrecke Visp West – Visp Ost

Erkundete Geologie des Tunnels Visp

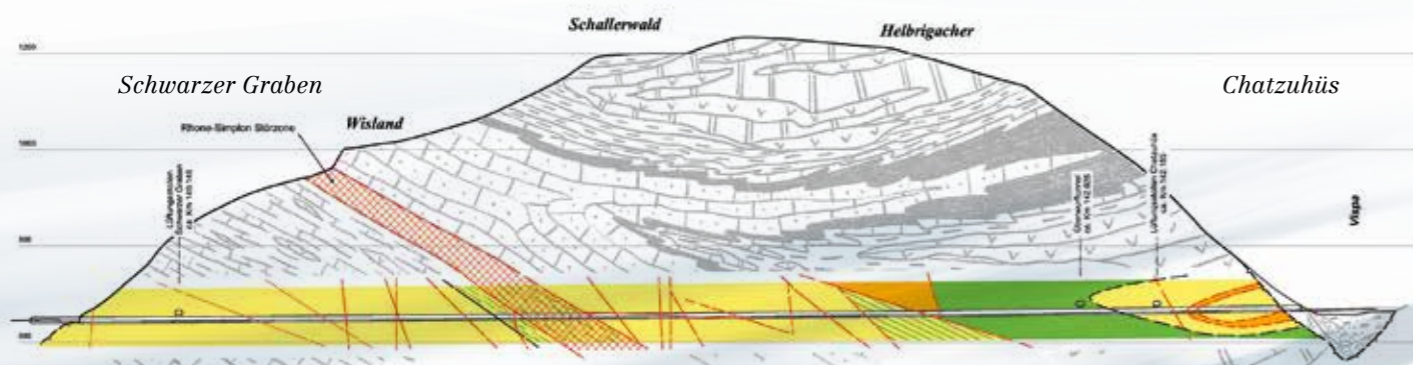
Die Geologie des Tunnels Visp ist durch den Sondierstollen bzw. Schutterstollen sowie den Vispertaltunnel hinreichend erkundet. Ein geologisches Prognoseprofil zeigt die Gesteinsformationen auf. Herausfordernd ist die Durchquerung der Störzone Rhone-Simplon, welche zur Zeit mit besonderen Baumassnahmen ausgebrochen wird.

Geologisches Längenprofil

Beim Bau eines Tunnels erstellen die Geologen ein geologisches Prognoseprofil. Es zeigt die Gesteinsarten auf und macht mittels Baugrundmodellen zugleich Aussagen über die zu erwartenden Eigenschaften für den Tunnelbau. Trotz der guten Erkundung präsentieren sich Übergänge und die detaillierte Zusammensetzung des Gesteins dem Geologen erst an der Ortsbrust, dem aktuellen Vortriebsstand. Das Modell muss so fortlaufend bestätigt werden.

Der Tunnel Visp durchquert von Norden (ab Schwarzen Graben) zuerst Kalkglimmerschiefer (gelb im geologischen Längenprofil), dann Kalkglimmerschiefer mit Prasinitlinsen und Phyllit. Bei Tunnelmeter 1'100 sind die Mineure auf die Rhone-Simplon-Störzone getroffen (rot). Es handelt sich um den Arm einer der wichtigsten Störzonen, die mit der Alpenentstehung verbunden ist. Das letzte Drittel besteht zunächst aus Prasiniten (grün) und Triasgestein (orange). In der Nähe des Portals Chatzuhüs arbeitet man sich erneut durch Kalkglimmerschiefer. Je besser der Fels, desto schneller kommen die Mineure vorwärts. Im Prasinit sprengen sie mit zwei Abschlägen (zwei Sprengungen) rund 4 m Tunnelröhre pro Tag.

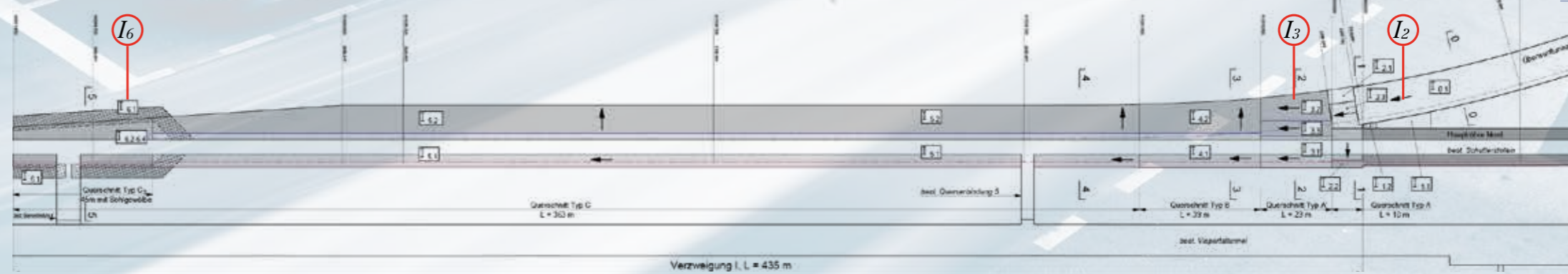
Geologisches Längenprofil Tunnel Visp



Gesteinsarten:

- = Kalkglimmerschiefer
- = Trias-Marmore
- = vorwiegend Chlorit-Prasinite
- = Rhone-Simplon Störzone: stark phyllitische Kalkglimmerschiefer mit Prasiniten, stark tektonisierter Fels

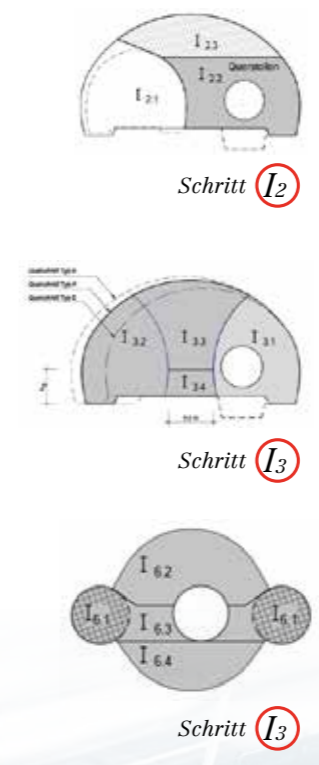
Verzweigung I, Nordröhre – Überwurfunnel



Plan Ausbruch Verzweigung I im Tunnel Visp.



A Rückbauarbeiten im Vispertaltunnel.
B + C Tunnelsicherung beim Ausbruch durch die Störzone.
D Links und rechts die seitlichen Widerlagerstollen, welche später mit Beton verfüllt werden.



Herausfordernde Durchquerung der Störzone

Wo der Überwurfunnel in die Nordröhre des Tunnels Visp einmündet, befindet sich die sogenannte Verzweigung I (vgl. Plan). Im Norden dieser 435 m langen Verzweigung durchquert die Rhone-Simplon-Störung die Nordröhre. Hier herrscht ein hoher Tektonisierungsgrad: Verschiebungen treten auf. Um diese schwierigen Bedingungen zu durchdringen, sind besondere Tunnelausbruchmethoden notwendig:

1. Links beginnt der bereits ausgebrochene Überwurfunnel, rechts sieht man die kleinere, mittels Tunnelbohrmaschine aufgefahrene Röhre des Sondierstollens dargestellt, welcher nun zur Nordröhre ausgebaut wird (Schritt I2).
2. Der Ausbruch der Verzweigung I erfolgt über drei Teilausbrüche. Mit einem Ulmenstollen wird zuerst die linke Seite (Parament) vorgetrieben und gesichert, dann folgen oben mit einem Kalottenvortrieb das Gewölbe und Teile vom rechten Parament. Beim dritten Ausbruch wird noch der untere Teil (Stross) und das rechte Parament fertig ausgebrochen und gesichert (Schritt I3).
3. Die Störzone selber liegt am Ende der Verzweigung, d.h. bereits im Normalprofil der Nordröhre. Zum Durchfahren dieser rund 46 m langen Störzone kommt eine ganz spezielle Bergbaumethode zum Einsatz: Beidseitig der künftigen Nordröhre wurde je ein rund 60 m langer Stollen (Widerlagerstollen) mit 4.75 m Durchmesser (Ringschluss) ausgebrochen. Die Sicherung besteht aus deformierbaren TH-Bögen und Mörtelanker sowie aus Spritzbeton mit Stahlfasern. Mittels Extensometern werden allfällige Verformungen während und nach dem Ausbruch gemessen. Später füllt man die beiden Stollen mit Beton auf, denn sie bilden das Fundament des Gewölbes. Die Nordröhre wird in diesem Bereich in Teilen ausgebrochen, zuerst oben in der Kalotte (mit Abstellen von Bögen auf die beiden Widerlagerstollen), dann unten im Stross und am Schluss folgt der Ringschluss in der Sohle (Schritt I6).



Teilstrecke Leuk/Susten Ost – Steg/Gampel Ost

Teilstrecke Visp West – Visp Ost

Gedeckter Einschnitt Turtmann – auf der Zielgeraden

Die Innenausbauarbeiten des Gedeckten Einschnitts Turtmann sind fertig. Die Verantwortlichen der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) haben den Tagbautunnel übernommen. Schliesslich soll für die Inbetriebnahme 2016/2017 alles bereit sein...

Abgeschlossene Bauarbeiten

Der Tagbautunnel Turtmann befindet sich in der Endgestaltung. Die Umgebung wird wieder hergestellt, die Zufahrten gebaut. Im Innern des Tunnels ist fast alles fertig beschichtet und bemalt.

Die Ausrüstung hat begonnen

Die Vorbereitungsphase der Tunnelausrüstung ist mit dem Bau der technischen Lokale und des Werkleitungskanals Ende November 2015 abgeschlossen. Seit Anfang November sind die Ausrüster

der Betriebs- und Sicherheitsanlage daran, die Längsverkabelung des Tunnels vorzunehmen. Sie dient der Energieversorgung und -verteilung. Die Montage der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen ist minutiös geplant – jedes Unternehmen hat genau definierte Zeitfenster, in denen es nach einem genehmigten Realisierungspflichtenheft arbeiten muss. Die Koordination aller Ausrüster und derer Mitarbeiter ist wohl eine der grössten Herausforderungen.

Digitales Autoradio (DAB+)

Die Funkanlage des Gedeckten Einschnitts Turtmann wird über digitales Autoradio verfügen, welches die bisherigen analogen Frequenzen FM und AM ablösen wird. Darüber ist es auch möglich, dem Autofahrer bestimmte Informationen zu liefern. Bisher wurden in der Schweiz nur wenige Tunnels mit DAB+ ausgerüstet. In den Tunnels der A9 im Oberwallis wird der Empfang von digital sendenden Radiostationen problemlos möglich sein!

Tunnel Eyholz – letzte Bauarbeiten und Ausrüstung

Die Bauarbeiten an den Portalen des Tunnels Eyholz befinden sich in der Endphase. Nach einem minutiös geplanten Vorgehen schreitet der Einbau der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung voran.



Tunnel Eyholz, Portal Grosshüs in der Endgestaltung. Die Arbeiten zum Anschluss an das bestehende Autobahnstück haben begonnen.



Portal Grosshüs

Beim Portal Grosshüs östlich von Eyholz sind die Installationen auf dem Areal vor dem Tunnel Eyholz verschwunden. Die Bauarbeiten sind weitgehend beendet. Das Portal präsentiert sich bereits in seinem endgültigen Zustand. Die rund ein Jahr dauernden Bauarbeiten für die Anbindung der Autobahn an das bestehende Teilstück beginnen demnächst.

Portal Staldbach

Beim Portal Staldbach ist in der Verlängerung des Ausfahrtstunnels eine kurze Betonröhre im Tagbau entstanden. Der Anschluss zur bestehenden Autobahnbrücke ist im Bau und ist bis Ende des Jahres abgeschlossen.

Portal Staldbach des Tunnels Eyholz: Anbindung an die bestehende Zwillingenbrücke.



Bild oben: Installierte Kabeltrichter im Werkleitungskanal oben zwischen den Tunnelröhren.



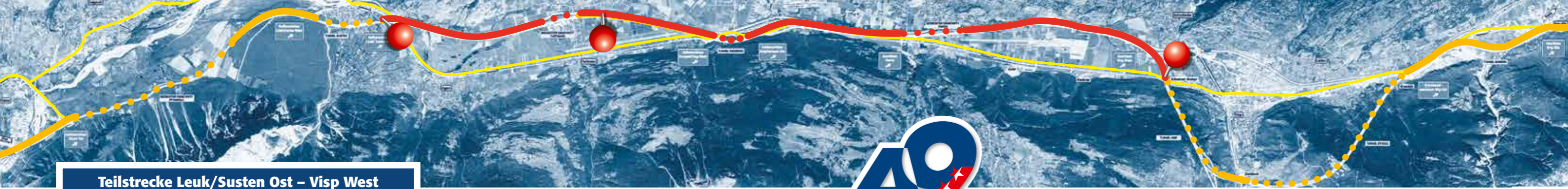
Bild unten: Belagsarbeiten im Gedeckten Einschnitt Turtmann.

Ausrüstungsphasen und Arbeitsstand der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung im Gedeckten Einschnitt Turtmann

| Phase | Bereich | Details | Arbeitsstand |
|-------|--|--|--------------|
| 1 | Infrastruktur und technische Lokale | <ul style="list-style-type: none"> Malerarbeiten Doppelböden Metallbau | 95 % |
| 2 | Elektroinstallationen | <ul style="list-style-type: none"> Kabel LED-Beleuchtung etc. | 10 % |
| 3 | Kabelkanäle und Aufhängungen | <ul style="list-style-type: none"> im Werkleitungskanal im Fahrraum | 70 % |
| 4 | Schaltanlagen in den Betriebszentralen | <ul style="list-style-type: none"> Energieversorgung Steuerung der Tunnellüftung etc. | 10 % |
| 5 | Tunnellüftung | <ul style="list-style-type: none"> Strahlröhren im Fahrraum | 0 % |
| 6 | Brandmeldeanlagen | | 0 % |
| 7 | Notruftelefonanlagen | | 0 % |
| 8 | Tunnelfunk- und Radioanlagen | <ul style="list-style-type: none"> Autoradio Polycom | 0 % |
| 9 | Videoanlagen | <ul style="list-style-type: none"> Überwachungskameras Ereignisdetektion | 0 % |
| 10 | Signalisierungsanlagen | <ul style="list-style-type: none"> Ampeln Fahrstreifenbewirtschaftung Wegweiser Verkehrsschilder etc. | 0 % |
| 11 | Netzwerk und Leitsystem | <ul style="list-style-type: none"> Überwachung Steuerung | 0 % |
| 12 | Betriebs- und Löschwasserversorgung | <ul style="list-style-type: none"> Hydranten Leitungen | 95 % |
| 13 | Metallbauarbeiten | | 40 % |

Ausrüstungsphasen und Arbeitsstand der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung im Tunnel Eyholz

| Phase | Bereich | Details | Arbeitsstand |
|-------|---------------------------------------|---|--------------|
| 1 | Infrastruktur Werkleitungskanal | <ul style="list-style-type: none"> Kabelkanäle Löschwasserversorgung | 75 % |
| 2 | Infrastruktur Technische Lokale | <ul style="list-style-type: none"> Heizung Lüftung/Klima Strom Licht | 95 % |
| 3 | Infrastruktur Fahrraum | <ul style="list-style-type: none"> Kabelkanäle Metallbauarbeiten Türen der SOS-Nischen Türen der Querverbindungen Hydranten | 10 % |
| 4 | Kabelzüge im Werkleitungskanal | <ul style="list-style-type: none"> Energieversorgung Kommunikation | 2 % |
| 5 | Ausrüstung im Fahrraum | <ul style="list-style-type: none"> Beleuchtung Tunnellüftung Signalisation Kommunikations- und Überwachungsanlagen Videoanlagen Brandmeldeanlagen Funk- und Radioanlagen Notruftelefonanlagen | 0 % |
| 6 | Ausrüstung in den technischen Lokalen | <ul style="list-style-type: none"> Schaltschränke Netzwerk und Leitsysteme | 15 % |
| 7 | Ausrüstung offene Strecke | <ul style="list-style-type: none"> Signalisation | 2 % |
| 8 | Integrale Anlagentests | <ul style="list-style-type: none"> Kommunikations-, Steuerungs- und Funktionstests | 0 % |



Teilstrecke Leuk/Susten Ost – Visp West

Trasseebau zwischen Susten und Visp

Bekanntlich soll die Inbetriebnahme der Teilstrecke Leuk/Susten Ost – Steg/Gampel West der Autobahn A9 im 2016, spätestens 2017 stattfinden. Die Fertigstellungsarbeiten laufen, unter anderem auch im Bereich des Rastplatzes Martischeju, der östlich des Gedeckten Einschnittes Turtmann entsteht.

Aufwändige Entwässerung der Fahrbahn

Normen und Weisungen geben im Detail vor, wie die Fahrbahn der Autobahn gebaut wird (vgl. Bild unten). Wie auch auf dem erneuerten Teilstück der A9 im Bereich Sitten weist die Autobahn im Oberwallis keinen bepflanzten Mittelstreifen mehr auf. Das Fahrzeugrückhaltesystem in der Mitte besteht aus einem Beton-element. Aufwändig ist die Entwässerung des nördlichen Fahrstreifens. Das Wasser muss in den Versickerungsgraben auf der Südseite geleitet werden. Dies erfolgt alle 80 m durch einen Einlaufschacht. Das anfallende Wasser fliesst anschliessend durch eine PVC-Leitung unter der südlichen Fahrbahn hindurch in den Versickerungsgraben.

Mehrere Schichten bis zum Deckbelag

Die beiden 7.50 m breiten Fahrbahnen, die jeweils 2.50 m breiten Standstreifen und Teile der seitlichen Bankette werden mit einem Belag versehen. Es ist jedoch ein langer Weg, bis schliesslich der Einbau des Deckbelags erfolgt. Nach dem Abtrag des Oberbodens erfolgen die Schüttungen des Trassees. Diese sind auch zwischen Gampel und Visp an verschiedenen Stellen ersichtlich. Das Schüttmaterial stammt zum Teil von den eigenen Baustellen; zur Zeit ist es Ausbruchmaterial vom Tunnel Visp.

Dann folgen zwei Fundationsschichten, die aus einem ungebundenen Gemisch aus Kies bestehen. Darauf folgt die relativ dicke Belagsschicht, die sogenannte Tragschicht. Auf der Teilstrecke zwischen Susten und dem Gedeckten Einschnitt Turtmann besteht diese schon seit einiger Zeit. Mit der Binderschicht, Belag zwischen Trag- und Deckschicht, und dem Deckbelag schliesst man den Fahrbahnbelag der Autobahn ab. Am Rande der nördlichen Fahrbahn verläuft ein Kabelrohrblock für Elektroleitungen; im Süden der bereits erwähnte Versickerungsgraben mit Rasengittersteinen bei den Austrittsstellen der Querleitungen.



Bild oben: Belagsarbeiten auf der Strecke Turtmann-Gampel.

Bild unten: Sanitärgebäude des Rastplatzes Martischeju östlich des Gedeckten Einschnittes Turtmann.

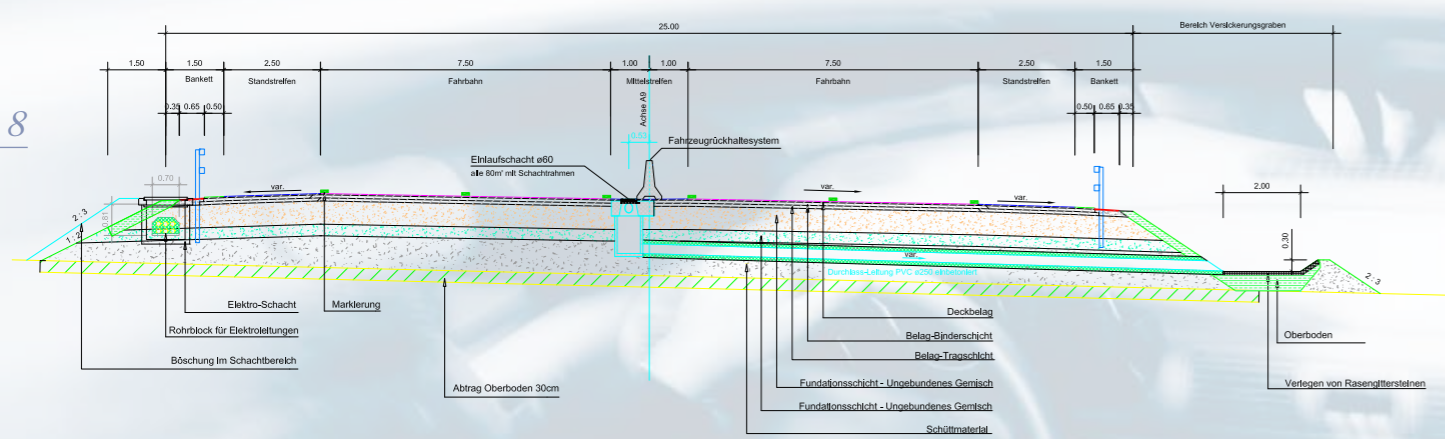
Rastplatz Martischeju

Kurz nach dem östlichen Portal des Tagbautunnels Turtmann entsteht der Rastplatz Martischeju. Dieser verfügt in beide Fahrrichtungen über ein Sanitärgebäude mit Toilettenanlagen. Im Norden (also für die Fahrtrichtung nach Sitten) fällt dieser mit einem gedeckten Hartplatz bescheidener aus als im Süden. In Fahrtrichtung Brig entstehen zusätzliche Tische (gedeckt und frei) und ein Teich (vgl. Bild). Die entsprechenden Arbeitsvergaben sind erfolgt, das nördliche Gebäude ist bereits erstellt. Die Gestaltung der Umgebung erfolgt im Frühjahr 2016.

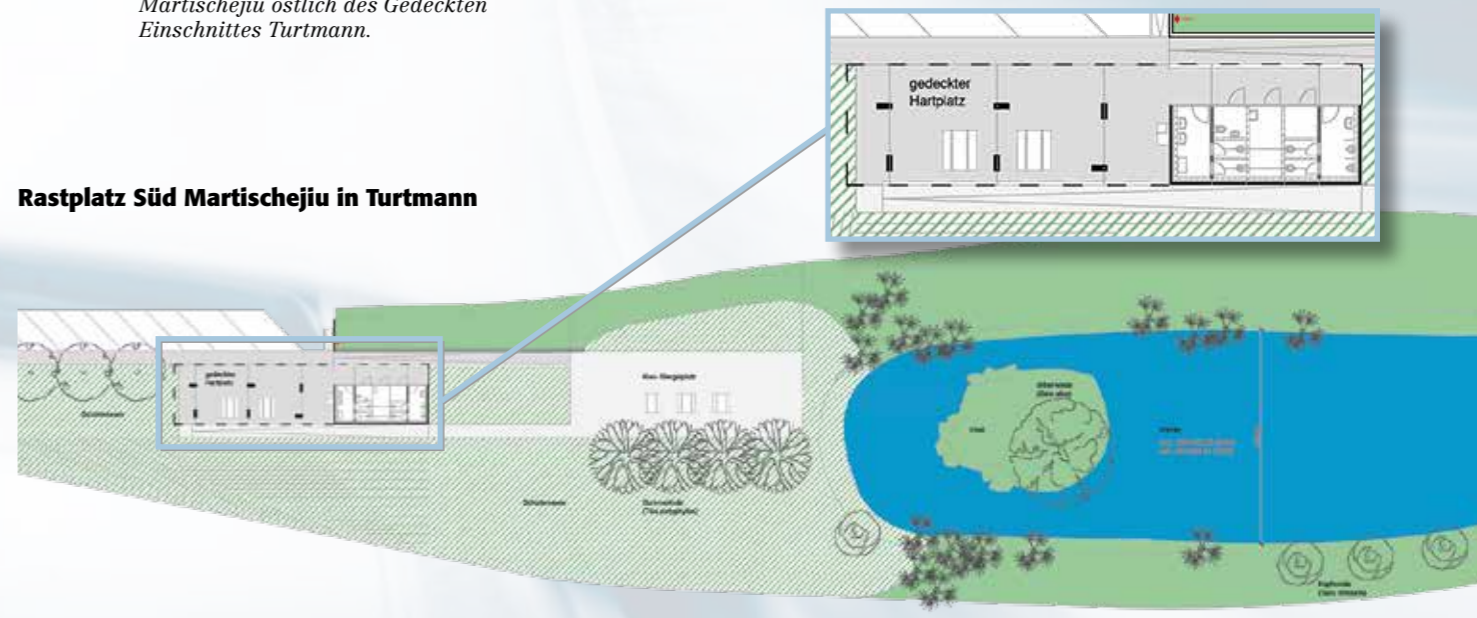
Bau der provisorischen Anschlüsse

Die Bauarbeiten für den provisorischen Kreisell Roschätte in Gampinen bei Susten haben begonnen. Nach erfolgter Genehmigung des provisorischen Kreisells im Bereich Tennen für die Auf-/Abfahrt vom neuen Autobahnstück kurz vor Gampel/Steg beginnen die Bauarbeiten. Sie werden mit dem Trasseebau zwischen Susten und Gampel verbunden. Bis zur Inbetriebnahme müssen auch noch Leitplanken (sogenannte Rückhaltesysteme) und Wildschutzzäune montiert sowie die Markierungen ausgeführt werden. Die entsprechende Arbeitsvergabe ist erfolgt.

A9 Normalprofil im offenen Trassee mit Belagsschichten und Strassenentwässerungssystem



Rastplatz Süd Martischeju in Turtmann



Rastplatz Martischeju Süd (Fahrtrichtung Brig, nach dem Gedeckten Einschnitt Turtmann).



Teilstrecke Visp West – Visp Ost

Siders Ost – Leuk/Susten Ost



Visp West 8 Unterführungen, 7 Brücken, 4 Kreisel, 2 Umfahrungsstrassen

Viele einzelne Kunstbauten ergeben zusammen den Vollanschluss Visp West. Die Verantwortlichen haben bereits sieben Brücken gebaut, vier Kreisel sind neu entstanden, zwei Umfahrungsstrassen sowie Anbindungen an die Entlastungsstrasse sind realisiert. Zwei der acht Unterführungen sind gebaut, vier befinden sich in Ausführung. Dazu kommt die zentrale Baustelle des Anschlusses selber mit seinen Wannen und Unterführungen. Alle Arbeiten verlaufen nach Plan.

Die Baumethode Unterwasserbeton hat sich bewährt, das Team ist eingespielt und jeden Monat kommt eine neue Etappe hinzu. Im Frühjahr 2018 sollten alle Bauwerke rund um das künftige Autobahntrasse in Richtung Tunnel Visp fertiggestellt sein. Im Anschluss geht es dann an den Bau des Trassees und der Fahrbahn. Der Plan zeigt auf, welche Teile bereits ausgeführt sind oder sich in Ausführung befinden.

Künftiger Autobahnanschluss Visp West



Abgenommene Bauwerke

- Vispabrücke (1)
- Rottenbrücke (2)
- Brücke über den Laldnerkanal (3)
- Brücke bei Silocem (4)
- Ringstrassenbrücke (5)
- Bockbartbrücke (6)
- ARA-Brücke (7)
- Wehreya-Umfahrungsstrasse (8)
- ARA-Umfahrungsstrasse (9)
- Kreisel Bockbart (10)
- Kreisel Wehreya (11)
- Kreisel Ausserlos (12)
- Kreisel Baltschieder (13)
- Anschlüsse der Umfahrungsstrasse an bestehende Strassen (z. B. an Ringstrasse Visp West) (14)
- Verschiebung und Altlastensanierung Grossgrundkanal zwischen ARA und Silocem-Brücke (15)
- ARA-Regenwasserklärbecken (16)

Ausgeführte Arbeiten

- SBB-Unterführung (Abfahrt Brig/Visp) (17)
- Zufahrt/Abfahrt Sion/Visp (grosse SBB Unterführung) (18)
- Einfahrt Visp – Sion (Wanne) bis Verzweigung (19)
- Abfahrt Sion – Visp (Wanne) bis Querung (20)

Arbeiten in Ausführung

- Unterführung Grossgrundkanal (21)
- Verlängerung SBB-Unterführung nach Baltschieder (22)
- Baugrubenarbeiten entlang Grossgrundkanal (23)
- Verlängerung SBB Unterführungen Abfahrt von Brig nach Visp, sowie Zufahrt/Abfahrt Sion/Visp (24)

Stand der Arbeiten im Pfywald

Das Ausführungsprojekt der Teilstrecke Siders Ost – Leuk/Susten Ost durch den Pfywald wird zur Zeit beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) bearbeitet. Die öffentliche Planaufgabe ist ab Mitte 2016 vorgesehen. Anfangs 2015 fand die öffentliche Planaufgabe für die Fussgängerbrücke über den Rotten (Salgesch – Milljere) statt. Insgesamt sind fünf Einsprachen eingegangen. Das Dossier liegt zur Zeit beim zuständigen Bundesdepartement (UVEK), welches demnächst seine Entscheidungen trifft. Die im Rahmen einer Kompensationsmassnahme des Amtes für Nationalstrassenbau (ANSB) zu bauende Trinkwasserfassung von Salgesch und Siders sollte ebenfalls Mitte 2016 öffentlich aufgelegt werden.



Teilstrecke Siders Ost – Leuk/Susten Ost durch den Pfywald (Oktober 2015).



Interview mit Herrn Martin Hutter

Chef des Amtes
Nationalstrassenbau

Geht es vorwärts mit der A9 im Oberwallis?

Die Arbeiten verlaufen programmgemäss. Persönlich beeindruckt mich die Vielfalt der Aktivitäten: Im Tunnel Visp sind die Mineure an der Arbeit, zwischen Susten und Gampel ist auf dem Trassee bereits grösstenteils der Belag eingebaut, im Tunnel Eyholz und im Gedeckten Einschnitt Turtmann wird zur Zeit die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung installiert; überall entstehen Kunstbauten – Brücken, Kreisel, Zufahrten, usw. Die Arbeiten für die Wiederaufnahme der Vortriebsarbeiten im Tunnel Riedberg sind vergeben, so dass diese nächstes Jahr beginnen können. Es sind viele Bauwerke die erstellt wurden bzw. werden.

Welche Bedeutung hat der Autobahnbau für das Oberwallis?

Durch die Bauarbeiten kann auch das lokale und regionale Gewerbe Nutzen ziehen. Zahlreiche Unternehmen der Region, darunter nicht nur aus der Bauwirtschaft, haben durch den Bau der Autobahn A9 Arbeit: Bauunternehmer, Ingenieure verschiedenster Richtungen, zudem Maler- und Elektrobetriebe, um nur einige zu nennen. Auch wenn verschiedene Unternehmen «nur» als Subunternehmer arbeiten: Sie nehmen Know-how mit zurück in ihre Unternehmen, welches sie an den komplexen Bau- und Ausrüstungsprojekten erfahren können. Ich denke zum Beispiel an den Unterwasserbeton bei der Baustelle Grosseya im Zusammenhang mit dem Vollanschluss Visp West oder die neuesten technischen Installationen im Tunnel Eyholz.

Was sind die grössten Herausforderungen?

Es sind immer verschiedene Interessen betroffen. Diese gilt es zu erkennen, zu analysieren, abzuwägen und in Einklang zu bringen. Oftmals können diese verschiedenartigen Interessen nur durch solide und objektive Kompromisse «versöhnt» werden. Die Zeitdauer der Bewilligungsverfahren ist nicht zu unterschätzen; diese Verfahren sind aber zwingend einzuhalten. In baulicher Hinsicht freut es mich, dass wir mit den Arbeiten im Tunnel Riedberg 2016 weiterfahren können. Bezüglich der Sperrung Vispental stimmen mich die ersten Wochen zuversichtlich. Die getroffenen Massnahmen haben sich bewährt und einige konnten noch optimiert werden. Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer trägt sicher auch das ihrige bei und ich bin gespannt, wie sich die Verkehrslage im Winter bzw. in den touristischen Hochsaisons präsentiert.

Was freut Sie an Ihrer Tätigkeit?

Rund 50 % der Autobahn zwischen Siders und Brig verläuft untertage. Gleichzeitig haben wir eine hohe Dichte von Zu- und Abfahrten auf die Autobahn A9 wie nirgends in der Schweiz. Die verschiedenen Baumethoden, die Komplexität der einzelnen Projekte sowie das Zusammenspiel zwischen den verschiedenen Projektbeteiligten ist eine spannende Herausforderung. Die Arbeiten verlaufen planmässig und können nur gemeinsam realisiert werden. Dies bedingt einen grossen Einsatz aller Mitarbeitenden und Projektbeteiligten. Zudem unterstützen uns die Verantwortlichen des Departements Verkehr, Bau und Umwelt (DVBU) sowie des Bundesamtes für Strassen (ASTRA). Persönlich verspüre ich einen wachsenden Rückhalt seitens der Bevölkerung sowie der politischen Vertreter.

Herzlichen Dank für das Gespräch.

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

**Die nächste Nummer
erscheint im Mai 2016**

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**