

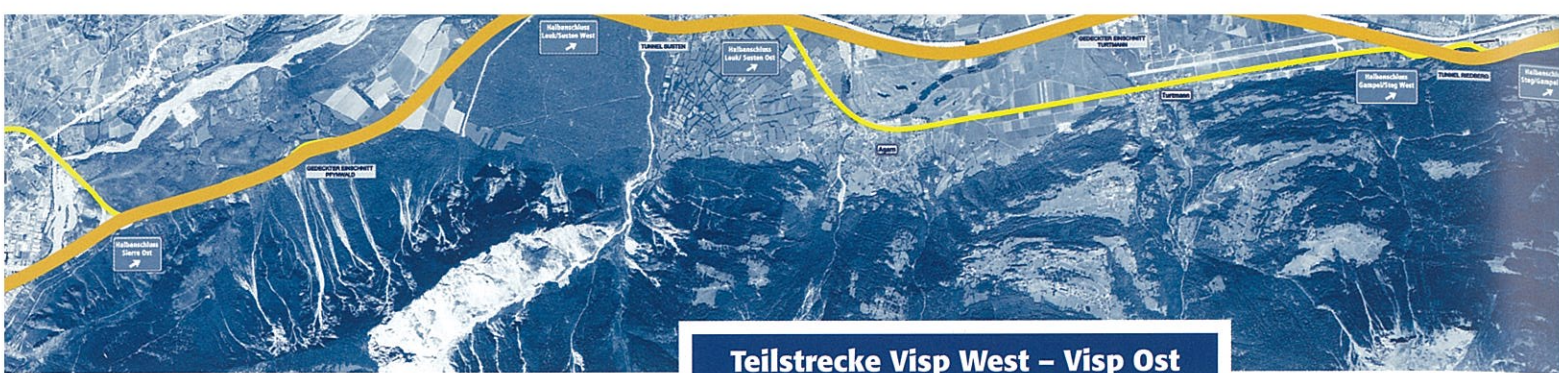
A9 info

Nach einer längeren Pause bietet diese Nummer den Startschuss zum neuen **A9info**. Künftig erhalten Sie diese Informationsschrift zweimal jährlich. Offen und konkret wollen wir über die Fortschritte am Bau der Autobahn im Oberwallis informieren. Denn die A9 wird bei uns immer konkreter: Bauarbeiten sind überall sichtbar und die nächste Teileröffnung im Oberwallis rückt Ende 2016/Anfang 2017 in greifbare Nähe. Mit dem **A9info** wollen wir den Oberwalliserinnen und Oberwallisern zeigen, wo was wann und wie geschieht.



Tunnel Eyholz

- S. 2/3: Tunnel Eyholz:** Beide Röhren sind ausgebrochen. Der Innenausbau in Bildern.
- S. 4/5: Anschluss Visp West:** Ein Grossprojekt in den Startlöchern. Die Zusammenhänge.
- S. 6–8: Gedeckter Einschnitt Turtmann:** So entsteht ein Tagbautunnel.
- S. 9–11: Raron und Pfyn:** Aktueller Projektstand.
- S. 12: Staatsrat Jacques Melly** hat das Wort. Antworten zu strategischen Fragen.



Teilstrecke Visp West – Visp Ost

Der Tunnel Eychholz ist auf Kurs

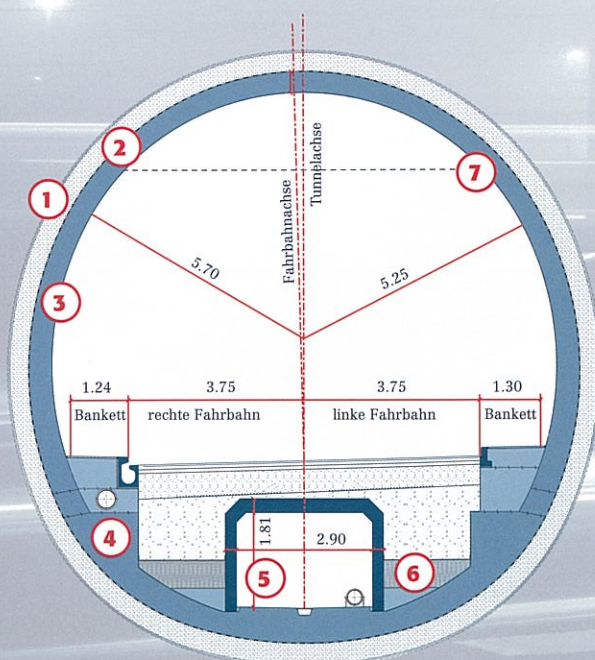
Seit Dezember 2012 sind die beiden je 4,2 km langen Röhren des Tunnels Eychholz ausgebrochen. Nun beschäftigen sich Arbeiter und Verantwortliche mit dem Innenausbau. Wir zeigen hier die einzelnen Etappen des Innenausbaus. Der Tunnel Eychholz führt vom Staldbach südlich von Visp nach Eychholz/Grosshüs und ist damit Teil der Südumfahrung von Visp.

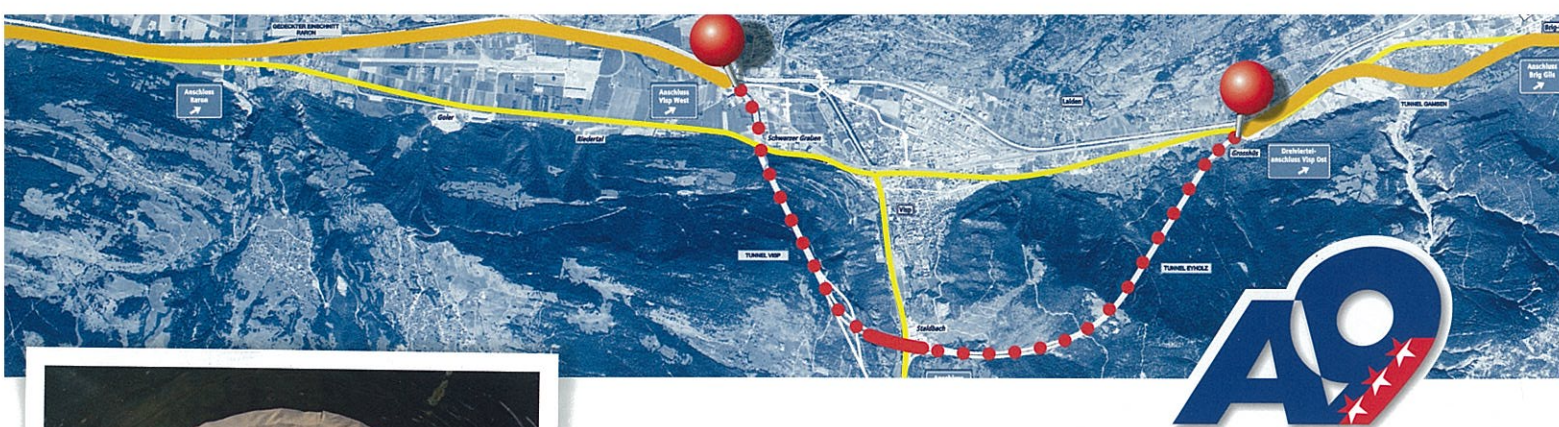
Mit dem Durchschlag der Nordröhre des Tunnels Eychholz im Oktober 2012 und dem Ende der Ausbrucharbeiten in teilweise sehr schwieriger Geologie ist ein wichtiges Etappenziel des Autobahnbaus im Oberwallis erreicht worden. Der Innenausbau geht nun zügig voran.

Innenausbau – die verschiedenen Schritte

Vereinfacht ausgedrückt versteht man unter «Innenausbau» folgende Etappen:

1. Nachdem der Tunnel ausgebrochen ist, wird der Fels gesichert und ausgeglichen.
2. Die Arbeiter bringen anschliessend ein weisses Kunstfaservlies und eine gelbe Abdichtungsfolie auf die Tunnelwand.
3. Dann wird ein 80 cm dicker Innenring betoniert.
4. Unten betoniert man die Sohle und
5. baut den Werkleitungskanal. Dieser 1.81 m hohe Kanal ist begehbar und enthält neben der Bergwasserleitung später alle betriebstechnisch notwendigen Kabel und Leitungen.
6. Links und rechts des Werkleitungskanals wird Kiessand eingebracht und verdichtet.
7. Oben im Tunnel betoniert man eine Zwischendecke hinein. Im so entstehenden Hohlraum zwischen der First und der Zwischendecke funktioniert später die Tunnellüftung.





Die Abdichtung (weisses Kunstfaservlies und gelbe Abdichtungsfolie) wird mit Hilfe eines rollbaren Gerüsts aufgebracht.



Der Tunnel ist bereit zum Betonieren der Innenschale: Gewölbewehrung in der Verzweigungskaverne Süd.



Der Innenring ist betoniert. Oben links und rechts sind gut die Auflager für die später zu betonierende Zwischendecke sichtbar.



Blick aus der Verzweigung Süd in Richtung Staldbach, der Tunnel links ist die Einfahrt vom Vispertal, rechts die südliche Haupttröhre.



Links im Bild eine befahrbare Querverbindung von der Südtröhre zur Nordtröhre. Alle 500 m gibt es eine befahrbare Verbindung zwischen den Röhren, dazwischen jeweils eine begehbare Querverbindung.

Stand der Arbeiten Tunnel Eyholz

Gut sichtbar sind zur Zeit die Arbeiten am Portal des Einfahrtstunnels Staldbach, erste Teile wurden im Mai 2013 bereits betoniert.

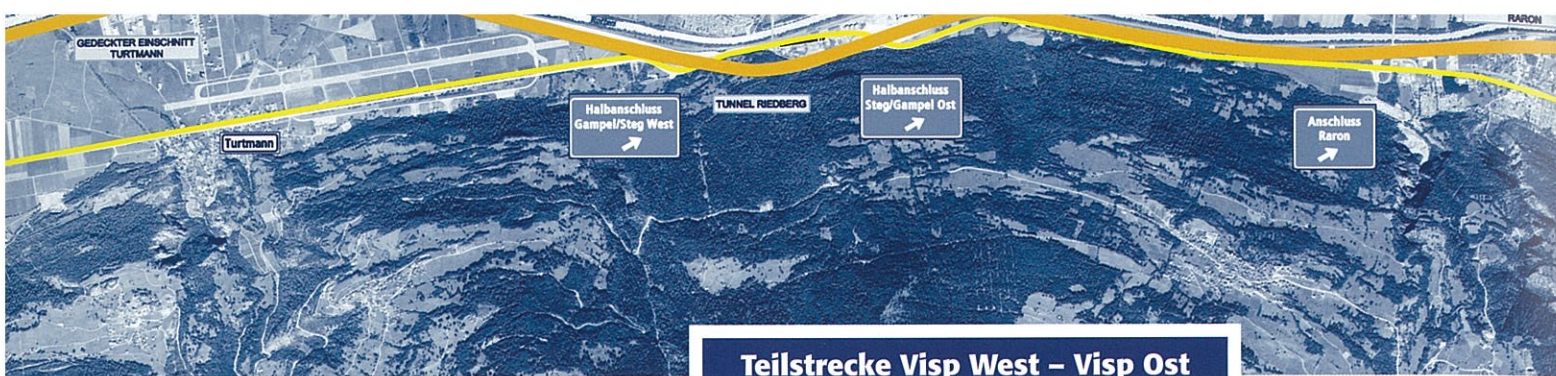
In der Südtröhre des Tunnels Eyholz ist die Innenbetonschale fast fertig eingebracht (80%). Auch in der Nordtröhre sind bereits Betonarbeiten für das Sohlgewölbe und die Bergwasserleitung in Ausführung. Der Werkleitungskanal ist auf der ganzen Länge der Südtröhre erstellt. Der Ausbruch für den Werkleitungskanal in der Nordtröhre beginnt im Juli 2013. Die Zwischendecke in der Südtröhre ist auf 75% der Strecke eingebaut. Aufgrund von Qualitätsmängeln beim Beton muss die Zwischendecke auf einer Strecke von 600 m wieder rückgebaut werden. Diese Arbeiten dauern zirka vier Wochen und beginnen im Sommer 2013. Nach den Betonarbeiten, welche Mitte 2015 beendet sein sollten, folgt die betriebs- und sicherheitstechnische Ausrüstung des Tunnels. Aus heutiger Sicht könnte der Tunnel Eyholz 2018/2019 dem Verkehr übergeben werden.

Stand der Arbeiten Tunnel Visp

Schwieriger ist die Situation beim Tunnel Visp. Aufgrund von Beschwerden herrscht dort seit über einem Jahr Stillstand bei den Bauarbeiten. Zur Zeit laufen geologische Vorerkundungen für den vorgezogenen Bau einer Verzweigungskaverne in schwieriger Geologie.



Das Portal des Einfahrtstunnels Staldbach im Bau. Hier kann man in Zukunft aus den Vispertälern direkt nach Brig fahren.



Teilstrecke Visp West – Visp Ost

Anschlussbauwerk Visp West (Grosseya): Viele Details ergeben ein Ganzes

Selten sind Baustellen auf den ersten Blick so unübersichtlich wie jene in Visp West. Überall wird etwas gebaut – etwa die Brücke über die Vispa, die Brücke über den Rotten, eine Unterführung für Kabel, Kanalisation und Gasleistung bei der ARA, hier eine neue Zufahrt, da eine neue Hilfsbrücke – aber was gibt das am Schluss? Ziel dieses Beitrages ist es, einen Überblick zu geben. In Visp entsteht nämlich ein komplexes Bauwerk, der Vollanschluss «Visp West» d.h. die Zu- und Abfahrten der künftigen Autobahn. Mit dem Hauptlos wird voraussichtlich im Spätherbst 2013 begonnen.



Die Rhone-Brücke im Bau. Verbindung Visp – Baltschieder ab Winter 2014 / Frühjahr 2015.

Der rechts abgebildete Plan des Anschlusses gibt einen Überblick. Die künftige Autobahn führt von Raron **1** in den angepassten autobahn-tauglich gemachten Vispertal-Tunnel **2**. **Wer vom Westen kommt** und z. B. nach Baltschieder fahren will, verlässt unmittelbar neben der ARA Visp die Autobahn **3**, fährt seitlich der Autobahn über eine wannenförmige Rampe, unterquert mittels Unterführung **4** die A9 und die SBB, fährt dann weiter entlang dem Grossgrundkanal **5**, traversiert die bereits gebaute neue Vispa-Brücke **6**, fährt weiter über den neu zu bauenden Kreisel **7** und die sich im Bau befindliche Rotten-Brücke **8**.

Wer auf der Autobahn aus dem Tunnel der Südumfahrung Visp herausfährt **2**, zweigt in eine wannenförmige Rampe ab, unterquert mittels Unterführung die SBB und gelangt dann ebenfalls auf die Strasse entlang des Grossgrundkanals **5**.

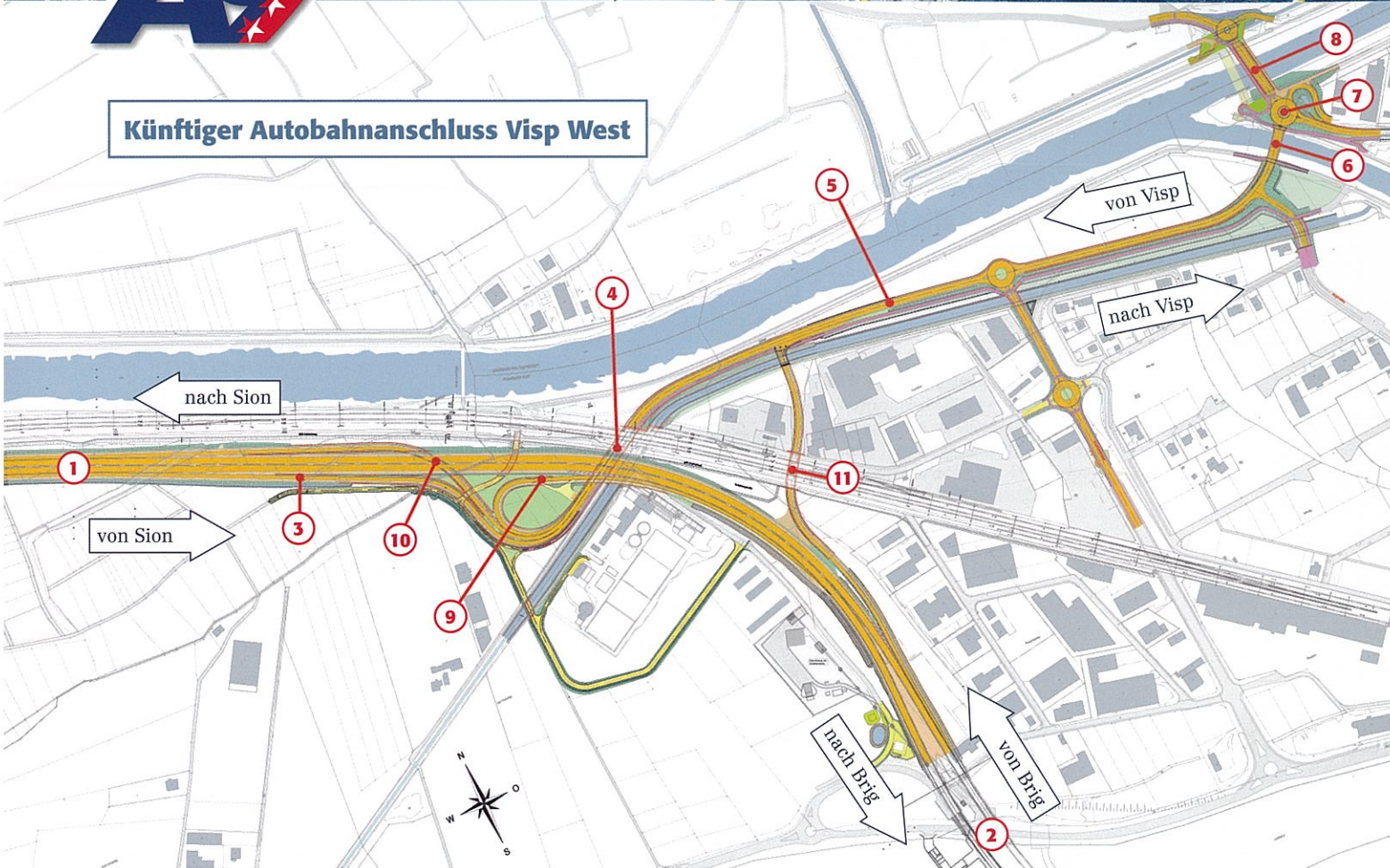
Schliesslich bleibt noch die Zufahrt von Visp West auf die Autobahn in Richtung Westen oder Osten. Sie führt ebenfalls via A9- und SBB-Unterführung **4** auf die Südseite der A9. Um dann weiter nach Westen zu gelangen muss erneut die A9 unterquert **10** werden, um schliesslich über die wannenförmige Rampe auf die Autobahn Richtung Sitten zu gelangen. Eine Abzweigung in der Rampe ermöglicht via wannenförmige Schleife **9** den Anschluss Richtung Brig.



Links die **Brücke über die Rhone**. Später verbindet sie den Kreisel Ausserlos mit der Brücke über die Vispa (hinten im Bild).



Künftiger Autobahnanschluss Visp West



1 Autobahn von Westen / Raron kommend. Im Zusammenhang mit dem Bau des 4. SBB-Geleises sind hier bereits Vorschüttungen des künftigen Trassees sichtbar. Zahlreiche Verschiebungen bzw. Umlegungen von Leitungen, Kabeln, etc., sind bereits erfolgt.

2 Portal Tunnel Visp. Der Vispental-Tunnel, autobahntauglich gemacht (zwei Röhren). Er bildet zusammen mit dem Tunnel Eyholz die Südumfahrung von Visp.

3 Ausfahrt Visp West. Der Bau dieses Teilbauwerks 3, sowie die folgenden beschriebenen Teilbauwerke 4, 9, 10 und 11 sind Bestandteile des Hauptbaues «Grosseya-Anschlussbauwerk/Kunstabauwerke». Der Baubeginn für diese Hauptbaue ist im Spätherbst 2013 geplant.

4 A9- und SBB-Unterführung. Die Unterführung hat eine Länge von ca. 30 m und eine lichte Breite von ca. 14 m. Hierbei handelt es sich um das anspruchsvollste Teilbauwerk im Rahmen des gesamten Anschlussbauwerkes. Die Aufgabenstellung hierbei ist, dass unter

vollem Betrieb der SBB mit Hilfe von provisorischen Hilfsbrücken die Unterführung unter den Geleisen hindurch erstellt werden muss. Innerhalb des Gesamtbaues «Grosseya-Anschlussbauwerk» sind diese Arbeiten ab 2014/15 geplant.

5 Verbindungsstrasse Wehrey. Eine zweispurige Zufahrtsstrasse entlang des Grossgrund-Kanals. Ein kleiner Teil dieser Strasse führt über die bisherige Umfahrungsstrasse von Visp. Mit dem Bau dieser Strasse beginnt man ab Spätherbst 2013 oder im Frühjahr 2014.

6 Neu gebaute Vispa-Brücke. Sie liegt etwas nördlicher als die bisherige Brücke über die Vispa, welche für Velofahrer und Fussgänger erhalten bleibt. Die neue Vispa-Brücke ist ab Winter 2014/Frühjahr 2015 für den Verkehr geöffnet.

7 Kreislauf Ausserlos. Neuer, aus Gründen der Hochwassersicherheit relativ hoch gelegener Kreislauf (auch die beiden Flussbrücken wurden deshalb so hoch gebaut). Der Beginn der Bauarbeiten

zum definitiven Kreislauf erfolgt nach der Fertigstellung der Rhone-Brücke (ab Herbst 2014).

8 Neue Rhone-Brücke: Jetzt im Juli 2013 ist die neue Brücke über die Rhone sichtbar. Die vorgespannte Trogbrücke verfügt auf der flussabwärtsliegenden Seite über einen abgetrennten Rad-/Fussweg, auf der flussaufwärtsliegenden Seite besteht ein Serviceweg mit diversen Leitungen. Der Autoverkehr passiert die neue Brücke ab ca. Winter 2014/ Frühjahr 2015.

9 Autobahn-Auffahrt ab Visp West in Richtung Osten (Tunnel Visp bzw. nach Süden).

10 Autobahn-Auffahrt ab Visp West in Richtung Westen. Auch diese Arbeiten zum gesamten Anschlussbauwerk nördlich der ARA Visp beginnen im Spätherbst 2013.

11 SBB-Unterführung. Sie gewährleistet die Auffahrt Richtung Osten 2. Zwar ist dieses Bauwerk bedeutend kleiner, lässt sich aber mit dem unter 4 beschriebenen Bauwerk vergleichen.



Teilstrecke Leuk / Susten Ost – Steg / Gampel Ost

Gedeckter Einschnitt Turtmann: **Eine beeindruckende Grossbaustelle in all ihren Facetten**

Das bedeutendste Bauwerk der Teilstrecke Leuk/Susten Ost – Steg/Gampel Ost ist zweifellos der Gedeckte Einschnitt Turtmann. Im Grundwasser gebaut führt er entlang erschütterungs-sensibler Bauten wie der Firma Vaparoid AG, dem Holzbetrieb Zanella AG, der Augstbordkäserei oder dem SBB-Trasse mit dem Bahnhof Turtmann. Die Fertigstellung des Bauwerkes liegt auf der Zielgeraden: Der Rohbau ist Mitte 2014 fertiggestellt. Wir zeigen hier die verschiedenen Etappen, wie ein Tagbautunnel entsteht.

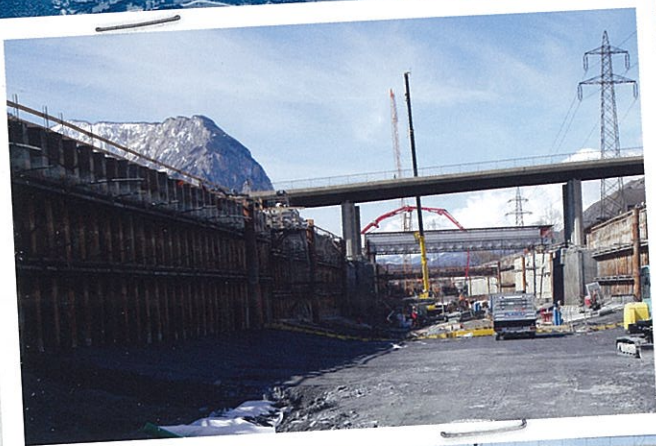
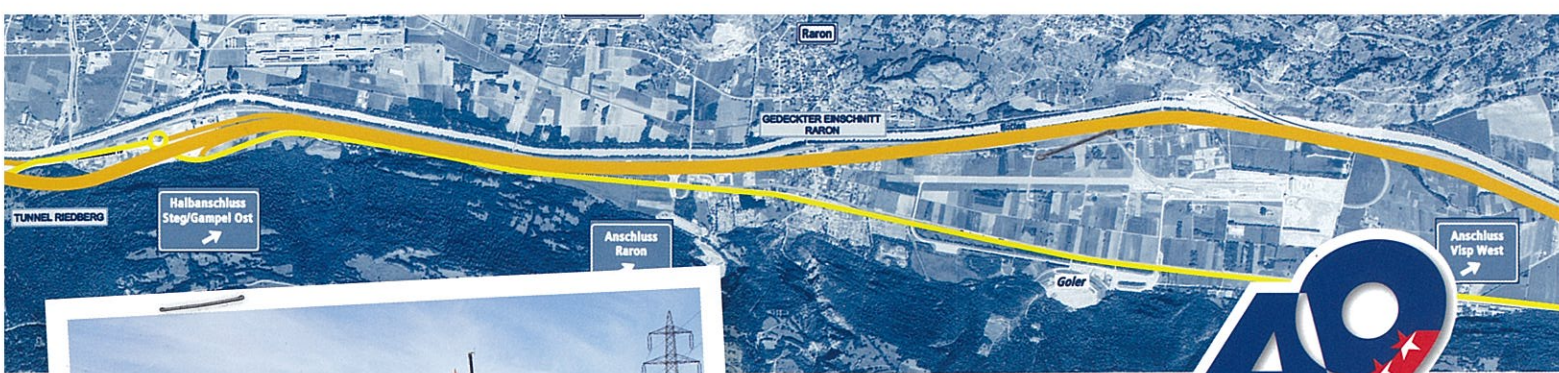
Zur Charakteristik eines Gedeckten Einschnittes bzw. eines Tagbautunnels gehört es, dass die Bauphase sehr intensiv ist und das Werk während dem Bau stärker wahrgenommen wird als in der Betriebsphase. Der Boden muss also ausgehoben, die Baugrube erstellt und seitwärts verstärkt werden. Es entstehen provisorische Brücken, Leitungs- und Kabelverlegungen, etc. Dann wächst innerhalb der Baugrube die Tunnelröhre aus Beton. Bis die Bagger schliesslich alles zuschütten und vom Ganzen mit Ausnahme von den Tunnelportalen und den technischen Lokalen nicht mehr viel zu sehen ist.

Alle Bauetappen sind sichtbar

Wer an der Baustelle vorüberläuft, sieht heute alle Ausführungsetappen. Die Bilder sprechen hier für sich (vgl. Bildlegenden).



Das Tunnelgewölbe wird mit einem Schalungswagen betoniert, welcher auf Schienen vorwärts bewegt werden kann. Jede Gewölbeetappe beträgt 12.50 m. Zwischen dem Baugrubenabschluss und der Aussen-schalung bleibt den Arbeitern nur sehr wenig Platz.



Ausgehobene Baugrube, seitlicher Baugrubenabschluss mittels Spundwänden verstärkt. Gut sichtbar ist auch die Brücke nach Getwing, deren Pfeiler mit Jettingsäulen unterfangen werden mussten. Weil die Autobahn ursprünglich auf der rechten Seite des Rottens geplant war, liegen die Pfeiler der Brücke sehr nahe. So mussten aufwändige Bauarbeiten im Bereich der Brückenpfeiler ausgeführt werden.



Nach dem Aushub erfolgt eine Sauberkeitsschicht aus Magerbeton. Die einzelnen Bauetappen sind so von Osten nach Westen ersichtlich: 1. Magerbeton, 2. zwei Lagen Dachpappe werden verlegt, 3. Schutzgunit aufgebracht, 4. Armierung, 5. Betonieren des 40 cm dicken Sohlgewölbes.



Vorne ist der Spritzbeton aufgebracht, hinten wird das bogenförmige Sohlgewölbe betoniert.



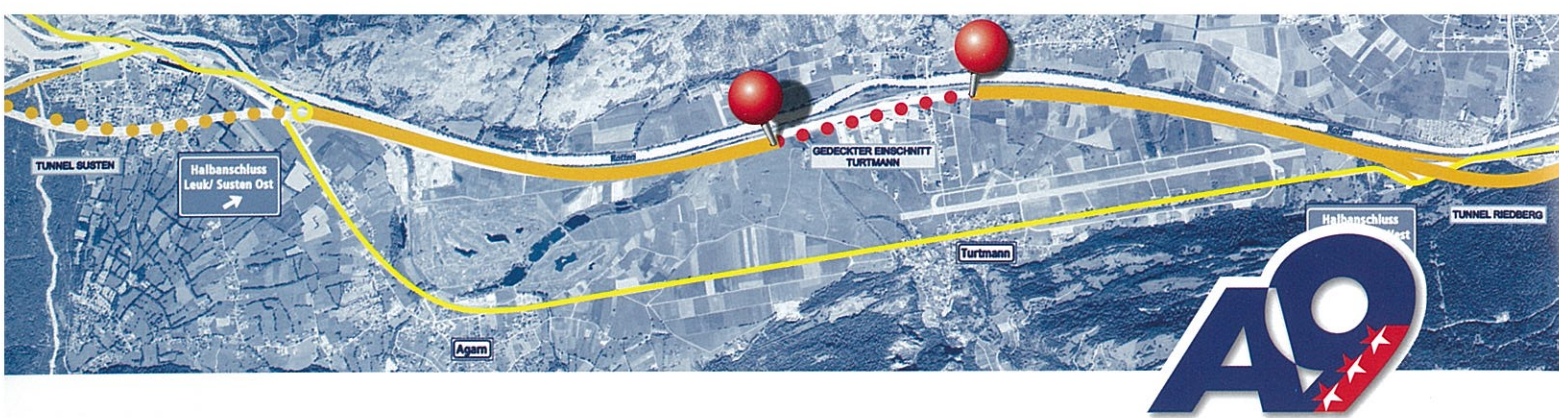
Das bogenförmige Sohlgewölbe verlangt nach speziellen Arbeitsmethoden (hier: Vibrationsbalken mit Winde).



Die Mittelwand entsteht. Hier mit einer Öffnung, welche später als Verbindung zwischen den beiden Tunnelröhren genutzt werden kann.



Der fertig betonierte Tunnel (Rohbautunnel) mit der Baustellenbeleuchtung.

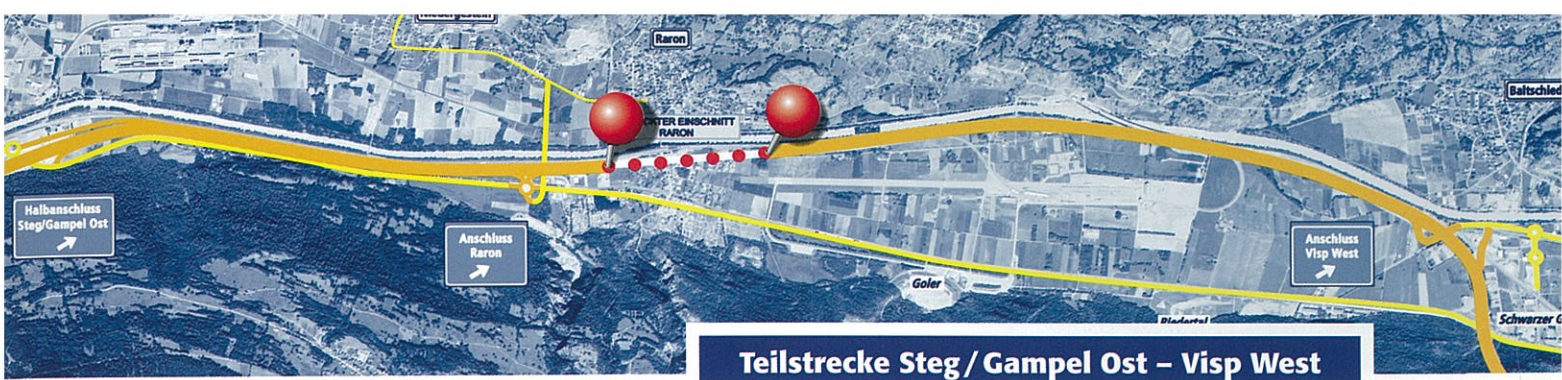


Ausblick

Der 1'350 m lange Gedeckte Einschnitt Turtmann ist in 111 Bauetappen à 12.50 m resp. 9.50 m unterteilt. Im Juni 2013 sind 84% des Sohlgewölbes betoniert, 75% der Mittelwände stehen und 72% Tunnelgewölbe sind gebaut, so dass anschliessend die betriebs- und sicherheitstechnische Ausrüstung (BSA) des Tunnels eingebaut werden kann. Der Tunnel sollte Ende 2016 betriebsbereit sein. Wenn alles gut läuft, kann somit ein weiterer Teilabschnitt der Autobahn im Oberwallis ab Leuk/Susten Ost bis nach Steg/Gampel West ab 2016/2017 befahren werden.



Schliesslich wird der Tunnel wieder im Erdreich hinterfüllt und überschüttet.



Vorarbeiten und Auflage des Gedeckten Einschnittes Raron

Auf der Teilstrecke Steg/Gampel Ost – Visp West sind verschiedene Vorarbeiten im Gange: so zum Beispiel Leitungsverlegungen oder Vorversuche für das Erstellen der Baugrube. Parallel zum Bau des 4. Geleises zwischen dem Südportal des NEAT-Basistunnels und Visp wurde das künftige Autobahntrasse bereits vorge-schüttet. Verschiedene kleinere Kunstbauten wie Unterführungen oder Brücken sind in Planung bzw. in Ausschreibung. Die grösste Herausforderung des Abschnittes liegt jedoch beim Gedeckten Einschnitt Raron, der im 2. Semester 2013 öffentlich aufgelegt wird.

In Zukunft führt die Autobahn in Form eines Gedeckten Einschnittes unterirdisch am Dorfteil Turtig vorbei. Diese Baustelle wird für die angrenzende Bevölkerung eine entsprechende Belastung darstellen – mit der Aussicht jedoch, dass der Dorfteil in der Zukunft vom Autolärm verschont bleibt.

Ergänzung des Ausführungsprojektes

Neue Sicherheitsvorschriften des Bundes verlangten bei der Gestaltung des Gedeckten Einschnittes Raron Anpassungen: So sollten einerseits die Tunnelportale nicht mehr nebeneinander, sondern versetzt angeordnet sein (vgl. Abbildung unten). Andererseits verlangte das Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine neue Tunnellüftung sowie zwei Betriebszentralen, welche in der Nähe der Portale gebaut werden müssen. Die ergänzende öffentliche Auflage des geänderten Gedeckten Einschnittes Raron erfolgt ab Mitte 2013. Das Ziel besteht darin, die Genehmigung in Form einer Ergänzung zum Ausführungsprojekt 2005 gegen Ende des Jahres 2014 zu erhalten.

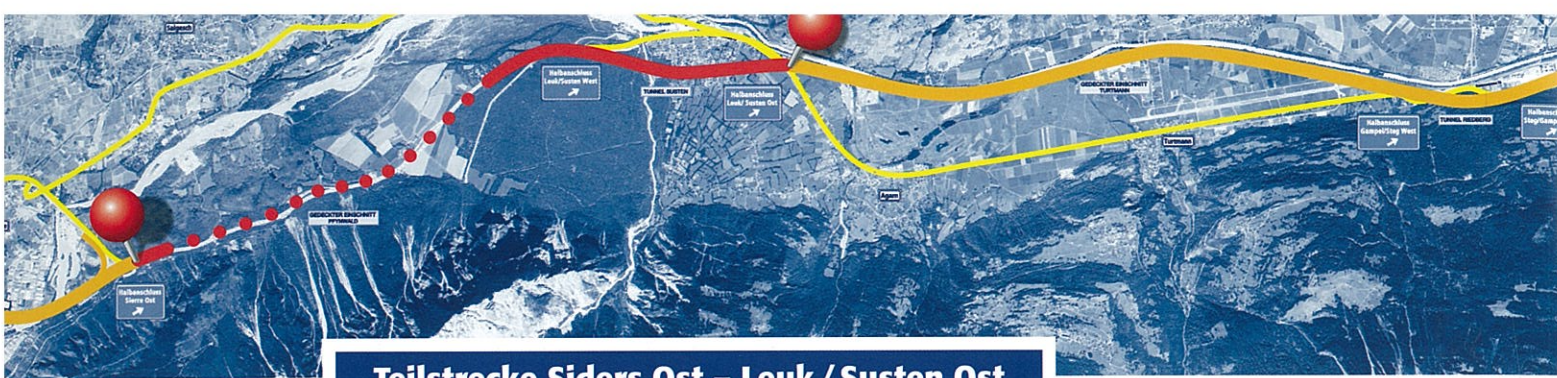
Viele offene Fragen

Auf der Teilstrecke Steg/Gampel Ost – Visp West sind noch viele Fragen zu klären. Unterschiedliche Interessen gibt es auch hier. Beispiele sind die künftige Raststätte, die künftige Ringkuchkampf-Arena, der Standort von bewilligten und gesetzlich vorgeschriebenen Ersatzmassnahmen, etc. Themen, über welche wir im A9info künftig immer wieder berichten können...

Versuchspfähle dienen dem Test der Bodenbeschaffenheit und seiner Tragfähigkeit.



Modell-Bild vom Portal Ost des Gedeckten Einschnittes Raron



Teilstrecke Siders Ost – Leuk/Susten Ost

Überarbeitung des Generellen Projekts für die Autobahn im Pfynwald

Eigentlich gilt für die Teilstrecke Siders Ost – Leuk/Susten Ost: zurück auf Feld 1. Im Sommer 2011 haben das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und das Departement für Verkehr, Bau und Umwelt des Kantons Wallis (DVBW) entschieden, für den Abschnitt Pfyn das genehmigte Generelle Projekt überarbeiten zu lassen.

Die zahlreichen Änderungen am ursprünglich im Jahr 2000 genehmigten Ausführungsprojekt (Axe, Lage der Portale, Anschlüsse, Kosten) sowie neue Sicherheits- und Umweltbestimmungen machten diesen Schritt notwendig. Mit dem Neustart verbunden ist die Zuversicht, eine den heutigen Normen entsprechende Autobahn zu bauen.

Planungsarbeiten im Zeitplan

Seit dem 17. September 2012 arbeitet ein neues Team von Ingenieuren und Umweltspezialisten am Generellen Projekt. Die Erfahrungen aus den 25 Jahren (!) Planung können in das Projekt einfließen – somit sind wir doch etwas weiter als Feld 1. Nach Ansicht des Amtes wurde ein sportliches Ziel gesetzt und die Arbeiten sind auf Kurs. Im September 2013 soll das Generelle Projekt fertig sein und dem Bundesrat zur Genehmigung unterbreitet werden können. Dank der guten Zusammenarbeit unter den verschiedenen Projektbeteiligten und der straffen Führung sind wir heute genau im Zeitplan. Anschliessend folgt das Ausführungsprojekt.

Keine Staus im Pfynwald

Somit ist klar, dass die Teilstrecke Siders Ost – Leuk/Susten Ost das letzte Autobahnteilstück im Oberwallis ist, das eröffnet werden kann. Wie die Verkehrsstatistik zeigt, hat die Zahl der verkehrenden Fahrzeuge zwischen Susten und Siders in den letzten 10 Jahren nicht zugenommen. Heute gibt es keine Staus im Pfynwald. So bedauerlich die Verspätung im Pfynwald auch ist – eine echte Verkehrsmisere entsteht daraus nicht.

Technische Herausforderungen des Abschnittes Pfyn

Die Teilstrecke umfasst folgende technischen Herausforderungen, auf welche wir in den nächsten Nummern des A9info eingehen werden:

- Eine grösstenteils gedeckte Autobahn entlang des Gorwetsch-Hanges. Der Hangfuss muss abgetragen, für die Bauzeit gesichert und anschliessend über dem Gedeckten Einschnitt wieder aufgeschüttet werden.
- Das Gebiet Seeli (700 m vor dem Pfyngut) mit seiner relativ schlechten Bodenqualität.
- Der Tunnel Susten, welcher in zwei Röhren das Dorf Susten unterquert.

Überarbeitetes Generelles Projekt

Bewilligungsverfahren:

- Vormeinung Kanton
- Beurteilung ASTRA
- Ämterkonsultation Bund
- Genehmigung UVEK
- Entscheid Bundesrat

Erarbeitung Ausführungsprojekt

Öffentliches Auflageverfahren:

- Eventuelle Einsprachen
- Stellungnahme Kanton
- Stellungnahme Bundesämter
- Entscheid über Einsprachen
- Genehmigung Ausführungsprojekt
- Bewilligung
- evtl. Rechtsmittelweg

Erarbeitung Detailprojekt

OK Detailprojekt durch ASTRA
Ausschreibungen
Vergaben
evtl. Rechtsmittelweg

Baubeginn

Rohbau
Ausrüstung / Sicherheit

Eröffnung



Ein Grossbauwerk im Spannungsfeld des öffentlichen Auflage- und Beschaffungswesens

Ein Projekt in der Grösse der A9 muss sich an das öffentliche Beschaffungswesen halten und die Bauvorhaben im Detail öffentlich auflegen. So können sich Privatunternehmen beim Gericht über etwas beschweren, wo sie denken, nicht fair behandelt worden zu sein. Diese rechtlichen Vorbedingungen sind zeitaufwändig. Oft können die Bauwerke so später als geplant ausgeführt werden.

Das Beschwerdeverfahren ist Bestandteil unseres demokratischen Rechtsstaates. Jedes Unternehmen, das bei einer Arbeitsvergabe nicht berücksichtigt wurde, kann innert 10 Tagen gegen die Zuschlagsverfügung des Staatsrates eine Beschwerde einreichen.

Wer spricht gegen was ein?

Beschwerden werden von den nicht berücksichtigten Unternehmen (meist den zweit- oder drittplatzierten) eingereicht. Mit der Beschwerde können Rechtsverletzungen und die Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens oder die unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts durch die Vergabebehörde geltend gemacht werden. Konkret rügen die nicht berücksichtigten Unternehmen oft, dass ihre Angebote gegenüber dem berücksichtigten Angebot falsch und deshalb zu tief bewertet worden seien. Weiter wird versucht, das berücksichtigte Angebot «herunterzuwerten», etwa indem dessen Referenzen, die Eignung oder sonstige technische Angaben bezweifelt werden. Manchmal wird auch versucht, technische Mängel der Ausschreibung aufzuzeigen und so eine Neuausschreibung und Neuvergabe zu bewirken.

Was haben die Beschwerden für eine Wirkung?

Grundsätzlich hat die Beschwerde im öffentlichen Beschaffungswesen keine aufschiebende Wirkung, so dass die Vergabestelle die Vergabe fortführen kann und den Vertrag mit dem Zuschlagsempfänger trotz des laufenden Gerichtsverfahrens abschliessen darf. Stellt das Gericht allerdings später fest, dass der Zuschlag rechtswidrig erfolgt ist, muss die Vergabestelle dem Beschwerdeführer die Aufwendungen ersetzen, die diesem im Zusammenhang mit dem Vergabe- und Beschwerdeverfahren erwachsen sind. Jedoch kann der Beschwerdeführer vor Gericht beantragen, dass seiner Beschwerde eine aufschiebende Wirkung gewährt wird. Dies ist meistens der Fall. Deshalb untersagt das Gericht der Vergabebehörde meist kurzfristig den Abschluss des Vergabevertrages bis über die aufschiebende Wirkung der Beschwerde entschieden wird. Zur Zeit sind bei der A9 zwei Verfahren hängig. In der Regel braucht das Gericht in erster Instanz 3 – 6 Monate, bis ein Entscheid gefällt wird.



Interview mit dem Chef des Departementes für Verkehr, Bau und Umwelt, Staatsrat Jacques Melly

Herr Staatsrat Melly, wie haben Sie die Führungsprobleme beim Amt für Nationalstrassenbau im Oberwallis gelöst? Seit der Kündigung von Herr Jean-Pierre Jaeger im Frühjahr 2012 wurde die Amtsleitung durch Adrian Zumstein, Chef des Verwaltungs- und Rechtsdienstes des Departementes für Verkehr, Bau und Umwelt sowie Martin Hutter, Adjunkt beim Amt für Nationalstrassenbau (ANSB) sichergestellt. Diese Zusatzbelastung war bzw. ist für die Mitarbeiter eine entsprechende Herausforderung. Seitens des Staatsrates werden wir in naher Zukunft die entsprechenden Entscheide treffen, um die erforderliche Restrukturierung beim ANSB durchführen und umsetzen zu können.

Welche strategischen Meilensteine geben Sie für den Autobahnbau im Oberwallis vor? Die Teileröffnung der Teilstrecke Leuk/Susten Ost–Steg/Gampel Ost sowie die zeitgerechte Fertigstellung des Tunnels Eyholz bzw. der Südumfahrung von Visp sind sicher Meilensteine. Kurzfristig stehen die Vergaben des Tunnels Visp sowie die Arbeiten im Bereich des Autobahnanschlusses Visp West an.

Die Mitglieder des Parlaments sind neu bestellt worden. Wo setzen Sie hier die Schwerpunkte? Seitens des Grossen Rates gibt es verschiedene Kommissionen, insbesondere die thematische Kommission Bau und Verkehr (KBV), welche sich unter anderem mit dem Bau der Autobahn A9 beschäftigen. Dabei ist es wichtig, dass die Mitglieder umfassend informiert werden. Dies geschieht seit geraumer Zeit unter anderem mit der Besichtigung der Baustellen vor Ort. Dort erhalten die Teilnehmenden die gewünschten Informationen und können sich so ein direktes Bild machen, wie wo gearbeitet wird und welche Schwierigkeiten zu lösen sind.

Ihr Wort zum Abschluss: Der Bau der Autobahn A9 ist eine grosse Herausforderung und vereint die unterschiedlichsten Interessen. Die Entscheidungsprozesse benötigen daher ihre Zeit und die Umsetzung erfordert ein hohes Mass an Geduld, Flexibilität und Einsatz. Gleichzeitig braucht es eine gute Zusammenarbeit, Verständnis auf allen Stufen unter den Projektbeteiligten und insbesondere motivierte Mitarbeitende.

Ausblick nächste Nummer

(November 2013):

- Bau der A9 und gesetzlich vorgeschriebene Kompensationsmassnahmen
- Betriebs- und Sicherheitsausrüstung von Autobahntunnels
- Tunnel Visp
- Tunnel Riedberg

Ihre Fragen zur Autobahn

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