



Die Sperrung der Grossi Brigga Gesch ermöglicht den Bau des Kreuzungsbereichs für den Vollanschluss Raron.

MAI 2023

**VERBINDET
DAS WALLIS**



- S. 2/3/4 **Südröhre Tunnel Visp:** Die letzten Rohbauarbeiten, ein Interview von der Baustelle mit Kamil Schmid und die Auswirkungen der Südumfahrung auf den Verkehr – heute und in Zukunft.
- S. 5/6/7 **Rund um Raron:** Der Gedeckte Einschnitt Raron ist von aussen bald nicht mehr sichtbar. Weitere Informationen wie es einmal beim Baggersee aussehen könnte sowie zur Grossi Brigga Gesch.
- S. 8/9 **Tunnel Riedberg:** 4 Wagen – 4 Arbeitsschritte: wie der Innenausbau erfolgt.
- S. 10 **Pfyn:** Aktueller Planungsstand und Sicherungsarbeiten an den Pfeilern des historischen Bewässerungssystems.
- S. 11/12 **Interview mit Martin Hutter:** Chef der Dienststelle für Nationalstrassenbau.

Im Herbst 2023 sind die Rohbauarbeiten der aktuellen Schlüsselprojekte beendet: Im Gedeckten Einschnitt Raron, in der Südröhre des Tunnels Visp und in der Nordröhre des Tunnels Riedberg. Das Trasse zwischen Visp und Raron nimmt immer deutlicher die Form einer Autobahn an und die Strecke zwischen Raron und Schnidrigu wird im Sommer 2023 eröffnet. Durch die Eröffnung eines Teils der Südumfahrung am 23. September 2022 reduzierte sich der Verkehr auf dem Landbrücken-Kreisel in Visp um rund 50%! Ähnlich konkrete, positive Effekte lassen sich in rund zwei Jahren auch andernorts erfahren, sagt Martin Hutter beim Interview anlässlich der im September 2023 vorgesehenen Übergabe des Führungsstabes der Dienststelle für Nationalstrassenbau. Nach 10 Jahren übernimmt Marco Walter per 1. September die Dienststelle. Wir wünschen Marco Walter an dieser Stelle viel Freude an der neuen Herausforderung. Gerne informieren wir Sie – wie immer, aus erster Hand.



SÜDRÖHRE TUNNEL VISP (TUVI)



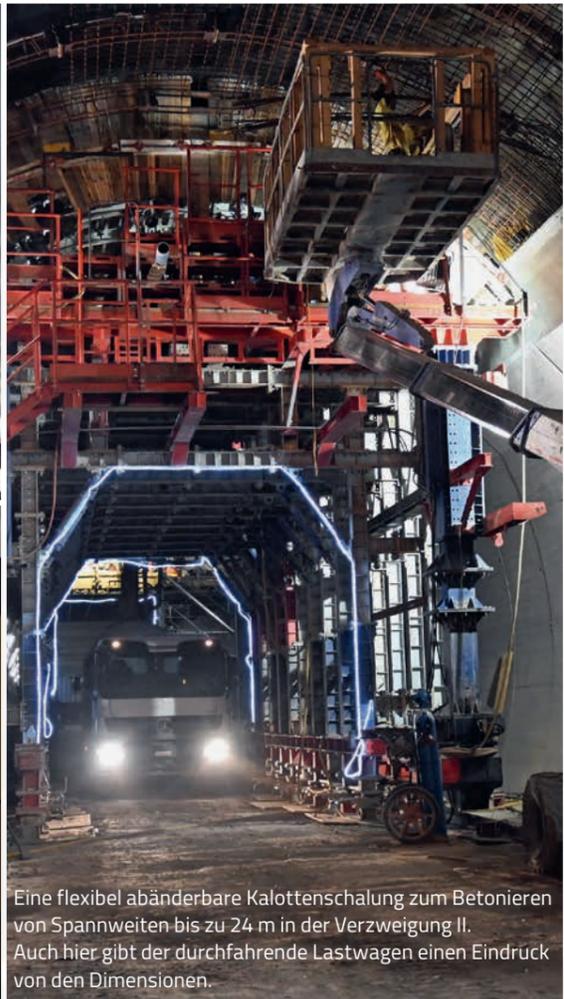
DAS SCHLÜSSELBAUWERK IST DIE VERZWEIGUNG II



Weite Teile der Südröhre sind bereits weiss beschichtet.



Die letzten Rohbauarbeiten in der Südröhre in der Verzweigung II. Der Personenwagen lässt die Grössendimensionen errahnen.



Eine flexibel abänderbare Kalottenschalung zum Betonieren von Spannweiten bis zu 24 m in der Verzweigung II. Auch hier gibt der durchfahrende Lastwagen einen Eindruck von den Dimensionen.

Während durch die Nordröhre des Tunnels Visp seit September 2022 der Verkehr rollt, werden die Bauarbeiten in der Südröhre – dem bestehenden Vispertaltunnel – weitergeführt: $\frac{2}{3}$ des umgebauten Vispertaltunnels ist bereits weiss beschichtet. Nur noch in der durch ihre enormen Querschnitte anspruchsvollen Verzweigung II sind Bauarbeiten in Ausführung. Im Herbst 2023 ist der Rohbau in der Südröhre beendet. Die ersten Arbeiten für die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) haben begonnen.

Die letzten Rohbau-Arbeiten in der Südröhre

Die Tunnelröhren erhalten am Ende einen weissen Innenanstrich, die sogenannte Beschichtung. Auf mehr als zwei Dritteln der Südröhre ist diese bereits aufgetragen. Die letzten, herausfordernden Bauarbeiten werden in der Verzweigung II ausgeführt (vgl. Abb. Röhrensystem Tunnel Visp). Im Herbst 2023 baut die Unternehmung den Deckbelag für die Fahrbahn ein. Somit ist der Umbau des bestehenden Vispertaltunnels zum Autobahntunnel im Herbst 2023 abgeschlossen. Die Verantwortlichen der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung arbeiten seit April 2023 in der Südröhre.

Letzte Arbeiten im Schwarzen Graben

Das Portalbauwerk der Südröhre ist erstellt. Die beiden kurzen Tunnelröhren, die bisher von der Kantonsstrasse T9 her gut sichtbar waren, sind mit gebrochenem Ausbruchmaterial überschüttet. Seit Anfang Mai 2023 verbinden die letzten erstellten Meter des Trassees die Südröhre des Tunnels Visp mit dem bestehenden Vollanschluss Visp West. Sobald die Südröhre des Tunnels Visp betriebsbereit ist, kann dieser bei Bedarf über eine separate Zufahrt ab dem Vispertal-Kreisel erschlossen werden.



Letzte Bauarbeiten beim Portal des Tunnels Visp im Schwarzen Graben (April 2023).



Clip: A9 Vollanschluss Visp West.



Interview mit Polier Kamil Schmid (49)

«Grossbaustellen sind faszinierend!»

Kamil Schmid aus Naters arbeitet seit 20 Jahren auf Tunnelbaustellen und seit 2015 im Tunnel Visp als weitsichtiger und erfahrener Polier.

Kamil Schmid, was ist auf dieser Baustelle speziell?

Grossbaustellen und insbesondere Tunnelbaustellen sind faszinierend. Durch den Schichtbetrieb geht alles doppelt so schnell als auf einer «normalen» Baustelle. Am Mittwochmittag sieht man schon den Fortschritt, den man auf einer anderen Baustelle erst am Freitagabend sehen würde. Das bedeutet für mich als Polier, dass ich präziser vorausdenken muss: die sorgfältige Arbeitsvorbereitung bewahrt uns vor Feuerwehrlübungen.

Welche Rolle spielt der Bauarbeiter angesichts der Maschinen und der Automatisierung?

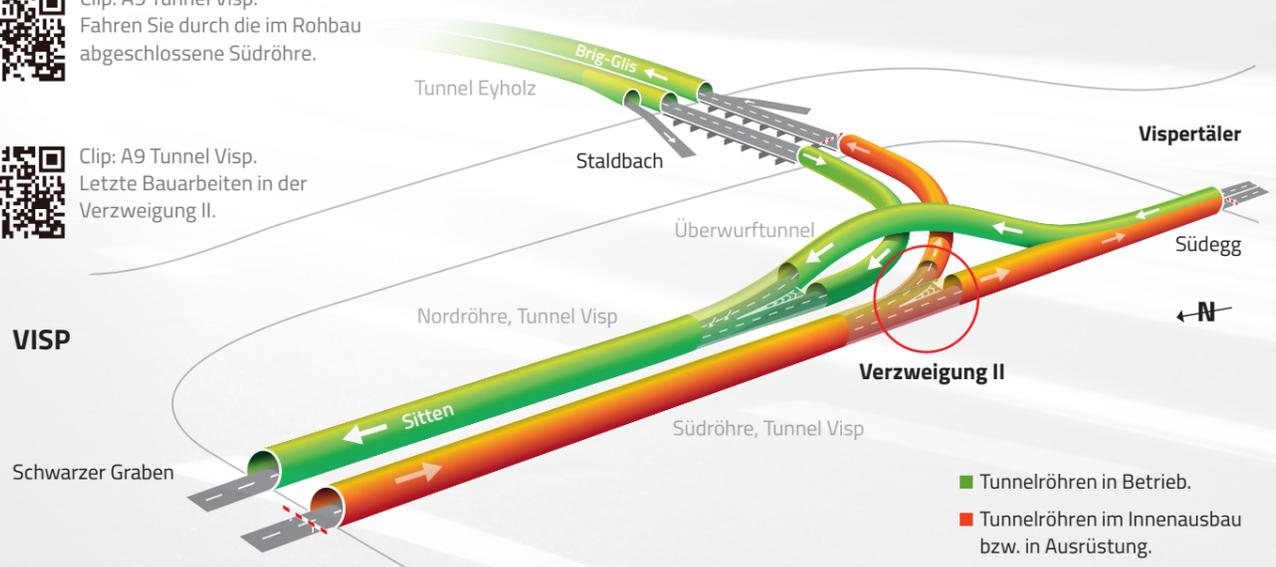
Im Tunnel ist auch heute noch sehr vieles Handarbeit. Einerseits, weil man ja im Tunnel keinen Kran aufstellen kann. Andererseits muss jeder Gitterbogen, jedes Armierungseisen, jedes Kantholz, Stück für Stück von Hand eingebaut werden.

Eindrücklich sind die grossen Schalungen...

Ja. Zurzeit arbeiten wir in der Verzweigung II mit einer riesigen Kalottenschalung, die bis zu 24 m Spannweite aufweist. Allein der Stahl dieser Schalung wiegt rund 380 Tonnen. Kommt der Beton hinzu (~230 m³) sind wir bei insgesamt rund 900 Tonnen. Die grossen Profilverbreiterungen (z. B. die Verzweigung wird immer breiter und dann wieder schmaler, ein Querschlag mündet in einem anderen Winkel ein, etc.) in dieser Verzweigung führen dazu, dass

Clip: A9 Tunnel Visp. Fahren Sie durch die im Rohbau abgeschlossene Südröhre.

Clip: A9 Tunnel Visp. Letzte Bauarbeiten in der Verzweigung II.





GEDECKTER EINSCHNITT RARON (GERA)



Monteure die Schalung immer wieder umbauen müssen. Oft ist es so: Während drei Wochen wird die Schalung umgebaut, um dann während einer Woche für die bestimmte Betonetappe im Einsatz sein zu können. Dann wieder während drei bis vier Wochen umbauen, usw. Ein Laie kann sich den ungeheuren Aufwand gar nicht vorstellen.

Welches waren und sind ihre schönsten Erlebnisse auf der Baustelle des Tunnels Visp?

Sicher die Eröffnung der Nordröhre: Du fährst da durch und hast auf jedem Meter die Bilder vor Augen, wie es war, diesen und jenen Abschnitt zu erstellen. Auch die Baufortschritte beeindruckten mich immer wieder: plötzlich steht der Tunnel weiss beschichtet und unschuldig da, wo wir vorher während Monaten mit unseren Gummistiefeln im Dreck gestanden und gearbeitet haben. Die Atmosphäre auf der Baustelle ist auch wichtig. Ich denke, dass unser Bauherr, Chef Martin Hutter, hier einen grossen Beitrag geleistet hat: Er hat bei jedem Tunnelbesuch ein Wort des Dankes für die Arbeiter.

Sind Sie stolz darauf, im Tunnel Visp arbeiten zu können?

Wenn ich an den Tag der offenen Baustelle im Sommer 2022 zurückdenke, erfüllt mich das mit Freude. Die zahlreichen Besucherinnen und Besucher waren beeindruckt von den Dimensionen eines solchen Bauwerks. Das entschädigt auch für die leider oft negative Berichterstattung über unser Tun. Viele Menschen können sich nicht vorstellen, was hier geleistet wird! Ein Beispiel: Wenn ich mit dem Auto durch den heutigen Tunnel der Autobahn fahre, sehe ich die 5 m vom Asphalt bis zur Tunneldecke. Aber in Wirklichkeit sind es von der Sohle bis zur Kalotte (Decke) 14 m, die wir erstellen mussten: Ausbruch, Ausbruchsicherung, Abdichtung, Armierung, Innenbeton, Werkleitungskanal, seitliche Bankette, Koffermaterial, Belag, etc. Sichtbar sind damit nur knapp 40% von dem, was effektiv geleistet worden ist!

Herr Schmid, Sie verlassen die Baustelle des Tunnels Visp in Richtung Tunnel Riedberg.

Die Betonarbeiten im Tunnel Visp sind praktisch ausgeführt. Ein Bauwerk in der Grösse des Tunnels Visp ist eine wertvolle, prägende und einmalige Erfahrung. Diese nehme ich in den Tunnel Riedberg mit. Mein grösster Wunsch ist es, dass es für die durchgehende Eröffnung der Autobahn von Brig nach Susten terminlich reicht. Am Einsatz auf der Baustelle fehlt es sicher nicht.

Danke, Herr Schmid, für das Gespräch und alles Gute!

Welche Effekte hat die Teileröffnung des Tunnels Visp auf den Verkehr?



Hierzu gibt uns Daniel Baumann, CEO von Swisstraffic, folgende Analyse:

«Die Verkehrserhebungen vom November 2022, nach Inbetriebnahme des Tunnels Visp, zeigten eine Nutzung von ca. 4'000 Fahrzeugen pro Tag im Tunnel Visp (Nordröhre, Richtung Ost/West). Davon kamen etwa 2/3 von Brig her und 1/3 aus den Vispertälern. Die Reduktion ist vor allem auf der Talstrasse bemerkbar (vom Staldbach zum Kreisel Landbrücke), wo sich der Verkehr ungefähr halbiert hat!

Auf der Ortsdurchfahrt Visp konnte aufgrund der Tageswerte keine merkliche Verkehrsabnahme festgestellt werden. Jedoch: es gibt in Richtung Ost/West weniger Stau und der Verkehr rollt flüssiger. Im Fachjargon heisst das: Die Fahrzeiten sind etwas stabiler geworden, bzw. die Fahrzeitverluste geringer. Interessanterweise sind auch die Fahrzeiten von West nach Ost (also in der Gegenrichtung) stabiler geworden. Offenbar rollt der Verkehr flüssiger als früher.»

Wie ist es mit dem «Einfädeln» in Visp West auf die T9: gibt es hier Schwierigkeiten?

«Hier konnten wir keine Schwierigkeiten feststellen: der Verkehr kann sich beim Kreisel Bockbart problemlos in die T9 eingliedern.»

Wie lautet Ihre Prognose, wenn dann in rund 2 Jahren beide Tunnelröhren offen sind?

«Frühere Analysen (aus 2017) hatten gezeigt, dass mit der Inbetriebnahme der Südumfahrung (sowie des weiteren Verlaufs bis Raron) auf der Ortsdurchfahrt von Visp knapp die Hälfte des Verkehrs wegfallen sollte. In Zahlen ausgedrückt werden ungefähr verkehren:

- 12'000 Fahrzeuge pro Tag im Tunnel Eyholz,
- 13'000 Fahrzeuge pro Tag auf der Kantonsstrasse T9 zwischen Eyholz und Visp,
- 11'000 Fahrzeuge pro Tag im Tunnel Visp,
- 7'500 Fahrzeuge pro Tag auf der T9 zwischen Landbrücke und Bockbart.

Übrigens stimmt die im Tunnel Visp erhobene Verkehrsmenge recht gut überein mit der damaligen Prognose. Es sind zwar aktuell noch etwas weniger, aber das kann daran liegen, dass die Strecke nach Raron noch nicht in Betrieb ist.»

IM SOMMER 2023 IST DER GERA VON AUSSEN NICHT MEHR SICHTBAR!



Der Innenausbau des Tagbautunnels ist abgeschlossen. Hier das Ostportal des Gedeckten Einschnittes Raron.



Im Osten des Gedeckten Einschnittes Raron (GERA) entsteht die letzte Stützmauer als Abschluss eines Lärmschutzdammes. Die Arbeiten am Trassee zwischen Raron und der Unterführung St. German werden im Sommer beginnen.



Die ersten Belagsschichten (Trag- und Binderschicht) auf dem Trassee zwischen Visp West und der Unterführung St. German sind eingebaut.

Der Innenausbau des Tagbautunnels ist Ende Mai 2023 abgeschlossen und bis Ende Juli 2023 wird der Gedeckte Einschnitt Raron komplett mit Erde überdeckt sein – fast als ob nie eine Baustelle gewesen wäre...! Bis im Sommer bringt der Unternehmer drei Belagsschichten ein. Im Herbst 2023 wird der Tunnel sein weisses Innenkleid (Beschichtung) bekommen. Anschliessend werden die Verantwortlichen mit den Arbeiten der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung beginnen.

Aktuell entsteht für die Basperstrasse eine neue Brücke über den zukünftigen Nordkanal. Bei der Pumpstation in der Mitte des Tunnels ist ein Versickerungsbecken für die Schmutzwasseraufbereitungsanlage (SABA) im Bau. In der östlichen Wanne erstellt der Unternehmer die letzte Stützmauer als Abschluss eines Lärmschutzdammes. Heute sind noch rund 50 Arbeitnehmer auf der Baustelle beschäftigt – vor ein paar Monaten waren es noch rund 70.

Trassee-Arbeiten zwischen Visp und Raron

Zwischen dem Vollanschluss Visp West und der Unterführung St. German ist das Trassee erstellt und mehrheitlich asphaltiert. Nach den Fertigstellungsarbeiten im Herbst 2023 wird mit dem Einbau der Rückhaltesysteme (Leitschranken, Jersey-Betonelemente) und der Montage des Wildschutzzaunes begonnen. Auf der offenen Strecke zwischen der Unterführung St. German und dem Ostportal des GERA entfernen die Arbeiter nach und nach das zwischengelagerte Aushub- und Abbruchmaterial, so dass die Trassee-Arbeiten hier im Sommer 2023 beginnen können.



STAU- UND STELLPLÄTZE STEINEIJA

GROSSI BRIGGA GESCH



Oben: Der letzte Pfeiler der Westrampe (zukünftige Abfahrt auf die Autobahn A9).

Unten: Der letzte Pfeiler der Ostrampe (zukünftige Ausfahrt vom Gedeckten Einschnitt Raron auf die Grossi Brigga Gesch).

 Clip: A9 Offene Strecke Baggersee Richtung Raron.

Fotomontage Stau- und Stellplätze Steineija (Baggersee)

So könnten die Stau- und Stellplätze in der Steineija beim Baggersee künftig aussehen. Insgesamt wurden sieben Einsprachen gegen das Projekt hinterlegt, wobei deren drei in der Zwischenzeit gütlich geregelt werden konnten. Die verantwortliche Behörde hat die Sistierung aufgehoben und das Instruktionsverfahren durch das Generalsekretariat des Eidgenössischen Departementes für Verkehr, Energie und Kommunikation (GS-UVEK) kann wiederaufgenommen werden. Die weiteren Schritte des GS-UVEK sind abzuwarten.



OPTIMALER RESSOURCENEINSATZ!

Clip:  Vollanschluss Raron.

Die Sperrung der Grossi Brigga Gesch erfolgte ein Jahr früher als geplant. Dies dank einer optimalen Ablaufplanung aller Beteiligten sowie zeitgleich ausgeführter Arbeiten.

Gut sichtbar ziehen sich die beiden neuen Rampen im Osten und im Westen auf die Mitte der Brücke hin. Jetzt ist die Zeit, in der die Auf- und Abfahrtsrampen mit der bestehenden Brücke verbunden werden. Hierzu entsteht eine Kreuzungsstelle, welche die Breite der bisherigen Brücke vergrössert. Während das Widerlager im Süden bereits vollständig ersetzt worden ist, erfolgt der Neubau des Widerlagers im Norden während der Sperrung. Nach der Sperrung wird man nur noch von der Südseite der Kantonsstrasse auf die Brücke fahren können, denn die bestehende Auffahrt auf der Nordseite der Kantonsstrasse (zwischen Imboden Baumaschinen AG und Jabil Switzerland Manufacturing GmbH) wird komplett rückgebaut und fachgerecht entsorgt. Die Zufahrt/Abfahrt im Süden der Kantonsstrasse erfährt ebenfalls eine Sanierung.

Nach der Sperrung im Herbst 2023 erfolgt dann die Fertigstellung der Verbindung zwischen dem Gedeckten Einschnitt Raron und der Autobahn in Richtung Westen, der Rückbau des Schutztunnels über die SBB-Geleise sowie die Rückverlegung der Hochspannungsleitung.

Sechsmontatige Sperrung der Grossi Brigga Gesch

Bis zum 30. September 2023 ist die Grossi Brigga Gesch noch gesperrt. Die 470 m lange Verbindungsbrücke zwischen Raron-Turtig und Niedergesteln wurde sehr speditiv einer Sanierung und Erdbebenertüchtigung unterzogen. Die Sperrung ist zum Bau des Kreuzungsbereichs in der Mitte unumgänglich. Um die Auswirkungen der Sperrung abzufedern, wurden zahlreiche Massnahmen getroffen: so beispielsweise eine veränderte Linienführung der Busse von RegionAlps, Tempo 30 sowie bauliche Massnahmen in Steg und Anpassungen an der Strasse durch Niedergesteln. Eine erhöhte Belastung gibt es beim Bahnhof Raron. Die Massnahmen sind zeitlich befristet. Einen detaillierten Einblick erhalten Sie durch die Spezialausgabe des A9Info, welche im März an alle Haushalte in der Region zugestellt wurde. Falls Sie mehr wissen möchten, können Sie sich diese Broschüre via QR-Link ansehen.



Clip: Strecke Raron West nach Gampel/Steg Ost.



Eröffnung der Autobahn A9 zwischen Gampel/Steg Ost und Raron West

Das 2.5 km lange Teilstück der Autobahn A9 zwischen Gampel/Steg Ost und Raron West wird im Sommer 2023 für den Verkehr freigegeben. Als nächste Teilstücke folgen die Südröhre des Tunnels Visp und die Strecke von Raron West nach Visp West (via Gedeckter Einschnitt Raron).



TUNNEL RIEDBERG (TURI)

ALLE ETAPPEN DES EINBAUS DER INNENSCHALE AUF EINEN BLICK



In der Nordröhre des Tunnels Riedberg gibt es aktuell einen spannenden Einblick in den Tunnelbau. Hintereinander sind vier «Wagen» angeordnet, die sich schrittweise von Osten nach Westen bewegen. Jeder «Wagen» hat seine eigene Ausbau-Aufgabe zu erfüllen – wobei er eher Hilfsinstrument für die zahlreichen, von Hand ausgeführten Arbeiten ist. Bis es ab Sommer 2023 heisst: linksumkehrt in die Südröhre und von Westen nach Osten!

Schalwagen für das Sohlgewölbe

1 Dieser Schalwagen hat seine Arbeit in der Nordröhre bereits beendet und ist bereit, ab Juni 2023 die Südröhre in Angriff zu nehmen. Im Vorgang der Schalung, die eigentlich nur dem Betonieren dient, erstellen die Arbeiter in der Sohle alle 6 m eine Blockfuge. Dazwischen werden die Bewehrungseisen verlegt. Die mit einer Polystyrolämmung versehenen Blockfugen dienen dazu, Spannungen durch allfällige spätere Hangbewegungen abzubauen und damit Abplatzungen am Beton zu verhindern. Mit Hilfe des Schalwagens betonieren die Arbeiter die Sohle und die unteren Seitenwände – rund 80 m³ pro Etappe auf einer Länge von 6 Metern.

2 Montagewagen für die Abdichtung

Nachdem die Arbeiter das Sohlgewölbe betoniert haben, folgt die Equipe der Abdichtung. Mit Hilfe des Abdichtungswagens rollen sie die im Innern gräulich-weißen und gegen aussen schwarzen Abdichtungsfolien auf die Tunnelinnenwände auf. Wichtig ist dabei, dass der Untergrund so eben wie möglich ist, so dass die Folie spannungsarm und faltenfrei verlegt werden kann. Nach der Befestigung werden die Folienbänder zusammenschweisst. Alle Nähte unterliegen einer Dichtigkeitsprüfung.

Weitgehend Handarbeit:
Eindrückliche Tunnelarmierung im Riedberg.



Clip: A9 Tunnel Riedberg.

3 Montagewagen für die Bewehrung

Für die Montage der Bewehrung werden Gitterträger auf das bereits betonierete Sohlgewölbe gestellt. Da Leitern im Tunnelbau ungeeignet sind, dient der Wagen als Montagehilfe. Zwischen den Gitterbögen verlegen die Eisenleger die Bewehrungseisen.

4 Schalwagen für das Innengewölbe

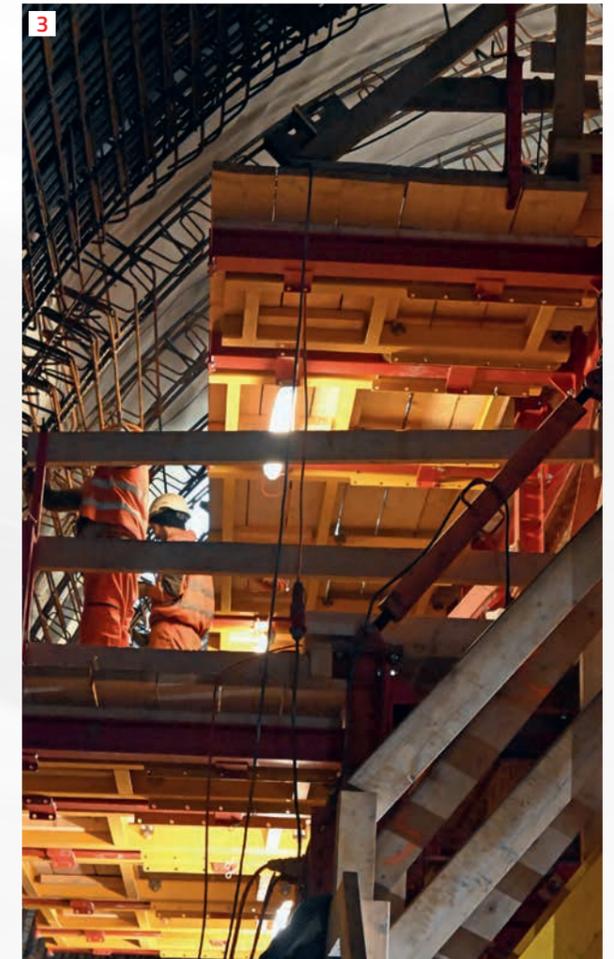
Schliesslich folgt der letzte Wagen: Der obere Teil der Betoninnenschale wird betoniert, wobei diese auf dem im Schritt 1) eingebrachten Sohlgewölbe aufbaut, so dass die Innenschale rundum einen tragfähigen Betonring bildet. Die auf diese Weise ausgeführte Innenschale wird in der Nordröhre im Herbst 2023 erstellt sein, in der Südröhre ist es rund ein Jahr später soweit.



Wagen 1 wird für das Betonieren des Sohlgewölbes verwendet.



Wagen 2 als Hilfe beim Aufbringen der Abdichtungsfolien.



Wagen 3 hilft den Arbeitern beim Einbauen der Gitterbögen und der Bewehrung.



Ostportal des Tunnels Riedberg. Die Arbeiten am Portalbauwerk sind in Ausführung. Bilder: Anfang April 2023.



SIDERS OST – LEUK/SUSTEN OST

STABSÜBERGABE



LETZTE ETAPPE: NOCH VIER BESCHWERDEN VOR BUNDESGERICHT HÄNGIG

Das Schweizerische Rechtssystem funktioniert: Während das Ausführungsprojekt der Autobahn A9 durch den Pfywald im März 2021 durch die Bundesbehörden (GS UVEK) genehmigt worden ist, nutzten verschiedene Parteien den Rechtsweg. Das Bundesverwaltungsgericht entschied Ende Oktober 2022 über die fünf Beschwerden. Es wies vier Beschwerden ab und hiess einen Rekurs gut. Vier Parteien haben dieses Urteil nun beim Bundesgericht als letzter Instanz angefochten. Ebenso der Kanton Wallis. Die beauftragten Ingenieure arbeiten währenddessen an den Detailprojekten.

Gemäss Bundesverwaltungsgericht kann die Passerelle nicht gebaut werden

Das Bundesverwaltungsgericht hiess den Rekurs der Stiftung für Landschaftsschutz gut und sprach sich damit gegen die Realisierung einer Fussgängerverbindung zwischen dem Bahnhof Salgesch und dem Schutzgebiet Pfywald (Millijeren, Gemeinde Salgesch) aus. Die Passerelle, eine Ersatzmassnahme für den Bau der Autobahn A9, ist jedoch verschiedenen Parteien ein grosses Anliegen, darunter auch dem Kanton Wallis. Die Entscheidung liegt nun beim Bundesgericht.

Alles vorbereiten, um nach dem Vorliegen der Baubewilligung mit den ersten Arbeiten zu beginnen

Trotz des Wartens auf den Entscheid des Bundesgerichts kann die Planung weitergeführt werden. Für die Schlüsselprojekte «Tunnel Susten», «Offene Strecke», «Gedeckter Einschnitt Pfy» sowie «Anpassungen auf und an der Kantonsstrasse T9» werden zurzeit die Detailprojekte erstellt. Über die Genehmigung von zwei Detailprojekten, die Baupiste sowie die Trinkwasserfassung Siders/Salgesch, entscheidet das ASTRA demnächst. Auch die zahlreichen Ingenieure und Fachspezialisten, die Architek-

ten, die Vermesser, die Geologen und Hydrogeologen und die Verantwortlichen der Umweltbaubegleitung sowie der Materialbewirtschaftung konkretisieren ihre übergreifenden Projekte. Nach dem Vorliegen der Baubewilligung sowie der Genehmigung der Detailprojekte können die entsprechenden Ausschreibungen für die Ausführung der Arbeiten öffentlich publiziert werden.

Notsicherung der Pfeiler im Pfywald

Am Rottenufer beim Bahnhof Leuk-Susten und im Pfywald beim Weiler Millijeren gibt es insgesamt vier, rund 16 m hohe, sich nach oben verjüngende, quadratische Pfeiler. Die Steinpfeiler an der Rhone wurden 1717/18 von Joseph de Turin errichtet. Die Steinpfeiler im unteren Pfywald entstanden später. Dank ihnen konnte das Wasser der etwa im Jahre 1861 gebauten Illwasserleite, die in erster Linie der Bewässerung des Pfynguts diente, in Richtung Millijeren weitergeleitet werden (Millijerenwasserleite oder Pfywaldwasserleite genannt). Durch die Türme konnte die Wasserleite das Sumpfland und die Hügellandschaft beim Grossees überwinden. Im Jahre 1910 wurde die hölzerne Leite durch eine Syphonleitung ersetzt und in späteren Jahren aufgegeben. Die monumentalen Pfeiler sind damit Zeugen der historischen Bewässerungssysteme im Talgrund des Mittelwallis. Da auf den Kronen der Pfeiler lockere Steine festgestellt wurden, die jederzeit herunterfallen könnten, wurde aus Sicherheitsgründen beschlossen, diese zu fixieren, so dass einerseits die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger gewahrt ist, andererseits die Bausubstanz erhalten bleibt.



Quelle der Informationen: Studie zum Inwertsetzungspotenzial der historischen Wasserbauten, von Raphael Longoni und Stephan Hermann, im Auftrag des Regionalen Naturparkes Pfyng-Finges (17.12.2018).

Im September 2023 tritt Martin Hutter von seinem Amt als Chef der Dienststelle für Nationalstrassenbau im Oberwallis zurück.

Höhepunkte waren und sind die Eröffnungen verschiedener Teilstrecken, aber auch die Tage der offenen Baustellen. Gerne erinnern wir Sie mit ein paar Bildern daran und geben Raum für das Abschlussinterview auf der letzten Seite.



Eröffnung Teilstrecke Autobahn A9 zwischen Leuk/Susten Ost und Gampel/Steg West am 25.11.2016.



Eröffnung Tunnel Eyholz am 13.04.2018, dem längsten Tunnel der Autobahn A9.



Eröffnung der Nordröhre des Tunnels Visp inkl. dem Überwurf-tunnel am 23.09.2022.



Marco Walter, ab 1. September neuer Chef der Netzvollendung im Oberwallis.



Interview mit Martin Hutter

Chef der Dienststelle für Nationalstrassenbau (DNSB).

Ihre Fragen zur Autobahn

Möchten Sie, dass das **A9 INFO** ein spezielles Thema aufgreift? Ihre Vorschläge können Sie an folgende E-Mail-Adresse senden:
info@a9-vs.ch

Aktuelle Informationen zum Bau der Autobahn A9 finden Sie unter www.a9-vs.ch

DIE NÄCHSTE NUMMER ERSCHEINT IM NOVEMBER 2023

Herr Martin Hutter, Sie treten per 1. September 2023 von Ihrem Amt als Chef der Dienststelle für Nationalstrassenbau im Oberwallis zurück. Was waren für Sie die Herausforderungen und wichtigsten Meilensteine in Ihrer Amtszeit?

Die Vielfalt der verschiedenen Bauwerke mit ihren unterschiedlichen Bauweisen stellt eine grosse Herausforderung für alle Projektbeteiligten dar. Ich finde es immer wieder spannend, wie verschiedene Spezialarbeiten, z. B. Anker-, Spundwand-, Jetting- und Schlitzwandarbeiten auf einer Baustelle zur Ausführung kommen. Die Bandbreite und Komplexität der einzelnen Bauwerke ist sehr vielfältig, reicht diese doch von der Ausführung von Strassenbauwerken bis hin zu Tunnelbauten. Grosse Momente waren auch der jeweilige Durchschlag der Tunnelröhren des Tunnels Visp sowie des Tunnels Riedberg. Selbstverständlich bleiben die einzelnen Inbetriebnahmen und Eröffnungen 2016, 2018 und 2022 der verschiedenen Teilstrecken in freudiger Erinnerung.

Der Autobahnbau der A9 wird in den Medien immer wieder kritisiert – meist ohne Kenntnis der intensiven Detailarbeit, die hinter diesen Grossbauwerken stehen. Wie können Sie damit umgehen?

Natürlich ist der Bau einer Autobahn immer ein spannendes Unterfangen und deshalb mit zahlreichen Herausforderungen und Unsicherheiten verbunden. Dazu gehören nicht nur die einzigartige Topografie des Kantons und die Natur- und Lebensräume, die es zu schützen gilt, sondern auch die immer komplexeren Vorschriften und Auflagen, denen sich das Grossprojekt stellen muss. Ohne die Unterstützung und das Engagement der Mitarbeitenden, den Rückhalt der Bevölkerung, die Unterstützung der Verantwortlichen des Departementes für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt (DMRU) sowie des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) wäre diese Arbeit nicht möglich gewesen. Nicht zu vergessen meine Familie und Freunde, die immer für mich da sind.

Sie werden von Ihren Mitarbeitenden und auch von den Arbeitern auf den Baustellen als ehrlicher, zuvorkommender Mensch geschätzt, der für jeden ein gutes Wort hat. Wird es Ihnen schwerfallen, nicht mehr Chef zu sein?

Als Vertreter des Bauherrn und Chef der DNSB ist es für mich wichtig, ein kompetenter und verlässlicher Ansprechpartner für alle zu sein.

Ich bin dankbar, dass mir der Kanton Wallis, als moderner Arbeitgeber, die Möglichkeit bietet, Verantwortung abzugeben und meine Erfahrung in der Fach- und Führungsunterstützung weiterhin für die DNSB und den Bau der Autobahn A9 einzusetzen. Was die eigentliche Frage betrifft, wird es mir nicht schwerfallen die Gesamtverantwortung abzugeben, es wird einfach anders sein.

Das letzte Wort gehört Ihnen – Was möchten Sie noch sagen?

Alle Projektbeteiligten setzen ihre Arbeitskraft Tag für Tag auf den verschiedenen Teilstrecken ein, um die Autobahn A9 im Oberwallis fertigzustellen. Diesen Menschen gebührt Dank und Respekt. Soweit wie heute waren wir beim Bau der Autobahn A9 noch nie. Die Eröffnung der gesamten Südumfahrung von Visp erfolgt 2024/2025. Die Umfahrung von Visp markiert einen weiteren Meilenstein in der über 30-jährigen Geschichte des Baus der Autobahn A9 im Oberwallis. Die Eröffnung der Teilstrecke Raron West – Visp West ist 2025/2026 vorgesehen und die vollständige Inbetriebnahme der Autobahn A9 zwischen Leuk/Susten und Brig ist für 2026 geplant. Das Leben läuft nicht immer glatt. Im Rückblick sieht man aber, dass es sich lohnt, auf das Wesentliche zu vertrauen. Ich danke allen, die mich begleiten, unterstützen und mir diese Arbeit ermöglichen.

Herzlichen Dank, Martin Hutter.

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt (DMRU)
Dienststelle für Nationalstrassenbau (DNSB)
Kantonsstrasse 275, 3902 Glis
Tel. 027 606 97 00



**CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS**