



Anspruchsvoller Belagseinbau im Tunnel Visp.

NOVEMBER 2019

VERBINDET
DAS WALLIS

A9 INFO

Mit dem Tunnel Visp und dem Gedeckten Einschnitt Raron sind zwei bedeutende Bauwerke der Autobahn A9 im Oberwallis in der Realisierungsphase. Während beim Gedeckten Einschnitt Raron die auszuhebende Baugrube immer tiefer wird, haben in der Nordröhre des Tunnels Visp bereits die Ausrüster die Regie übernommen. Zudem erfahren Sie, wie herausfordernd der Einbau von Belag in einem Tunnel sein kann und wie die Einspracheverhandlungen im Bereich Pfyn durchgeführt werden. Gerne informieren wir Sie ein wenig mehr im Detail – natürlich wie immer aus erster Hand!

- 5. 2-7 **Tunnel Visp:**
 - Was bis zur Inbetriebnahme noch zu erledigen ist (S. 2/3).
 - Anspruchsvoller Belagseinbau (S. 4/5).
 - Die aktuellen Arbeiten der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (S. 6/7).
- 5.7 **Vollanschluss Visp West:** Ende der Belagsarbeiten.
- 5.8/9 **Gedeckter Einschnitt Raron (GERA):** Erste Akzente des Tagbautunnels und Bau der Brücke bei der Unterführung St. German.
- 5. 10/11 **Teilstrecke Siders Ost - Leuk/Susten Ost:** Ende der Einspracheverhandlungen.
- 5. 12 **Interview mit Andreas Imstepf:** Gemeindepräsident von Zeneggen.



TUNNEL VISP

BETON- UND BELAGSARBEITEN IM TUNNEL



Portal Chatzuhüs.



Portal Schwarzer Graben.



Die Beton- und Belagsarbeiten in der Nordröhre des Tunnels Visp, in einem Teil der Süd- und Überwurf-tunnel sind ausgeführt. In diesen Strecken sind jetzt die Verantwortlichen der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) tätig. Seit Anfang November wird der Tunnel innen beschichtet. In rund 2 ½ Jahren kann die Nordröhre (rot) sowie der Überwurf-tunnel (gelb) in Fahrtrichtung Sitten befahren werden.

Der seit dem 7. Oktober gesperrte Vispertaltunnel wird auf einer Länge von zwei Dritteln (1'980 m) zur Süd- und Überwurf-tunnel umgebaut. Der südliche Teil des Vispertaltunnels, also die Zufahrt und die Abfahrt (via Überwurf-tunnel) für die Vispertäler, nennt sich weiterhin Vispertaltunnel. Die Strecke Verzweigung III bis Südegg wurde bereits bei der ersten Sperrung des Vispertaltunnels (Sept. 2015-März 2017) umgebaut. Zur Zeit wird die rund 25-jährige Betriebs- und Sicherheitsausrüstung des Tunnels Visp demontiert.

Bezeichnung der einzelnen Strecken

- Vispertaltunnel, Verzweigung II bis Verzweigung III
- Vispertaltunnel, Verzweigung III bis Südegg
- Tunnel Visp Nordröhre
- Tunnel Visp Süd- und Überwurf-tunnel
- Tunnel Visp Süd- und Überwurf-tunnel, Verzweigung II bis Chatzuhüs
- Überwurf-tunnel
- Visp West, Abfahrt zu Kreisel Wehrya
- Visp West, Einfahrt von Kreisel Wehrya

Inbetriebnahme des Tunnels Visp

| Teilstück | Noch zu erledigen | Voraussichtliche Eröffnung |
|---|---|---|
| ■ Tunnel Visp Nordröhre | <ul style="list-style-type: none"> Beschichtung der Tunnelwände (Fahrtaubeschichtung) Installation Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) Anlagetests, integrale Tests, Probebetrieb | Frühjahr 2022 Fahrtrichtung Simplon - Visp West |
| ■ Visp West, Abfahrt zu Kreisel Wehrya | <ul style="list-style-type: none"> Anbindung der gebauten und asphaltierten Unterführung Wehrya an den Tunnel Visp Abbruch heutiger Eingangsbereich 40 m | Frühjahr 2022 Fahrtrichtung Simplon - Visp West |
| ■ Überwurf-tunnel | <ul style="list-style-type: none"> Fahrtaubeschichtung Installation Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) Anlagetests, integrale Tests, Probebetrieb | Frühjahr 2022 Fahrtrichtung Stalden - Visp West |
| ■ Vispertaltunnel, Verzweigung III bis Südegg | <ul style="list-style-type: none"> Fahrtaubeschichtung Installation Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) Anlagetests, integrale Tests, Probebetrieb | Frühjahr 2022 Fahrtrichtung Stalden - Visp West |
| ■ Tunnel Visp Süd- und Überwurf-tunnel, Schwarzer Graben bis Verzweigung II | <ul style="list-style-type: none"> Demontage Infrastruktur Vispertaltunnel Baustelleneinrichtung Sohlengewölbe und statische Verstärkung der Fundamente im Bereich der Störzone Bau der Bankette Belagsarbeiten Fahrtaubeschichtung Installation Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) Anlagetests, integrale Tests, Probebetrieb | Mitte 2024 Fahrtrichtung Visp West - Simplon |
| ■ Tunnel Visp Süd- und Überwurf-tunnel, Verzweigung II bis Chatzuhüs | <ul style="list-style-type: none"> Bau der Bankette Installation Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) Anlagetests, integrale Tests, Probebetrieb | Mitte 2024 Fahrtrichtung Visp West - Simplon |
| ■ Vispertaltunnel, Verzweigung II bis Verzweigung III | <ul style="list-style-type: none"> Demontage Infrastruktur Vispertaltunnel Vortrieb Süd- und Überwurf-tunnel für Kaverne und Verzweigung II Betonarbeiten Verzweigung II Neubau Bankette Einbau Belag Fahrtaubeschichtung Installation Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) Anlagetests, integrale Tests, Probebetrieb | Mitte 2024 Fahrtrichtung Visp West - Stalden |
| ■ Visp West, Einfahrt von Kreisel Wehrya | <ul style="list-style-type: none"> Anbindung an Tunnelröhre Süd Installation Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) Anlagetests, integrale Tests, Probebetrieb | Mitte 2024 Fahrtrichtung Visp West - Simplon / Stalden |



TUNNEL VISP

DEN BELAG IM TUNNEL EINWANDFREI EINBAUEN – GAR NICHT SO EINFACH



Belageinbau mit verschiedenen Walzentypen.

Ab September 2019 wurde die Nordröhre des Tunnels Visp asphaltiert. Das Unternehmen brachte rund 15'000 Tonnen Belag ein. Schwarz und glatt spiegelt sich heute noch die Baustellenbeleuchtung darin. Die Arbeiten am Belag sind abgeschlossen, so wie diesen die Autos und Lastwagen in rund 2 ½ Jahren befahren werden. Was es zum perfekten Belag braucht, davon berichten wir hier.

Belag in drei Schichten

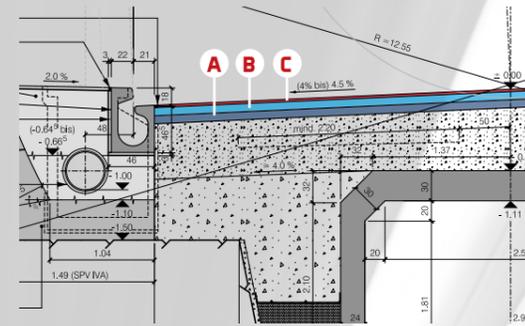
In den Tunnel ist die Beanspruchung des Belags hoch: insbesondere die Griffbarkeit und die Dichtigkeit sind wichtig, damit Flüssigkeiten rasch abgeleitet werden. Die oberste Schicht des Belags (Deckschicht) ist daher sehr kompakt, das heisst, sie wird mit Kies und Kiessand hergestellt, der 8 mm Korngrösse nicht übersteigt. Als erste bzw. unterste Schicht baut man die 80 mm dicke Tragschicht (A) ein. Dann folgt die mittlere Schicht, die sogenannte Binderschicht (B) oder Ausgleichsschicht (ebenfalls 80 mm dick), abgeschlossen von einer feinen Deckschicht (C) von 25 mm. Insgesamt besteht also der Belagsaufbau im Tunnel Visp aus drei Schichten und ist 185 mm stark.

Wie wird Belag hergestellt?

Zur Herstellung von Belag oder Asphalt braucht es u.a. Kies, bzw. Kiessand. Die verwendeten Korngrössen haben einen Durchmesser von 0-22 mm, je nachdem, ob der Belag fein und kompakt daherkommt oder eher grob aussehen soll. Gebunden wird der Kies mit Bitumen. Im Gegensatz zum früher verwendeten Teer, der aus Steinkohle hergestellt wurde und sich als krebserregend erwies, ist Bitumen ein natürlicher, ungefährlicher Stoff, der in Gesteinsfragmenten in Naturasphalten vorkommt. In der Schweiz findet sich Naturasphalt im Val de Travers im Neuenburger Jura. Bitumen und Kies werden während mehrerer Minuten im Belagswerk gemischt und anschliessend verladen. Da Bitumen nur bei bestimmten Temperaturen optimal verwendet werden kann und rasch abkühlt, setzt der Einbau von Belag hohe Anforderungen an das Zeitmanagement und an eine optimale Arbeitsplanung. Im Autobahntunnel gelten die höchsten Anforderungen an den Belagsbau in der Schweiz. Die glänzende Optik der Deckschicht (siehe auch im Tunnel Eyholz) entsteht durch den feineren Sand und das spezielle, polymermodifizierte Bitumen, das dem Belag eine höhere Beständigkeit verleiht.

Seitlich der Fahrbahn wird der Asphalt gegossen

Links und rechts der Fahrbahn gibt es sogenannte Bankette – der Laie würde sagen «Trottoirs». Wenn jemand im Ereignisfall im Tunnel anhalten und aussteigen muss, darf er nicht ausrutschen. Deshalb werden die Bankette mit Gussasphalt versehen: Die Belagsspezialisten giesen bis zu 230° C heissen Gussasphalt auf die Bankette und wischen mit einem Spezialbesen Splitt hinein, so dass die Oberfläche der Bankette rau wird.



- (A) Tragschicht: 0-22 mm Korngrösse, 80 mm stark
- (B) Binderschicht: 0-22 mm Korngrösse, 80 mm stark
- (C) Deckschicht: 0-8 mm Korngrösse, 25 mm stark



Fahrbahn, maschineller Einbau, Breite 7.30 m.



Bankett, Einbau Gussasphalt von Hand.



Fahrbahnbelag, Qualitätsprüfung.

Fragen an Mario Truffer, verantwortlich für den Belageinbau im Tunnel Visp



Nach allem, was man so liest, ist Belags-einbau gar nicht so einfach?

Ein einwandfreier Belag in einem Tunnel erfordert eine perfekte Planung, von der Herstellung des Belags bis zum präzisen Einbau vor Ort. Die Liefer- und Einbautemperaturen müssen stimmen, die Anforderungen an die Einbaumaschinen sind hoch, die Lüftung ist nicht zu vernachlässigen. Zudem müssen die Teams wirklich aufeinander eingespielt sein.

Was ist speziell beim Einbau im Autobahntunnel?

Den Einbau haben wir mit einer Einbaumaschine auf die ganze Breite geplant, und es hat geklappt! Wir konnten die Einbaumaschine auf 7.30 m verbreitern und so stabilisieren, dass sich auch die Enden sorgfältig einsetzen liessen. So haben wir die ganze Breite der Fahrbahn auf einmal asphaltieren können. Hinter der Einbaumaschine kamen gleichzeitig verschiedene 6-16 Tonnen schwere Walzentypen zum Einsatz, um den frischen Belag zu verdichten und abzuglätten (Toleranz 4 mm). Beim Einbringen der Deckschicht verwendeten wir vier spezielle Walzen aus Stahl, also ohne Gummi, sogenannte Vibro-Glattwalzen.

Wie heiss wird denn der Asphalt aufgetragen?

Bei rund 180° C wird der Belag vom Lastwagen in die Einbaumaschine im Tunnel gekippt. Natürlich muss man die Abkühlung während dem Transport berücksichtigen, so dass der Asphalt das Belagswerk im Sefinot bei etwa 185-190° C verlässt. Während dem Einbau überwachen wir die Temperatur laufend, denn wenn der Belag auf unter 70-80° C abkühlt, lässt er sich auch mit der besten Walze nicht mehr bearbeiten. Sowohl der Bauherr als auch der Unternehmer prüfen jeweils die Qualitätsindikatoren des Belags. Im Bereich der Verzweigungen musste zudem das richtige Gefälle beachtet werden.

Was sind die weiteren Herausforderungen beim Einbringen des Belags im Tunnel?

Da sind vor allem noch zwei Dinge: Es braucht erstens ein eingespieltes Team, denn zum Beispiel das Walzen hintereinander und parallel zueinander ist sehr heikel und verlangt wirklich Profis. Der Platz (die lichte Höhe) zum Kippen ist auch begrenzt. Die zweite Herausforderung war die Lüftung: Aufgrund der heissen Einbautemperaturen entsteht im Tunnel Dampf. Diesen müssen wir rausblasen. Die Lüftung konnte jedoch immer nur zusammen mit der natürlichen Windrichtung eingesetzt werden. Da der Wind im Wallis manchmal dreht, musste damit auch laufend die Lüftung umgestellt und -organisiert werden. Zudem reduziert sich die Temperatur des Belags durch das Lüften, was wiederum die zur Verfügung stehende Zeit zum Bearbeiten des Belags reduziert – ein heikler Balanceakt, vor allem bei der dünnen Deckschicht!



DIE LÜFTUNGSTOLLEN SIND ERSTELLT



Lüftungsstollen beim Chatzuhüs.

In den Betriebszentralen an den Portalen des Tunnels Visp, im Chatzuhüs und im Schwarzen Graben befinden sich je zwei grosse Axiallüfter. Diese können im Ereignisfall die Rauchgase im oberen Teil des Tunnels absaugen, welcher zur Hauptröhre mit einer Zwischendecke abgetrennt ist. Diese Abluftkanäle sind zu den Betriebszentralen bei den Portalen mit einem Lüftungsstollen verbunden (in violetter Farbe in der Abbildung, Lüftungsstollen Chatzuhüs (A) und Lüftungsstollen Schwarzer Graben (B)). Im Innern sind die Lüftungsstollen durch Zwischenwände in zwei Sektoren unterteilt: Jeder Sektor dient der Absaugung eines einzelnen Abluftkanals. Die komplexe Tunnellüftung wird Thema der nächsten Ausgabe des A9Info sein.

Demontage der Ausrüstung im Vispertaltunnel

Seit dem Tag der Sperrung demontieren die Arbeiter die mehr als 25-jährige Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) im Fahrraum des bestehenden Vispertaltunnels: Signale, Tunnelleuchten, SOS-Schränke, etc., werden fachgerecht entsorgt. Sie räumen auch die bestehenden, alten Zentralen aus. Diese können nur noch zum Teil weiter genutzt werden. Die alte Zentrale im Schwarzen Graben wird als Lager- und Serverraum umgenutzt und durch eine neue Zentrale ersetzt. Die Zentrale in der Tunnelmitte wird ebenfalls rückgebaut. Die beiden Zentralen im Südegg sind Teil des künftigen Konzepts und daher weiterhin notwendig – sie sind jedoch mit einer komplett neuen Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) ausgestattet.



BSA-Arbeiten im Tunnel Visp

Sämtliche Aufträge für die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) des Tunnels Visp sind bereits erteilt und diverse Elemente der BSA befinden sich schon in der Fabrikation. Die Grundinfrastruktur der beiden Zentralen im Schwarzen Graben und im Chatzuhüs ist erstellt, so dass diese ab 2020 ausgerüstet werden können. Seit diesem Sommer wird der Werkleitungskanal (WLK) in der Sohle der Nordröhre mit Kabeltrassen und Löschwasserleitungen ausgerüstet. In der Grosseya entstand eine kleine Zentrale für den Vollanschluss Visp West. Seit Mitte Oktober sind die Montagearbeiten in der Nordröhre sowie im Überwurf-tunnel in Ausführung.



Ausräumen der alten Zentrale im Vispertaltunnel.



Werkleitungskanal in der Nordröhre des Tunnels Visp.



Betriebszentrale Chatzuhüs im Rohbau.

VISP WEST



Vollanschluss Visp West: Die Belagsarbeiten sind fast beendet

Die breiten und asphaltierten Fahr- und Standstreifen ziehen sich über das ehemalige Gelände des Schiessplatzes von Visp. Sämtliche Zu- und Abfahrten des künftigen Vollanschlusses Visp West sind mit den ersten beiden Belagsschichten versehen. Die Deckschicht ist zum Teil noch ausstehend. Es folgen im Jahr 2020 noch die Rückhaltesysteme («Leitplanken») und Wildschutzzäune sowie der Bau einer Strassenabwasser-Behandlungsanlage (SABA).



GEDECKTER EINSCHNITT RARON (GERA)



**AUSFÜHRUNG GEMÄSS
TERMINPLAN**

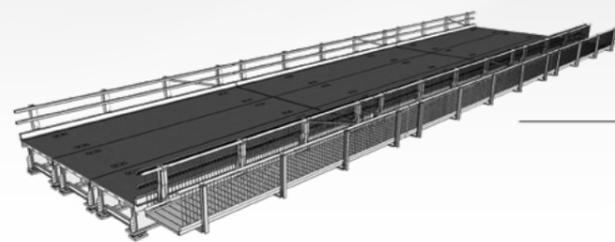


Die Wanne West des Tagbautunnels nimmt Form an.

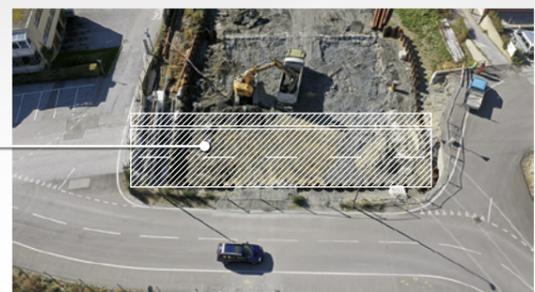
Die gesamte Baugrube des Gedeckten Einschnittes Raron (GERA) wird mittels Bohrpfehlwänden gesichert. 71% dieser Ortsbetonpfähle (1'700 von 2'400) sind bereits erstellt. Am weitesten fortgeschritten sind die Arbeiten an der Wanne West. In diesen Tagen entsteht eine Hilfsbrücke, welche die Zufahrt nach Raron sicherstellt. Die Autobahnbrücke bei der Unterführung nach St. German nimmt Gestalt an.

Eine fixfertige Hilfsbrücke - vor Ort montiert

Beim Bahnhof Raron führte die Strasse bisher mit einem leichten Bogen vom Turtig zur Bahnhofunterführung. Während den nächsten zwei Jahren ist dort eine Hilfsbrücke im Einsatz. Diese 7.50 m breite Brücke wird fixfertig auf die Baustelle geliefert. Die Fachleute heben die sechs Brückenelemente mit einem grossen Kran ein und schrauben sie vor Ort zusammen. Die Brücke ist bereits bei der Anlieferung mit Belag versehen und verfügt über ein von der Fahrbahn abgetrenntes Trottoir. Die Trägerbrücke steht auf Pfählen und wird bald hoch oben in der Luft schweben - dann nämlich, wenn darunter die tiefe Baugrube zum Bau des Tagbautunnels ausgehoben sein wird. Die Verlegung des Verkehrs auf die Hilfsbrücke erfolgt demnächst.



3D-Modell der Trägerbrücke mit Fussgängersteg.
© Janson Bridging



Die Hilfsbrücke wird in diesen Tagen eingebaut.

Fortgeschrittene Wanne West

Bis Ende 2019 ist geplant, in der Wanne West die Bodenplatten zu erstellen und auf der Südseite bereits auch die ersten Wände. Obwohl die Baugrube im Grundwasser liegt, gab es bisher keine nennenswerten Schwierigkeiten. Geologen überprüfen die Baugrube laufend. Das ausgehobene Material verwenden die Verantwortlichen teilweise zur Erstellung eines Damms zwischen der zukünftigen Autobahn A9 und dem SBB-Trasse im Westen, sowie zum Bau des Trassees im Osten des GERA. Hier entstand eine Baupiste, welche die Strassen von Raron sowie die Kantonsstrasse vom internen Baustellenverkehr entlastet.

Die Anwohner haben Verständnis

Die Bauherrschaft hat regelmässig Kontakt mit den unmittelbaren Anwohnerinnen und Anwohnern der Baugrube. Lärm und Staub belasten die Anwohner. Die Staubimmissionen zu vermindern ist und bleibt eine Herausforderung. Trotzdem versucht der Unternehmer, den entstehenden Staub unmittelbar mit Wasser zu binden. Die Lärmbelastung entsteht nicht primär durch das Bohren der Bohrpfehlwände, sondern durch das Piepsen der grossen Bohrpfehlgeräte beim Rückwärtsfahren und Verschieben. An mehreren Orten wurden Geophone installiert. Diese messen Bodenschwingungen. Bisher zeigten diese keine übermässigen Erschütterungen oder Vibrationen.



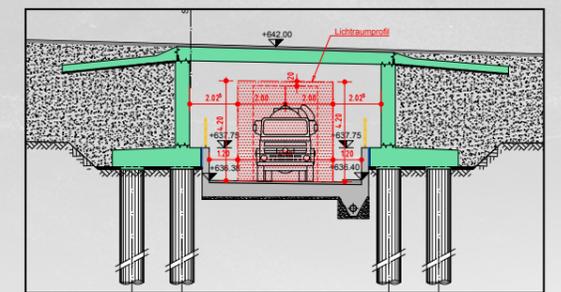
Armieren der Bodenplatte.

Bau der Autobahnbrücke über die Unterführung von St. German

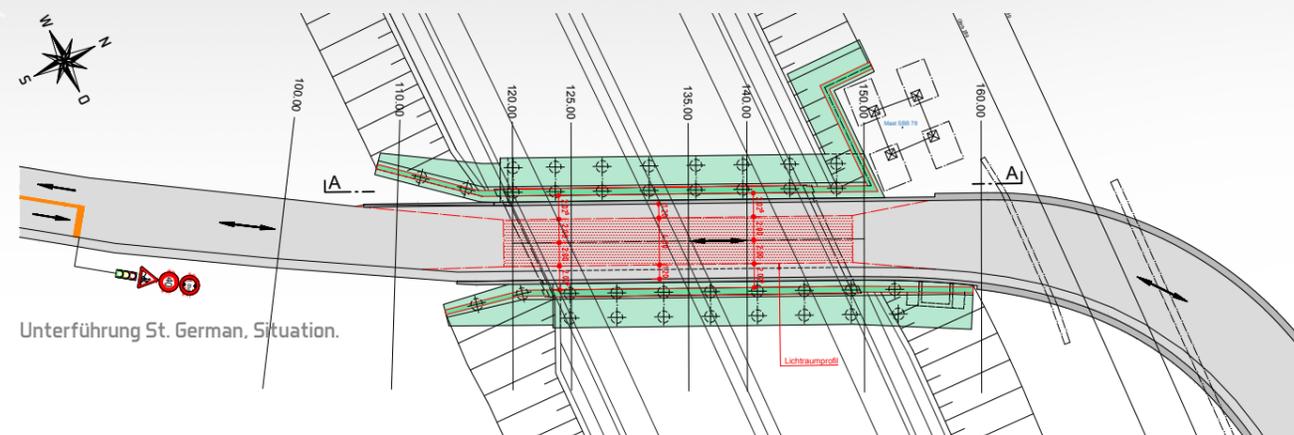
Seit September 2019 baut das ortsansässige Bauunternehmen an der Brücke der künftigen Autobahn A9, welche über die Unterführung nach St. German führt. Bisher wurden 36 Bohrpfähle erstellt und nächstens werden die Fundamente der Unterführung ausgeführt. Die bestehende Wanne wird nicht touchiert, jedoch saniert. Ab Frühjahr 2020 montiert der Unternehmer das erforderliche Lehrgerüst zum Betonieren der darüberliegenden Brücke. Im Sommer 2020 ist die Autobahnbrücke fertiggestellt. Die Brücke wird dann bereits den Baustellenverkehr aufnehmen können, so dass die Strasse nach St. German vom Bau der Autobahn A9 nicht tangiert wird.



Unterführung St. German, Bohrpfeharbeiten.



Unterführung St. German, Querschnitt.



Unterführung St. German, Situation.



TEILSTRECKE SIDERS OST - LEUK/SUSTEN OST

TUNNEL RIEDBERG

EINSPRACHEVERHANDLUNGEN SIND FAST ABGESCHLOSSEN

Im Herbst 2017 lag das Ausführungsprojekt der Autobahn A9 durch den Pfynwald und mit dem Tunnel Susten öffentlich in den Gemeinden auf. Unter der Federführung des Generalsekretariates des Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und unter Beteiligung der Verantwortlichen des Amtes für Nationalstrassenbau (ANSB) wurde mit rund zwei Drittel der 92 Einsprechenden Verhandlungen geführt. Die Plangenehmigung durch das UVEK erwartet man im Jahre 2020.

Plangenehmigung in Aussicht

Nach der Vollständigkeitsprüfung (Schritt 1) und der öffentlichen Planaufgabe mit der Möglichkeit zu Einsprachen (Schritt 2) nahm der Kanton im Jahre 2018 zu den 92 eingegangenen Einsprachen Stellung (Schritt 3). Da es sich bei der Autobahn um eine Nationalstrasse handelt, ist für die Abwicklung des ganzen Plangenehmigungsverfahrens der Bund zuständig - genauer gesagt das Generalsekretariat des Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (GS UVEK).

Bis Ende 2018 nahmen die einzelnen Bundesämter Stellung. Unter der Leitung des Bundes erfolgten anschliessend die Verhandlungen mit den einsprechenden Personen bzw. Gemeinden, und zwar jeweils vor Ort (August-November 2019). Diese Einspracheverhandlungen verliefen bisher in einem lösungsorientierten Rahmen. Es gibt keine grundsätzliche Opposition gegen das Projekt der Autobahn A9 durch den Pfynwald. Gleichzeitig werden die Gespräche rund um den Landerwerb, direkt zwischen dem Amt für Nationalstrassenbau (ANSB) und den Landbesitzern geführt. Der Kanton wird am Ende der Verhandlungen (Schritt 5) eine endgültige Stellungnahme zum Dossier abgeben. Die Baubewilligung wird in diesem Verfahren «Plangenehmigung» genannt - sie wird im Jahre 2020 erwartet (Schritt 6). Erst anschliessend ist es möglich, die notwendigen Ingenieur- und Bauarbeiten auszuschreiben - falls es keine Rekurse gibt, welche über das Bundesverwaltungs- bis ans Bundesgericht weitergezogen werden könnten.

Wer hat eingesprochen?

Wie die nebenstehenden Grafiken zeigen, verteilen sich die Einsprachen gemäss der Betroffenheit der Gemeinden: Je mehr Parzellen in einer Gemeinde betroffen sind, desto mehr Einsprachen wurden eingereicht. Deshalb erstaunt nicht, dass 60 % der Einsprachen aus der Gemeinde Leuk stammen. Am zweitmeisten Einsprachen gab es in Salgesch (24 %), gefolgt von Turtmann-Unterems (12 %). Keine Einsprachen gab es von der ebenfalls betroffenen Gemeinde Siders.

Wogegen wurde eingesprochen?

Hier ist zu erinnern, dass 2017 zum einen der technische Teil des Projektes (Trassee, Tunnel, Gedeckte Einschnitte, Zufahrt, etc.), zum anderen die vom Gesetz vorgeschriebenen Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen öffentlich aufgelegt wurden. Die Einsprachen betrafen zu 62 % das eigentliche Projekt der Autobahn A9. Rund ein Drittel der Einsprachen richteten sich jedoch gegen die Kompensationsmassnahmen im Umweltbereich (38 %). Rund die Hälfte der Einsprachen sind getragen von der Sorge, angemessen entschädigt zu werden (48 %). Fast ein Viertel der Einsprechenden (23 %) verlangen, dass der aktuelle Zustand erhalten bleibt (Zufahrt, Lebensqualität, Nutzung der Güter, etc.). Etwa ein Fünftel der Einsprachen (18 %) wurden von Personen, welche in Susten wohnen eingereicht und verlangen, dass die Risiken beim Bau des Tunnels Susten minimiert werden. Schliesslich bestanden 11 % der Einsprechenden darauf, dass ausreichende Massnahmen zur Eindämmung von Beeinträchtigungen durch die Baustellenaktivität getroffen werden.

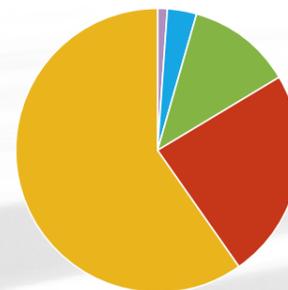
AUSBRUCHARBEITEN IM TUNNEL



Die Ausbrucharbeiten am Tunnel Riedberg erfolgen kontinuierlich: 80 % der Nordröhre und 70 % der Süd-röhre sind ausgebrochen. Das Ausbruchmaterial verwendet man zur Schüttung des Trasses zwischen dem Tunnel Riedberg (TURI) und dem Gedeckten Einschnitt Raron (GERA).

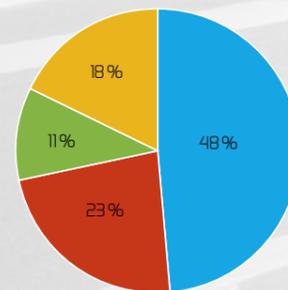
Die Ausbrucharbeiten sowie die Erstellung der Ausbruchsicherung mit Ankern, Bewehrungsnetzen und Spritzbeton erfolgen in mehreren Teilschritten. Als vorausseilende Bauhilfsmassnahme kommt ein Rohrschirm zum Einsatz. Diese Vorgehensweise ist auf die angetroffene Geologie abgestimmt und ermöglicht einen kontinuierlichen Vortrieb. Der Tunnelquerschnitt weist eine maximale Fläche von 175 m² auf.

Plangenehmigungsverfahren



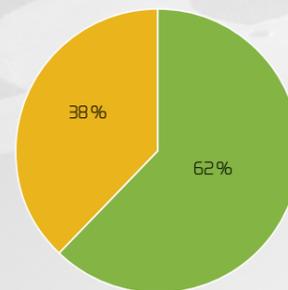
Anzahl Einsprachen nach Gemeinden

- Agarn 1 %
- Varen 3 %
- Turtmann-Unterems 12 %
- Salgesch 24 %
- Leuk 60 %



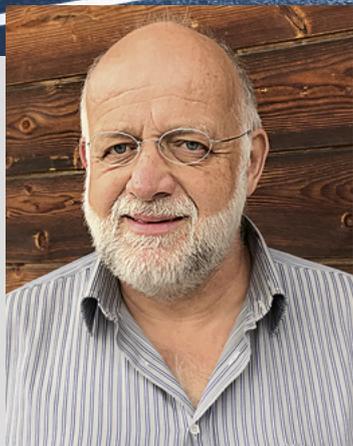
Gegenstand der Einsprachen

- Risiken: Setzungen, Erschütterungen, Staubbelastung
- Wirtschaftliche Einbussen: Fläche / Nutzung
- Tradition: Erhaltung von Existierendem, Garantie von Zugängen
- Beeinträchtigungen: Lärm, Staub



Einsprachen nach Projekten

- Einsprachen gegenüber Projekt/ Linienführung
- Einsprachen gegenüber Wiederherstellung und Ersatzmassnahmen



Interview mit Herrn Andreas Imstepf

Gemeindepäsident von Zeneggen

Ihre Fragen zur Autobahn

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

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

**DIE NÄCHSTE NUMMER
ERSCHEINT IM
MAI 2020**

Herr Imstepf, Sie wohnen hoch oben in Zeneggen. Welche Verbindung haben Sie bzw. die Gemeinde Zeneggen zur Autobahn A9?

50 % des Tunnels Visp verläuft unter Zeneggen durch. Die Elektrizitätsgenossenschaft Zeneggen ist an der Stromlieferung für den Tunnel mitbeteiligt. Aber ich habe noch ganz andere Erinnerungen an die Autobahn A9: 1972 ist ein Onkel von mir mit seiner Familie nach Saint-Triphon (an der Grenze Waadt-Wallis) gezügelt. Damals war die Autobahn dort in Bau, und der Vater sagte uns: «Die kommt einmal zu uns!» 1972-73 wurde die Brücke in Lalden Eyholz gebaut, die Brücke ist auf der Laldnerseite so breit, damit neben dem Rotten zwischen den Pfeilern die Autobahn Platz hat. 1973 waren im Laldnergrund schon Pflöcke in den Wiesen eingeschlagen, welche den Verlauf der Autobahn anzeigen sollten...

Hatten Sie bereits die Möglichkeit, die Baustellen zu besichtigen oder an einem Meilenstein des Projektes der Autobahn A9 dabei zu sein?

In den letzten Jahren durfte ich einige Barbara-Feiern (Schutzpatronin für den Berg- und Tunnelbau) miterleben. Regelmässig nehme ich den Projektkommissions-Sitzungen teil. Da werden wir über die Fortschritte und den Zeitplan durch die Verantwortlichen des ANSB orientiert. Mehrmals konnten wir die Baustelle besichtigen. Es versetzt uns immer wieder in Erstaunen, wenn wir das Bauwerk befahren und begehen können.

Die Südumfahrung der Autobahn A9 wird im Frühjahr 2022 in eine Richtung und ab Mitte 2024 in beide Richtungen in Betrieb sein. Was denken Sie dazu?

Es wird Zeit - «ich plangu scho». Als Politiker bin ich nicht stolz, wenn ich daran denke, wie viele Jahre geplant, diskutiert, geändert, neugeplant wurde... Unser Vater sagte oft, die Autobahn im Oberwallis erlebe ich nicht mehr. Gott sei Dank hat er sich geirrt, er konnte diese sogar noch befahren, von Gamsen West bis Gamsen Ost. Ich freue mich über jede Teilstrecke, welche eröffnet wird, und hoffe, dass ich noch erlebe, dass ich die Autobahn A9 durchgängig befahren kann.

Gibt es etwas, das Sie den Verantwortlichen oder der Bevölkerung im Oberwallis noch sagen möchten?

Wir sollten aus der Planung und dem Bau unsere Lehren ziehen und in Zukunft mehr für die Gemeinschaft und das Allgemeinwohl und weniger für sich und den eigenen Garten wirken.

Herzlichen Dank für das Gespräch.

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt (DMRU)
Amt für Nationalstrassenbau (ANSB)
Kantonsstrasse 275, 3902 Glis
Tel. 027 606 97 00, Fax 027 606 97 01



**CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS**