



Die letzten bauseitigen Arbeiten im Tunnel Visp:
Belagseinbau in der Verzweigung II der Südröhre.

NOVEMBER 2023

**VERBINDET
DAS WALLIS**

AW INFO

- S. 2/3 Alle **Bauarbeiten in der Südröhre** sind abgeschlossen.
Interview mit Reinhard Pollinger.
- S. 4/5/6 **Videokameras als Alternative zu Rauchmeldern?**
Interview mit Stefan Wenger.
- S. 7/8 **Grossi Brigga Gesch** wieder offen und saniert: was bleibt?
Tunnel Riedberg: fertig ausgekleidete Nordröhre.
- S. 8/9 **Gedeckter Einschnitt Raron:** Bauarbeiten sind abgeschlossen.
Trasse Visp – Raron: 2 km sind praktisch fertig, 1 km im Sommer 2024.
- S. 10 **Pfyn:** wo wir stehen, was man 2024 sieht, und woran gearbeitet wird.
- S. 11 **10 Jahre Feuchtgebiet Turtiggrund** – die Erfahrungen.
- S. 12 **Interview mit Marco Walter,** Chef der Dienststelle für Nationalstrassenbau (DNSB).

Mit der Fertigstellung der aufwändigen Verzweigung II der Südröhre des Tunnels Visp ist ein weiterer Meilenstein erreicht: Die Bauleute ziehen nach und nach den Stecker, die Betriebs- und Sicherheitsausrüster haben bereits die neuen Kabel eingezogen. Der Gedeckte Einschnitt Raron ist mit Belag versehen und von der Grossen Brigga Gesch bleibt der Region mehr als nur ein neuer Autobahnanschluss. Fertig betoniert ist die Nordröhre des Tunnels Riedberg. Während des Wartens auf den Bundesgerichtsentscheid ist man im Pfynwald nicht untätig. Und am Schluss verrät uns Marco Walter, der neue Chef der Dienststelle für Nationalstrassenbau, welche Ziele er und sein Team sich gesteckt haben.



SÜDRÖHRE TUNNEL VISP (TUVI)

ALLE BAUARBEITEN IN DER SÜDRÖHRE SIND ABGESCHLOSSEN



Die Verzweigung II: links fährt man ab 2025 Richtung Tunnel Eyholz (Brig), rechts in Richtung Vispertal.



Portal Chatzuhüs des Tunnels Visp mit angepasstem Widerlager.



Kein Lärm mehr vom Widerlager der Staldbachbrücke

Seit der Eröffnung der Südumfahrung fahren die Verkehrsteilnehmenden vom Tunnel Eyholz über die Staldbachbrücke zum Tunnel Visp. Um Lärmimmissionen bei den Fahrbahnübergängen auf ein Minimum zu reduzieren, wurden diese bei beiden Brücken nachjustiert. Anstelle des Walzasphalts brachten die Fachleute beim Widerlager einen Streifen Gussasphalt ein, der formbeständiger ist. Damit bildet sich keine Fahrrinne mehr – und auch kein Lärm.

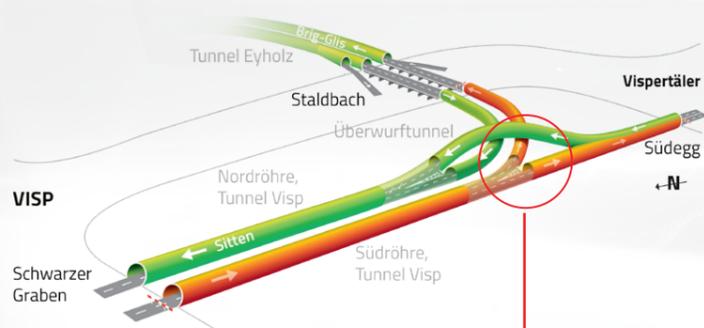


Rückbau der Installationsplätze im Schwarzen Graben

Mit dem Abzug der Bauleute sind auch die Installationsplätze im Schwarzen Graben nicht mehr notwendig und sie werden Schritt für Schritt zurückgebaut. **In der Oberen Grosseya steht damit eine Fläche von rund 20'000 m² wieder als landwirtschaftliche Nutz- und Fruchtfolgefläche zur Verfügung.**

Mit dem anspruchsvollen Verzweigungsbaupunkt II ist der Vispertaltunnel umgebaut und die Belagsarbeiten sind abgeschlossen. Im Dezember ist der Innenraum der Südröhre beschichtet. Das Team der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung montiert die elektromechanischen Anlagen im Fahrraum. Damit geben die Beteiligten alles, um die Südröhre des Tunnels Visp im Jahre 2025 eröffnen zu können.

Mit dem Ende der Bauarbeiten im Tunnel Visp ist ein wichtiger Meilenstein des Autobahnprojektes erreicht. Die Verantwortlichen der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung haben den Tunnel in vielen Abschnitten bereits «übernommen». Die Koordination dieser Arbeiten bleibt anspruchsvoll, da die Nordröhre weiterhin unter Betrieb steht. Das Flucht- und Rettungskonzept muss laufend angepasst werden. Die Planung läuft zurzeit, mit dem Ziel, unumgängliche Verkehrssperrungen auf ein absolutes Minimum reduzieren zu können.



- Tunnelröhren in Betrieb.
- Tunnelröhren in Ausrüstung. Eröffnung im Jahre 2025.



Reinhard Pollinger koordiniert seit fast 16 Jahren den Projektabschnitt Südumfahrung Visp in der Funktion als Oberbauleiter und die letzten Jahre als Projektleiter a. i.

Durch den Abschluss der Bauarbeiten zeichnet sich auch der Zeitpunkt für seine Pensionierung ab.

Welche Gedanken verbinden Sie mit dieser Tunnelbaustelle?

Auf der einen Seite erfüllt es mich mit Stolz, beim letzten Grossprojekt der Südumfahrung Visp bis zum Schluss mitgewirkt zu haben. Auf der anderen Seite bin ich dankbar, dass die Südumfahrung all die Jahre von grösseren Unfällen verschont geblieben ist. Bei der Südumfahrung wurden immerhin fast 15 km Autobahntunnel bergmännisch ausgebrochen – der heiligen Barbara sei Dank!

Auf welchen Baustellen waren Sie vorher tätig?

Vor dem Wechsel zur A9 im Jahr 2000 arbeitete ich 23 Jahre als Polier mehrheitlich auf Hochgebirgs- und Stollenbaustellen in der Region. Prägend und herausfordernd waren sicher die Hochgebirgsbaustellen in Zermatt und Saas Fee mit dem Klein Matterhorn, der Metro Alpin und dem Drehrestaurant auf Mittelallalin. Eine weitere Herausforderung war der 2.9 km lange Sondierstollen ab Staldbach mit einer Tunnelbohrmaschine (TBM) in druckhaftem Gebirge. Diese Vorauserkundung lieferte wichtige Erkenntnisse für den späteren Bau des Tunnels Eyholz.

Welches waren die wichtigsten Herausforderungen im Tunnel Visp? Was ist beeindruckend an dieser Baustelle?

Die Komplexität des Gesamtprojektes Tunnel Visp: Mehrere Vortriebe liefen parallel, und zwar in unterschiedlicher, ständig wechselnder Geologie, teils druckhaft, teils mit Asbestvorkommen. Auch die letzte Bauetappe der Südumfahrung Visp, der Umbau des bestehenden Vispertaltunnels zur Südröhre des Tunnels Visp, war für die Planenden, die Bauleitung und die Unternehmer nicht zu unterschätzen. Das Projekt teilte sich in drei Abschnitte: Neubau, Sanierung und Umbau. Dies verursachte bei der Ausführung zusätzliche Schnittstellen und Abhängigkeiten. Vor allem die Sanierung der Gewölbefundamente und Zwischendecken war umfangreicher als prognostiziert. Mit der Eröffnung der Nordröhre kam eine weitere Schnitt-



BETRIEBS- UND SICHERHEITSAUSRÜSTUNG (BSA)



Fortsetzung: Interview mit Reinhard Pollinger

stelle hinzu, welche die Koordination der Arbeiten nicht vereinfacht hat.

Was werden Sie vermissen, was vielleicht nicht? Vielleicht noch ein abschliessender Wunsch?

Ich habe vieles erlebt, deshalb freue ich mich auf den neuen Lebensabschnitt. Das Gute bleibt, das andere vergisst man. Abschliessend möchte ich allen danken, welche die letzten Jahre in irgendeiner Funktion am Bau der Südumfahrung mitgearbeitet haben.

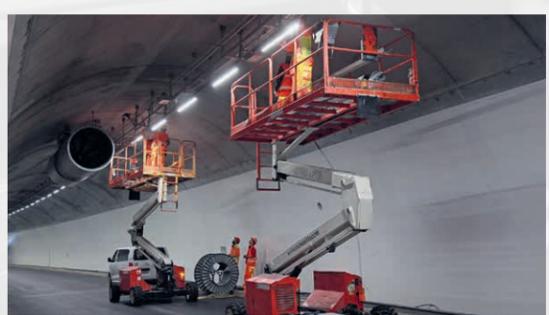
Den Mitarbeitern der Dienststelle für Nationalstrassenbau wünsche ich Glück, Kraft und das nötige Durchhaltevermögen, um die gesetzten Ziele erreichen zu können.

Besten Dank!

VIDEOKAMERAS ALS ALTERNATIVE ZU HERKÖMMLICHEN RAUCHMELDERN?



Ähnlich wie in öffentlichen Gebäuden und Büros sind auch an der Tunneldecke Rauchmelder befestigt. Diese haben die Aufgabe, Rauch zu detektieren, um Alarmer auszulösen und andere Anlagen zu steuern, zum Beispiel die Lüftungsanlage zur raschen und zielgerichteten Entrauchung des Tunnels. Bei der Entrauchung gibt es Fälle, bei denen die Ausbreitungsrichtung des Rauches sicher erkannt werden muss. Eine scheinbar einfache Aufgabe, die in Wirklichkeit aber schwierig ist und nicht einfach zu lösen.



Montage der Beleuchtung.

Die wichtige Frage: Wie breitet sich der Rauch aus?

Ein theoretisches Beispiel:

Ein brennendes Fahrzeug fährt durch den Tunnel.

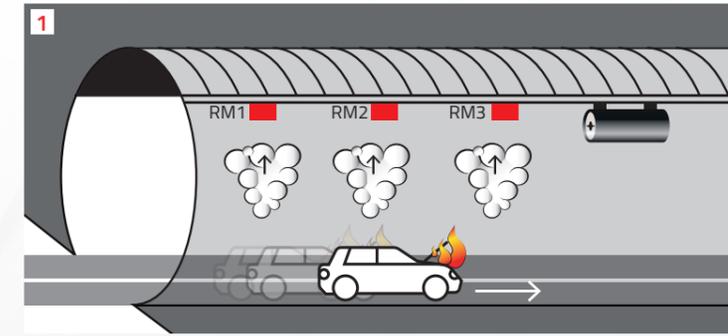
1 Im Tunnel spricht zuerst der Rauchmelder RM1 an, dann der Rauchmelder RM2 und schliesslich der Rauchmelder RM3. Man denkt sich: Klar, das brennende Fahrzeug fährt in den Tunnel hinein, denn der Rauch bewegt sich vom Rauchmelder RM1 in Richtung Rauchmelder RM3. Oder etwa doch nicht?

2 Es könnte auch sein, dass das Fahrzeug in umgekehrter Richtung vom Rauchmelder RM3 in Richtung Rauchmelder RM1 fährt. Und dass der Rauch dabei bei Rauchmelder RM3 nur sehr langsam aufsteigt, bei Rauchmelder RM2 etwas schneller und bei Rauchmelder RM1 sehr schnell. Die Rauchrichtung wäre in diesem Fall also genau falsch detektiert worden.

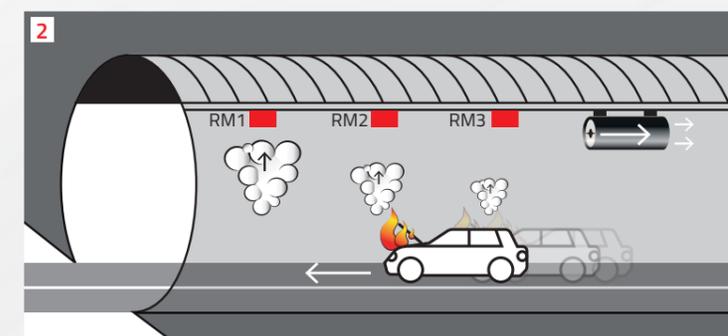
Rauch mit Hilfe von Videokameras erkennen

3 Mit den entsprechenden Algorithmen kann Rauch heute durch Videokameras zuverlässig detektiert werden. Während bei Rauchmeldern der Rauch punktgenau am Sensor sein muss, damit er erkannt wird, «sehen» Videokameras den Rauch über den gesamten Tunnelquerschnitt und über eine gewisse Tunnellänge. Sie erkennen den Rauch also räumlich und nicht «nur» punktuell wie ein Rauchmelder.

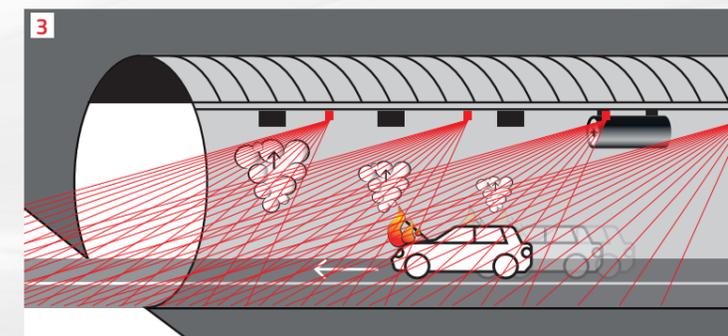
Vor einigen Wochen ist im Tunnel Visp ein Test angelaufen, bei dem untersucht wird, mit welchem Gerät die Rauchausbreitung im Tunnel schneller und zuverlässiger erkannt wird: mit den Rauchmeldern oder den Videokameras? Dabei vergleicht ein eigens dafür installierter Rechner die Alarmer von den Rauchmeldern mit den Alarmen der Videokameras. Sollte sich herausstellen, dass die Alarmer der Videokameras zuverlässiger sind als jene der Rauchmelder, könnte man in Zukunft vielleicht die Alarmer der Videokameras anstelle der Rauchmelder zur Steuerung der Tunnels benutzen.



Annahme: Detektion Rauchmelder (gleichmässig schneller Rauchanstieg).



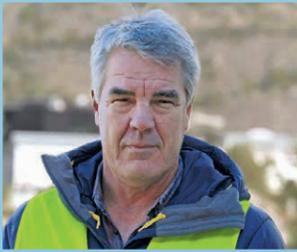
Wirklichkeit: fahrendes Fahrzeug (Rauch unterschiedlich rasch aufsteigend).



Sichtfeld Videokameras.



GROSSI BRIGGA GESCH



Der Elektroingenieur Stefan Wenger ist seit 22 Jahren im Bereich der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) bei der Dienststelle für Nationalstrassenbau im Oberwallis tätig. Ende Februar 2024 wird er in Pension gehen.

Welche Frage haben Sie bisher am häufigsten gehört?

Wenn die Tunnelwände weiss beschichtet sind und der feine schwarze Strassenbelag eingebaut ist, fragen mich die Leute oft, warum es noch so lange geht, bis der Tunnel endlich eröffnet wird. Obwohl wir, wenn möglich, parallel mit dem Bau arbeiten, braucht die BSA für die Montage, die Verkabelung und die umfangreichen Sicherheitstests der komplexen Anlagen noch relativ viel zusätzliche Zeit. Es können ja nicht alle gleichzeitig am gleichen Ort arbeiten! Planung ist das halbe Leben.

Wie hat sich Ihre Arbeit seit Beginn geändert und welches waren Ihre Projekte?

Als wir 2003 die Ingenieurmandate für die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung ausgeschrieben hatten, waren die Vorgaben viel weniger umfangreich. Höhere Sicherheits- und Qualitätsanforderungen und rascher technologischer Wandel haben trotz Digitalisierung zu immer mehr Normen und Vorschriften geführt. Früher als Mitarbeiter in einer Unternehmung und heute als Projektleiter bei der Dienststelle kenne ich fast alle Tunnel im Oberwallis. Bei vielen war ich auch für die BSA zuständig: Sierre, Hubil, Varen, Schwarzkreuz, Turtmann, Mittal, Visp, Stägjitschugge, Eyholz, Gamsen, Gstipf, Gesterna, Bächwald, Schallberg, etc. Daneben war ich zuständig für die Erneuerung des kantonsweiten Tunnel-Netzwerks und -Leitsystems.

Welches war das Projekt, das Sie am meisten geprägt hat?

Interessant waren alle Projekte. Ich war oft von der Rohbauplanung bis zum Test der letzten Bits & Bites dabei. Das ist sehr spannend. Am Schluss kommen dann alle Puzzleteile zusammen. Mein Lieblingsprojekt war sicher der Tunnel Eyholz: der längste Tunnel der Autobahn im Wallis.

Im Februar 2024 gehen Sie in Pension. Hätten Sie noch einen Wunsch?

Alle Projektbeteiligten verfolgen das Ziel, die Autobahn so rasch als möglich vorwärts zu bringen. Für mich ist es immer ein Widerspruch, zu sehen, wie begeistert die Menschen an Tagen der offenen Baustelle sind, und wie negativ sie sich auf der anderen Seite über die Baustellen der A9 äussern. Da braucht es als Mitarbeitender eine dicke Haut und diese wünsche ich allen.



Der Kabelkanal befindet sich unter der Fahrbahn im Tunnel Visp.

Die **Betriebs- und Sicherheitsausrüstung** wird zurzeit in der Südröhre des Tunnels Visp und im Gedeckten Einschnitt Raron installiert. Im Tunnel Visp sind Montage und Verkabelung bis zur Verzweigung II beendet, die übrigen Abschnitte folgen bis April 2024.



Teilstreckeneröffnung am 18. August 2023

Die 2.8 km lange A9-Teilstrecke Gampel /Steg–Turtig konnte am 18. August 2023 dem Verkehr übergeben werden. Das Nutzungsverhalten der Verkehrsteilnehmenden ist dabei sehr interessant – regelmässige Nutzer entscheiden sich manchmal für die Autobahn, manchmal nicht. Die Anbindung von bereits geöffneten Teilstrecken der A9 an die Kantonsstrasse wird bis zur Netzvollendung immer eine Herausforderung bleiben, sei es in Visp West, in Gampel/Steg oder in Susten – ein Kompromiss zwischen dem Wunsch nach einer schnellen Eröffnung der fertigen Autobahnabschnitte und der Optimierung der Verkehrsströme.

EINE TAG-GENAUE WIEDERERÖFFNUNG, EIN A9-BEITRAG FÜR DIE GANZE REGION



Wieder in Betrieb: Abschlussarbeiten an den Rampen der «Grossi Brigga Gesch».

Pünktlich auf den angekündigten 30. September 2023 fuhren nach sechsmonatiger Sperrung die ersten Automobilisten wieder über die ertüchtigte Brücke zwischen Niedergesteln und Turtig. Statt Ende 2024 ist die Baustelle heute, im November 2023, abgeschlossen: Ein Jahr früher als geplant!

Die Grossi Brigga Gesch ist nun fit für den Autobahn-Vollanschluss Raron, zwei Rampen und das Kreuzungselement in der Mitte sind gebaut. Gleichzeitig ist die 50-jährige Stahl-Betonbrücke für die nächsten Jahrzehnte saniert.

Was bleibt von dieser Baustelle für die Region?

Mit der Sperrung der Brücke und den damit verbundenen Massnahmen sowie durch die Sanierung der ganzen Brücke hat die Autobahn A9 einen Beitrag geleistet für die ganze Region:

- Die Brücke ist für die nächsten Jahrzehnte saniert.
- Der in der Brücke vorhandene Asbest ist entsorgt worden.
- Beide Widerlager wurden komplett neu gebaut.
- Durch den Rückbau der Zufahrtsrampe Ost entstand mehr Industrie- und Gewerbefläche im Turtig.



Die Kreuzung: neue Stahlträger, neue Rohre, neue Lager.



Tempo 30 in Steg bleibt.

- Die Brücke ist neu erdbebenertüchtigt: Alle Auflager der Brücke sind neu, die Stahlträger wurden mit Stahlplatten verstärkt.
- Die Brücke verfügt über eine neue Beleuchtung und Signalisation.
- Für Fussgänger besteht neu ein durchgängiges Trottoir über die Brücke.
- Das Trottoir entlang der Kantonsstrasse wurde verlängert und ist markiert bis zur Bahnhofstrasse.
- In Niedergesteln bleiben die aufgrund der Verkehrsmassnahmen neu erstellten Trottoirs bestehen.
- In Steg bleiben die Signalisierung Zone 30 sowie die zusätzlich installierte Beleuchtung bestehen.
- Im Innern der Brückenzufahrt Süd entsteht eine neu bepflanzte Vegetationsfläche mit Gewässer und Sitzbänken.
- Im Osten der Brücke entsteht eine neue Treppe mit direkter Verbindung für Fussgänger auf die Kantonsstrasse T9.

Der Schutztunnel der SBB wurde anfangs November 2023 demontiert. Als letzte Massnahme folgt im Sommer 2024 die Umlagerung der Stromleitung vom Provisorium zurück zur ursprünglichen Linienführung.



TUNNEL RIEDBERG (TURI)

GEDECKTER EINSCHNITT RARON (GERA)



DIE NORDRÖHRE IST FERTIG BETONIERT



Die Nordröhre im fertigen Betoninnenkleid.



Armierungsseisen wohin das Auge reicht...

Nachdem die Nordröhre des Tunnels Riedberg Ende November 2023 bereits fertig mit Beton ausgekleidet ist, befinden sich die vier Schalwagen nun in der Südröhre und arbeiten sich in Richtung Osten zurück zum Ausgangspunkt. Im Frühjahr 2024 beginnen die Arbeiten am Portalbauwerk im Westen, gestaltet wie alle anderen Tunneleinfahrten der A9 im Oberwallis. Erste Vorarbeiten hierzu sind mit dem 3.80 m hohen Sohlgewölbe vor dem Westportal bereits geleistet.

BELAGSARBEITEN ABGESCHLOSSEN



Während im Innern des Gedeckten Einschnittes Raron sämtliche Beläge eingebaut sind, schreiten auch die Arbeiten am Trasse zwischen Visp West und Raron gut voran. Zielgerecht für die Eröffnung im Jahre 2025.

Der Rohbau ist beendet

Mit dem Einbau des Belags und der Beschichtung der Tunnelwände sieht der Gedeckte Einschnitt mit seinen Trottoirs und Schlitzrinnen schon fast fertig aus. Die Verantwortlichen der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung arbeiten zurzeit an der technischen Ausrüstung der Betriebszentralen. Im Frühjahr 2024 beginnen die Verkabelungsarbeiten im Tunnel.

Nordkanal wieder an der frischen Luft

Während der Bauarbeiten musste der Nordkanal entlang der Basperstrasse verlegt und in einen Tunnel vergraben werden. Nun fliesst er wieder offen. Parallel dazu entsteht ein 3 m breiter Fuss- und Reitweg, der auch dem Unterhalt dient.



Betonieren des Kabelrohrblocks.



Der Nordkanal: wieder an der frischen Luft.

Trasse Überführung St. German – Visp-West

Unübersehbar präsentiert sich die Signalisierung am fertig gebauten Trasse zwischen der Überführung St. German und dem Anschluss Visp-West. Seit Juli 2023 ist dieser 2 km lange Abschnitt mit Belag versehen. Die Arbeiten an den Rückhaltesystemen und den Wildschutzzäunen beginnen im Frühjahr 2024.



Gedeckter Einschnitt Raron: Rohbau beendet, Belag eingebaut.

Trasse GERA Wanne Ost – Überführung St. German

Seit Juli 2023 verschieben die Verantwortlichen das auf dem Trasse liegende Material. Das 1 km lange Stück zwischen dem Ostportal des Gedeckten Einschnittes Raron und der Überführung St. German sollte im Sommer 2024 ebenfalls fertiggestellt sein. Die Deponie Steineia bleibt vorerst bestehen. Nach Möglichkeit soll das Material in nachhaltiger Weise vor Ort zum Bau des Lastwagen-Stauraums und der Stellplätze verwendet werden.



Herr Meury, was machen Sie bei der DNSB und wo haben Sie Ihr Büro?

Ich bin seit 2019 als Adjunkt, d. h. als rechte Hand oder Stellvertreter des Chefs bei der Dienst-

stelle für Nationalstrassenbau (DNSB) tätig. Die Fachspezialisten für Land- erwerb, Informatik, Bauadministration, Qualitätssicherung, Materialtechnologie und Archivierung arbeiten unter meiner Leitung. Sie unterstützen unsere Bauleiter, Oberbauleiter und Projektleiter in ihrer täglichen Arbeit. Mein Büro ist in Gamsen, wobei ich auch in den Baubüros im Ermitage, Tennen, Raron oder in Visp unseren Mitarbeitenden mit Rat und Tat zur Seite stehe.

Wo haben Sie vorher gearbeitet und welche Erfahrungen konnten Sie bei der Autobahn A9 einbringen?

Ich arbeitete nach dem Studium als Bauingenieur in einem Ingenieurbüro und wechselte nach rund 7 Jahren in die Bauunternehmung, wo ich über 30 Jahre als Bauführer, Baustellenchef, Leiter des technischen Büros und als technischer Direktor arbeitete. Insbesondere die Erfahrung mit Werkverträgen oder technischen Fragen waren von grossem Nutzen.

Sie werden im kommenden Januar frühpensioniert. Gibt es eine spannende Geschichte aus ihrer Zeit bei der Autobahn A9, die Sie gerne weitergeben möchten?

Der Bau der Autobahn A9 an sich ist spannend und sehr komplex. Es war für mich eine sehr intensive und interessante Zeit, denn wir arbeiteten an bis zu drei Tunnelprojekten gleichzeitig. Hinzu kommt die Koordination von Ausschreibungen und Detailprojekten. Sicherlich war der Tag der offenen Tür und die Eröffnung der Nordröhre des Tunnels Visp ein Highlight in meiner Tätigkeit als Adjunkt. An dieser Stelle danke ich meinen Kolleginnen und Kollegen, welche sich Tag für Tag wider aller Unkenrufe für den Bau der Autobahn A9 einsetzen, für ihre Unterstützung. Ebenso danke ich meinen Vorgesetzten sowie den Verantwortlichen des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt und des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) für das mir entgegengebrachte Vertrauen. Ich wünsche allen ein gutes Gelingen und Erfolg im Endspurt beim Bau der Autobahn A9 zwischen Leuk/Susten und Visp.



PFYN

FEUCHTGEBIET IM TURTIIGGRUND – 10 JAHRE DANACH



LETZTE ETAPPE: NOCH VIER BESCHWERDEN VOR BUNDESGERICHT HÄNGIG

Die Verantwortlichen warten auf den Entscheid des Bundesgerichts über die vier hängigen Beschwerden zum Ausführungsprojekt der Autobahn A9 durch den Pfynwald. Trotzdem sind 2024 mehrere Tätigkeiten sichtbar. Im Hintergrund arbeiten die Planer an den Detailprojekten zum Tunnel Susten, zum Gedeckten Einschnitt Pfyn, zur offenen Strecke und zur Materialbewirtschaftung.

Sobald das Bundesgericht entschieden hat...

Das Bearbeitungstempo beim Bundesgericht lässt sich nicht beeinflussen. Es muss über vier Beschwerden entscheiden, die alle nicht den eigentlichen Autobahnbau betreffen, beispielsweise darüber, ob die Passerelle Millijeren – Salgesch realisiert werden kann oder nicht.

So geht es nach dem Bundesgerichtsentscheid weiter:

- Das Bundesamt für Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) erteilt die Baubewilligung für das ganze A9-Projekt durch den Pfynwald.
- Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) genehmigt etappenweise die zahlreichen Detailprojekte.
- Die Dienststelle für Nationalstrassenbau (DNSB) schreibt die Arbeiten öffentlich aus.
- Die Arbeiten werden vergeben.
- Baubeginn (falls keine Rekurse zur Arbeitsvergabe).

Die ersten Baumaschinen für die Hauptarbeiten würden damit 6-10 Monate nach dem Bundesgerichtsentscheid auffahren.

10 Was man im Jahre 2024 sehen wird

- Rodungen auf der Südseite der Kantonsstrasse (beim Camping Monument und kurz vor Sidlers).
- Fortsetzung der Archäologischen Grabungsarbeiten im Pfyngut.
- Bau der Baupiste und Verschiebung der Gasleitung entlang der heutigen Kantonsstrasse.
- Bau der Trinkwasserfassung in Salgesch (Brunnenbohrung, Trinkwasserleitungen).
- Bau der Wildtierpassage über den Kanal Susten-Chippis.

Woran aktuell gearbeitet wird

Die Ingenieure erarbeiten die Detailprojekte zu folgenden Hauptobjekten:

- Tunnel Susten: Das Detailprojekt ist bereit zur Genehmigung beim Bundesamt für Strassen.
- Gedeckter Einschnitt Pfyn: Das Detailprojekt wird erarbeitet.
- Offene Strecke/Trasse: Die Detailprojekte werden erarbeitet.
- Materialbewirtschaftung: Die verschiedenen Szenarien werden geprüft.

Zusätzlich arbeiten die Geologen, Vermesser, Biologen, der Architekt, die Umwelt-Baubegleitung, die Verantwortlichen für die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) und die Juristen an den Ausschreibungsunterlagen.



Archäologische Grabungen

Vielleicht erinnern Sie sich noch an die 492 rechteckigen, 2 m tiefen Erkundungsgräben, verteilt über das Pfyngut bis nach Gampinen im Jahre 2017. Aus diesen Erkenntnissen definierten die Archäologen nun die Bereiche (rote Kreise auf Foto) in denen im Jahre 2024 vor Baubeginn der Hauptbauwerke der A9 detaillierter gegraben wird.

Im Pfyngut wird seit 2000 Jahren Landwirtschaft betrieben. Interessant sind drei historische Zeiträume:

- 1) Römerzeit:** Eine römische Strasse aus dem 1. Jahrhundert.
- 2) Frühes Mittelalter:** Entstehung des Weilers Pfyngut im Jahre 1000 mit entsprechender Bewirtschaftung; Entdeckung des Dörfchens Pfyn ganz in der Nähe. Eine wichtige internationale Handelsstrasse seit dem 12. Jahrhundert.
- 3) Franzoseneinfall ins Wallis:** Relikte aus der ersten und zweiten Schlacht von Pfyn (1798/1799), wo sich die Oberwalliser gegen die Franzosen erhoben und besiegt wurden. 1799 erfolgte die vollständige Niederbrennung des Weilers Pfyngut – wie auch vieler anderer Orte im Oberwallis.

WIE SICH DIE NATUR EIN EINSTIGES SUMPFGEBIET ZURÜCKEROBERT HAT



Grosse Artenvielfalt nach 10 Jahren Feuchtgebiet Turtiggrund.

Vor rund 10 Jahren (2012/2013) entstand entlang der Kantonsstrasse T9 im Turtiggrund zwischen Raron/Turtig und Gampel/Steg ein renaturiertes Feuchtgebiet. Dieses ist in den 70er-Jahren trockengelegt worden. Heute sieht man im Herbst Pferde grasen, im Frühling Kühe, aber auch Wollschweine. Ein regelmässiges «Ausmisten» der Schilfflächen in den kleinen Weihern ist sehr wichtig für die Artenvielfalt. Diese hat in den zehn Jahren deutlich zugenommen.

Dank der Renaturierung konnten sich viele seltene Arten ansiedeln wie zum Beispiel der Wiesen-Alant (*Inula britannica*), das Kleine Tausendgüldenkraut (*Centaurium pulchellum*), der deutsche Sandlaufkäfer (*Cylindera germanica*) oder die Sumpf-Schrecke (*Stethophyma grossum*).



Eine Herde Wasserbüffel würde die Tümpel so richtig ausmisten!

Pferde, Kühe und Wollschweine (Mangalza) leisten einen wertvollen Beitrag, damit das Feuchtgebiet nicht zu dicht bewachsen ist. Wo beispielsweise Bäume in einem Wald zu dicht stehen, dort wächst auf dem Waldboden nichts mehr. Es findet sich nur «Chris». Mehr Raum und mehr Licht sind echte «Booster» für die Artenvielfalt. Ausserhalb des Zauns mähen die Landwirte der Region.

Im Süden des Feuchtgebiets wurde der Milibach verbreitert. Dies kommt besonders der seltenen Groppe zu Gute, einer auf dem kiesigen Bachbett lebenden Fischart.



Arnold Steiner, Verantwortlicher Umwelt bei der Dienststelle für Nationalstrassenbau im Oberwallis:

«Das Feuchtgebiet im Turtiggrund entwickelt sich erfreulich. Besonders anspruchsvoll ist der Unterhalt der Teiche, die sehr schnell mit Schilf zuwachsen. Am Anfang ging ich oft selber mit den Fischerstiefeln ins Wasser und habe das Schilf gemäht. Dabei habe ich festgestellt, dass Schilf nur dann dauerhaft entfernt werden kann, wenn man es wirklich im Wasser abschneidet. Eine Zeit lang hat diese mühsame Arbeit im Wasser ein Unternehmen mit Hilfe von speziell präparierten Rucksackmähern für uns ausgeführt. Jetzt bin ich daran, eine Herde von Wasserbüffeln aus dem Unterwallis zu organisieren. Diese würden die Teiche so richtig ausräumen und umpflügen. Wenn die Wasserflächen nicht offengehalten werden, ist es mit der Artenvielfalt vorbei.»



Interview mit Marco Walter

Dipl.-Bauing. ETHZ, seit 1. September 2023 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
MAI 2024**

Marco Walter, wie haben Sie sich in Ihrer neuen Funktion eingelebt?

In den letzten 3 Monaten habe ich viele neue Kontakte mit den verschiedensten Gremien, Organisationen und Institutionen knüpfen können. Ich möchte allen danken, die mich in der Ausübung meiner neuen Funktion Tag für Tag unterstützen.

Wann wird das nächste Teilstück der Autobahn im Oberwallis eröffnet?

Bis zum heutigen Tag haben wir gut 50% der Autobahn im Oberwallis dem Verkehr zur Nutzung freigeben können. Ich freue mich auf die Eröffnung des gesamten Autobahnabschnittes von Visp bis Gampel/Steg in beiden Richtungen im Jahr 2025: der Stau um Visp und in Raron wird dann Geschichte sein. Vor der vollständigen Eröffnung des Tunnels Visp müssen bestimmte, heute bereits offene Abschnitte, zeitweise gesperrt werden, damit die Sicherheitstests durchgeführt werden können. Die Planung hierzu wird laufend optimiert.

Wie sehen Sie Ihre Rolle im Gesamtgefüge der Nationalstrassen-Netzvollendung im Oberwallis?

Ich habe die wohl spannendste Aufgabe überhaupt übernehmen können. Mit der Unterstützung aller involvierten Dienststellen des Kantons und der Verantwortlichen des ASTRA bauen wir die letzten Kilometer des Autobahnnetzes der Schweiz fertig. Dabei sind wir stets bestrebt, allen Anforderungen gerecht zu werden, die für diese Netzvollendung bestehen: für die gut 8 km Autobahn durch den Pfynwald gibt es z. B. eine Liste mit über 950 sogenannten Sachzwängen, die vor, während und bei der Inbetriebnahme des letzten Autobahnabschnittes gemäss Projektauflage zu berücksichtigen sind. Meine Rolle ist es, mit meinem Team die Chancen und Risiken abzuwägen und die einzelnen Schritte zielgerichtet zu koordinieren.

Welches sind die Ziele im Jahr 2024?

Wir möchten nächstes Jahr mit den ersten Arbeiten auf dem Abschnitt Siders bis Leuk/Susten beginnen. Dies hängt ab vom Entscheid des Bundesgerichtes.

Besten Dank für das Gespräch!

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**