



In sieben Monaten offen (Juni 2025): Der Tunnel Visp ist ab Anschluss Visp - West auch in Richtung Vispental / Brig befahrbar.



November 2024

Verbindet das Wallis



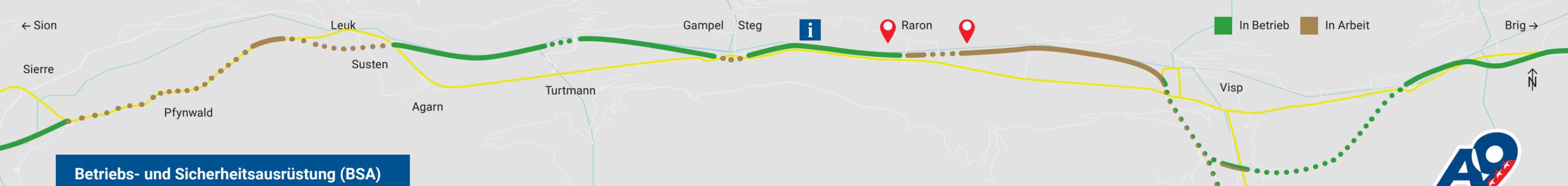
- S. 2/3 Betriebs- und Sicherheitsausrüstung:  
**Die wichtige Rolle der Signalportale**
- S. 4/5 Betriebs- und Sicherheitsausrüstung:  
**Die Signalisierung in allen Varianten – am Beispiel der Westseite des Gedeckten Einschnittes Raron**
- S. 6/7 Betriebs- und Sicherheitsausrüstung:  
**Warum dauert es zwei Jahre vom Bauende bis zur Eröffnung?**
- S. 8/9/10 **Erkundungs- und Entwässerungsstollen Lunggi: Warum? Wie? Wozu?**
- S. 11 **Archäologische Grabungen im Pfy: Was bisher gefunden wurde...**
- S. 12 **Interview mit Nils Panchaud, Chef der Dienststelle Gebietseinheit III**

In einem Jahr ist die Autobahn A9 zwischen Leuk/Susten und Brig mit Ausnahme des Riedberg-Tunnels offen. Und bereits in rund einem halben Jahr, im Juni 2025, wird mit der Eröffnung der Südröhre des Tunnels Visp die Südumfahrung von Visp in beide Richtungen Realität.

Vielfältig zeigen sich die Überlegungen, die hinter der Signalisierung eines Streckenabschnitts stehen. Aufwändig und komplex sind die Anlagentests und die übergreifenden Tests auf den Tunnelabschnitten.

Im Abschnitt Pfy warten wir weiterhin auf den Bundesgerichtsentscheid, der neun Monate später den Startschuss für die Hauptarbeiten auslösen würde...

Auf folgende Fragen geben wir Ihnen Antworten: Was fanden die Archäologen im Pfy? Warum machen wir einen Erkundungs- und Entwässerungsstollen? Und wer ist für einen Autobahnabschnitt zuständig, wenn er in Betrieb steht? Gerne informieren wir Sie wie immer – aus erster Hand!



**Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA)**

**Vor und nach dem Tunnel: jeweils sechs Signalportale**



Oben links: Fertig signalisiertes Trasse vor Visp - West.  
Unten links: Verkabelungsarbeiten im Gedeckten Einschnitt Raron.

Oben rechts: Fertiges Trasse auf der Höhe der Nothaltestelle für den Lötschberg-Basistunnel mit Unterführung unter die A9.  
Unten rechts: vier von sechs Signalportalen im Westen des Gedeckten Einschnittes Raron.

Die grossen Bögen aus Metall überspannen die Neubaustrecken der A9. Beim genaueren Hinschauen zeigt sich: vor jedem Tunnelportal (Portalvorzone) gibt es jeweils sechs solcher Signalportale: sie dienen der Signalisierung und der Verkehrslenkung, haben aber auch Platz für Videokameras.

Die Signalportale dürfen aus sicherheits- und unterhaltstechnischen Gründen keine Mittelstütze aufweisen und verfügen über Spannweiten zwischen 27 und 42 m – je nachdem, ob sie sich zusätzlich noch über eine Ausfahrtsspur ziehen. Bei einer Spannweite von 36 m wiegt die Portalbrücke rund 10 Tonnen, berechnet für maximale Windlasten. Entsprechend aufwändig gestalten sich die Fundamente: ein solches misst 8.50 m in der Breite und 2.50 m an der Seite. Das grösste Signalportal der A9 im Oberwallis befindet sich in der Ausfahrt des Tunnels Visp beim Schwarzen Graben. Die Signale auf den Autobahnen müssen mindestens 4.80 m über der Strassenoberkante liegen.

**Warum braucht es so viele Signalportale?**

Die Signalisationsverordnung des Bundes (SSV) regelt die Art der Signale. Dabei ist genau angegeben, wie viele Male und in welchen Abständen die Hinweise erfolgen müssen. Hier eine Auswahl:



Auf Autobahnen müssen Vorsignale auf **Gefahrenstellen** (z. B. bei Baustellen, Gegenverkehr, Gefahr, Unfall, Stau) **500 bis 1000 m vorher**, sowie die **Gefahrentafel selber 100 m vorher** platziert werden.



Ein **Anschluss** muss jeweils **1000 m** vor Beginn des Verzögerungstreifens angekündigt werden, der **Vorwegweiser** steht dann **500 m** davor, der **Wegweiser** beim Beginn des Verzögerungstreifens und die **Ausfahrtstafel** im Scheitel der Ausfahrt.



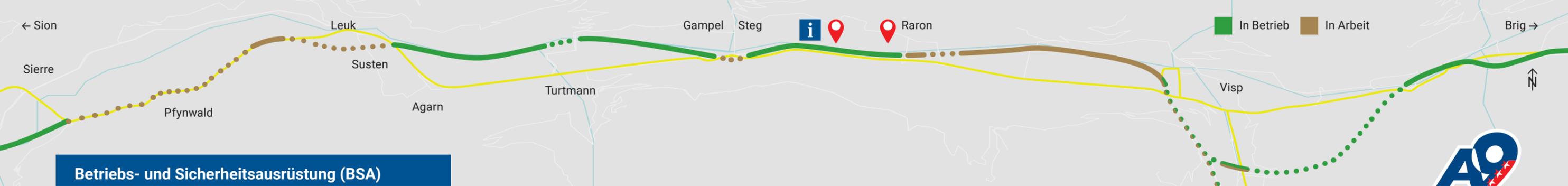
Pfeile geben an, ob und wie die Fahrspur verwendet werden kann. **Eine gesperrte Fahrbahn (rotes Kreuz) darf erst angezeigt werden, wenn vorher bereits 2x der gelbe Pfeil für das Verlassen der Fahrbahn angezeigt worden ist.** Auf diesem Bild wird der Pannestreifen als Fahrbahn umgenutzt.



Nach einer Einfahrt steht **500 m nach dem Ende des Beschleunigungstreifens** die Entfernungstafel mit höchstens fünf Fernzielen.



Will man auf der Autobahn die **Höchstgeschwindigkeit reduzieren**, muss dies in **Abstufungen erfolgen**, z. B. 100 km/h auf dem ersten Signalportal, 80 km/h auf dem zweiten Signalportal, 60 km/h auf dem dritten Signalportal.



Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA)

Ein Signalisierungsbeispiel:  
Die sechs Signalportale im Westen des GERA

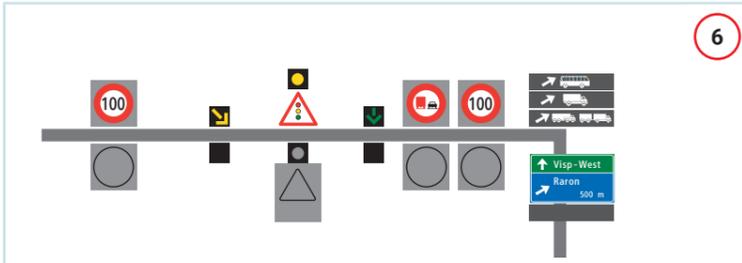


Auf dieser Doppelseite zeigen wir Ihnen die einzelnen Signalportale und deren Signalisierungsmöglichkeiten mit der Angabe des Abstands zum Westportal des Gedeckten Einschnittes Raron (GERA). Diese Signalportale mit Signalen und Verkabelungen wurden während der Sperrung vom 15. Juli – 29. September 2024 realisiert.

Die Signalportale im Osten des Gedeckten Einschnittes Raron befinden sich seit Mitte November 2024 in Montage. Die Signalisierung des Warteraums Raron ist technisch sehr komplex. Da der Warteraum Raron zu einem späteren Zeitpunkt zum Rastplatz Steineye verschoben wird, ist die ganze Signalisierung so ausgerichtet, dass sie sich später an diesen Standort «zügeln» lässt.

\* **MÜLS** bedeutet Mittelstreifenüberleitungssystem. Diese Elemente der Richtungstrennung lassen sich jeweils vor einem Tunnel so positionieren, dass der Verkehr auf die Gegenfahrbahn umgeleitet werden kann.

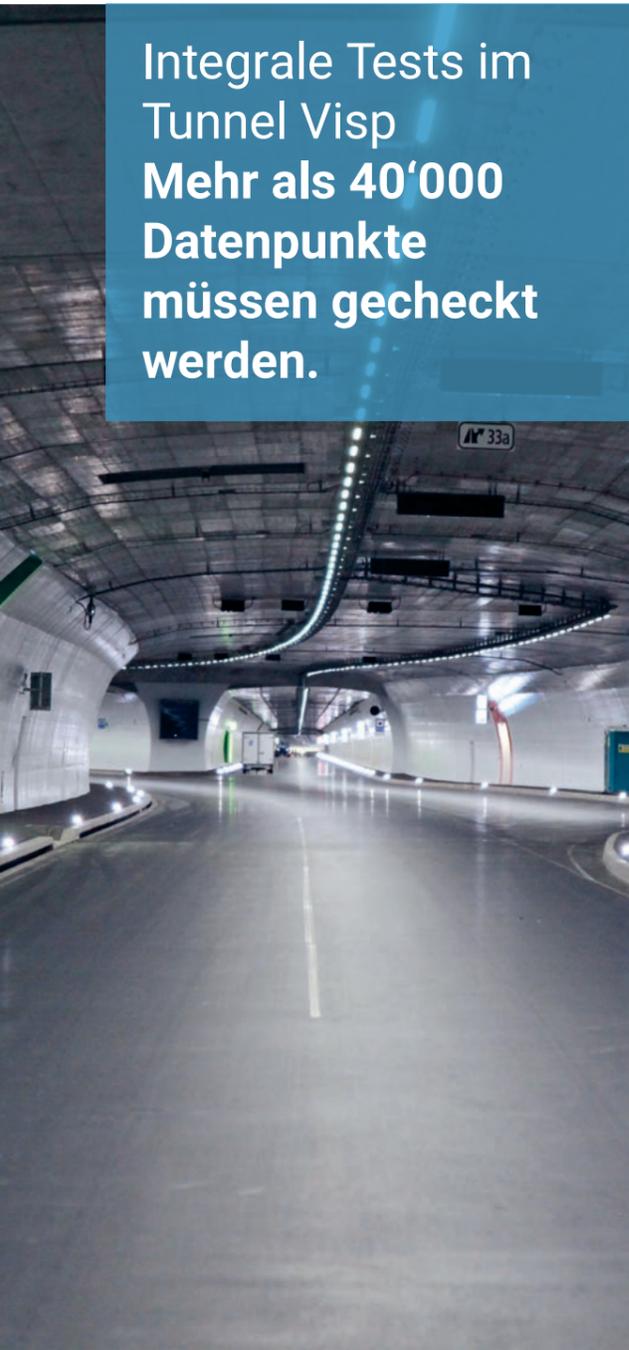
	<p><b>5</b> Signalportal 29, km 135.380, <b>1'020 m vor Portal</b> Signalisierung: - eine Geschwindigkeitsreduktion (z. B. um 20 auf 80 km/h) - bitte linke Spur verlassen - Anzeige Achtung Ampel</p>
	<p><b>4</b> Signalportal 30, km 135.580, <b>820 m vor Portal</b> Signalisierung: - bitte linke Spur verlassen - Wechsel auf andere Verkehrsseite (MÜLS *) - Ausfahrt Raron - Ausfahrt zum Stauraum Raron</p>
	<p><b>3</b> Signalportal 31, km 135.780, <b>620 m vor Portal</b> Signalisierung: - Geschwindigkeitsreduktion (z. B. um 20 auf 60 km/h) - einer gesperrten Fahrbahn - eines Spurwechsels - einer Ampel - des Tunnels, mit Distanzangabe</p>
	<p><b>2</b> Signalportal 32, km 135.980, <b>420 m vor Portal</b> Signalisierung: - Ampeln - gesperrte / offene Fahrbahn - bitte Fahrbahn wechseln - Wechsel auf andere Verkehrsseite (MÜLS *)</p>
	<p><b>1</b> Signalportal 33, km 136.120, <b>280 m vor Portal</b> Signalisierung: - Überholverbot - gesperrte Fahrbahn - bitte Fahrbahn wechseln - jetzt auf andere Verkehrsseite wechseln (MÜLS *)</p>
	<p><b>P</b> Signalvorrichtung 34, km 136.400, <b>am Portal</b> Signalisierung: - Ampeln - offene / gesperrte / zu verlassende Fahrstreifen - Geschwindigkeitsreduktion (um jeweils 20 km/h)</p>



**6** Signalportal 28, km 135.130, **1'250 m vor Portal**  
Signalisierung:  
- Hinweis Ausfahrt Raron  
- eine Geschwindigkeitsreduktion (um 20 auf 100 km/h)  
- Anzeige Achtung Ampel  
- Überholverbot  
- Hinweis auf Stauraum Raron



## Tunnel Visp



**Integrale Tests im Tunnel Visp**  
**Mehr als 40'000 Datenpunkte**  
**müssen gecheckt werden.**

Bis Ende 2024 laufen in der Südröhre des Tunnels Visp noch die Kontrolltests durch die Bauherrschaft. Ab Januar 2025 folgen die integralen Tests, bei denen alle Anlagen gemeinsam und in Abhängigkeit voneinander getestet werden. Im Juni 2025 ist die Südumfahrung betriebsbereit.

### Drei Beispiele für Tests:

- **Jede Fluchtwegtür im Tunnel muss manuell geöffnet und geschlossen werden.** Dabei wird auf dem System in der Betriebszentrale kontrolliert: Ist es die richtige Türe, die angezeigt wird? Zeigt das System an, dass die Türe geöffnet worden ist?
- **Ein Lüfter geht in Betrieb:** Wird der richtige Lüfter angezeigt? Ist die Montage so erfolgt, wie es auf dem Plan vorgesehen war? Wenn nein, wie muss man das System anpassen, damit die Informationen richtig sind?
- **Ein Ereignis tritt ein** (z. B. ein Brand) und eine Verkehrsrichtung muss gesperrt werden: sind die richtigen Ampeln auf Rot gestellt? Wird vorher mit Pfeilen angezeigt, dass die Fahrbahn zu wechseln ist? Am richtigen Ort? Eine sogenannte Reflexabelle zeigt für jedes Ereignis an, welcher Anlagenteil wie reagieren muss. Alle diese Daten müssen kontrolliert und 1:1 getestet werden. Eine Heidenarbeit, denn die Teams müssen im langen Tunnel immer vor Ort hinfahren, prüfen, rückmelden, ...

### Beim Tunnel Visp gibt es eine zusätzliche Herausforderung

Durch die Nordröhre des Tunnels Visp fliesst seit 2022 der Verkehr. Heute bilden die offenen Teile der Südumfahrung (Tunnel Eyholz in beide Richtungen und Tunnel Visp in Ost-West-Richtung) ein gemeinsames System. Auch die Südröhre des Tunnels Visp muss dann zukünftig zu diesem System gehören. Das ist jedoch heute noch nicht möglich.

Um saubere Tests durchführen zu können, wurde das System virtuell kopiert und simuliert damit den ganzen Tunnel. **Ab April 2025 ist jedoch eine Sperrung der Nordröhre des Tunnels Visp unvermeidlich, damit die Systeme zusammengeführt werden können.** Die Verantwortlichen versuchen, die Sperrzeiten der gesamten Südumfahrung auf ein Minimum zu beschränken.

## Betriebs- und Sicherheitsausrüstung

### Warum dauert es zwei Jahre vom Bauende bis zur Inbetriebnahme?

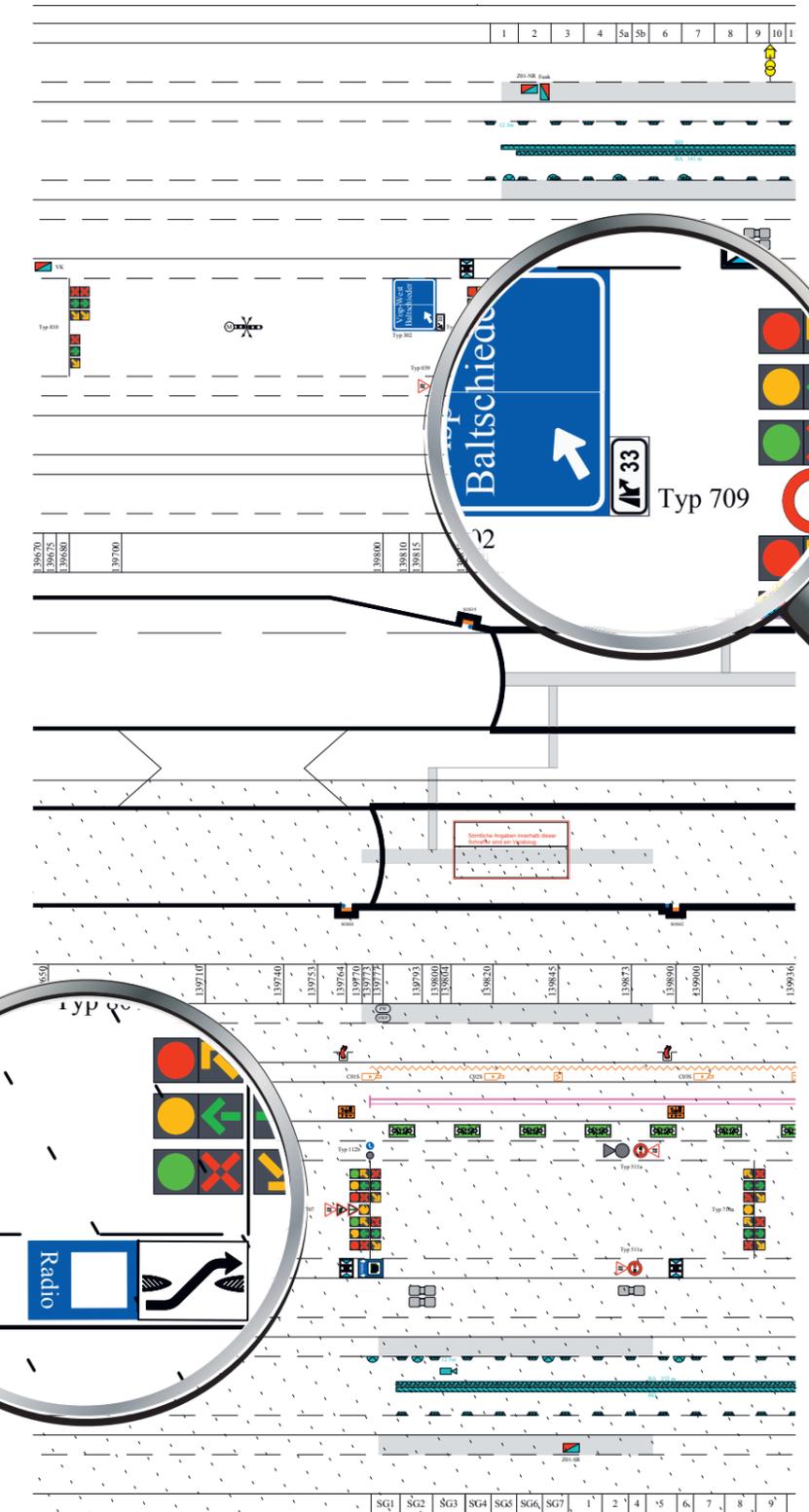
Der Einbau der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung ist komplex und aufwändig. Ein Bild davon gibt der **«Multiplan»**. Jedes einzubauende Anlagenteil ist darauf dargestellt. Wir zeigen Ihnen die ersten 200 m des Tunnels Visp:

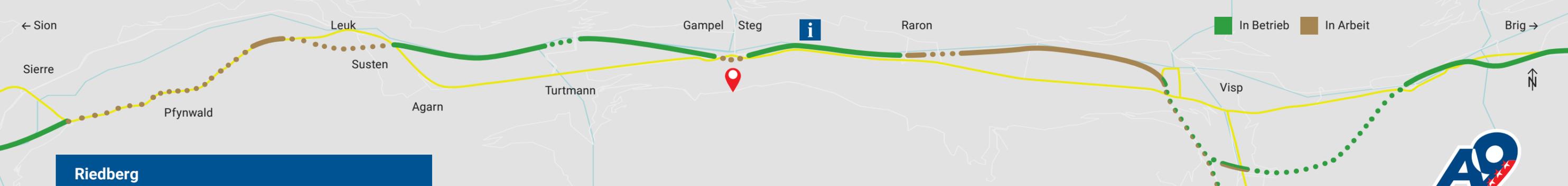
#### Beispiel 1 :

Vorsignalisierung der Ausfahrt Nr. 33 am Nordportal des Tunnels Visp. Am Portal sind ebenso Ampeln angebracht und es besteht die Möglichkeit, Fahrstreifen zu sperren: das bedeutet: Strom- und Steuerungskabel einziehen, Ampeln und Tafeln montieren, etc.

#### Beispiel 2 :

Bei der Tunneleinfahrt ist ein Schild für die Radiofrequenz zu montieren. Die Anzeige kann auf einen Fahrbahnwechsel hinweisen. Die Ampeln müssen montiert werden, ebenso die Strom- und Steuerungskabel, etc.





## Erkundungs- und Entwässerungstollen Lunggi Seit dem 21. Oktober 2024 im Bau

Die Nordflanke des Rhonetals rutscht am Riedberg seit je her rund 1 cm pro Jahr talwärts. Ein ausgedehntes Messnetz zeigt nun: Es besteht ein Zusammenhang zwischen der Regenintensität und der Hangbewegung. Je mehr bzw. je länger es regnet, desto eher zeigen sich Hangverschiebungen. Der Erkundungs- und Entwässerungstollen Lunggi soll Abhilfe schaffen. Der Anstich des 1.5 km langen Stollens erfolgte am 21. Oktober 2024.

### Der ausgebrochene Riedberg-Tunnel ist nicht die Ursache für Hangverschiebungen

Der Tunnel Riedberg ist seit Frühjahr 2021 vollständig ausgebrochen, sowie Sohle und Gewölbe der Nordröhre vollständig und der Südröhre zu 70% betoniert. Und trotzdem kriecht der Hang weiterhin. Das bedeutet: der Hang kriecht auch unabhängig vom Bau des Riedbergtunnels. Der Riedbergtunnel ist nicht der Auslöser für die Hangverschiebungen.

### Der Riedberg-Hang bewegt sich in Abhängigkeit von der Regenmenge und -intensität

Im Riedberg-Hang sind heute über 200 Messpunkte installiert, welche die wichtigsten Daten sammeln und die Auswirkungen auf das Gelände mit Hilfe eines Geländemodells berechnen. Dabei zeigten sich folgende Erkenntnisse (vgl. Abb. rechts):

- Der Hang bewegt sich vor allem im oberen Bereich.
- Die Bewegungen sind abhängig von der Regenmenge und der Intensität der Niederschläge.

- Je häufiger die Niederschläge, desto instabiler ist der Hang. Infolge höherer Nullgradgrenzen ist in unserer Region vermehrt mit Niederschlägen zu rechnen.
- Um die Sicherheit des Riedberg-Tunnels zu gewährleisten, sind Massnahmen zwingend erforderlich.
- Der Bau des Entwässerungstollens wird den Tunnel Riedberg zu einem Bau machen, der wie alle anderen Grossbauwerke auf eine 100-jährige Beständigkeit ausgerichtet ist.

### Die neuesten Erkenntnisse

Im Herbst 2023 hat es über eine längere Zeit überdurchschnittlich viel geregnet (bis 230 ml pro Tag). Schon 50 Tage später bewegte sich der Hang; die Reaktion erfolgte also deutlich schneller als bisher. Die Niederschläge sättigen den Boden. Zwischen dem Boden und dem stabilen Felsen entsteht eine Gleitschicht, die wie Schmierseife wirkt. Die veränderten klimatischen Bedingungen fördern diesen Prozess. Obwohl man den Hang durch die Messungen seit 20 Jahren relativ gut kennt, sind die Verantwortlichen von dieser Beschleunigung überrascht.

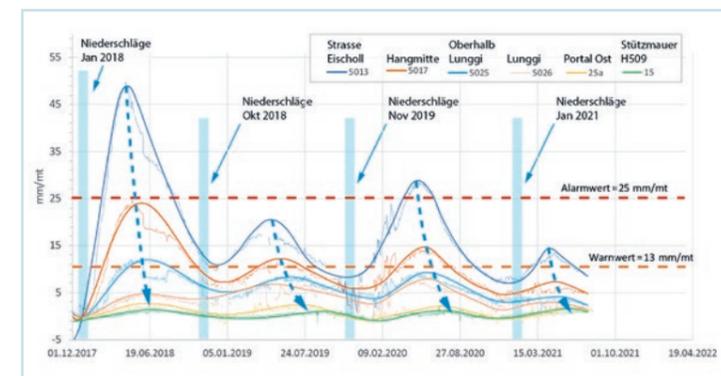
### Was soll der Erkundungs- und Entwässerungstunnel bewirken?

Nach dem Voreinschnitt im Lockergestein führt der neue Erkundungs- und Entwässerungstollen durch stabilen Felsen. Das Ziel besteht darin, dass das Wasser des Hangs in den Entwässerungstollen fliesst und damit bewirkt, dass das Hangmaterial nicht mehr auf der Gleitschicht nach unten rutscht (vgl. Abb. rechts). Das Wasser tritt einerseits auf natürliche Weise in den Entwässerungstollen ein, andererseits wird dies durch gezielte Bohrungen (Ø 10 cm) in diese Gleitschicht hinein gefördert. Wenn die Gleitschicht die Rutschung nicht mehr fördert, bewegt sich der Hang normal (1 cm pro Jahr).

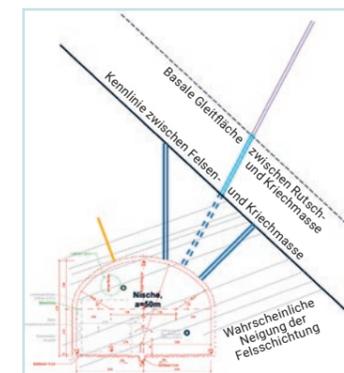
### Wie wird der Stollen gebaut?

Der 1.5 km lange Stollen wird im Sprengvortrieb erstellt und gelangt nach dem Voreinschnitt im Lockergestein relativ rasch in den stabilen Felsen (im Monat Dezember 2024). Während des Baus erfolgen jeweils 50 m lange Erkundungsbohrungen von der Tunnelfront aus. Deshalb heisst der Tunnel auch Erkundungsstollen. Die Abschlagslängen ergeben sich aus der Felsqualität. Der laufend mit Ankern gesicherte Stollen sollte im Dezember 2026 fertiggestellt sein. Er wird nicht mit Innenbeton verkleidet.

Das Tunnelportal steht im Osten des Tunnels Riedberg. Die Sprengungen im stabilen Felsen haben keinen Einfluss auf die Hangbewegungen oder auf den Tunnel Riedberg. Der Vortrieb erfolgt in einer ersten Zeit vom künftigen Autobahn-Trasse aus. Parallel wird eine Zufahrtsstrasse südlich des Autobahntrassees erstellt, um den direkten Zugang zum neuen Stollen zu gewährleisten. Der Bau des Erkundungs- und Entwässerungstollens verzögert die Fertigstellung des Tunnels Riedberg um ca. 1 Jahr auf 2027.



Je häufiger die Niederschläge, desto instabiler ist der ganze Riedberg-Hang. Im Januar 2018 gab es intensive Niederschläge. 100 Tage später hat sich der Hang um rund 7 cm pro Monat bewegt, vor allem im oberen Bereich. Die Menge und die Intensität der Niederschläge haben einen direkten Zusammenhang mit den Geländeverschiebungen.

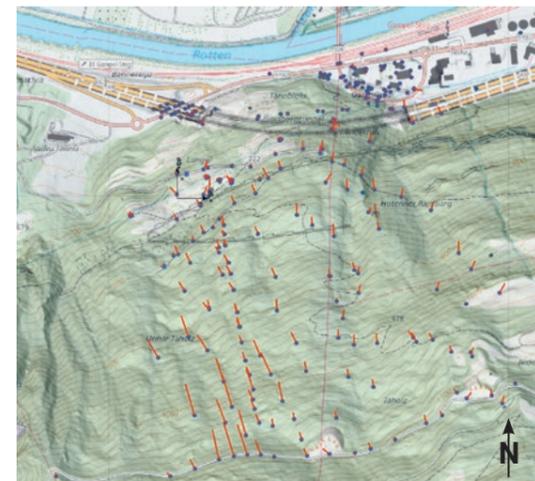


Der nun gebaute Stollen dient der Entwässerung der Gleitschicht. Das Wasser fliesst natürlich sowie durch Drainagebohrungen aus der Gleitschicht in den Tunnel hinein. Damit rutscht der Boden oberhalb der Gleitschicht kaum mehr. Der Hang wird stabil – dies hilft nicht nur dem Autobahnbau, sondern auch den Betreibern der Gasleitung, der Hochspannungsleitung, der Kantonsstrasse nach Eischoll und den Bewohnerinnen und Bewohnern des Weilers Lunggi.

Die Sackung des Riedbergs mit der Linienführung des Riedberg-Tunnels unten. Der Hang rutscht auf einer plastischen Gleitschicht aus Graphitschiefer auf halber Höhe des Hangs. Der Tunnel Riedberg ist nicht der Auslöser für diese Hangverschiebungen.



Neigungen und Verschiebungen des Riedberg-Hangs werden seit 20 Jahren mit sogenannten Inclinometern beobachtet. Je länger der rote Strich, desto grösser ist die Bewegung.





**Siders Ost – Leuk / Susten Ost: Abschnitt Pfy**

**5 Monate vom Vorprojekt zur Realisierung**

Dank der direkten Zusammenarbeit mit dem ASTRA und dem darauf gestützten Notrecht konnte der Stollenbau in nur 5 Monaten seit der Erarbeitung des Vorprojektes lanciert werden. Am 21. Oktober 2024 erfolgte der Anschlag. Zuvor entstanden der Installationsplatz und die Steinschlagnetze im Portalbereich.



Anstich zum Bau des Erkundungs- und Entwässerungsstollens Lunggi am 21. Oktober 2024. Der Voreinschnitt erreicht den stabilen Felsen im Monat Dezember 2024 und der Tunnel verläuft dann in westlicher Richtung.

**Ab 2025: Verkehrsbeschleunigende Massnahmen beim Bahnhof Gampel/Steg**



Die Inbetriebnahme der Autobahn A9 von Visp West bis Gampel/Steg Ost erfolgt im Herbst 2025.

Der Kreisell beim Bahnhof Gampel-Steg ist stark ausgelastet und kommt mehrmals im Jahr an seine Kapazitätsgrenze, wobei Rückstausituationen bis zum Kreisell bei der Garage Fryand entstehen.

Die Dienststelle für Nationalstrassenbau plant zusammen mit der Dienststelle für Mobilität und dem Bundesamt für Strassen ASTRA temporäre Massnahmen, um den Rückstau zu reduzieren oder ganz zu vermeiden.

Die bis zur Eröffnung des Riedbergtunnels geltenden Massnahmen sehen vor, **den Kreisell beim Bahnhof zu einem Turbokreisell auszubauen sowie die Fussgängerlenkung neu zu organisieren.** Nächstens wird das Vorprojekt erstellt. Die Arbeiten sollen im Frühjahr 2025 beginnen.

**Pfyn / Archäologie  
Von Skeletten bis Pflugspuren ist alles dabei**



Skelette aus der Zeit der Pfynschlacht während der Freilegung. Alle Bilder © InSitu.

Seit dem Frühjahr 2024 graben die Archäologen im Auftrag des Kantons im südlichen Teil des Pfynguts – dort wo später die Materialbewirtschaftung für den A9-Abschnitt Pfy vorgesehen ist. Was haben sie gefunden? Und was passiert jetzt im Winter?

Die Archäologin Corinne Juon arbeitet beim Amt für Archäologie des Kantons Wallis und betreut neben anderen Grabungsarbeiten im Oberwallis jene im Pfy.

**Was haben die Archäologen in der laufenden Grabung gefunden?**  
Wie zu erwarten fanden wir einen weiteren Teil der römischen Strasse, jedoch auch viele Spuren landwirtschaftlicher Tätigkeit ab dem Frühmittelalter. Darunter sind Pflugspuren, Hufabdrücke von Rindern, Reste von landwirtschaftlichen Gebäuden, Terrassierungsmauern, viele Wasserleitungen, aber auch Pflanzgräben – wobei wir noch nicht wissen, was hier gepflanzt wurde. Vielleicht werden uns die Analysen der entnommenen Erdproben mehr dazu verraten.

**Was bedeuten diese Funde?**  
Im Pfy haben wir die einmalige Möglichkeit, auf einer grossen Fläche die landwirtschaftliche Tätigkeit seit dem Frühmittelalter zu analysieren: Wie war die Landwirtschaft im Mittelalter organisiert? Welche Arbeiten erfolgten wann und wie? Wie nutzte das ehemalige Dorf Pfy sein Umland? Bei den Schriftquellen aus dieser Zeit geht es ja meist nur um Kaufverträge.

**War etwas wirklich Spektakuläres dabei?**  
Wir haben drei Skelette gefunden, die wahrscheinlich aus der Zeit der Pfynschlachten stammen. Die Analysen laufen noch. Ein Skelett war ziemlich mitgenommen. Bei den anderen beiden lag eines auf dem Bauch und das andere darüber – es handelt sich sicher nicht um Verstorbene,

die ordentlich bestattet worden sind. Einer trug genagelte Schuhe und es lagen viele Knöpfe um den Körper, welche wohl von einer Uniform stammen. Möglicherweise erlauben die Knöpfe nach ihrer Restaurierung Aussagen über die Truppenzugehörigkeit der Verstorbenen.

**Was passiert jetzt mit dem ausgegrabenen Material?**  
Wir dokumentieren alles fein säuberlich mit Fotos, Zeichnungen und durch Einmessen. Alle Fundstücke kommen ins Labor des beauftragten Unternehmens in Sitten. Dort erfolgt eine genauere Reinigung, Auswertung und Datierung. Es bleibt nichts im Boden, wenn dann die Bautätigkeit losgeht.

**Das heisst: der Winter dient der Auswertung?**  
Genau. Wir arbeiten solange vor Ort, wie der Boden nicht gefroren ist. Dann laufen die verschiedenen Analysen und wir planen den Einsatz für das nächste Jahr. Das wird auch wieder spannend, denn wir werden 2025 das Dorf Pfy ausgraben.

Unter der Leitung des Naturparks Pfy-Finges wird es im 2025 ein buchbares Angebot geben, welches die Aspekte der Archäologie, des Naturparks und des Autobahnbaus miteinander verbindet.

An interessanten Stellen bauen die Archäologen ein Zelt auf, um geschützter arbeiten zu können.



Drohnenaufnahme eines landwirtschaftlichen Gebäudekomplexes aus dem Mittelalter.



Pflugspuren mit einer frühmittelalterlichen Parzellenmauer im Hintergrund.





## Nils Panchaud

Chef der Dienststelle Gebietseinheit III (DGEIII)

### Vorankündigung:

#### Inbetriebnahme

- ganze Südumfahrung  
Visp: 24. Juni 2025
- Visp - Raron - Gampel/  
Steg: 27. Oktober 2025

### 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](mailto:info@a9-vs.ch)

Aktuelle Informationen zum Bau der Autobahn A9 finden Sie unter [www.a9-vs.ch](http://www.a9-vs.ch)

### Herr Panchaud, Sie sind Chef der Dienststelle Gebietseinheit III (DGEIII). Sobald das erste Auto durch die Südröhre des Tunnels Visp fährt, gehört der Tunnel Ihnen?

Die Übernahme eines Tunnels in dieser Grössenordnung verlangt von allen Beteiligten eine umfassende Vorbereitung. Unsere Teams und Spezialisten arbeiten bereits heute mit der Dienststelle für Nationalstrassenbau (DNSB) zusammen, um die verschiedenen Anlagen kennenzulernen und zu planen. Gemeinsam erarbeiten wir ein Betriebskonzept, das Aspekte umfasst wie die Sicherheit, die elektromechanische Ausrüstung und die Auswirkungen auf den Winterdienst. Das DNSB erarbeitet für uns eine umfangreiche Sicherheitsdokumentation. Wenn wir einen neuen Abschnitt übernehmen, brauchen wir zusätzliche Mitarbeitende, die sich bereits im Vorfeld mit den Installationen vertraut machen müssen. Und wenn dann das erste Auto durchfährt, bedeutet das für uns einen weiteren Schritt darin, die Verkehrssicherheit im Tunnel zu garantieren.

### Wie muss man sich die Zusammenarbeit zwischen dem Kanton Wallis, dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) und den Verantwortlichen für die A9-Netzvollendung (DNSB) vorstellen?

Die Dienststelle für Nationalstrassenbau ist für den Bau des Tunnels zuständig, in enger Zusammenarbeit mit dem ASTRA, das die Hauptlast der Kosten trägt. Nach der Fertigstellung gehört der Tunnel dem Bund – das ASTRA ist also Eigentümer. Das ASTRA überträgt den Betrieb des Tunnels auf der Basis eines Leistungsauftrags an die Dienststelle Gebietseinheit III. Diese funktioniert wie eine Dienststelle des Kantons, ist jedoch vollständig durch das ASTRA finanziert und pflegt mit diesem eine enge Kunden-Lieferanten-Beziehung mit regem Austausch. Die DNSB ist mit Ausnahme der Bewirtschaftung von Garantieleistungen nicht mehr integriert. Das Schweizer Modell des Autobahnbetriebs ist im europäischen Vergleich sehr flexibel und qualitätsorientiert.

### Was machen Ihre Leute für die A9?

Die DGEIII beschäftigt rund 110 Mitarbeitende und kümmert sich ausschliesslich um die Nationalstrassen im Kanton. Wir reinigen die Trassees, Tunneln und Rastplätze, sorgen für den Winterdienst und die Schneeräumung, unterhalten die Grünflächen, nehmen bei Unterhaltsarbeiten vorübergehende Signalisierungen vor, beseitigen die aufgrund von Unfällen oder Unwettern entstandene Schäden und sorgen für den Unterhalt der technischen Anlagen (Lüftung, Verkehrsüberwachungs- und Kontrollsysteme, Alarmer, Unterstützung bei der Nothilfe). Wir unternehmen aber auch kleinere und grössere Unterhaltsarbeiten beim Belag, auf Brücken, an Rückhaltesystemen, usw. Jährlich führen wir Revisionen (z. B. an den elektromechanischen Anlagen) und Grossreinigungen (z. B. des Entwässerungssystems) durch.

### Wie ist Ihre Dienststelle organisiert?

Die Dienststelle DGEIII umfasst drei Werkhöfe in Martinach, Siders und Brig und einen Stützpunkt auf dem Simplon. Auf der N21 von Martinach zum Tunnelportal des Grosse St. Bernhards sind wir dabei, einen zusätzlichen Stützpunkt in Liddes zu bilden. Wir sind rund um die Uhr verfügbar – an dieser Stelle danke ich unseren Mitarbeitenden für ihre grosse Flexibilität und Dienstleistungsbereitschaft auch unter schwierigen Bedingungen.

### Ihr Schlusswort?

Unsere Mitarbeitenden arbeiten immer im Dienste der Sicherheit und garantieren eine tadellose Infrastruktur. Unter Verkehr entlang der Nationalstrassen zu arbeiten, ist anspruchsvoll und risikoreich. Ich möchte die Gelegenheit nutzen, alle Verkehrsteilnehmenden aufzufordern, sich bei Unterhaltsarbeiten genau an die Anweisungen zu halten, um unsere Mitarbeitenden nicht der Gefahr auszusetzen. In dem Sinne wünsche ich allen «Bonne Route!»

### Besten Dank, Nils Panchaud!

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