



Verzweigungsbauwerk Süd
im Tunnel Eholz.

MAI 2017

A9 INFO

VERBINDET
DAS WALLIS

Die Auswirkungen der Autobahn A9 im Oberwallis lassen sich seit der Eröffnung des zweiten Teilstücks erahnen. Nicht nur, dass die Autobahn A9 das Wallis verbindet, sondern auch, dass die Verkehrsbelastung in den umfahreneren Dörfern abnimmt. Pro Tag fahren heute rund 7'500 Fahrzeuge weniger durch Turtmann. Die Bauarbeiten an der Südumfahrung von Visp schreiten weiter voran: Während die Inbetriebnahme des Tunnels Eholz im Frühjahr 2018 erfolgt, sind nach der plangemässen Wiedereröffnung des Vispertaltunnels auch die Betonarbeiten im Tunnel Visp bis im Herbst 2018 beendet. Das vorliegende A9 INFO informiert Sie über die grösseren Baustellen – wie immer aus erster Hand.

- S. 2/3 **Wiederinbetriebnahme des Vispertaltunnels:** Termingerechte Wiederinbetriebnahme nach 18-monatiger Sperrung.
- S. 4 **Teilstrecke Siders-Leuk:** Archäologen erkunden das Terrain.
- S. 5 **Südumfahrung Visp:** Weitere Bau- und Ausrüstungsfortschritte.
- S. 6/7 **Tunnel Eholz:** Mitten in der Ausrüstungsphase.
- S. 8/9 **Vollanschluss Visp West:** Die plangemässe Entwicklung der Baustelle in 5 Bildern.
- S. 10/11 **Neueröffnete Teilstrecke:** Erste Erfahrungen und deren Nutzen.
- S. 12 **Interview mit Stefan Wenger:** Bereichsleiter des Amtes für Nationalstrassenbau (ANSB).



WIEDERINBETRIEBNAHME VISPERTAL TUNNEL

DER VERKEHR ROLLT WIEDER DURCH DEN TUNNEL



Pünktlich zu Ostern konnte der Vispertaltunnel wieder in Betrieb genommen werden – hier am Übergang zwischen alt (Nordteil) und neu (Südteil).

Seit September 2015 war der Vispertaltunnel gesperrt. Pünktlich zu Ostern, am 11. April 2017, konnte er wieder in Betrieb genommen werden. Während im Süden wesentliche bauliche Veränderungen erfolgten, ist der nördliche Teil des Vispertaltunnels bis auf das Portal im Schwarzen Graben unverändert geblieben.

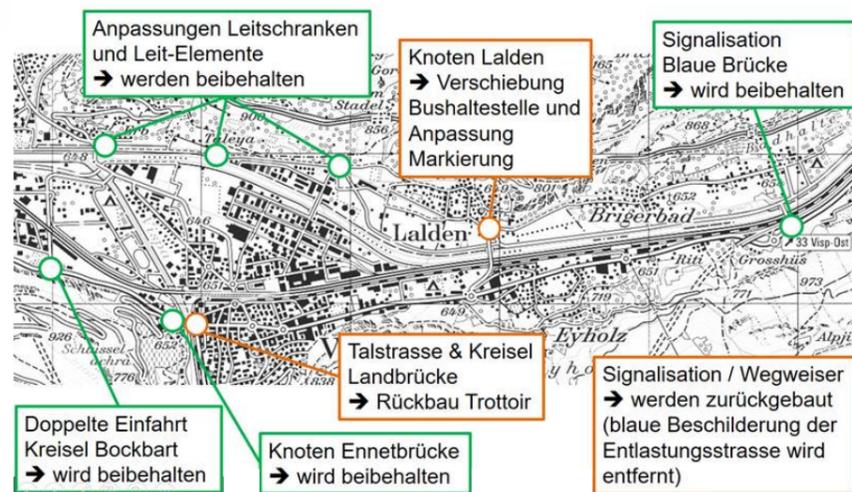
Kein Verkehrs-Chaos

Entgegen gewisser Befürchtungen im Vorfeld entstand durch die Schliessung des Vispertaltunnels kein Verkehrschaos. Dies ist insbesondere den sorgfältig geplanten, flankierenden Massnahmen zu verdanken, die zum Teil aufrechterhalten bleiben. Besonders bewährt haben sich folgende Massnahmen:

- **Verlagerung des Verkehrs auf die nördliche Entlastungsstrasse:** Dank der doppelten Abbiegespur beim Bockbart-Kreisel im Westen von Visp nutzte vor allem der Verkehr von Sitten her die Entlastungsstrasse.
- **Umbau der Abzweigung in die Augstbordregion:** Dies hat den Verkehr verflüssigt. Die Bus-Chauffeure von Postauto und RegionAlps können die Lichtsignalanlagen via Fernbedienung steuern.
- **Einsatz der Verkehrshelfer am Landbrücke-Kreisel:** Ihr Eingreifen in bestimmten Stunden trug wesentlich zur Verflüssigung des Kreisverkehrs bei.
- **Die doppelte Einfahrt in den Landbrücke-Kreisel von Stalden her.** Dadurch konnten Rechtsabbieger schneller in die Kantonsstrasse einbiegen.

Welche Verkehrsmassnahmen werden rückgebaut?

Nach Rücksprache mit den Standortgemeinden werden die blauen Verkehrsschilder, welche den Verkehr auf die Entlastungsstrasse lenkten, wieder entfernt und die Einspurstrecken entsprechend angepasst. Der Radweg Nr. 1 zwischen Baltschieder und Lalden verläuft wieder wie vorher über die Entlastungsstrasse. Zudem erhält die Talstrasse in Visp ihr Trottoir zurück. Es gibt künftig nur noch eine Einspurstrecke in den Landbrücke-Kreisel. Alle anderen Massnahmen und Beschilderungen bleiben bestehen (vgl. Abbildung unten).



Bauliche Massnahmen am Vispertaltunnel

Während der 18-monatigen Tunnelsperrung wurden im Rahmen eines vorgezogenen Bauloses bereits verschiedene Arbeiten für die Autobahn A9 ausgeführt:

- Bau des Verzweigungsbauwerks (VZW) III mit der Einmündung in den Überwurfunnel,
- Erneuerung der Fahrbahn und der Lüftung ab VZW III bis zum Südportal,
- Ausbau und Ausrüstung des Sicherheitsstollens Südegg,
- Erstellen des neuen Tunnelportals Schwarzer Graben.

Dank der konstruktiven Zusammenarbeit aller Projektbeteiligten und der qualitativ einwandfreien Arbeitsausführung durch die beauftragten Unternehmungen konnte das Bauprogramm termingerecht eingehalten werden.

Neue Einfahrt im Norden

Auf der Nordseite konnte während der Sperrung des Vispertaltunnels das Tunnelportal des künftigen Tunnels Visp im Schwarzen Graben erstellt werden. Im Tagbau entstanden in der Vorportalzone Schwarzer Graben 80 m Tunnelröhre im Osten und 48 m im Westen. Die Architektur der Portale entspricht jener des Tunnels Eyholz. Das neue Tunnelportal sowie die Tagbaustrecke des zukünftigen Tunnels Visp passen heute jedoch nicht genau zur Linienführung des bestehenden Vispertaltunnels, was eine s-förmige Korrektur der Fahrbahn zur Folge hatte. Deshalb beträgt die Fahrgeschwindigkeit dort bis auf weiteres nur 30 km/h. Dies wird beim späteren Umbau des Vispertaltunnels (Nordteil) korrigiert. Ab Sommer 2017 verläuft die Kantonsstrasse in ihrer definitiven Linienführung über die beiden Tunnelröhren.

Bau der Verzweigung III

Die Automobilisten im Vispertaltunnel fahren heute an der neu gebauten Verzweigung III vorbei. Eine Holzwand sperrt den künftigen Zugang zum Überwurfunnel ab. Sobald die Nordröhre des Tunnels Visp in Betrieb genommen werden kann, führt der Verkehr ab Süden via Überwurfunnel in die neue Nordröhre der Autobahn A9 Richtung Sitten.

Tunnelsanierung auf der Südseite

Der südliche Teil des Vispertaltunnels dient im Endausbau als Zubringer- und Ausfahrtstunnel. Fahrbahn, Bankette, die Kabelrohrblöcke und die Löschwasserleitung wurden neu erstellt sowie das Lüftungssystem auf das neue System ausgerichtet. Zwischen dem Südportal und dem Kreisel Sefinot nutzte man die Zeit für neue Fahrbahnübergänge an der Brücke, neue Bankette und einen neuen Belag.



Erste Arbeiten an der neuen Ausfahrt des Vispertaltunnels und späteren A9-Tunnels Visp (12.04.2016).



Die Einfahrtsröhren des Nordportals sind betonierte (23.9.2016).



Das Portal des heutigen Vispertaltunnels bereits ausgeführt für die künftige Südröhre des Tunnels Visp (14.4.2017).

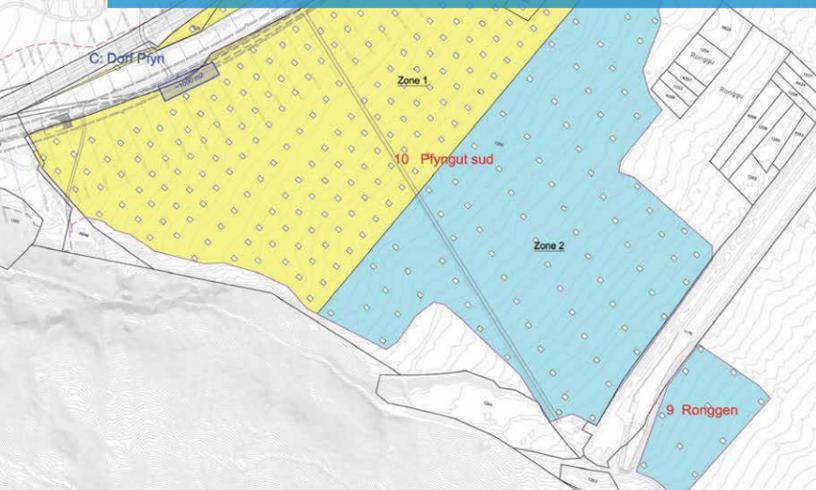


TEILSTRECKE SIDERS - LEUK

SÜDUMFAHRUNG VISP



ARCHÄOLOGISCHE ERKUNDUNGEN VOR BAUBEGINN



strassen, zum Beispiel an Orten, wo grössere Materialverschiebungen geplant sind (Zwischenlager, Materialaufbereitung, Installationsplätze, etc.). Die Vertiefungen sind jeweils identisch aufgebaut. Nach der Entfernung des Humus und des Oberbodens erfolgt eine max. 2 m tiefe Sondierung. Falls die Archäologen fündig werden, wird dies entsprechend vermerkt.

Die Ausgrabungsfelder bzw. Vertiefungen werden wieder zugeschüttet

Danach schliessen die Verantwortlichen die Vertiefungen und stellen den ursprünglichen Zustand wieder her. Falls sie an einem Ort auf aufschlussreiches gestossen sind, wird dies im Rahmen der Planaufgabe berücksichtigt und zu einem späteren Zeitpunkt detaillierter untersucht. Der Aushub erfolgt gestaffelt und berücksichtigt die Bedürfnisse der bewirtschaftenden Landwirte. Diese erhalten den Ertragsausfall entschädigt.

Stand der Planung/Genehmigung

Seit Januar 2017 liegt das Ausführungsprojekt der Teilstrecke Siders Ost – Leuk/Susten Ost zur technischen Genehmigung beim Bundesamt für Strassen ASTRA. Der Entscheid des ASTRA zur Weiterleitung der Unterlagen an das UVEK liegt vor. Das umfangreiche Ausführungsprojekt umfasst 9 Schachteln mit rund 150 Plänen und mehr als 1'500 Seiten Text in Deutsch und Französisch.

Nach der Einarbeitung der Bemerkungen des ASTRA zum Ausführungsprojekt erfolgt die Präsentation gegenüber dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Dieses erteilt die formelle Genehmigung. Voraussichtlich im Sommer 2017 liegen alle Pläne während 30 Tagen in den sechs Gemeinden Siders, Salgesch, Varen, Leuk, Agam und Turtmann-Unterems auf (öffentliche Planaufgabe). In dieser Zeit sind auch die Aussteckungen des Projektes sichtbar. Einsprachen von Privaten, Gemeinden, Bürgergemeinden und Verbänden/Organisationen sind möglich. Zudem nehmen die Kantonalen Dienststellen zum Projekt Stellung. Nach der Behandlung sämtlicher Einsprachen und Bemerkungen erfolgt die Plangenehmigung durch das UVEK.



Die Nationalstrassenverordnung enthält unter anderem die Verpflichtung, bei Bauvorhaben im Vorfeld allfällige archäologische Objekte zu schützen, um daraus archäologisches Wissen gewinnen zu können. Für den Bau der Autobahn A9 im Bereich Pfyngut, in Leuk/Susten Ost, in Gampinen und an einzelnen anderen Standorten. Um den Baufortschritt später nicht zu gefährden, werden diese Erkundungen bereits jetzt vorgenommen.

In den Weisungen des nationalen Archäologieverantwortlichen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) heisst es: «Ziel der präventiven Archäologie/Paläontologie ist es, allfällig vorhandene Fundstellen im Projektperimeter frühzeitig zu erkennen und alle notwendigen Massnahmen zu treffen, um eine verzugslose Ausführung der geplanten Bauvorhaben zu gewährleisten. Dies geschieht gemäss festgelegten Abläufen in den Projektierungsphasen mittels Abklärungen in Archiven und gezielten Prospektionen im Gelände».

631 Ausgrabungsfelder à 20 m²

Ab Mai 2017 entstehen auf der Teilstrecke im Pfyngwald an 631 ausgewählten Standorten Ausgrabungsfelder von 4 m auf 5 m. Sie dienen der obligatorischen, präventiven archäologischen Erkundung auf Baustellen der National-

DIE TUNNELS DER SÜDUMFAHRUNG SIND AUF KURS



Die Verzweigung III im heutigen Vispertaltunnel bildet die Zufahrt zum zukünftigen Überwurtunnel.

Die herausfordernden Vortriebs- und Ausbrucharbeiten im Tunnel Visp sind abgeschlossen, die Betonarbeiten sind in Ausführung. Der Tunnel Eyholz befindet sich bis Ende Jahr in der Ausrüstungsphase.



Tunnel Visp: Ausbrucharbeiten beendet - Betonarbeiten in Ausführung

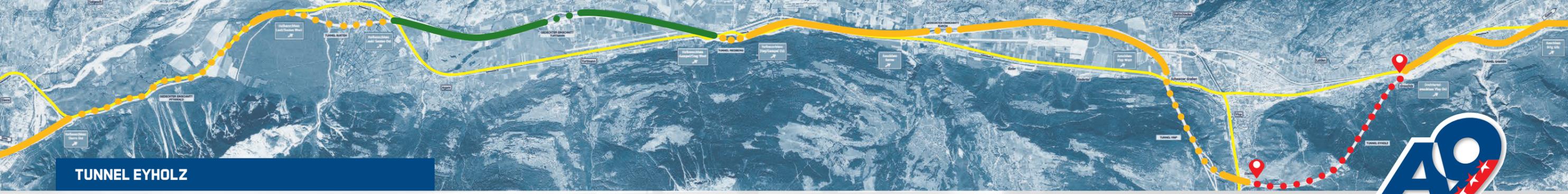
Die Ausbrucharbeiten im Tunnel Visp sind beendet: Die Verzweigung I ist aufgeweitet, die heikle Störzone durchquert, die Portalzone im Schwarzen Graben beinahe vollendet, der gesamte Werkleitungskanal ist ausgebrochen. Noch bleibt die Verzweigung II zu erstellen (vgl. Abb.).

Zur Zeit sind drei Betonschalwagen im Einsatz: zwei in der Nordröhre (jeweils eine von Norden und eine von Süden her) sowie eine etwas kleinere Schalung im Überwurtunnel (ab Verzweigung III in Richtung Verzweigung I). In der Störzone entsteht nicht nur der Betonring im Parament- und Firstbereich, sondern auch in der Sohle, als sogenannter Ringschluss. Die Betonarbeiten dauern rund ein Jahr bis im Frühjahr 2018.

BAUARBEITEN RUND UM DEN TUNNEL EYHOLZ

Die Arbeiten am Trasse im Osten des Tunnels, die Belagsarbeiten und die Bauten zur Portalsicherung sind abgeschlossen. Das Bergwasser aus dem Tunnel Eyholz gelangt neu via einer unterirdischen Querung (einen sogenannten Dücker) direkt in den Rotten.

Der Kreisel im Bereich Staldbach auf der Talstrasse wird bis Herbst 2017 in seiner definitiven Form fertiggestellt.



TUNNEL EYHOLZ

TUNNEL EYHOLZ: MITTEN IN DER AUSRÜSTUNGSPHASE

Obwohl der Betrachter heute am Ostportal des Tunnels Eyholz beim Grosshüs das Gefühl hat, man könne bald schon durch den Tunnel fahren, fehlen doch noch einige zentrale Elemente. Insbesondere die anlagenübergreifenden, integralen Tests der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) nehmen Zeit in Anspruch. Die Eröffnung des Tunnels erfolgt im Frühjahr 2018.

16 BSA-Baulose zu koordinieren

Aus der vereinfachten Darstellung des Terminprogramms für den Tunnel Eyholz (vgl. Abbildung unten) zeigt sich die Vielfältigkeit und die Komplexität bei der Montage und Inbetriebnahme der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung BSA. Insgesamt sind 16 BSA-Baulose miteinander zu koordinieren. Nach der Montage (blaue Felder), welche grösstenteils seit Ende April beendet ist, und dem Verlegen und Anschliessen der verschiedenen Kabel (gelbe Felder, bis Ende September) folgen die jeweiligen Anlagentests (grüne Felder, Oktober-Dezember) und schliesslich die integralen, anlagenübergreifenden Tests (rote Felder, Januar-März 2018). Der rote Balken zeigt den aktuellen Stand im Mai 2017. Die Tests sind aus heutiger Sicht im Frühjahr 2018 abgeschlossen.

BSA Terminprogramm Tunnel Eyholz

Objekt/Arbeiten	Dez 16	Jan 17	Feb 17	Mrz 17	Apr 17	Mai 17	Jun 17	Jul 17	Aug 17	Sep 17	Okt 17	Nov 17	Dez 17	Jan 18	Feb 18	Mrz 18
Mittelspannungsversorgung techn. Lokale		K	AT											IT	IT	IT
Elektroinstallationen	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	AT	AT	AT	IT	IT	IT
Kabelkanäle und Aufhängungen	M	M	M	M	M	M	M	M	M							
Schaltanlagen	M	M	M	M	M	M	K	K	K	K	AT	AT	AT	IT	IT	IT
Tunnellüftung	M	M			K	K	K	K	K	K	AT	AT	AT	IT	IT	IT
Abluftklappen	M			K	K	K	K	K	K	K	AT	AT	AT	IT	IT	IT
Brandmeldeanlagen Tunnel					M	M	M	M	K	K	AT	AT	AT	IT	IT	IT
Notruftelefonanlagen	M	M	M		K	K	K	K	K	K	AT	AT	AT	IT	IT	IT
Tunnelfunk und Radioanlagen					M	M	K	K			AT	AT	AT	IT	IT	IT
Videoanlagen		M	M	K							AT	AT	AT	IT	IT	IT
Signalisierungsanlagen		M	K	K		K	K	K	K	M	K	AT	AT	IT	IT	IT
Infrastruktur techn. Lokale		K	AT								AT			IT	IT	IT
Betriebs- und Löschwasserversorgung			AT								AT			IT	IT	IT
Metallbauarbeiten Tunnel		M	K	K	K	M	K				AT			IT	IT	IT
Kommunikationsnetzwerk A9 VS					M	K	K	K	AT	AT				IT	IT	IT
Leitsystem A9 VS							M				AT	AT	AT	IT	IT	IT
Rauchtest																V
Bauabnahmen			V	V										V	V	
Sicherheitsnachweise										V	V					

Legende: M Montage K Kabelverlegung und Anschluss AT Anlagentests IT Integrale Tests V Verschiedene Vorgänge

Strahllüfter und Fahrraumbeleuchtung montiert.



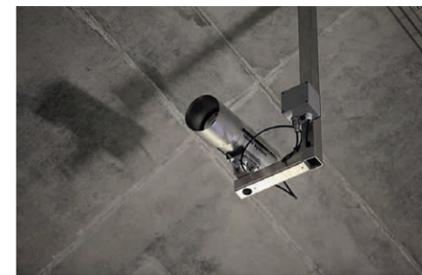
Signalisierungsanlagen montiert.



Kabelpritschen, Energie- und Steuerschränke montiert.



Videoanlage montiert.



Anlagetest versus integrale Tests

Ein Anlagetest kontrolliert die Funktionsweise einer einzelnen Anlage. Zum Beispiel: funktioniert jede Videokamera? Liefert sie gute Bilder? Erkennt die Anlage automatisch stehende oder in die falsche Richtung fahrende Fahrzeuge?

Der integrale Test zeigt anschliessend, ob das Zusammenspiel der verschiedenen Anlagen gelingt. Das nennt man im Fachjargon: Funktionieren die Tunnelreflexe? Zum Beispiel: Wird bei einer Branddetektion im Tunnel die Beleuchtung auf den Höchstwert gestellt, die Tunnelsperrung richtig signalisiert, saugt die Tunnellüftung den entstandenen Rauch im Fahrraum am richtigen Ort und wirksam ab? Und so weiter.

Auf den rund 10 km Tunnelröhren sind eine Vielzahl von Tunnelreflexen und mehrere 10'000 Signale zu testen. Zudem prüfen die Fachleute, ob die Reflexe und Signale über das kantonsweite Kommunikationsnetzwerk übertragen und in der Betriebsleitzentrale der Polizei in Siders korrekt visualisiert werden.

Parallele Arbeiten

Gleichzeitig zu den Anlage- und integralen Tests sind noch folgende Arbeiten auszuführen:

- Rauchtests durchführen.
- Sicherheitsnachweise erstellen.
- Instruktionen und Schulungen für das Unterhaltspersonal durchführen.
- Einsatzübungen mit den Blaulichtorganisationen durchführen.
- Bauwerkabnahmen vornehmen.
- Anlagendokumentation erstellen (Pläne, Funktionsbeschreibungen, Einsatzpläne, Betriebskonzepte, etc.).



VOLLANSCHLUSS VISP WEST

DIE ENTWICKLUNG DER BAUSTELLE IN 5 BILDERN



12. August 2015

- Bodenplatte und Wände der Auffahrt Visp-Sitten und der Abfahrt Sitten-Visp sind betoniert.
- Die drei Bauablaufphasen mit Unterwasserbeton sind gut ersichtlich: im Feld 1 mit hellblauem Wasser ist der Unterwasserbeton erstellt; im darauffolgenden Feld 2 ist der Unterwasserbeton in Ausführung und im nächsten, mit dunklerem Wasser gefüllten Feld 3 ist der Baugrubenaushub in Arbeit.
- Die Umfahrungsstrasse rund um die ARA besteht bereits seit 2014.
- Die SBB-Hilfsbrücken für die zweispurige Unterführung (Anschluss Sion-Visp-Brig) sind ausgebaut und über den Grossgrundkanal verschoben worden.
- Der Grossgrundkanal wurde umgeleitet und fliesst vorübergehend, zw. Sommer 2015 und Mai 2016, durch die bereits erstellte zweispurige Unterführung der Autobahn A9.
- Die östliche einspurige Unterführung bei der Silocem (Anschluss Brig-Visp) ist bereits erstellt.



3. Dezember 2015

- Gut ersichtlich sind wieder die Felder der drei Bauablaufphasen mit Unterwasserbeton.
- Abfahrt Tunnel Visp Richtung Visp West ist in Ausführung.
- Kanalunterführung in Arbeit.
- Unterführung Flurstrasse Baltschieder in Ausführung.



23. März 2016

- Die Ausführungen der Wannen südlich der SBB Gleise sind weiter fortgeschritten.
- Weitere Elemente an der Rampe Anschluss von Visp nach Brig und Vispental entstanden.
- Bauarbeiten an der Flurstrasse Anschluss Baltschieder sind in Ausführung.
- Unterführung Grossgrundkanal ist erstellt.
- Die Abfahrt vom Tunnel Visp in Richtung Visp West ist betoniert.

Im Sommer 2017 beendet die für die hauptsächlichen Bauarbeiten am Vollanschluss Visp West verantwortliche Arbeitsgemeinschaft ihren Auftrag. In den letzten drei Jahren hat die ARGE 48'500 m³ Beton verarbeitet – hinzu kommen 19'000 m³ Unterwasserbeton. Insgesamt wurden 150'000 m³ Material ausgehoben, 70'000 m² Spundwände erstellt sowie 1'700 Anker und 3'500 Mikropfähle unter Wasser gebohrt. Das Trasse der künftigen Autobahn A9 sowie die Ein- und Ausfahrten des Vollanschlusses Visp West sind rot eingezeichnet (Abb. 5). Die dafür notwendige Arbeitsausschreibung ist erfolgt. Die Bilder dokumentieren die kontinuierliche Entwicklung des Bauwerks im Laufe von rund zwei Jahren.



26. Juni 2016

- Auffahrt Richtung Tunnel Visp / Brig ist betoniert.
- Brücke über Wanne für Flurstrasse nach Baltschieder ist in Ausführung.
- Letztes Element Unterwasserbeton südlich der Bahnlinie entsteht.
- Ausgeführte Betonarbeiten an der Ausfahrt vom Tunnel Visp südlich der SBB Gleise.



15. Februar 2017

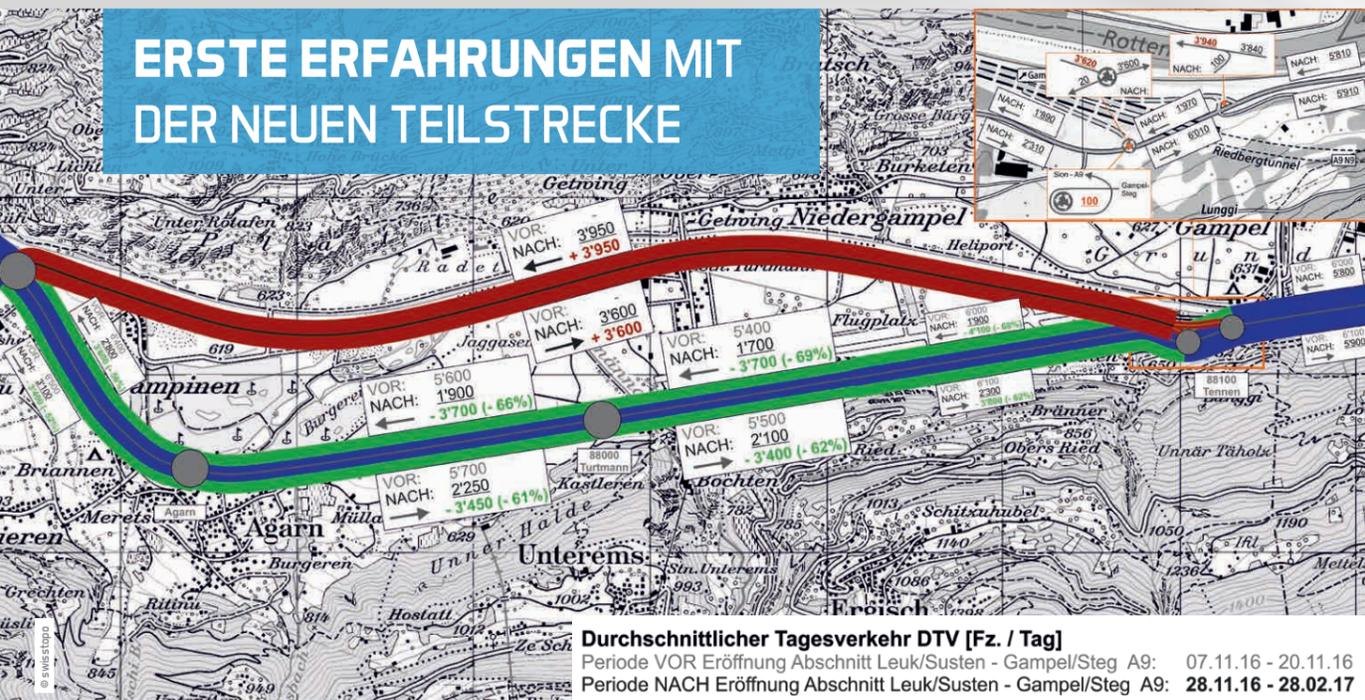
- Südlich der Bahnlinie sind alle Betonarbeiten ausgeführt.
- Die Flurstrasse nach Baltschieder ist wieder in Betrieb.
- Die Auffahrt Richtung Tunnel Visp (nach Brig) ist erstellt.
- Die Abfahrt ab Tunnel Visp ist südlich der Bahnlinie erstellt.
- Die Bodenplatten auf der Nordseite der Bahnlinie sind erstellt und die Seitenwände in Ausführung.

Das künftige Trasse der Autobahn A9, inklusive Ein- und Ausfahrten in rot. Die Ausschreibung hierfür ist erfolgt.



ERÖFFNETE TEILSTRECKE SUSTEN - GAMPel

ERSTE ERFAHRUNGEN MIT DER NEUEN TEILSTRECKE



Die Fahrzeit zwischen Susten und Gampel hat sich dank dem neuen Autobahnteilstück merklich verkürzt. Rund 70 % des Verkehrs benutzt die neue Strecke der Autobahn A9 - eine starke Entlastung für das Dorf Turtmann: Pro Tag fahren rund 7'500 Fahrzeuge weniger durch das Dorf als vorher!

70 % des Verkehrs über die neue Autobahn

Rund 70 % des Verkehrsvolumens, welches vorher durch das Dorf Turtmann fuhr, nutzt heute die neue Autobahnstrecke. Dies zeigen die Daten der automatischen Zählstellen (vgl. Abbildung). Dabei fahren pro Tag rund 300 Fahrzeuge mehr in Richtung Susten als von Susten nach Gampel. Der Grossteil des Schwerverkehrs nutzt dabei die Autobahn. Aufgrund der Messungen im Februar 2017 fuhren täglich rund 7'500 Fahrzeuge über die Autobahn, statt durch das Dorf Turtmann.

Bewährte Tunnelbeleuchtung

Der Gedeckte Einschnitt Turtmann überzeugt durch seine Beleuchtung: Sie ist hell, gleichmässig in der Ausleuchtung und angenehm für das Auge. Sie passt sich zudem automatisch den vorherrschenden Lichtverhältnissen vor

dem Tunnelportal an. Anspruchsvoll ist die Steuerung der Tunnelbeleuchtung vor allem abends: die Abendsonne scheint dem nach Westen fahrenden Autofahrer nämlich direkt ins Gesicht. Beim Ausgang des Tunnels muss die Beleuchtung deshalb verstärkt werden und im Tunnel stetig abnehmen, damit sich das Auge an das Licht im Tunnel gewöhnen kann. Die normgerechte Beleuchtung des Tunnels mit Leuchtdioden (LED) hat sich bewährt.

Heutige Besitzverhältnisse und Verantwortlichkeiten

Mit der Eröffnung der Autobahnteilstrecke erhielt nicht nur der Tunnel einen neuen Eigentümer. Das Bundesamt für Strassen ASTRA ist Besitzer des Teilstückes und mit seiner Filiale Thun verantwortlich für den Betrieb und den Unterhalt der Nationalstrasse. Die Ausführung des betrieblichen und des projektfreien baulichen Unterhalts obliegt der Gebietseinheit III, der Sektion Logistik der ehemaligen Dienststelle Strassen, Verkehr und Flussbau (DSVF) und heutigen Dienststelle für Mobilität des Kantons Wallis. Es besteht hier eine Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton und dem ASTRA.

Erfahrungen mit dem Tunnelnetzwerk

Im Gedeckten Einschnitt Turtmann (GETU) wurden aus terminlichen Gründen alle Anlagen gleichzeitig an das übergeordnete Tunnelnetzwerk angeschlossen. Die Koordination der einzelnen Lieferanten und die Fehlersuche bei den Anlagentests erwiesen sich als ausgesprochen anspruchsvoll. Die entsprechenden Erfahrungen nutzen die Verantwortlichen aktuell für die Arbeiten im Tunnel Eyholz (siehe auch Seite 6/7): Zunächst richten sie das übergeordnete Netzwerk ein, testen dieses, und schalten dann eine Anlage, nach der anderen der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung BSA auf dieses Netzwerk auf. Von den Erfahrungen im Tunnel Turtmann können damit auch alle anderen Baustellen der Autobahn A9 profitieren.

Erste Tunnelreinigung im April 2017

Im April erhielt der Gedeckte Einschnitt Turtmann bereits seine erste Vollbürste: diese Reinigung erfolgt in regelmässigen Abständen und bedingt jeweils die Schliessung einer Tunnelröhre.

Die Bauarbeiten haben begonnen.



Umleitung Grossgrundkanal für den Bau der Brücke.



Ein- und ausgeschaltete Wand der Unterführung.



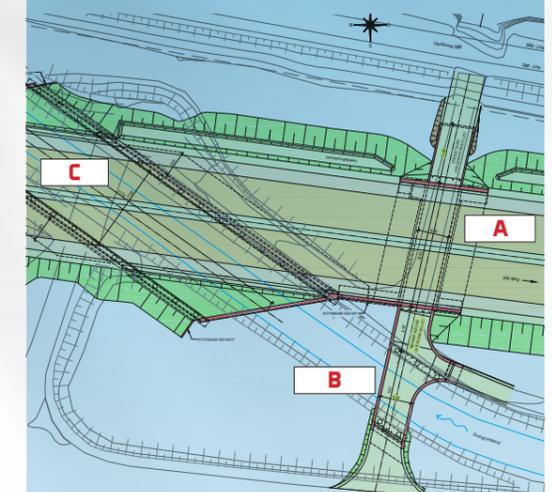
ARBEITEN ZWISCHEN SUSTEN UND VISP

Die Vortriebsarbeiten am Tunnel Riedberg beginnen demnächst. Umfangreiche Vorversuche, sowie zahlreiche zusätzliche Abklärungen, Analysen und technische Ergänzungen betreffend der Baumethoden in geologisch herausforderndem Gelände führten zu dieser Verzögerung.

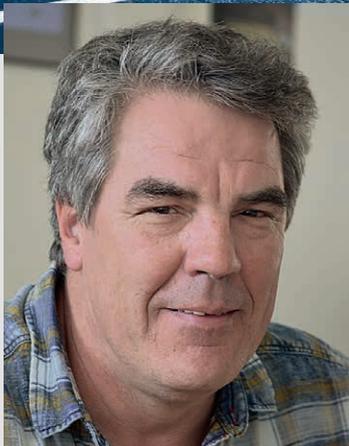
Die Kunstbauten im Lufu sind in Ausführung. Es handelt sich um drei Kunstbauten, welche die künftige Verbindung der Kantonsstrasse mit Niedergesteln gewährleisten:

- A** Unterführung unter der Autobahn A9
- B** Überführung Grossgrundkanal West
- C** Brücke über den Grossgrundkanal

Die Baustelle ist deshalb so aufwendig, weil sich der Grossgrundkanal genau auf dieser Höhe nach Norden verschiebt (siehe Abbildung). Die Durchfahrt ist grundsätzlich immer gewährleistet. Die Bauarbeiten werden im Sommer 2018 beendet.



Der Staatsrat vergab die Arbeiten für den Gedeckter Einschnitt Raron (GERA) im Dezember 2016. Die darauf erfolgte Beschwerde ans Kantonsgericht verzögert zur Zeit den Beginn der Bauarbeiten. Nach Baubeginn dauert die Erstellung des GERA rund 6 Jahre.



Interview mit Stefan Wenger

Elektroingenieur FH
Bereichsleiter Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) beim Amt für Nationalstrassenbau (ANSB)

Ihre Fragen zur Autobahn

Möchten Sie, dass das **A9 INFO** ein spezielles Thema aufgreift? Ihre Vorschläge können Sie auf 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 NOVEMBER 2017

Herr Wenger, seit wann beschäftigen Sie sich mit Betriebs- und Sicherheitsausrüstung und was ist darunter zu verstehen?

Ich habe schon vor 25 Jahren in einem Industriebetrieb Schaltanlagen und Steuerungen für Tunnels gebaut. Vor 15 Jahren wurde ich dann beim Kanton Wallis, im Amt für Nationalstrassenbau (ANSB) angestellt und befasse mich dort seither vor allem mit Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) von Strassentunnels. Es ist ein breites Spektrum, welches meine Arbeit spannend macht: Baukoordination, Elektrotechnik, Elektronik, Datenverarbeitung, Leitsysteme, etc. Dazu ist ein breites Wissen und viel Erfahrung notwendig. Und das Ziel besteht darin, dass die verschiedenen Anlagen zusammen optimal funktionieren. Sowohl im Normalbetrieb als auch bei einem Ereignisfall. Spannend finde ich die Koordination zwischen den vielen spezialisierten Unternehmen, die teilweise auch aus dem Ausland kommen.

Hat sich Ihre Arbeit in den letzten Jahren verändert?

Heute gibt es gegenüber früher viel mehr Normen und Vorschriften, vor allem im Bereich der Sicherheit. Aber die Grundlagen im Tunnel sind ähnlich geblieben. Interessant ist jeweils das grosse Entwicklungspotential. Im Tunnel kommen relativ wenige Anlagen ab Stange zum Einsatz. Wir sind bei der Entwicklung oft direkt und nahe beim Lieferanten dabei – ein Beispiel ist die Ausgestaltung der LED-Beleuchtung im Tunnel. Wichtige Kriterien sind dabei, die Langlebigkeit, der einfache Unterhalt und der Energieverbrauch. Jeder Tunnel ist anders und bedarf einer individuellen Lösung – hierfür ist die Tunnellüftung ein gutes Beispiel.

Können Sie aus den Erfahrungen vom Gedeckten Einschnitt Turtmann für die anderen Tunnels profitieren?

Es sind grösstenteils die gleichen Planer und Unternehmer, welche die einzelnen Teile liefern. Daraus entstehen positive Synergien. Wir können für den Tunnel Eyholz die Testabläufe aus den Erfahrungen anderer Tunnelprojekte einsetzen und optimieren. Schliesslich wachsen aber nicht nur die Anlagen zusammen, sondern auch die Teams. Wer Anlagen bereits im Gedeckten Einschnitt Turtmann erfolgreich in Betrieb genommen hat, profitiert von diesen Erfahrungen nun auch im Tunnel Eyholz. Wir sind dadurch effizienter und besser und können stolz auf unser Werk sein.

Und wie belüften Sie persönlich Ihr Leben neben der Arbeit?

Seit Jahren bin ich leidenschaftlicher Fischer. Während 8 Jahren engagierte ich mich als Präsident des Kantonalen Fischerverbandes und seit 3 Jahren bin ich Vizepräsident auf nationaler Ebene. Doch das Schöne ist nicht nur diese Verbandsarbeit! Als angefressener Fliegenfischer binde ich meine künstlichen Fliegen selbst. Die Natur geniesse ich am liebsten an einem klaren Bergsee wie dem Illsee, dem Totensee oder dem Lac de Tannay. Aber es darf auch mal der Rotten oder ein Bergbach sein.



Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt (DMRU)
Amt für Nationalstrassenbau (ANSB)
Kantonsstrasse 275, Postfach 160
3902 Glis
Tel. 027 606 97 00, Fax 027 606 97 01



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS