



Gedeckter Einschnitt Raron:
drei Viertel des Rohbaus erstellt.

MAI 2022



Die Nordröhre des Tunnels Visp steht vor der Eröffnung. Ab dem 23. September 2022 führt der Durchgangsverkehr Simplon-Sitten durch den ersten Teil der Südumfahrung der Autobahn A9 und mündet westlich von Visp in die Kantonsstrasse ein. Auch der touristische Abreiseverkehr aus den Vispertälern belastet nicht mehr die Talstrasse. Die weiteren Themen in dieser Nummer sind so vielfältig wie der Bau der Autobahn A9 selbst: Erfahren Sie mehr über das Rettungskonzept im Tunnel Visp, Probe- und Spezialbeläge, nützliche Tierrassen in den Biotopen und die künftige Verkehrsregelung während den Hauptarbeiten im Pfywald. Wie immer – aus erster Hand.

- S. 2/3 **Tunnel Visp:** Verkehr im Norden, Bauen im Süden.
- S. 4/5 **Tunnel Visp und Sicherheit:** Wie sich Betrieb und Bau ergänzen.
- S. 6 **Interview mit Marco Walter,** Gesamtprojektleiter DNSB.
- S. 7 **Probe- und Spezialbeläge.**
- S. 8 **Tunnel Riedberg & Vollanschluss Raron:** Stand der Arbeiten.
- S. 9 **Gedeckter Einschnitt Raron (GERA):** Drei Viertel sind betoniert.
- S. 10 **Pfyn:** Vorbereitungen für die Verlagerung des Durchgangsverkehrs.
- S. 11 **Ökologische Ersatzmassnahmen:** Wie Tiere zu professionellen Landschaftspflegern werden.
- S. 12 **Interview mit Niklaus Furger,** Gemeindepräsident von Visp.



TUNNEL VISP

ERÖFFNUNG DER NORDRÖHRE AM 23. SEPTEMBER 2022

Ab dem 23. September 2022 können Sie die Nordröhre des Tunnels Visp in Fahrtrichtung Ost → West nutzen. Zusammen mit dem seit 2018 befahrbaren Tunnel Eholz wird so der erste Teil der Südumfahrung von Visp Realität! Insgesamt finden mit der Eröffnung der nördlichen Tunnelröhre des Tunnels Visp rund 30 verschiedene Baulose ihren Abschluss.



Ab dem 23. September 2022 neu in Betrieb genommene Strecken der Autobahn A9:

Von Brig-Glis herkommend:

Fahrt über die nördliche Staldbachbrücke, Nordröhre Tunnel Visp, Ausfahrt Visp West.

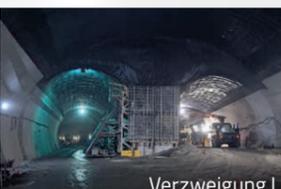
Von den Vispertälern herkommend:

Vispaltunnel Südegg bis Verzweigung III, Überwurf tunnel, Nordröhre Tunnel Visp, Ausfahrt Visp West.

Tunnel Visp Nordröhre im Überblick

(Baubeginn der jeweiligen Arbeiten)

Ab dem 23. September 2022 sind in Betrieb:

A	Staldbachbrücke Nord: - Länge: 220 m	Bauarbeiten abgeschlossen Gussasphalt	2006 (Vorlos) 2021	
B	Tunnel Visp, Nordröhre: - Länge: 2'536 m	Ausbrucharbeiten: Innenausbau: Belagseinbau: Tunnelbeschichtung: Einbau BSA: Abschliessende Tests BSA:	2016 2018 2019 2019 2019 2022	
C	Vispaltunnel, Südegg bis Verzweigung III: - Länge: 700 m	Ausbrucharbeiten VZVIII: Umbau Vispaltunnel: Innenausbau: Belagseinbau: Einbau BSA: Abschliessende Tests BSA:	2015 2015 2016 2016 2017 2022	
D	Überwurf tunnel: - Länge: 1'066 m	Ausbrucharbeiten: Innenausbau: Belagseinbau: Tunnelbeschichtung: Einbau BSA: Abschliessende Tests BSA:	2010 (Vorlos) 2018 2019 2019 2020 2022	
E	Portalbauwerk Schwarzer Graben und Tagbaustrecke: - Länge: 101 m	Bauarbeiten abgeschlossen	2019	
F	Visp West, Ausfahrt zu Kreisell Wehreye: - Länge: 750 m	Bauarbeiten abgeschlossen	2020	

Weitere Bauwerke, die ab dem 23. September 2022 in Betrieb sind:

- Lüftungsstollen im Schwarzen Graben: 229 m Länge
- Lüftungsstollen im Chatzuhüs: 473 m Länge
- Querverbindungen (QV): 13 QV, davon 2 befahrbar (insgesamt 449 m Länge)
- 2 Betriebszentralen
- 2 Technische Lokale im Überwurf tunnel

Hauptmengen des Tunnels Visp (Nordröhre, gerundete Zahlen)

- Felsausbruch 320'000 m³ (fest) = 30'000 Lastwagenladungen, entspricht einem Konvoi von rund 480 km Länge (Visp – München) oder dem Volumen von ca. 420 Einfamilienhäusern
- Aushub (Lockergestein) 60'000 m³ (fest, Absenkung) = 5'625 Lastwagenladungen
- Anzahl Felsanker: 620'000 Stück
- Stahlbau: 10'400 t
- Ausbruchsicherung: Spritzbeton 150'000 m³
- Abdichtungen: 150'000 m² = 21 Fussballfelder
- Beton Innenausbau: Ortsbeton 185'000 m³
- Belagseinbau: 20'000 t
- Auffüllungen: 80'000 m³



Stand der Arbeiten in der Südröhre des Tunnels Visp (Umbau Vispaltunnel)

In der Südröhre sind die Vortriebsarbeiten im Bereich der Rhone-Simplon-Störzone vollständig ausgeführt. Eindeutlich ist die grosse Stahlschalung, die zum Betonieren des Tunnelgewölbes in der Verzweigung II zum Einsatz kommt (siehe Bild oben). Sie verfügt über eine Spannweite von über 20 m. Beidseitig sind die Paramente (Seitenwände) zu 90% erstellt. Die verbleibende Tagbaustrecke im Schwarzen Graben ist in Ausführung. In der ersten Jahreshälfte 2023 werden in der Südröhre die Rohbauarbeiten inkl. Tunnelbeschichtung abgeschlossen sein, so dass die Verantwortlichen der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung stufenweise übernehmen können.



Neubau des Kreisels im Sefinot

Der für die Baustellen der Autobahn A9 erstellte, provisorische Kreisell im Sefinot, zwischen Neubrück und Stundhaus, wurde rückgebaut. Das Provisorium hat sich in den letzten Jahr jedoch bewährt, so dass der Kreisell nun definitiv erstellt wurde. Die notwendigen Bauarbeiten sind beendet und die Inbetriebnahme ist erfolgt.

DIE A9 ERLEBEN
TUNNEL VISP
20. AUGUST 2022

Tag der offenen Autobahn A9, Tunnel Visp

Im Hinblick auf seine offizielle Eröffnung wird die Bevölkerung eingeladen, die beiden Tunnelröhren des Tunnels Visp der Autobahn A9 Südumfahrung zu besichtigen. Während die Nordröhre für die Inbetriebnahme am 23. September 2022 bereit ist, wird in der Südröhre noch gebaut. Dadurch erhält die Bevölkerung die einmalige Gelegenheit, gleichzeitig einen Tunnel im Bau und einen betriebsbereiten Tunnel zu erkunden.



DIE SICHERHEIT IN NORD- UND SÜDRÖHRE GEWÄHRLEISTEN



Eine begehbare Querverbindung zwischen der Nord- und Südröhre im Tunnel Visp: Hinten geht es zum Tunnel Süd, der noch eine Baustelle ist.

Am 23. September 2022 wird die Nordröhre des Tunnels Visp eröffnet, während in der Südröhre gleichzeitig noch Bauarbeiter, Ausrüster und Ingenieure am Werk sind. Eine Herausforderung für den Betrieb und die Sicherheit in beiden Tunnelröhren!

Wie sieht das sicherheitstechnisch aus, wenn in Zukunft in der Nordröhre Autos und Lastwagen durchfahren, während in der Südröhre weiter gebaut und ausgerüstet wird? Wie ist man vorbereitet, wenn es in der Nordröhre zu einem Ereignis mit Feuer kommt? Und wie sieht es aus, wenn Bauarbeiter aus der Südröhre evakuiert werden müssten?

Zusätzlich installierte Lüfter

Die Abbildung A auf der Seite 5 zeigt die Situation nach der Teileröffnung des Tunnels Visp. In der Nordröhre, im Überwurfstunnel und im Bereich von der Verzweigung VZWII bis zum Portal Südegg (grüner Bereich) fährt der Verkehr ohne Einschränkungen. Die definitiven Betriebs- und Sicherheitsanlagen BSA garantieren hier die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden (blau dargestellte Lüfter/Strahlventilatoren). Im roten Bereich wird noch gearbeitet und es ist noch keine definitive Betriebs- und Sicherheitsausrüstung BSA installiert. Der Sicherheit dienen hier provisorisch installierte Lüfter (rot dargestellt).

Was passiert, wenn es in der geöffneten Nordröhre brennt?

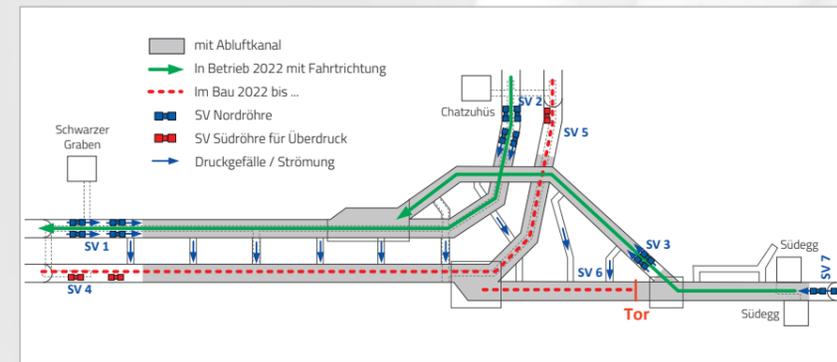
Wenn im grünen, für den Verkehr freigegebenen Bereich ein Brand detektiert wird, blasen die provisorisch eingebauten, roten Lüfter der

Südröhre tunneleinwärts. In der Südröhre und in den Querverbindungen zur Nordröhre entsteht so ein Überdruck. Rauch aus dem grünen Bereich (Nordröhre) kann somit nicht durch die Querverbindungen auf die Baustelle im roten Bereich (Südröhre) eindringen.

Die Querverbindungen auf der Seite des roten Bereichs sind nicht mit den definitiven Fluchtwegtüren ausgerüstet, deshalb wurden in den Querverbindungen zusätzliche Trennwände mit Flügeltüren eingebaut (vgl. Abbildung B auf der Seite 5). So gelangen die flüchtenden Verkehrsteilnehmenden durch eine Schleuse in einen gesicherten Bereich auf der Baustelle. Dieser ist besonders gekennzeichnet, damit die Verkehrsteilnehmenden hier auf die Hilfe der Einsatzkräfte warten können (vgl. Abbildung C). Die Bauarbeiter werden bei einem Ereignis mit roten Blinklichtern gewarnt, die Arbeiten sofort einzustellen und die Baustelle umgehend zu verlassen.

Und wenn es auf der Baustelle der Südröhre zu einem Ereignis kommt?

Sollte es auf der Baustelle in der Südröhre brennen, haben die Arbeiter die Möglichkeit, einen Alarm auszulösen. Dabei wird die Lüftung im grünen Bereich (Nordröhre) automatisch so eingestellt, dass hier kein Rauch eindringen kann. Der Tunnel im grünen Bereich (Nordröhre) wird via Signalanlagen der BSA umgehend gesperrt, damit die Arbeitenden durch die Querverbindungen sicher in diesen Bereich flüchten können.

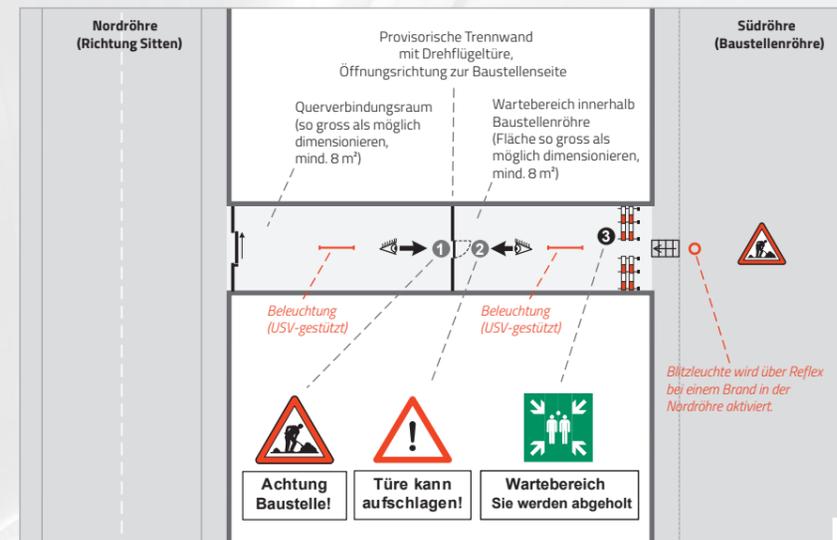


Situation nach Inbetriebnahme der Nordröhre des Tunnels Visp bei gleichzeitigen Bau- und Ausrüstungsarbeiten in der Südröhre (Baustelle): Die Sicherheit ist durch

die definitiven Strahlventilatoren (SV blau) und die zusätzlichen (SV rot) sowie durch die Signalisierung für beide Tunnelröhren jederzeit gewährleistet.



Prinzip Querverbindung mit provisorischer Holztrennwand und Flügeltüre.



Signalisation in der Querverbindung bei Inbetriebnahme der Nordröhre.



Türe zur Querverbindung in der ab dem 23. September 2022 in Betrieb stehenden Nordröhre des Tunnels Visp.



Die gesamten Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) für die Teilbetriebnahme des Tunnels Visp (Nordröhre, Südegg bis Verzweigung III und Überwurfstunnel) sind installiert und getestet. Momentan erfolgt der 3-monatige Probetrieb durch das Unterhaltspersonal der Gebietseinheit III. Dabei haben die künftigen Betreiber des Tunnels die Möglichkeiten, die Örtlichkeiten

und die komplexen Anlagen des Tunnels noch besser kennenzulernen. Parallel dazu werden die abschliessenden Versuche (z. B. Rauchversuch) und Messungen (z. B. Leuchtdichtemessungen der Beleuchtung) durchgeführt. Diese dienen dazu, die Funktionsfähigkeit sowie die Normkonformität der Anlagen und des Tunnels zu belegen.



TUNNEL VISP UND STALDBACHBRÜCKE

INTERVIEW MIT MARCO WALTER, NEUER GESAMTPROJEKTLEITER DER A9 IM OBERWALLIS

Seit dem 1. Januar 2022 ist Marco Walter als Gesamtprojektleiter in der Dienststelle für Nationalstrassenbau in Gamsen tätig. Wie haben ihm ein paar Fragen gestellt:

Herr Walter, seit knapp fünf Monaten sind Sie in Ihrem Amt. Wie ist Ihr erster Eindruck?

In meiner Tätigkeit als Stadttingenieur von Brig hatte ich immer wieder die Möglichkeit, an den Projektkoordinationssitzungen (PROKO-Sitzungen) der Teilstrecke Visp West – Visp Ost teilzunehmen. Erste Eindrücke habe ich somit bereits während den Baustellenbesichtigungen erhalten, die jeweils im Anschluss an diese Sitzungen stattfinden. In diesen ersten Monaten konnte ich mir einen Überblick zu den übrigen Teilstrecken verschaffen: Jede befindet sich in einer anderen Projektphase: während der Baubeginn im Pfynwald noch bevorsteht, können andere Strecken noch in diesem Jahr eröffnet werden. Neben den gut 20 km Autobahn, die noch zu realisieren sind, gibt es links und rechts zahlreiche Nebenbaustellen wie Kompensationsmassnahmen, Brücken- und Anschlussbauwerke, Kreisell, Löschwas-



Marco Walter (47), Eidg. Dipl. Bauingenieur ETHZ und Gesamtprojektleiter DNSB.

serversorgungen, Lüftungs- und Betriebszentralen, usw., um hier nur einige zu nennen. Die Palette ist also sehr eindrücklich, aber auch spannend.

Warum haben Sie sich für einen Wechsel entschieden?

Nach meiner Ausbildung habe ich ein paar Jahre in Zürich, später in Brig gearbeitet, betrieb während sieben Jahren mein eigenes Ingenieurbüro in Naters und war in den sieben folgenden Jahren als Stadttingenieur gemeinsam mit meinem 20-köpfigen Team für den Unterhalt und die Sanierung der Infrastruktur von Brig verantwortlich. Jetzt kann ich mich wieder stärker auf den Strassenbau konzentrieren.

Was macht ein Gesamtprojektleiter?

Gemeinsam mit meinem Dienstchef Martin Hutter, dem Adjunkten, den Projektleitern, den Oberbauleitern, den örtlichen Bauleitern und den verschiedenen Spezialisten Sorge ich dafür, Wissen und Erfahrung beim Bau der einzelnen Teilstrecken in Bezug auf die Qualität, Sicherheit, Kosten und Termine zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Und konkret?

In den letzten Monaten habe ich mich stark auf die Teilstrecke durch den Pfynwald konzentriert. Meine Rolle liegt jedoch insbesondere darin, Synergien zwischen den einzelnen Teilstrecken zu erkennen und zu fördern – zum Beispiel bei der Materialbewirtschaftung oder bei der Verfügbarkeit von Expertenwissen.

Und wie reagieren Sie auf Vorurteile gegenüber dem Autobahnbau im Oberwallis?

Ich konnte mit meiner Familie im März 2018 durch den Tunnel Eyholz laufen: ein Ereignis, das auch meinen Kindern immer in guter Erinnerung bleiben wird. Der nächste Tag der offenen Autobahn findet am 20. August 2022 statt – eine Gelegenheit, die Komplexität des Autobahnbaus aus der Nähe zu betrachten, und nicht nur vom Hörensagen. Schliesslich freue ich mich auf die Eröffnung der Nordröhre des Tunnels Visp am 23. September dieses Jahres.

Besten Dank für das Gespräch!



PROBE- UND SPEZIALBELÄGE

Bei grösseren Baustellen verlangt das Bundesamt für Strassen ASTRA einen Probeeinbau für den Belag. Und auf der neu zu eröffnenden Staldbachbrücke kommt ein Spezialbelag zum Einsatz: sogenannter Gussasphalt.

Probeeinbau von Belag

Bei Belagsflächen, die 10'000 m² übersteigen, verlangt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) einen Probeeinbau des Belags. So wird auf einer Tunnelstrecke von 250–300 m ein dreischichtiger Probebelag eingebaut mit Tragschicht, Binderschicht und Deckschicht. Für die Nordröhre des Tunnels Visp erfolgte dieser Probeeinbau im Juli 2018, für die Südröhre im Dezember 2021.

Wozu dient ein Probeeinbau?

Anhand eines Probeeinbaus lassen sich die Qualität des Belags einerseits und das Einbringen des Belags andererseits prüfen und testen. Mittels Mischgutuntersuchungen werden beispielsweise die Qualität des Mischguts (eignet sich das mit Bitumen vermischte Gesteinsmaterial, um den gewünschten Belag herzustellen?), der Bindemittelgehalt und der Hohlraumgehalt im Labor bestimmt und beurteilt. Beim 1:1-Einbau des Walzasphalts stehen der Verdichtungsgrad der Belagsschichten, die Ebenheit des

Deckbelags sowie die Einbaumethode im Zentrum. Stimmen die Ergebnisse mit den Anforderungen überein, gibt die Bauleitung den getesteten Belag und das Einbauverfahren für den Haupteinbau frei.

Gussasphalt als Speziallösung

Ein normaler Walzasphalt hat einen Hohlraumgehalt von 3–6 %. Der Gussasphalt hingegen weist gar keine Hohlräume auf. Er ist also sehr dicht und kompakt und eignet sich nur dort, wo der Untergrund ebenfalls sehr dicht und kompakt ist – wie das bei der Betonbrücke über die Vispa im Staldbach der Fall ist.

Wie wird Gussasphalt eingebaut?

Ein «Fahrkocher» (wie das Transportmittel in Anlehnung an den «Fahrmischer» genannt wird) transportiert den flüssigen Gussasphalt auf die Baustelle. Mit einer Temperatur von 230°C giessen ihn die Arbeiter aus und verteilen ihn mit einem Fertiger. Beim Einbau auf der Staldbachbrücke fuhr der Fertiger auf zwei Schienen (vgl. Bild). Den kleinen Randbereich, auf dem die nach dem Einbringen demontierten Schienen stehen, füllen die Fachleute später mit einer weichen Fugenvergussmasse auf Basis von Bitumen.

Vor dem Einbau des Gussasphalts verlegten die Arbeiter auf der Betonoberfläche eine Bitumenbahn. Anschliessend erfolgte das Ausgiessen in zwei Schichten: der Schutzschicht und der 3–4 cm dicken Deckschicht. Sollte der Belag einmal saniert werden müssen, genügt es, relativ unkompliziert die Deckschicht zu entfernen und neu zu giessen. Durch den Gussasphalt ist das Brückenbauwerk komplett abgedichtet und damit weniger schadenanfällig.

Eine helle Belagsfarbe – warum?

Gussasphalt wird immer heiss-in-heiss und maschinell mit Splitt abgestreut, der später eingewalzt wird. Dies garantiert die Griffigkeit des Deckbelags. Im Falle der Staldbach-Nordbrücke hat dieser Splitt eine helle Farbe – das heisst, der Belag der Brücke ist viel heller als dies normalerweise der Fall ist. Dies hat den Vorteil, dass sich der Brückenbelag im Sommer weniger aufheizt und es damit nicht zu bleibenden Verformungen in der Gussasphaltschicht kommt. Einen kleinen Nachteil hat das Ganze jedoch: die weisse Markierung lässt sich auf dem hellen Belag nur sehr schlecht erkennen. Deshalb erhalten jetzt alle Markierungen eine schmale, schwarze Umrandung! Die Nachsichtbarkeit der Markierung ist dank eingestreuter Glasperlen ebenso gewährleistet.



TUNNEL RIEDBERG

VOLLANSCHLUSS RARON

GEDECKTER EINSCHNITT RARON (GERA)

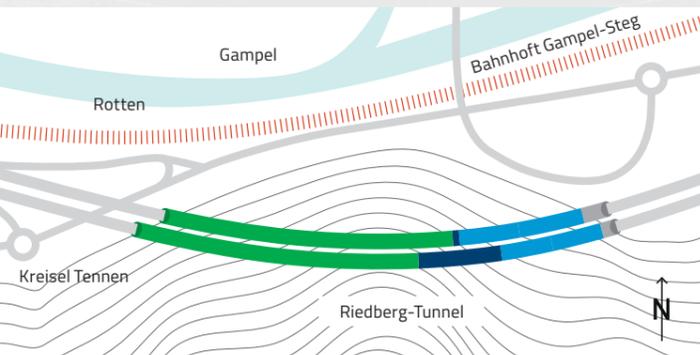


STAND DER ARBEITEN



Tunnel Riedberg: Sanierung des alten, 2002/2006 erbauten Bereichs.

Die Arbeiten im rückwärtigen Bereich (Sanierung der ersten Tunnelmeter, ausgebrochen 2004-2005) sind im Tunnel Nord Ende Mai 2022 beendet, im Tunnel Süd dauern diese noch bis Februar 2023 an. Ab September 2022 beginnt der Innenausbau in der Nordröhre: Sohlgewölbe, Abdichtung und Innenring. Der Innenausbau in der Südröhre beginnt im Frühjahr 2023. Nach Abschluss der Rohbauarbeiten übernehmen die Verantwortlichen der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA).



- ab 1. Juni 2017 ausgebrochener Tunnel.
- restlicher, zu sanierender Bereich. Danach ist die verstärkte Ausbruchsicherung auf der ganzen Länge des Tunnels Riedberg identisch. Anschliessend folgt die Auskleidung des Tunnels mit der Betoninnenschale.
- bereits abgeschlossene Sanierungsmassnahmen im «rückwärtigen Bereich», der vorher ausgebrochen wurde.

BRÜCKENSANIERUNG MIT ÜBERRASCHUNGEN



Kernstück des künftigen Vollanschlusses Raron ist die zu sanierende Grossi Brigga Gesch, hier in Turtig. Das Widerlager Süd musste vollständig erneuert werden.



Die Pfeiler der künftigen Rampen, auf welcher die Fahrzeuge in Ost-West-Richtung von der Autobahn ausfahren bzw. auf die Autobahn fahren.

Die Instandsetzung und Sanierung der Brücke im Turtig (Grossi Brigga Gesch) ist in Ausführung. Die Pfeiler der neuen Rampen im Westen und im Osten sind mehrheitlich erstellt.

Wie in der Luft hängend präsentiert sich seit längerer Zeit das südliche Widerlager der Grossi Brigga Gesch: aufgrund massiver Korrosionsschäden an der Stahlkonstruktion musste das Widerlager Süd vollständig rückgebaut und neu erstellt werden. Gleichzeitig werden die Sanierungsarbeiten an den Brückenrändern ausgeführt. Gebaut sind ebenfalls die 22 m tiefen Pfahlfundationen und teilweise die darauf aufbauenden Pfeiler der beiden Rampen (Ab- und Zufahrtsrampen). Die Rampen selber bestehen aus Cortenstahl und einer Fahrbahnplatte aus Beton. Die Montage ist – je nach Situation auf dem Stahlmarkt – in der zweiten Jahreshälfte 2022 (Rampe West) bzw. in der ersten Jahreshälfte 2023 (Rampe Ost) geplant.

WIE GEPLANT: DREI VIERTEL DES EINSCHNITTS SIND BETONIERT



Die Decke ist betoniert, die Abdichtung verlegt. Demnächst folgt die Überschüttung mit Material.

Die ersten Meter im Westen sind bereits mit Material überschüttet. Ausgediente weisse Stahlsprisse und abgesägte ehemalige Halterungen (Beton-Nocken) für diese Stahlsprisse bezeugen es: der Bau des gedeckten Einschnitts Raron schreitet wie geplant voran. Die Betonarbeiten für den Tagbautunnel dauern bis Ende 2022, der Innenausbau beginnt demnächst.

70% der Deckenelemente des Tagbautunnels sind betoniert und das letzte Stück des GERA im Osten, die Wanne Ost, entsteht zurzeit. Eine Baustelle im Grundwasser ist aufwändig und herausfordernd. Das Grundwasser selber unterliegt unabhängig davon natürlichen Schwankungen von bis zu 3 m und wies im Jahre 2021 sogar einen 10-Jahres Höchststand auf.

Erste Überschüttung des Tagbautunnels

In der Steineija lagert aktuell in Form eines Zwischenlagers das Aushubmaterial des GERA. So sind kurze Wege garantiert. Dieses Material lässt sich ab Mai 2022 zum Überschütten des fertigbetonierten Tagbautunnels verwenden, der vorher mit zwei Lagen Polymerbitumen-Dichtungsbahnen und einem Schutzflies belegt worden ist. Damit die Staubimmissionen minimiert werden können, säen die Verantwortlichen so rasch als möglich ein, so dass sich die Baustelle bald in einem grünen Kleid präsentiert.



Mit der Wanne Ost des GERA ist das Ende des Tunnels erreicht.



Zwischenlager Steineija Raron.

Trasseebau

Weiteres Material vom Zwischendepot in der Steineija findet in Form von Dammschüttungen und als Grundlage für das künftige Trasseebau Verwendung. Zurzeit sind die Trasseebauarbeiten zwischen dem Anschluss Visp West und der Unterführung St. German in Ausführung. Die Ausschreibung für die Arbeiten am Trasseebau zwischen der Unterführung St. German und der Wanne Ost des GERA erfolgt demnächst.

Definitive Bahnhofstrasse im Turtig

Nach der Sperrung vom 2.–20. Mai 2022 präsentiert sich die Bahnhofstrasse in ihrer neuen Form. Die Hilfsbrücke ist demontiert und gleichzeitig wurden Arbeiten in der SBB-Unterführung vorgenommen. Für die Anwohnerinnen und Anwohner ist damit das Größte geschafft, die Immissionen einer Grossbaustelle in einem Wohngebiet sind grösstenteils Vergangenheit.

Aktueller Stand der Betonarbeiten im Tagbautunnel GERA:

Bodenplatte:	93%
Wände aussen:	83%
Mittelwand:	78%
Decken:	70%

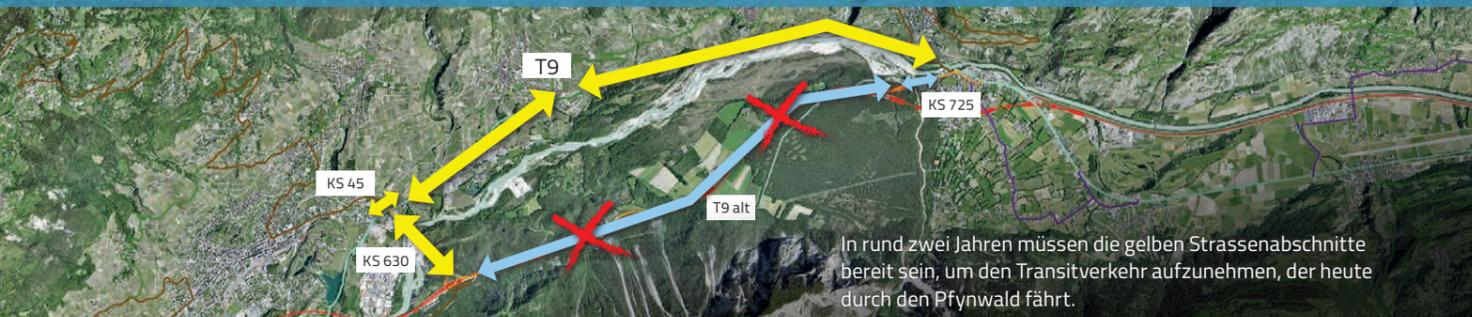


TEILSTRECKE SIDERS OST – LEUK/SUSTEN OST

ERSATZMASSNAHMEN



NACH BEGINN DER HAUPTARBEITEN WIRD DER PFYNWALD FÜR DEN DURCHGANGSVERKEHR GESPERRT



In rund zwei Jahren müssen die gelben Strassenabschnitte bereit sein, um den Transitverkehr aufzunehmen, der heute durch den Pfynwald fährt.

Nach dem Vorliegen der Baubewilligung beginnen die Hauptarbeiten auf der Teilstrecke Siders Ost – Leuk/Susten Ost durch den Pfynwald. Die bisherige Kantonsstrasse «T9 alt» erfährt eine Umnutzung und dient primär dem Baustellenverkehr, den Anrainern und dem Langsamverkehr. Die bestehende Kantonsstrasse T9 an der Nordflanke des Pfynwalds zwischen Susten und Salgesch benötigt ab Sommer 2022 bauliche und verkehrstechnische Aufwertungen, damit sie den erhöhten zukünftigen Anforderungen gerecht werden kann.

Die heutige Kantonsstrasse T9 am rechten Rhoneufer im Pfynwald wird nach der Sperrung der Kantonsstrasse durch den Pfynwald dreimal so viel Verkehr bewältigen müssen als bisher. Mit der mehrjährigen Sperrung der Kantonsstrasse durch den Pfynwald verdreifacht sich der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) auf der T9 zwischen Susten und Salgesch auf rund 14'000 Fahrzeuge pro Tag.

Massnahmen an der Kantonsstrasse T9 Susten – Salgesch – Siders ab Sommer 2022

Unter der Federführung der kantonalen Dienststelle für Mobilität (DFM) und in Zusammenarbeit mit der Dienststelle für Nationalstrassenbau (DNSB), müssen die bestehende Strassenverbindung im Hinblick auf den Mehrverkehr beurteilt und entsprechende Massnahmen geplant und ausgeführt werden. Bestimmte Anpassungen ergeben sich auch aus der Störfallverordnung (StfV) und der Lärmschutzverordnung (LSV), weil für die erhöhte Nutzung strengere Regeln gelten. Die Massnahmen müssen jetzt ausgeführt werden, da die Strasse ab Beginn der Hauptarbeiten die einzige Transitachse zwischen dem Ober- und Unterwallis darstellt.

Bautechnische Massnahmen

- Kunstbauten (Brücken, Tunnels) prüfen, verstärkt überwachen (bestimmte Stützmauern) und/oder punktuell sanieren (z. B. Viadukt Siders Ost).
- Auf der Basis von Expertisen beschädigten Strassenbelag erneuern und an bestimmten Stellen mit lärmarmen Belägen ausstatten.
- An besonders exponierten Gebäuden lärmabsorbierende Fenster einbauen.
- Betriebs- und Sicherheitsausrüstung in den bestehenden Tunnels Hubil, Varen und Schwarzkreuz optimieren.
- Bau eines neuen Beckens zur Behandlung von Strassenabwässern in Tschüdanga (sogenannte Strassenabwasser-Behandlungsanlage SABA).

Verkehrstechnische Massnahmen:

- Signalisation anpassen: Transitverkehrsrouten (vgl. Abbildung).
- Kapazitäten in den beiden Kreisel in Siders «Cloux Roussier» und «Viaduc Nord» erhöhen und auf zwei Fahrspuren erweitern.
- Verkehrsführung zwischen Salgesch/Siders und Autobahnausfahrt Siders Ost optimieren.
- Geschwindigkeit lokal anpassen (aufgrund Lärmschutz-Expertise).
- Langsamverkehr vom Transitverkehr trennen: kein Langsamverkehr auf der T9 (Salgesch-Leuk).
- Velofahrweg durch den Pfynwald (6 km) entlang der Baupiste einrichten.

ÖKOLOGISCHE PFLEGE DURCH BEWEIDUNG



Im Rahmen der Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen für den Bau der Autobahn A9 sind mehrere Biotop entstanden, so im Rottensand, beim Russenkanal, im Leukerfeld, im Turtiggründ und in Tschüdanga. Um die Biodiversität dieser Biotop erhalten zu können, dürfen sie nicht verwalden. Einen wertvollen Beitrag liefern hierbei Ziegen, Pferde, Kühe, Schafe und Schweine – eine Symbiose der Interessen zwischen Landwirten, dem Erhalt von seltenen Tierarten und optimaler Biotoppflege.

Jedes Tier hat seine Spezialität (ökologische Nische)

Nicht alle Nutztiere lieben die gleichen Pflanzen und Kräuter. Manche mögen's zudem eher feucht, andere trocken. Ein grosser Vorteil für die extensive Beweidung und die langfristige, zielgerechte Erhaltung der Naturflächen: Je nach Bedürfnis kommt eine andere Tierspezies zum Einsatz. Welche Tiere eignen sich für welchen Zweck?

Pferde 1

Pferde sind in ihrer Nahrungsaufnahme sehr selektiv. In einer Sumpfvvegetation wie in **Tschüdanga** fressen sie neben Blumen vor allem Schilfgras, Binsen und Seggen. Weil die Samen intakt wieder ausgeschieden werden, verbreiten Pferde aktiv Samen von gefährdeten Pflanzenarten. Damit tragen sie dazu bei, dass ein Biotop «offen» bleibt und die typische Artenvielfalt der Moore und Sümpfe erhalten bleibt.

Highland Cattle 2

Das **Schottische Hochlandrind (Highland Cattle)** kommt entlang des **Basperkanals** zum Einsatz. Das seit 1993 in der Schweiz beheimatete Tier ist sehr widerstandsfähig und benötigt auch im Winter keinen Stall. Es lebt auch gerne in feuchten Zonen. Am **Basperkanal** übernimmt es die Aufgabe, Sträucher, Schilf und Seggen zu stutzen.



Mangalitzta 3

Wolfschweine (Mangalitzta) sind jene Hausschweine, die dem Wildschwein am ähnlichsten sind, da sie nie mit chinesischen Linien eingekreuzt wurden. Mangalitzta-Schweine sind eine bedrohte, alte Hausschweinrasse. Sie fressen im **Turtiggründ** im Frühjahr/Sommer die Krautvegetation, im Herbst und im Winter graben sie **im Mutt** nach Tieren und Wurzeln. So entstehen die gewünschten Pionierstrukturen und kleinere Tümpel.



Capra Grigia 4

Im Gegensatz zu den heiklen Pferden zermalmt die **Graue Bergziege** so ziemlich alles, was ihr unter die Klauen kommt. Deshalb braucht es beim Einsatz von Ziegen mobile Koppeln. Mit diesen herdenschutzkonformen Zäunen lassen sich im **Rottensand** gezielt Zonen von Büschen und Gehölz befreien. Die **Capra Grigia** ist eine robuste Landschaftspflegerin im Kampf gegen die Verbuschung. Sie konnte dank der Initiative von *pro specie rara* 1997 in der Schweiz vor dem Aussterben gerettet werden.



(Standorte 1 2 3 4 siehe oben, blauer Banner/Orthofoto).



Interview mit Niklaus Furger

Gemeindepräsident von
Visp-Eyholz

Ihre Fragen zur Autobahn

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

info@a9-vs.ch

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

**DIE NÄCHSTE NUMMER
ERSCHEINT IM
NOVEMBER 2022**

Die Nordröhre des Tunnels Visp (Fahrrichtung nach Visp West) inkl. Anschluss ans Vispertal wird am 23. September 2022 eröffnet. Wie beurteilen Sie dies?

Für mich ist das wirklich eine sehr freudige Sache. Die Teileröffnung bedeutet einen ersten grossen Schritt der Verkehrsentlastung, vor allem vom Schwerverkehr, der in Richtung Westen rollt.

Was bedeutet dies für das Städtchen Visp?

Wir erleben in Visp zurzeit einen riesigen Boom, vor allem ausgelöst durch die ansässigen Firmen der Pharma- und Chemieindustrie. Visp bietet mehr als 10'000 Arbeitsplätze. Täglich haben wir 7'000 Zupendlerinnen und Zupendler – viele davon kommen mit dem Auto. Die Entlastung des Städtchens durch die Eröffnung der Nordröhre des Tunnels Visp kommt für uns also genau zum richtigen Zeitpunkt. So entstehen für uns neue Möglichkeiten der Stadtentwicklung und der Verkehrsplanung.

Was bedeutet die Teileröffnung für den Tourismus?

Mit der direkten Anbindung der Vispertäler via Vispertal- und Überwurfunnel verbessern sich die Bedingungen des Rückreiseverkehrs aus den wichtigen Tourismusdestinationen Zermatt, Saastal und Grächen markant. Der Landbrückenkreisel von Visp wird entlastet und der Rückstau auf der Talstrasse verschwindet wahrscheinlich völlig. Staus ergaben sich vor allem an stark frequentierten Wochenenden, aber auch täglich dadurch, dass der Schwer- und Durchgangsverkehr den Tunnel Eyholz benutzt, und dann gezwungen ist, vom Staldbach nach Visp weiterzufahren. Ich freue mich, dass dies mit der Teileröffnung vorbei ist.

Wie beurteilen Sie die Verkehrsanbindungen aus der Sicht von Industrie und Gewerbe?

Wie gesagt: in der aktuellen Boom-Phase kommt die Verkehrsentlastung des Zentrums von Visp zur rechten Zeit. Gewerbetreibende stecken weniger im Stau, die Lebensqualität im Städtchen nimmt zu (zum Beispiel während der Mittags- und Verpflegungszeit), oder am Abend. Durch die Südumfahrung ergibt sich eine wohltuende Entflechtung zwischen dem Durchgangs- und Tourismusverkehr und dem Alltagsverkehr im Städtchen. Ich freue mich auf die Eröffnung am 23. September 2022.

Besten Dank für Ihre Einschätzung, Herr Furger.

Tour de Suisse (TdS) auf der Südumfahrung Visp der Autobahn A9

Am 17. Juni 2022 führt die diesjährige Königsetappe der härtesten Tour de Suisse der letzten Jahre von Locarno auf die Moosalp. Um die Verkehrssituation in der Region Visp nicht übermässig zu belasten, werden die Fahrer von Visp West durch die neu erstellte Nordröhre des Tunnels Visp über den Überwurfunnel in Richtung Kreisel Sefinot geführt. Dieses Teilstück der Südumfahrung Visp der Autobahn A9 wird für die Inbetriebnahme im Sommer 2022 vorbereitet und kann an diesem Tag mit den entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen für die Teilnehmer der TdS freigegeben werden.



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

