



Vortriebsarbeiten am Tunnel Riedberg mit aufwändigen
Sicherungsmaßnahmen.

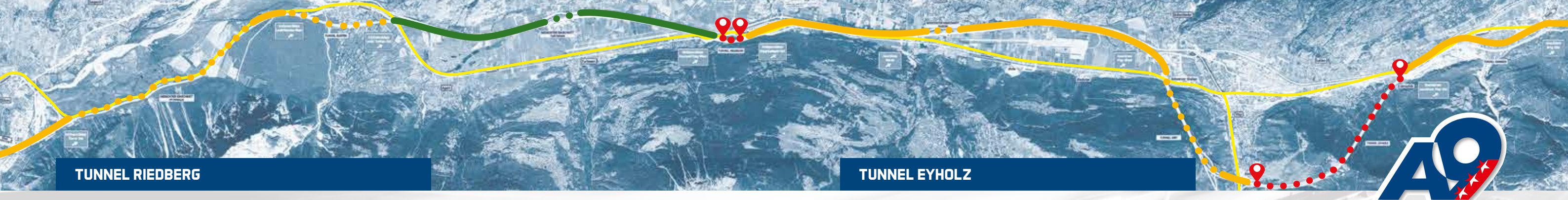
NOVEMBER 2017

VERBINDET
DAS WALLIS

A9 INFO

Mit dem Tunnel Riedberg ist der vierte der fünf Tunnels der Autobahn A9 im Oberwallis in der Ausführungsphase. Während der Tunnel Gamsen schon seit zehn Jahren in Betrieb ist, kann der Tunnel Eyholz im Frühjahr 2018 für den Verkehr freigegeben werden. Im Tunnel Visp sind 60 % der Betonarbeiten beendet und am Riedberg wurde der Vortrieb wieder aufgenommen. Der Tunnel Susten ist Gegenstand der im Spätsommer durchgeführten öffentlichen Planaufgabe. Und da wären noch die drei Gedeckten Einschnitte (GE): Turtmann ist seit einem Jahr in Betrieb, die Bauarbeiten beim GE Raron beginnen im Frühjahr 2018 und der GE im Pfynwald ist Teil der öffentlichen Planaufgabe. Welche Arbeiten sonst noch ausgeführt werden, erfahren Sie in dieser Nummer – wie immer aus erster Hand.

- S. 2 **Tunnel Riedberg:** Wiederaufnahme der Vortriebsarbeiten.
- S. 3 **Tunnel Eyholz:** Die letzten Tests vor der Eröffnung.
- S. 4/5 **Tunnel Visp:** Arbeiten vor und hinter dem Portal Schwarzer Graben.
- S. 6/7/9 **Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA):** Auch im Tunnel wird über Reflexe gesprochen.
- S. 8 **Gedeckter Einschnitt Raron:** Im Frühjahr 2018 beginnen die Bauarbeiten.
- S. 10 **Abschnitt Pfyn:** Die Planaufgabe ist abgeschlossen und in Bearbeitung.
- S. 11 **Vollanschluss Visp West:** Eindrückliche Betonkonstruktionen.
- S. 12 **Interview mit Rainer Studer:** Gemeindepräsident von Visperterminen.



TUNNEL RIEDBERG

TUNNEL EYHOLZ

WIEDERAUFNAHME DER VORTRIEBSARBEITEN



Der Tunnel Riedberg wird rundum mit Stahlträgern gesichert (Ringschluss). Dazwischen werden Armierungskörbe versetzt und hinterbetoniert.

Die Arbeiten am Riedberg mussten im Juli 2005 aufgrund unerwarteter Deformationen kurzfristig eingestellt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt waren rund 40 % der Südröhre und rund 30 % der Nordröhre ausgebrochen. In der Zwischenzeit wurden umfangreiche Baumassnahmen realisiert, welche die Wiederaufnahme der Vortriebsarbeiten im August 2017 möglich machten.

Beide Tunnelröhren entstehen ab dem Frühjahr 2018 gleichzeitig, die Vortriebsmannschaften wechseln dabei zwischen der Nord- und Südröhre, je nachdem, welche Baustappe gerade ansteht. Während der gesamten Vortriebsdauer hat die Nordröhre jeweils etwa sechs Etappen Vorsprung auf die Südröhre – das sind 36 Meter.

Anspruchsvolle Arbeiten

Aufwändige Sicherungsmassnahmen begleiten den Tunnelvortrieb. Oberhalb des auszubrechenden Tunnelprofils erstellt man 10 m lange Bohrungen, welche mit Stahlröhren und einer Zementmischung verfüllt werden. Diese bilden den sogenannten Rohrschirm, in dessen Schutz der Vortrieb etappenweise erfolgen kann. Die Ausbruchsicherung erfolgt mit stahlfaserarmiertem Spritzbeton und Stahlbögen, welche dazwischen armiert und mit Beton hinterfüllt werden. Die Ortsbrust sichern die Mineure mit Spritzbeton und Brustankern. Bei der ausgeführten Vortriebsmethode legen die Fachleute Wert darauf, dass der Tunnel laufende und spätere Verformungen abfedern kann. Trotz aller Sicherungsmassnahmen bleibt der Bau des Tunnels eine Herausforderung. Die Vortriebsmethode wurde im A9-Info vom November 2016 ausführlich beschrieben – die Ausgabe lässt sich wie alle bisher erschienenen auf der Website der A9, unter www.a9-vs.ch herunterladen.



Vortriebs- bzw. Ausbrucharbeiten, Ortsbrust, Tunnelmeter 229.50.

Die Vortriebsarbeiten im Tunnel Riedberg bei Gampel/Steg wurden wieder aufgenommen – zurzeit nur in der Nordröhre, ab Frühjahr 2018 alternierend in der Nord- und in der Südröhre. Die Arbeiten sind sehr anspruchsvoll.

ERÖFFNUNG DES TUNNELS EYHOLZ IM FRÜHJAHR 2018



Die Fahrspuren sind markiert, die Verkehrssignale montiert. Alles bereit für das Frühjahr 2018.

Im Tunnel Eyholz ist die Testphase angebrochen. Während bis Ende Jahr die Anlagentests ausgeführt werden, beginnen im Januar die integralen Tests, welche das Zusammenspiel der einzelnen Anlagen prüfen. Die Tunnelöffnung ist im Frühjahr 2018 geplant. Sie wird den Verkehrsfluss zu den grossen Tourismusstationen der Vispertäler sowie von und nach Brig/Simplon wesentlich verbessern und zu einer leichten Entlastung des Visper Innerortsverkehrs führen.

Aussenarbeiten in der Endphase

Weil die Eröffnung des Tunnels im Frühjahr 2018 ansteht, werden die Aussenarbeiten im Bereich der Tunnelportale sowie das Trasse bis Ende 2017 fertig erstellt. Dazu gehören Strassenmarkierungen ebenso wie das Montieren von Signalportalen und Verkehrssignalen.

Abschliessende Tests im Tunnel

Nach den Tests der einzelnen Anlagen (z. B. Videokameras, Signalisationen, Beleuchtung, Brandmeldeanlage, Lüftung, etc.) folgen ab Januar die übergreifenden, integralen Tests der gesamten Systeme. Zudem muss das Betriebspersonal geschult sowie dokumentiert und die Eventualplanung für den Ereignisfall vorbereitet werden. Dazu gehören die Instruktionen und Schulungen des Unterhaltungspersonals, Einsatzübungen mit Blaulichtorganisationen und die Erstellung von Sicherheitsnachweisen, Einsatzplänen und Dokumenten des ausgeführten Bauwerkes.



Fertigstellungsarbeiten an der Ausfahrt des Tunnels Eyholz im Bereich Staldbach.

Tag des offenen Tunnels Eyholz am 17. März 2018

Am 17. März 2018 laden die Verantwortlichen des Departementes für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt (DMRU) bzw. des Amtes für Nationalstrassenbau (ANSB) zu einem Tag des offenen Tunnels Eyholz ein. Bevor der Tunnel für den Verkehr freigegeben wird, soll er während einem ganzen Tag noch dem Langsamverkehr gehören: Fussgängern und Velofahrern. Besichtigen Sie die Tunnelröhren und die eindrucksvollen Installationen der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA), wie Lüftungsanlagen, Betriebszentralen, aber auch den unterirdischen, begehbaren Werkleitungskanal. Reservieren Sie sich diesen Samstag im Monat März!



Spazieren, essen und spielen im Tunnel Eyholz. Während einem Tag gehört der Tunnel ganz Ihnen!



TUNNEL VISP

VERSCHIEBUNG DER KANTONSSTRASSE BEIM PORTAL ABGESCHLOSSEN



Das offene Stück der Nordröhre des Tunnels Visp. Wie über «Kamelhöcker» führt die Kantonsstrasse T9 über den künftigen Tunnel Visp.

Während rund sieben Jahren fuhr der Verkehr unmittelbar beim Portal des Tunnels Visp auf der provisorischen Kantonsstrasse. In mehreren Etappen konnte die Strasse nun an ihrem definitiven Standort erstellt werden. In welchen Etappen gelangte die Kantonsstrasse T9 auf die beiden Tunnelröhren «Kamelhöcker» des Tunnels Visp?



Das definitive Trasse der Kantonsstrasse führt über die beiden Röhren des Tunnels Visp, rechts der Vispertaltunnel.

Die Etappen im Überblick

■ Verschiebung der T9 weg vom Hang

Im Jahre 2011 wurde die Kantonsstrasse T9 über eine neu gebaute Brücke geführt und damit vom Hang weg nach Norden verlagert.

- Dadurch konnten vorgängig der Lüftungsstollen und die Nordröhre des Tunnels Visp im Bereich der Portale ausgebrochen werden.
- Anschliessend wurden die Portale der beiden Tunnelröhren gebaut (während der 18-monatigen Sperrung des Vispertaltunnels in den Jahren 2015/2017).
- Nach dem Erstellen der beiden Tunnelportale erfolgten die Schütтарbeiten für die definitive Lage der Kantonsstrasse in Form eines Fangedammes über die beiden Tagbautunnelröhren – daraus entstand ein Bild wie «zwei Kamelhöcker».

■ Verschiebung der T9 wieder näher zum Hang

Diese erneute Verschiebung war notwendig, damit die definitive Kantonsstrasse gebaut werden konnte. Der Übergang zwischen dem Tunnel Untertage und den Tunnelportalen ist noch nicht erstellt (vgl. Bild links).

■ Verschiebung der T9 auf das definitive Trasse über die beiden Tunnelröhren des Tunnels Visp

Nach den verschiedenen Bauphasen verläuft die Kantonsstrasse seit Oktober 2017 auf dem definitiven Trasse.

■ Bau der Betriebszentrale des Tunnels Visp

Ein Hauptgrund für die frühzeitige Verschiebung der Kantonsstrasse auf das endgültige Trasse liegt darin, dass beim Tunnelportal der Nordröhre (Ostseite) des Tunnels Visp, im Bereich der provisorischen Strassenführung, eine Betriebszentrale entsteht. Mit den Arbeiten wurde im Oktober 2017 begonnen.

■ Schliessung der Lücke zwischen Tagbautunnel und dem Tunnel Untertage

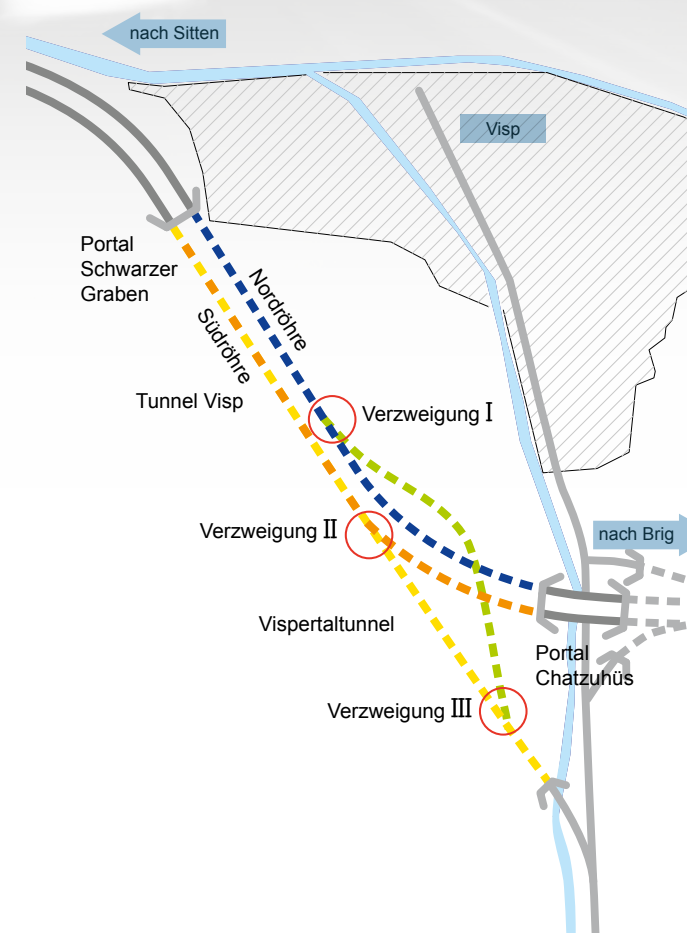
Die Lücke bei der Nordröhre zwischen dem Portal und dem bergmännisch ausgebrochenen Tunnel wird im Zuge der Erstellung der Betriebszentrale geschlossen. Die entsprechende Lücke an der Süd röhre des Tunnels Visp schliesst man erst im Rahmen des Umbaus des Vispertaltunnels, nach der Eröffnung der Nordröhre des Tunnels Visp.

BETONARBEITEN UNTERTAGE

Im Tunnel Visp sind zurzeit drei Schalwagen im Einsatz, um den Tunnel mit Beton auszukleiden. Die Süd röhre ist fertig betoniert. Im November sind 60 % aller Betonarbeiten ausgeführt. Mit der betriebs- und sicherheitstechnischen Ausrüstung (BSA) in den Betriebszentralen beginnen die Spezialisten gegen Ende 2018.

Aktuelle Betonarbeiten

Die Süd röhre ist fertig betoniert. In der Nord röhre werden momentan die letzten vorfabrizierten Betonelemente des unter der künftigen Fahrbahn verlaufenden Werkleitungskanals versetzt. Von den drei Betonschalungen ist eine im nördlichen Teil der Nord röhre, eine zweite im sogenannten Überwurf tunnel und eine dritte in der Verzweigung I im Einsatz.



Verlegen des Werkleitungskanals im Tunnel Visp.



Normale Schalung für den Innenbeton im Tunnel Visp. Die Etappe ist in 1-2 Tagen betoniert.

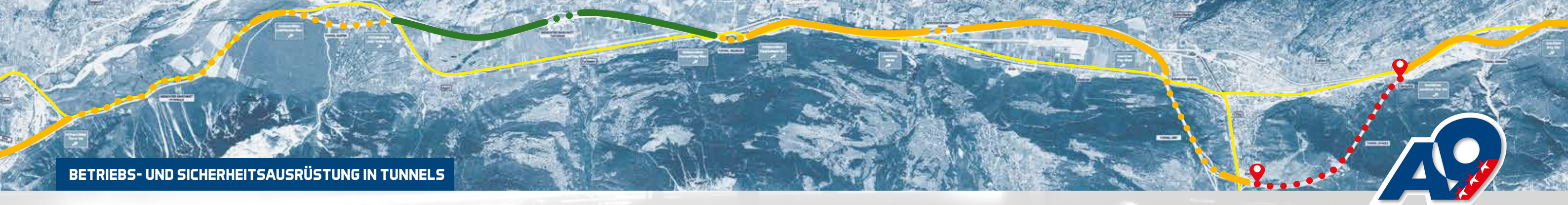


Die ausgeweitete Schalung mit 26 m Spannweite. Eine Beton etappe dauert 1,5-2 Wochen (Beispiel aus dem Tunnel Eyholz).

Grosse Spannweiten und hohe Ansprüche in der Verzweigung I

Während das Betonieren einer Tunnelröhre kontinuierlich erfolgen kann, da die Schalung immer unverändert eingesetzt und vorwärts verschoben werden kann, bedarf es bei einer Verzweigung bei jeder Etappe aufwändige Anpassungen an der Schalung.

Die Verzweigung weitet sich ja in konischer Form immer mehr auf. Entsprechend muss auch die Schalung immer breiter werden. Nach jeder Betonier etappe fügen die Spezialisten der Tragkonstruktion der Schalung weitere Stahlelemente hinzu, bis sie in der Breite passt. An der breitesten Stelle weist der Tunnel in der Verzweigung eine Spannweite von 26 m auf. Je breiter der Tunnel, desto länger brauchen die Arbeiter zum Betonieren einer Etappe. Im Tunnel mit einem konstanten Querschnitt benötigt man pro Etappe etwa 1-2 Tage. In der Verzweigung kann das Umrüsten der Gewölbeschalung einer Etappe 1,5-2 Monate und das Bereitstellen für das Betonieren 1,5-2 Wochen dauern.



BETRIEBS- UND SICHERHEITSAUSRÜSTUNG IN TUNNELS



DIE LÜCKENLOSE VIDEOÜBERWACHUNG SCHAFFT SICHERHEIT



Die installierten Videokameras erkennen sicherheitsrelevante Situationen automatisch und melden diese an die Zentrale der Kantonspolizei in Noës. Hier: Verzweigung im Tunnel Eyholz.

Etwas alle 150 m ist im Tunnel Eyholz eine Videokamera installiert. Die Kameras garantieren eine lückenlose Überwachung: sie stellen Unregelmässigkeiten im Verkehrsfluss automatisch fest und melden diese der Betriebszentrale der Kantonspolizei in Noës. Damit verbunden ist eine erhöhte Verkehrssicherheit – insbesondere im Ereignisfall.

Der gesamte Tunnel Eyholz ist mit 70 Videokameras bestückt. Diese liefern Bilder in Echtzeit rund um die Uhr. Die Bilder lassen sich in der Betriebszentrale der Kantonspolizei in Noës anschauen. Welche Bilder dabei über die Bildschirme an der grossen Überwachungswand aufgeschaltet werden, bestimmt das System zum Teil selbst.

Automatische Ereignisdetektion

Sämtliche Bilder werden nicht nur in Echtzeit angezeigt sondern auch digitalisiert und mit einer speziellen Bildauswertungssoftware analysiert. Diese kann zum Beispiel folgende Ereignisse automatisch erkennen:

- Staubildung.
- Langsamverkehr (z. B. Velofahrer oder Fussgänger, die sich unerlaubt im Tunnel aufhalten).
- Entgegenkommende Fahrzeuge (Geisterfahrer).
- Rauchentwicklung.

Nach der Detektion löst das System einen entsprechenden Alarm aus; die Bilder aus den Kameras laufen automatisch auf dafür vorgesehenen Ereignisbildschirmen in der Betriebszentrale der Polizei in Noës. So hat diese rasch einen zuverlässigen Überblick der Situation im Tunnel und kann angemessen eingreifen.

Datenübertragung und Speicherung

Tunnelkameras liefern einen hohen Informationsgehalt, der schnell und zuverlässig über weite Strecken transportiert werden muss. Dazu sind Glasfasernetze mit leistungsfähigen und hoch verfügbaren Netzwerkkomponenten mit Datenraten bis 10 Gigabit pro Sekunde nötig. Die Bilddateien werden über kurze Zeit gespeichert und danach gelöscht.



Alle 150 m ist im Tunnel Eyholz eine Videokamera installiert.

TUNNELREFLEXE: AUTOMATISIERTE MELDESYSTEME



Öffnet jemand eine Nottüre löst dies automatisch eine Reihe von Reaktionen aus.

Wenn der Arzt mit dem Hämmerchen auf das Knie klopft, erzeugt dieser Reiz bei gesunden Menschen die immer gleiche Reaktion des Nervensystems: dass sich dabei das Schienbein wie von selber nach vorne bewegt. Dies nennt man einen Reflex. Im Tunnel gibt es auch solche Reflexe: Anlagen im Tunnel (z. B. eine Brandmeldeanlage) erkennt Ereignisse (= Reiz) und meldet diese (als Reaktion) an eine andere Anlage weiter (z. B. an ein Blinklicht). Diese Abläufe zwischen Ereignisdetektion und Reaktion auf der entsprechenden Ausrüstung nennt man Tunnelreflexe.



Die Videobilder aus dem Tunnel sind in der Betriebszentrale der Kantonspolizei in Noës direkt zu sehen.

Darstellung der Tunnelreflexe in einer Wirkmatrix

Die Wirkmatrix zeigt die Zusammenhänge zwischen einem erkannten, detektierten Ereignis und der dadurch ausgelösten Reaktion auf einer anderen Anlage. Ein Ereignis kann auch mehrere Reflexe bewirken, d. h. mehrere betriebs- und sicherheitstechnische Anlagen müssen reagieren. Je nachdem, ob die Reaktion unmittelbar, nach einer bestimmten Frist oder nur aufgrund manuellen Eingreifens erfolgt, sind die Felder der Wirkmatrix unterschiedlich eingefärbt.

Siehe Seite 9



KUNSTBAUTEN IM LUFU

GEDECKTER EINSCHNITT RARON (GERA)

BETRIEBS- UND SICHERHEITSAUSRÜSTUNG IN TUNNELS



ERÖFFNUNG DER NEUEN ZUFAHRT NACH NIEDERGESTELN



Die neue Brücke über den Grossgrundkanal ermöglicht einen direkteren Zugang zur verlängerten SBB-Unterführung.

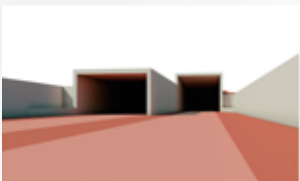
Während an der schrägen Brücke über den Grossgrundkanal noch bis Sommer 2018 gebaut wird, konnten die beiden anderen Bauwerke der Kunstbauten im Lufu im Oktober 2017 dem Verkehr freigegeben werden.

Seit Oktober 2017 führt die Strasse zwischen der Kantonsstrasse T9 im Gebiet Lufu nach Niedergesteln über die neuen Bauwerke: Fertiggestellt wurden eine rund 25 m lange Unterführung der künftigen Autobahn sowie eine neue Überführung des Grossgrundkanals (Brücke). An der Strecke zwischen Lufu und dem Tunnel Riedberg werden die Schüttarbeiten weitergeführt.

BAUBEGINN FRÜHJAHR 2018

Die Autobahn A9 verläuft durch Turtig/Raron unterirdisch. Während der Bauzeit müssen die Anwohnerinnen und Anwohner jedoch einiges an Geduld aufwenden! Nach der abgewiesenen Beschwerde gegen den Vergabeentscheid können die Installations- und Bauarbeiten im Frühjahr 2018 beginnen.

Die Bauzeit für den 1'460 m langen Gedeckten Einschnitt Raron (GERA) beträgt rund 6 Jahre. Der Tunnel selber ist 1 km lang. Die ersten Arbeiten betreffen nebst der Baustelleninstallation die Erstellung des Baugrubenabschlusses mittels Bohrpfehlen sowie die Verlegung des heutigen Nordkanals direkt an die Südkante des künftigen Tunnels. Dies erfolgt bei Grundwasser-Tiefstand. Das Projekt sieht vor, die Basperstrasse teilweise auf den Tunnel zu verlegen. Im Westen des Tunnels kann man die künftige Autobahn über den Vollausschluss Raron erreichen bzw. verlassen.



Portal West: Ansicht aus Fahrbahnebene.



Portal Ost: Ansicht aus Fahrbahnebene.



Portal West: Ansicht aus Vogelperspektive.



Portal Ost: Ansicht aus Vogelperspektive.

Fortsetzung von Seite 7

Ereignis 1: Ein Brandalarm wird ausgelöst

Die Brandmeldeanlage im Tunnel detektiert einen Brandalarm. Was bewirkt dieses Ereignis? Dies bewirkt automatisch mehrere Reaktionen, z. B.:

- 1 In der Betriebsleitzentrale wird ein Alarm abgesetzt und visualisiert.
- 2 Die Tunnellüftung beginnt zu laufen, damit der Fahrraum rauchfrei bleibt.
- 3 Die Signalisation wird so gestellt, dass keine Fahrzeuge auf den Brandherd fahren.
- 4 Videobilder des Ereignisses werden automatisch auf Ereignisbildschirme aufgeschaltet.
- 5 Die Brandnotleuchten werden eingeschaltet.
- 6 6 Die Tunnelbeleuchtung wird auf den maximalen Helligkeitswert gestellt.
- Etc.

Ereignis 2: Eine Notausgangstüre wird geöffnet

Dies bewirkt automatisch folgende Reaktionen:

- 1 In der Betriebsleitzentrale wird ein Alarm abgesetzt und visualisiert.
- 7 Im Fluchtweg wird eine zusätzliche Beleuchtung eingeschaltet.
- 4 Die Videobilder des betroffenen Bereichs werden automatisch auf Ereignisbildschirme aufgeschaltet.
- Etc.

Legende:

- Tunnelreflex wird sofort übertragen (keine Freigabe des Operators nötig). Das Ereignis wird der entsprechenden Anlage via den Abschnittsrechner übermittelt.
- Tunnelreflex startet nach einer Karenzzeit. Während dieser Zeit kann der Tunnelreflex gestoppt werden. Nach einer visuellen Überprüfung des Operatros mittels VTV kann der Tunnelreflex von ihm freigegeben oder zurückgestellt werden. Erfolgt während der Karenzzeit keine Aktion des Operators, wird der Tunnelreflex freigegeben.

Wirkmatrix

EREIGNIS 1		EREIGNIS 2	
Brandmeldeanlage im Tunnel Wärmedetektion (Alarm)		Notausgangstüre offen	
REFLEXE (automatische Reaktionen)			
Beleuchtung			
6			Durchfahrtsbeleuchtung 100 %
6			Einfahrtsbeleuchtung 100 % (bei Tag)
6			Gegeneinf.Bel. 100 % (bei Tg u. GV)
6			Führungsleitetr. 100 %
5			Brandnotbeleuchtung EIN
		7	Beleuchtung Querverbindung und Sisto
			Fluchtweg-Blitzleuchten EIN
			Tag, Nacht, Bewölkt
Bel. Offene Strecke Vorzonen			
			Beleuchtung OS einschalten
Tunnellüftung			
2			Ereignislüftung Tunnel
2			Ereignislüftung Sicherheitsstollen
			Betriebslüftung Tunnel
Infrastruktur			
3			Ereignislüftung Gebäude
			Tag, Nacht, Bewölkt
Tunnelverkehrsregelung (TVR)			
3			TVR Sperren (Tunnelrot)
			TVR Blinken
Verkehrslenkungssystem (VLS)			
			Sperren
			Blinken
			Geschwindigkeitsreduktion
			Stauwarnung
			Anzeige Radio Info (nicht vorhanden im Wallis)
			Vorsignalisation
			Tag, Nacht, Bewölkt
Verkehrsfernsehen (VTV), Ereignisdetektion (ED)			
4		4	VTV Kamera-Aufschaltung
4		4	VTV Bildaufzeichnung
			Ereignisdetektion
alle Abschnittsrechner			
			Rechner shut down (spez. Rechner)
Alarmierung			
1		1	Alarm an Polizei
1		1	Alarm an Unterhalt



MEHRMONATIGE BEHANDLUNG DER EINSPRACHEN



Die Aussteckungen im Pfywald zeigten im August-September das Trasse der künftigen Autobahn an.

Die öffentliche Auflage und damit die Einsprachefrist des Ausführungsprojekts der Autobahn A9 durch den Pfywald endete am 19. September 2017. Insgesamt sind beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Energie und Kommunikation (UVEK) 89 Einsprachen gegen das Projekt eingegangen. Das nun anstehende Plangenehmigungsverfahren wird vom Generalsekretariat des UVEK als Instruktionsverfahren geführt.

Das Generalsekretariat des UVEK (GS-UVEK) wird nun den gesuchstellenden Kanton Wallis sowie die betroffenen Bundesämter auffordern, zu den Einsprachen Stellung zu nehmen. Die Einsprechenden erhalten diese Stellungnahmen zur Kenntnis. Anschliessend entscheidet das UVEK, inwieweit Einspracheverhandlungen durchgeführt werden. Nach Abschluss allfälliger Verhandlungen und dem Vorliegen der notwendigen Stellungnahmen schliesst man das Instruktionsverfahren ab.

Das UVEK erarbeitet in der Folge die Plangenehmigungsverfügung, in welcher über Einsprachen gegen das Projekt und gegen Enteignungen sowie über allfällige Projektänderungen entschieden wird. Gegen die Plangenehmigungsverfügung des UVEK können die Verfahrensbeteiligten beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde erheben.

Über die Entschädigungsforderungen entscheidet die Eidgenössische Schätzungskommission, sofern keine Einigung mit dem Kanton zustande kommt.



Das ANSB ist zu Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen verpflichtet. Deren Umsetzung ist Aufgabe des Projektes der Autobahn A9 – auf gleicher Ebene wie die Tunnels, die gedeckten Einschnitte oder die Tunnelportale. Auf dem Bild die Massnahme «Tschüdanga» bei Salgesch.

DER VOLLANSCHLUSS BEKOMMT FARBE



Eindrucksvolle Betonbauwerke für den Vollanschluss Visp West.

Die Betonwannen werden zur Zeit mit einer kunststoffbesetzten Farbe überzogen.



Ganz links: Abfahrt aus Richtung Sitten nach Visp; Mitte: Auffahrt nach Sitten von Visp; rechts: Auffahrt nach Brig (via Tunnel Visp).



Sämtliche Betonbauwerke des Vollanschlusses Visp West sind plangemäss erstellt. Am Trasse zwischen dem Nordportal des Tunnels Visp und der Grosseya wird gearbeitet.

Die Kunstbauten in Visp West (Unterführungen, Zu- und Abfahrten, Brücken, Kreisel, Wände) sind fertiggestellt. Spezialisten beschichten die Betonmauern mit einer mattgrauen Spezialfarbe, welche mit Kunstharzen (Polyurethan) angereichert ist. Dies erhöht die Dauerhaftigkeit des Betons und erleichtert den Unterhalt desselben: Beispielsweise bietet sie Schutz gegen Staub. Allfällige Graffiti lassen sich einfacher entfernen.

Trassearbeiten beginnen

Im Gebiet des ehemaligen Schiessstandes Schwarzer Graben in Richtung Raron baut man neu am Trasse der künftigen Autobahn. Dieses wird jedoch erst nach der kompletten Fertigstellung des Tunnels Visp verwendet. In einer früheren Phase, sobald der Verkehr den Tunnel Visp in der Nordröhre von Brig Richtung Sitten befahren können, gelangt der Verkehr vorerst noch direkt auf die Kantonsstrasse T9. Beim Portal Schwarzer Graben entsteht zudem eine Strassenabwasser-Reinigungsanlage (SABA).



Interview mit Herrn Rainer Studer

Gemeindepäsident von Visperterminen

Herr Studer, mit dem Tunnel Eyholz wird im Frühjahr 2018 das zentrale Bauwerk der Autobahn A9 auf dem Territorium ihrer Gemeinde eröffnet. Welche Gedanken gehen Ihnen da durch den Kopf?

Für die Gemeinde Visperterminen ist dies sicherlich ein historischer Augenblick, wenn man im Frühjahr 2018 diesen neuen Autobahntunnel eröffnen kann. Als Gemeindepäsident ist dies eine grosse Freude und auch eine Genugtuung für die Arbeit, welche während der letzten Jahre in diesem Bereich geleistet worden ist. Dies ist auch mit der Hoffnung verbunden, dass durch dieses Teilstück ein weiterer wichtiger Schritt für den Autobahnausbau im Oberwallis gemacht werden kann.

Wie war die Zusammenarbeit mit dem Amt für Nationalstrassenbau (ANSB) in den letzten Jahren?

Die Zusammenarbeit seitens der Gemeinde und dem ANSB kann rückblickend als sehr konstruktiv und lösungsorientiert bezeichnet werden. Bei den vierteljährlichen Projekt- und Koordinationssitzungen (PROKO) wurden wir immer sachlich über den aktuellen Stand der Dinge orientiert. Auch unseren Anliegen und Bedenken wurde Beachtung geschenkt und so konnten bereits im Vorfeld einige Stolpersteine aus dem Weg geräumt werden. Hierzu möchte ich den Verantwortlichen und den Mitarbeitenden des ANSB einen recht herzlichen Dank aussprechen für die sehr gute und kollegiale Zusammenarbeit.

Konnten Sie durch das ANSB konkrete Unterstützung erfahren?

Mit der Erstellung des Löschwasserbeckens im Bächji auf Terbiner Gemeindeterritorium und der Gestaltung der Autobahn im Bereich Staldbach konnte die Gemeinde auf eine sehr gute Unterstützung zählen. Vor allem beim Löschwasserbecken wurden wir bereits von Anfang an in das Projekt involviert und konnten unsere Wünsche und Vorstellungen einbringen. Aus meiner Sicht war dies wichtig und ich bin überzeugt, dass dies auch zur erfolgreichen Realisierung beigetragen hat.

Werden Sie persönlich den Tunnel Eyholz benutzen?

Natürlich werde ich diesen Tunnel benutzen. Dies wird aber wahrscheinlich nicht sehr oft der Fall sein, weil sich der Tunnel nicht auf meinem täglichen Arbeitsweg befindet. Jedoch für meine politischen Aufgaben und Mandate wird dieser für mich bestimmt eine grosse Erleichterung sein.

Herzlichen Dank für das Gespräch!

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 MAI 2018

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**