



Ein Freudentag: Durchschlag der Nordröhre des Tunnels Riedberg am 1. Oktober 2020.

NOVEMBER 2020

VERBINDET
DAS WALLIS

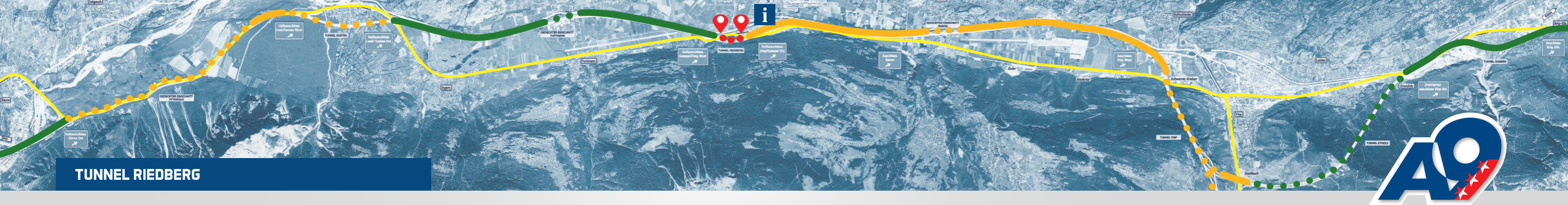
A9 INFO

Mit dem Durchschlag des Tunnels Riedberg wurde ein weiterer Meilenstein erreicht. Auf allen Baustellen der Autobahn A9 im Oberwallis wird planmässig gearbeitet. Sichtbar ist dies vor allem in Raron beim Gedeckten Einschnitt. Verborgener aber nicht weniger stetig vollzieht sich der Fortschritt im Tunnel Visp. Gerne gewähren wir Ihnen Einblick – wie immer aus erster Hand!

- S. 2/3 **Tunnel Riedberg:** Der lang ersehnte Durchschlag!
- S. 4/5 **Gedeckter Einschnitt Raron:** Weisse Baugrubenspriesse soweit das Auge reicht.
- S. 6 **Visp West und Raron-Gampel:** Fertigstellungsarbeiten und eindruckliche Signalportale.

SONDERBEILAGE:
**Bau der Autobahn A9 aus der Sicht von
Staatsrat Jacques Melly**

- S. 7 **Tunnel Visp:** Nordröhre in der Hand der Fachleute für Betrieb und Sicherheit.
- S. 8/9 **Tunnel Visp:** Spannender Umbau der Südröhre.
- S. 10/11 **Pfyn:** Ersatzmassnahme an der Raspille.
- S. 12 **Interview mit Herrn Jürg Röthlisberger.**
Direktor des Bundesamtes für Strassen (ASTRA).



TUNNEL RIEDBERG

EIN FREUDENTAG AM RIEDBERG



Die Mineure zuerst am Ziel!



Durchschlagsfeier. Freude auch bei den Verantwortlichen.

Mit dem Durchschlag der Nordröhre des Tunnels Riedberg am 1. Oktober gab es am Riedberg einen Grund zur Freude. Die geladenen Gäste feierten die Mineure, welche die erste Öffnung nach Westen durchschreiten konnten. Der Durchschlag der Südröhre ist im Frühjahr 2021 geplant. Zurzeit wird im rückwärtigen Bereich an der aufwändigen Sanierung (Nachprofilierung) der ersten Tunnelmeter gearbeitet, welche vor der Einstellung der Vortriebsarbeiten im August 2005 erstellt worden sind.

Der Riedberg hat seine Geschichte

Der Riedberg ist durch einen nacheiszeitlichen Bergsturz entstanden, welcher später von Hangschuttablagerungen überdeckt worden ist. Der Riedberg verhält sich wie ein Kriechhang.

Im April 2004 begannen die Vorbereitungsarbeiten beim Ostportal des Tunnels Riedberg. In den Jahren 2004/2005 wurden 133 m der Nordröhre und 192 m der Südröhre ausgebrochen. Es kam zu Deformationen im Tunnelgewölbe und zu beschleunigten Bewegungen an der Hangoberfläche. Die durch den Tunnelausbruch erzeugten Spannungsumlagerungen im Umfeld des Tunnels beschleunigten die Deformationen. Der Tunnelvortrieb wurde im August 2005 eingestellt.

In Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) setzte das Amt für Nationalstrassenbau (ANSB) eine Expertengruppe ein, welche mehrere Stabilisierungsmassnahmen zur Umsetzung vorschlug:

- Drainagebohrungen, um die langfristige Kriechbewegung des Hanges zu verlangsamen und den Wasserdruck zu reduzieren (realisiert 2006).
- Portalverlängerung und Stabilisierung durch einen Stützkörper, bestehend aus 20'000 m³ Walzbeton und 17'000 m³ zementstabilisierter Aufschüttung im Osten (2007/2008).

- Radialjetting: Zementinjektionen zur Konsolidierung der ausgebrochenen rückwärtigen Bereiche der beiden Tunnelröhren (2008/2009).
- Portalsicherung und Hangfussschüttung von 35'000 m³ Material und Verstärkungsmassnahmen auf 50 m mittels Jettingverfahren im Westen (2012-2014).

Wiederaufnahme der Vortriebsarbeiten im Frühjahr 2017

Als bauliche Massnahmen und zusätzliche Leistungen wurde das Radialjetting im rückwärtigen Bereich und die Versteifungskörper bei den Portalen Ost und West in den Jahren 2007-2014 ausgeführt. Nachdem die Baustelle wegen Geländeverschiebungen an der Oberfläche 10 Jahre ruhte, wurde währenddessen ein neues Detailprojekt erarbeitet, genehmigt und die Arbeiten in der Folge neu ausgeschrieben. Im Herbst 2016 begannen die Vorbereitungsarbeiten. Ab Frühjahr 2017 wurden die Ausbruch- bzw. Vortriebsarbeiten im Tunnel wieder aufgenommen. Diese erforderten eine aufwändige Sicherung. Der Ausbruch erfolgte im Schutze eines Rohrschirms und wurde unmittelbar mit stahlfaserverstärktem Spritzbeton sowie Stahlprofilen, welche zu einem Ring zusammengefügt wurden und mit armerem Beton gesichert.

Der Vortrieb gestaltete sich sehr Zeit intensiv, aufwändig und herausfordernd zu gleich. So wurde das Konzept der Vortriebs- und Ausbruchsicherung den Anforderungen entsprechend angepasst. Der Ausbruch erfolgte schrittweise von oben nach und an der Ortsbrust setzte man die Anker deutlich dichter als zuvor. Dadurch veränderte sich der Arbeitszyklus und die Bauzeit. Umso mehr überwog am Tag des Durchschlags die Freude, aller Widrigkeiten zum Trotz einen Meilenstein erreicht zu haben. Nicht vergessen ist der 28. Juni 2018, der Tag, an dem ein Arbeiter ums Leben kam.

Weitere Arbeiten

Die Deformationen zeigen sich vor allem auf der Strecke, die 2004/2005 erstellt worden ist. Diese muss nun nachprofiliert werden, so dass auf der ganzen Tunnellänge der gleiche Standard der Ausbruchsicherung gilt. Nach dem Einbau der Ausbruchsicherung im rückwärtigen Bereich beginnt der Innenausbau. Im Osten des Tunnels Riedberg werden zurzeit die Arbeiten der Dammschüttung ausgeführt. Der Oberbau der Strecke zwischen dem Tunnel Riedberg und dem Gedeckten Einschnitt Raron wird bis Ende 2021 fertiggestellt.



Tunnelportal West Tunnel Riedberg.



Tunnelportal Ost Tunnel Riedberg.



Trasse- und Gestaltungsarbeiten, vor dem Ostportal in Ausführung.



Die SABA entsteht: Strassenabwasserbehandlungsanlage Schnidrigu.



GEDECKTER EINSCHNITT RARON

ALLE SECHS METER ZWEI WEISSE BAUGRUBEN- SPRIESSE



Die weißen Stahlrohre (Baugrubenspriess) sichern die Seitenwände des Gedeckten Einschnittes Raron.

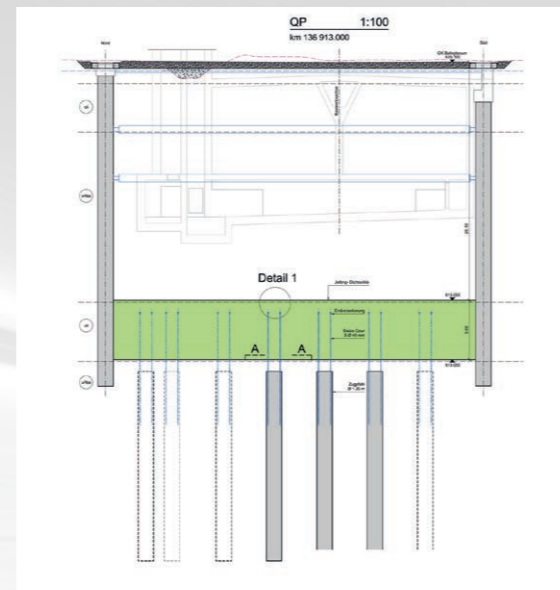
Im November 2020 sind rund 45 % des Erdmaterials des Gedeckten Einschnittes Raron ausgehoben. Um im künftigen Tunnel Hebungen infolge des Auftriebes des Grundwassers zu vermeiden, wurden im Bereich der Bodenplatten teilweise Zugpfähle und eine Jettingsohle erstellt. Diese Arbeiten sind seit Oktober abgeschlossen. Für die nächsten beiden Jahre beherrschen die eindrücklichen, weissen Baugrubenspriess das Bild im Turtig.

Schritt für Schritt tiefer in den Boden

Die Baugrube für den Gedeckten Einschnitt Raron (GERA) nimmt Form an. Während seit Juni dieses Jahres 2'400 Bohrpfähle die Seitenwände der Baugrube sichern, gilt es nun, das Erdmaterial schrittweise und nach einem genau definierten Ablauf auszuheben. Die Arbeitsrichtung ist von Westen nach Osten. Heute sind ca. 45 % der insgesamt rund 425'000 m³ Erdmaterial ausgehoben.

Dem Auftrieb des Grundwassers begegnen

In der Rhonetalebene ist der Grundwasserspiegel relativ hoch. Um zu verhindern, dass der Auftrieb des Grundwassers den künftigen Tunnel nach oben drückt, wird der Tagbautunnel teilweise mit 45 m langen Zugpfählen im Boden verankert. Diese Zugpfähle haben jeweils einen Durchmesser von 1.30 m. Die Armierungen der Zugpfähle reichen an ihrem oberen Ende in eine rund 5 m dicke Jettingsohle, die sich rund 20 m unter der Erdoberfläche befindet (vgl. unten Querprofil bei km 136.913).



Aufwändige Sicherungsmassnahmen zum Schutz gegen Auftrieb durch Grundwasser.

Was ist eine Jettingsohle?

Mit einer rund 5 m dicken Jettingsohle wird die Baugrubensohle des Tunnels nach unten gegen das Grundwasser abgedichtet. Diese Schicht entsteht durch sogenannte Jettingsäulen, die sich gegenseitig überschneiden und unterschiedlich dick sind, so dass sich das Ganze in einem farnefrohen Plan abbilden lässt. →

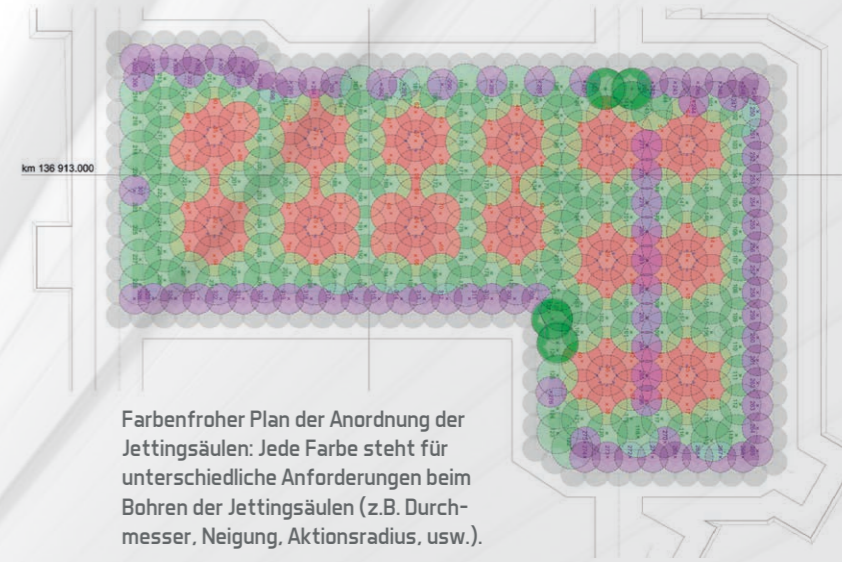
Jettingsäulen entstehen, indem sich der während des Bohrens mit hohem Druck eingebrachte Zement mit dem vorhandenen Erdreich vermischt. Die so erstellte Jettingsohle muss absolut wasserdicht sein. Dies wird mittels einem Spezialgerät sorgfältig geprüft. Sollten sich Löcher oder Fehlstellen zeigen, muss nochmals gebohrt und gejetzt werden.

Baugrubensicherung mit Spriessen - anders als in Turtmann

Die weissen Stahlspriess prägen das Bild der Baustelle. Von Westen nach Osten werden sie alle 6 m auf zwei Ebenen zwischen die Bohrpfahlwände gespannt. Ein einzelner Spriess mit einem Durchmesser von 66 cm und einer flexibel einstellbaren Spannweite von rund 25 m wiegt etwa 7 Tonnen. Der oberste Spriess wird zwischen zwei Nocken eingespannt, welche auf einem Beton-Pfahlkopfriegel liegen. Die Spriess verhindern das Einklappen der Seitenwände, wenn die Baugrube ausgehoben wird. Anders als beim Gedeckten Einschnitt Turtmann konnten die Seitenwände aufgrund der starken Besiedelung nicht seitwärts verankert werden. Der GERA folgt damit einem völlig anderen, setzungs-armen Vorgehen beim Baugrubenabschluss.

Rasches Vorgehen beim Aushub

Sobald der oberste Spriess verspannt ist, hebt man darunter bis auf ca. 5 m Tiefe aus (vgl. Plan QP 2 und QP 3). Dann folgt die zweite Spriessenebene und direkt unter dem ersten Spriess wird ein zweiter Spriess eingespannt. Das Ausheben des Erdreichs unter den Spriessen ist relativ zeitaufwändig und verlangt einige Handarbeit. Aus Sicherheitsgründen muss innerhalb eines Tages der weitere Aushub erfolgen und in der Sohle eine Spriessplatte eingebaut werden (vgl. Plan QP 6). Erst nach dem Erstellen der Bodenplatte des künftigen Tagbautunnels rund 10 m unter der Oberfläche lassen sich die Spriess auf der zweiten Ebene entfernen (QP 8). Die obersten Spriess bleiben jedoch bestehen, bis der Tagbautunnel praktisch im Rohbau erstellt ist (QP 11).



Farnefroher Plan der Anordnung der Jettingsäulen: Jede Farbe steht für unterschiedliche Anforderungen beim Bohren der Jettingsäulen (z.B. Durchmesser, Neigung, Aktionsradius, usw.).

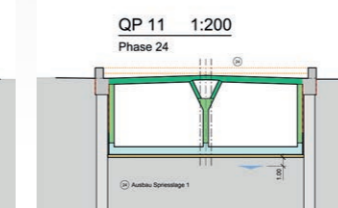
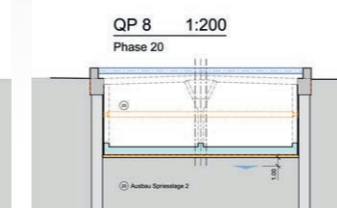
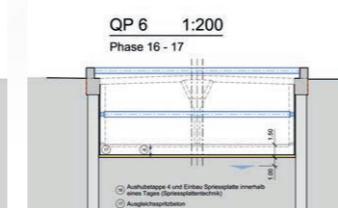
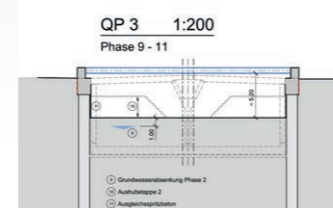
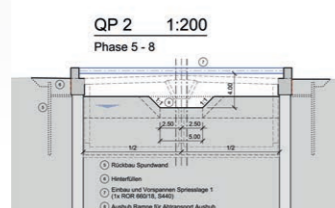


Dieser QR-Code führt Sie auf ein 2minütiges Kurzvideo über die Baustelle Raron.

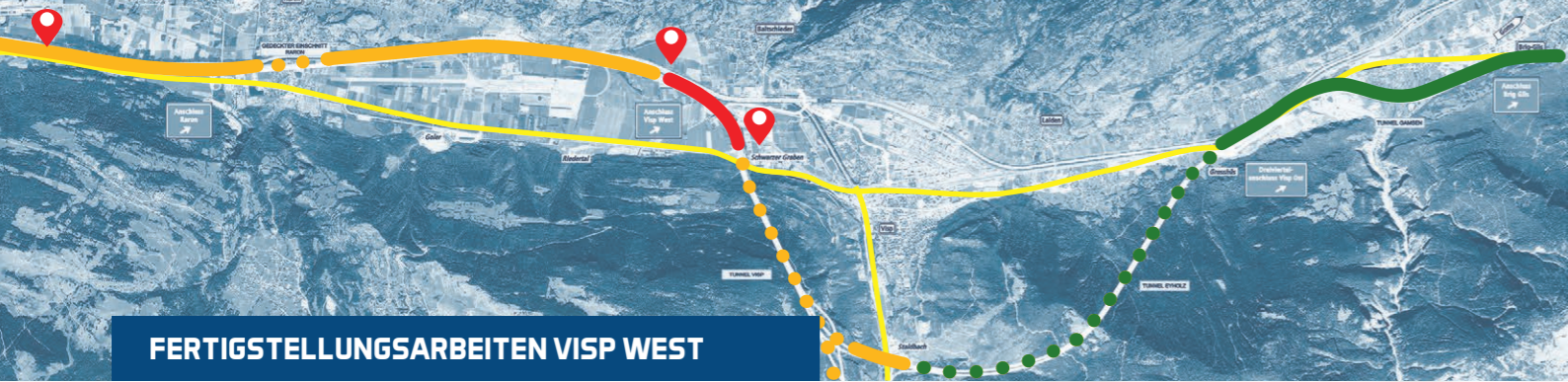


Unterführung St. German

Bis Ende November 2020 erfolgen an der Unterführung St. German die Abschlussarbeiten im Bereich der Fahrbahn und des Trottoirs, so dass dieses auch wieder durch Fussgänger genutzt werden kann. Ab Frühjahr 2021 wird die Sanierung der Betonmauern angrenzend an die bestehende Unterführung in Zusammenarbeit mit der Dienststelle für Mobilität ausgeführt.



Ausgewählte Bau-Etappen beim Gedeckten Einschnitt Raron.



FERTIGSTELLUNGSARBEITEN VISP WEST



TUNNEL VISP



SIGNALPORTALE MIT GROSSER SPANNWEITE



Signalportale dienen zum Aufhängen der Signalisationstafeln. Es sind keine Abstützungen in der Mitte erlaubt.

Vor dem Westportal des Tunnels Visp ist die Autobahn mit fünf Spuren somit 31,25 m breit. Das Signalportal muss entsprechend noch breiter sein. Allein seine Fundamente messen im Grundriss 8,50 x 2,50 m. Der Träger besteht aus Stahl und ist für eine Windlast von 200 kg/m² bemessen (eine Signaltafel misst 3,50 x 4,10 m!).

... und mehr als 5 m hoch

Das Lichtraumprofil beschreibt den Raum, der zwingend von Bauteilen freizuhalten ist, damit auch hohe Lastwagen und Spezialtransporte ungehindert durchfahren können. Für Signaltafeln schreibt das ASTRA grundsätzlich vor, dass unterhalb der Signaltafeln mindestens 4,90 m freizuhalten sind.

Bereit für die Eröffnung der Nordröhre des Tunnels Visp

Die Nordröhre des Tunnels Visp wird in etwas mehr als in einem Jahr, im Frühjahr 2022, eröffnet werden. Entsprechend ist es an der Zeit die Verbindung zwischen dem Tunnel und dem Anschluss Visp West fertig zu erstellen. Die Eröffnung der Südröhre – der umgebaute ehemalige Vispertaltunnel – ist rund 27 Monate später geplant. Anschliessend erfolgt die Endgestaltung im Eingangsbereich der Südröhre und im Bereich Schwarzer Graben, zusammen mit der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung der Südröhre.



Teilstrecke Raron West – Tunnel Riedberg Ost

3,2 km der Autobahn A9 warten hier auf ihre Fertigstellung. Während ein Grossteil des Trassees bereits geschüttet ist, begannen im Herbst 2020 die Arbeiten für Entwässerungsrinnen, Kabelkanäle, Fundamente für die Signalportale sowie der Bau von zwei Strassenabwasserreinigungsanlagen (SABA) im Turtig und in Schnydrigu. Ab Mitte 2021 wird auf dieser Teilstrecke Belag eingebracht, so dass dieses Teilstück zeitnah für den Verkehr in Betrieb genommen werden kann.

DIE NORDRÖHRE IN DEN HÄNDEN DER AUSRÜSTER



Farbig gekennzeichnete SOS-Nischen werden mit Signalen und Notrufsäulen ausgestattet.

Die letzten Arbeiten der Bauverantwortlichen in der Nordröhre sind mit der Beschichtung des Tunnels, der Verzweigung III und des Überwurf-tunnels ausgeführt worden. Die Ausrüster sind am Werk: Die Montagearbeiten wurden Ende September 2020 abgeschlossen und alle Komponenten, die man als Verkehrsteilnehmer bei der Durchfahrt wahrnimmt, sind schon vorhanden. Zur Zeit erfolgt der Einbau der Elektrokabel und die entsprechende Verkabelung.

Fast fertige Nordröhre

Orange markierte SOS-Nischen und grün gehaltene Fluchtwege, eine grösstenteils eingeschaltete Tunnelbeleuchtung, fertig montierte Hinweistafeln und variable Verkehrssignale: Der Tunnel sieht für den Laien so fast fertig aus. Installiert sind auch alle Komponenten der Tunnellüftung: Strahlrührer und Abluftklappen sowie riesige Ablüfter in den Zentralen Chatzuhüs und Schwarzer Graben. Demnächst werden alle Komponenten verkabelt, d. h. mit Energie versorgt, sowie mit Steuer- und Glasfaserleitungen erschlossen. In den Zentralen Schwarzer Graben, Chatzuhüs, Südegg und Tunnelmitte, sowie im Werkleistungskanal unterhalb der Fahrbahn im Tunnel, werden zurzeit die vielen Schaltschränke angeliefert und montiert.

Ablad und Transport einzelner Teile des grossen Ablüfters der Betriebszentrale Chatzuhüs.



Montage der Schaltschränke.





TUNNEL VISP

SPANNENDER UMBAU DER SÜDRÖHRE



Fundamentverstärkung im Vispertaltunnel: Das Tunnelgewölbe wird vorübergehend mit Stahlankern seitlich am Felsen fixiert bzw. rückverankert.

Wenn aus dem 25-jährigen Vispertaltunnel (VTT) ein moderner Autobahntunnel (die Südröhre) werden soll, bedarf dies sowohl baulicher Verstärkungs- und Erweiterungsmassnahmen als auch einer sicherheits- und ausrüstungstechnischen Totalerneuerung. Der Ausbruch einer parallelen, neuen Tunnelröhre (der Nordröhre) bewirkte zudem wie erwartet natürliche Felsspannungsumlagerungen.

Wie bereits berichtet, entspricht der Vispertaltunnel nach rund 25 Jahren nicht mehr den aktuellen Sicherheitsanforderungen: die Konzepte für die Lüftung, die Evakuierung im Ereignisfall, die Beleuchtung und die Entwässerung sind heute anders. Eine Sanierung bzw. Verstärkung erfährt auch die tragende Tunnelverkleidung.

Spannungsumlagerungen durch den Bau der Nordröhre

Der Bau der parallelen Nordröhre hat die natürlichen Felsspannungen verändert, was einerseits so erwartet wurde und andererseits auch permanent überwacht worden ist.

Der Tunnel ist vom Felsen umschlossen. Die Lasten aus dem Gewicht des überlagernden Felsens werden nach dem Ausbruch des Tunnels vom ungestörten Felsen beidseitig der Tunnelröhre aufgenommen. Man spricht von einer Umlagerung der Felsspannungen rund um den Tunnel (vgl. untenstehende Abb.). Baut man jetzt einen Tunnel in nächster Nähe, wird der bereits bestehende Tunnel mit zusätzlichen Kräften belastet. Das Hufeisenprofil des bestehenden Vispertaltunnels ist im Bereich der Sohle (unten) ungesichert, wodurch sich die Sohle

wie erwartet gehoben hat. Während die Betonschale nicht beeinträchtigt ist, haben sich teilweise Schäden im Fussbereich des alten Tunnels gebildet.

Um die Stabilität des Tunnels zu verbessern, wird der bisher unarmierte Gewölbefuss (das Fundament) des Tunnels abgebrochen und durch ein neues, armiertes Fundament ersetzt. Für diese Arbeiten wird das Tunnelgewölbe im Bauzustand mittels Stahlankern im Fels rückverankert (vgl. Bild links).

Sondersituation Störzone

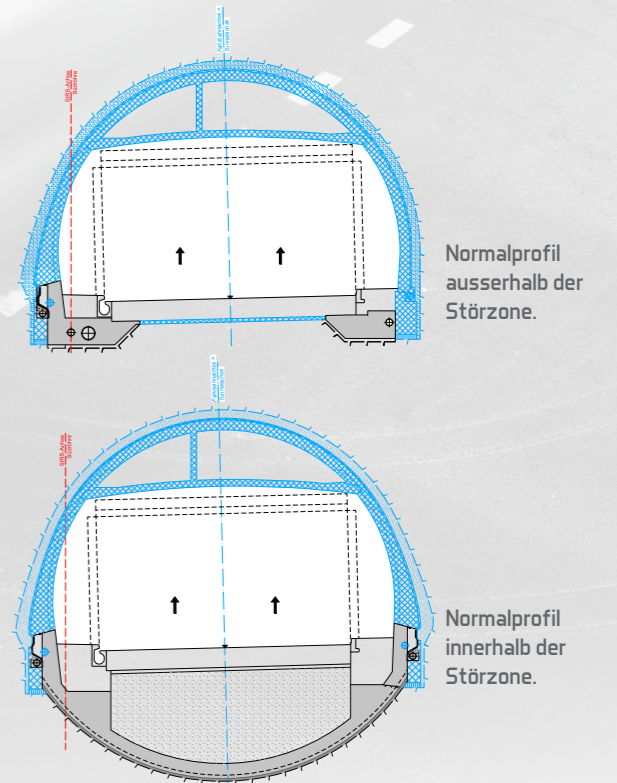
Wie bereits berichtet, führt der Tunnel Visp durch die Störzone Rhone-Simplon. Es handelt sich um den Arm einer der wichtigsten Störzonen, die mit der Alpenentstehung verbunden sind. Der Fels weist hier geringe Festigkeit und Steifigkeit auf. Im Jahre 2015 gestaltete sich der Bau der Nordröhre auf dieser Strecke äusserst anspruchsvoll und verlangte besondere Massnahmen. Am Rande dieser Störzone befindet sich auch die Verzweigung I, die Abzweigung des Überwurtunnels, welche den Zugang des Vispertals in Richtung Visp möglich macht. Auf der Strecke der Störzone wurde die Nordröhre zusätzlich mit einem Sohlgewölbe ausgerüstet, d. h. die Betonhülle und die Sicherungsmassnahmen sind nicht nur im Gewölbe und auf der Seite (Parament), sondern sie schliessen sich zu einem Betonring, der sich auch unter der Fahrbahn durchzieht.

Auch der bestehende Vispertaltunnel, also die künftige Südröhre, führt durch diese Störzone. Die Auswirkungen der natürlichen Verformungen wurden laufend überwacht - auf der ganzen Länge des Vispertaltunnels sind diese Verformungen mehrheitlich zum Stillstand gekommen. Einzig im Bereich der Störzone sind sie noch nicht abgeklungen. Deshalb baut man auch hier auf rund 150 m einen Ringschluss: die Fahrbahn wird entfernt und im unteren Bereich entsteht ein Sohlgewölbe aus Beton, so dass sich letztlich ein geschlossener Betonring ergibt.

Baustelle Verzweigung II

Die Verzweigung II ist die Stelle, an der die Südröhre des Tunnels Visp die Linienführung des aktuell gesperrten Vispertaltunnels verlässt und in Richtung Staldbachbrücke abdreht. Seit rund einem Jahr arbeiten dort rund 50 Mineure im Zweischichtbetrieb. Um den Bauablauf zu optimieren haben die Verantwortlichen Mitte September beschlossen, die Kaverne des Verzweigungsbauwerkes von zwei Seiten auszubringen. Zurzeit sind rund 70 % ausgedrungen.

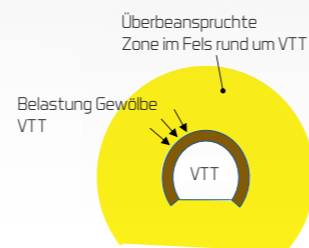
In diesen Monaten entstehen auch die Querverbindungen zwischen der Nord- und der Südröhre des Tunnels Visp.



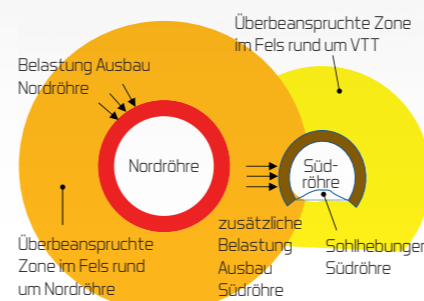
Durch natürliche Spannungsumlagerungen beim Bau der Nordröhre entstandene Risse am Gewölbefuss des bestehenden Vispertaltunnels.

Natürliche Spannungsumlagerungen durch den Bau der Nordröhre

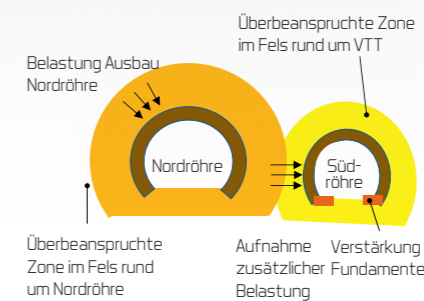
Situation ab Einbau VTT und vor Einbau Nordröhre



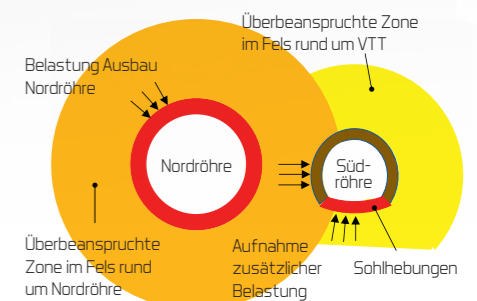
Situation nach Einbau Nordröhre

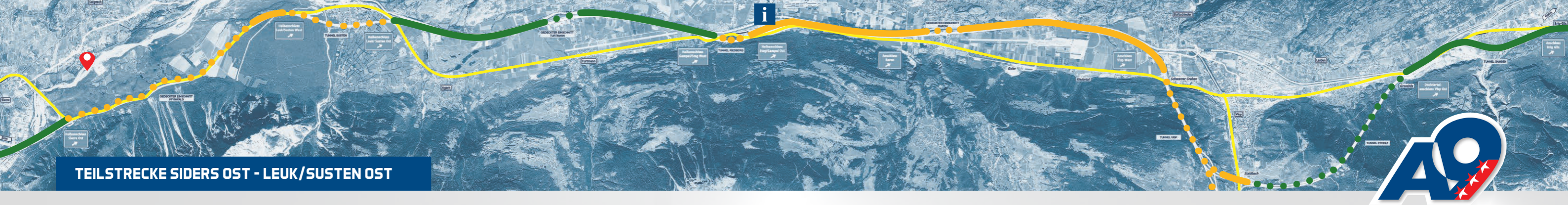


Massnahmen am Rand der Störzone (280 m beidseitig + 300 m einseitig) - Sohlhebungen abgeklungen



Massnahmen in der Störzone (150 m) - grosse Spannungen und Sohlhebungen nicht abgeklungen





TEILSTRECKE SIDERS OST - LEUK/SUSTEN OST

REVITALISIERUNG DER RASPILLE-MÜNDUNG



Mehr Natur für das Mündungsgebiet der Raspille.

An den Ufern der Raspille begegnen sich nicht nur das Ober- und das Unterwallis – es ist auch ein Ort der Begegnung mit der Natur. Die Renaturierung des Mündungsgebietes der Raspille bildet eine der neun in den Jahren 1999/2001 bewilligten Ersatzmassnahmen im Bereich der Teilstrecke Siders Ost – Leuk/Susten Ost. Die Ausführung erfolgt im Winter 2020/2021.

Alle Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen dienen dem Ziel, den ökologischen Wert des Lebensraums Pfyw zu erhöhen. Wie die Grafik zeigt, sind im Mündungsgebiet der Raspille sechs Revitalisierungsschritte geplant, die sich in der Niedrigwasserperiode des Winters konkretisieren. Durch die Verschiebung des bestehenden Dammes nach Süden können zusätzlich 4 Hektaren Flusslandschaft entstehen!

Eine neue Fussgängerquerung verbindet die Ufer der Raspille an einem höher gelegenen Standort. Im Rotten entsteht ein neuer Flussarm und damit eine neue Insel, wo sich gefährdete Vogelarten wie der Flussregenpfeifer und der Flussuferläufer ansiedeln können. Zudem sollen die Fische dank des erweiterten Flussbettes wieder vom Rotten in die klaren Gewässer der Raspille und des Russenkanals gelangen können (Sicherstellung der Fischgängigkeit).

Die Aufwertungs- und Ersatzmassnahmen im Überblick



Detailprojekt

- A** Bau eines Dammes im Osten und im Westen der Raspille.
- B** Rückbau und Abtransport der bestehenden Brücke und der Widerlager.
- C** Rückbau des linksufrigen Dammes der Raspille.
- D** Schutz des Dammes durch den Bau eines Blockwurfes.
- E** Schaffung eines Nebenarmes im Rotten.
- F** Verlängerung und Revitalisierung des Bachbettes der Raspille.

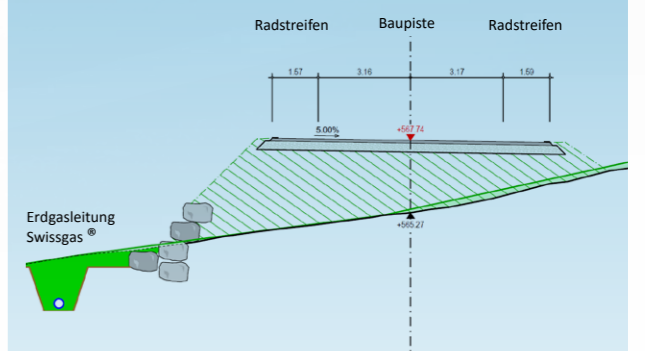
Ausschreibung erster Mandate für die Erarbeitung des Detailprojektes durch das ANSB

In den nächsten drei Jahren werden im Rahmen der Erarbeitung des Detailprojektes rund 30 Mandate für Ingenieur- und Spezialistenleistungen ausgeschrieben und die entsprechenden Aufträge erteilt. Die beauftragten Mandatsnehmer werden die Details des Projektes erarbeiten und legen die Grundlage für die Ausschreibungen der Bauaufträge. Aktuell wurden bis heute zwei Mandate öffentlich ausgeschrieben: Das Erstellen einer Baupiste durch den Pfywald sowie der Bau des Tunnels Susten. Nach der Inbetriebnahme der Baupiste fährt der Durchgangsverkehr nicht mehr durch den Pfywald sondern nutzt während mehrerer Jahre – bis zur Eröffnung der Autobahn durch den Pfywald – die rechtsufrige Kantonsstrasse T9 zwischen Salgesch und Leuk.

Stand des Plangenehmigungsverfahrens der Teilstrecke Siders Ost – Leuk/Susten Ost

Bis Ende 2020 ist geplant die gegenseitig ausgearbeiteten Vereinbarungen mit den Einsprechenden zu unterzeichnen. Anschliessend erfolgt die abschliessende Stellungnahme des Kantons zum vorliegenden Projekt. Im Frühjahr 2021 erwarten die Verantwortlichen die Plangenehmigung durch das Generalsekretariat des Bundesamtes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (GS-UVEK), die mit einer Beschwerdefrist von 30 Tagen verbunden ist.

Normalprofil Baupiste.



Herr Jürg Röthlisberger, als Direktor des Bundesamtes für Strassen ASTRA sind Sie bei wichtigen Meilensteinen des Nationalstrassenbaus dabei. Erinnern Sie sich an die Höhepunkte, an denen Sie im Wallis waren?

Für mich ist es jeweils ein Höhepunkt, wenn wir ein weiteres Stück der Autobahn A9 im Wallis in Betrieb nehmen können. Damit geht einerseits dieses Stück Autobahn vom Kanton, der für den Bau zuständig ist, zum Bund über, der für Betrieb, Unterhalt und Weiterentwicklung der Autobahnen verantwortlich ist. Andererseits ist jeder neue Autobahnabschnitt ein Beitrag zur Vollendung des vor 60 Jahren vom Parlament festgelegten Nationalstrassennetzes. Das Nationalstrassennetz ist ein wesentlicher Beitrag zur Anbindung und Vernetzung der verschiedenen Regionen unseres wunderbaren Landes untereinander. Gleichzeitig wird die Autobahn künftig auch im Wallis die Entlastung der Dörfer, Städte und Zentren vom Durchgangsverkehr sicherstellen können.



Interview mit Herrn Jürg Röthlisberger

Direktor des Bundesamts für Strassen (ASTRA)

Der Bau der Autobahn A9 im Oberwallis hat eine befrachtete Geschichte - wie beurteilen Sie die Situation heute?

Die Geschichte der Autobahn A9 im Oberwallis ist eindrücklich. Immerhin reden wir von einem Investitionsvolumen von mehreren Milliarden Franken und da gehören erfahrungsgemäss in einem gewissen Umfang auch negative Erfahrungen dazu. Zumal der Infrastrukturtiefbau wegen Geologie, Hydrologie und Altlasten und trotz der mittlerweile sehr detaillierten Normierung immer auch ein Stück weit ein Prototypengeschäft ist. Die Anstrengungen von Bund, Kanton und Unternehmung im Risikomanagement und in der Qualitätssicherung sind sehr gross und sie sind in der Summe erfolgreich. Deshalb schreitet die Vollendung der Autobahn A9 zügig voran. Schritt für Schritt entsteht eine wunderbare Infrastruktur für und zugunsten des Wallis und der Schweiz.

Staatsrat Melly wird seine Amtszeit, nach 12 Jahren, in seiner Funktion als zuständiger Departementschef Ende April 2021 beenden. Wie sehen Sie die Beziehungen zwischen dem ASTRA und dem Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt, insbesondere mit Herrn Staatsrat Melly?

Der Kanton Wallis ist Bauherr der Autobahn A9, das ASTRA hat die Oberaufsicht. Wir hatten und haben mit dem Departement und mit Staatsrat Jacques Melly persönlich eine ausgesprochen konstruktive Zusammenarbeit, die geprägt war von gegenseitigem Vertrauen und Respekt. Dieses Verhältnis auf Augenhöhe war und ist einer der Schlüssel zum bisherigen und zum weiteren Erfolg. Das beinhaltet nicht, dass wir uns immer einig waren und sind, die Rollen und Erwartungen sind dafür teilweise schlicht zu unterschiedlich. Aber wir haben uns die Dinge immer und jederzeit offen und ehrlich mitgeteilt und wir haben immer tragbare Lösungen gefunden. Es ist mir ein Anliegen, auch an dieser Stelle Jacques Melly persönlich zu danken. Ein Departementschef der sich gekümmert hat, 24/7! Ich erinnere mich an x Telefonate mitten in der Nacht und Besprechungen an den Wochenenden. Auch das Krisenmanagement hat entsprechend hervorragend geklappt, ich denke da zum Beispiel an den unendlich tragischen Unfall mit dem belgischen Bus im Tunnel Siders. Hier hatte sich Jacques mitten in der Nacht telefonisch mit mir kurzgeschlossen und wir konnten die weiteren Schritte in die Wege leiten.

Die Sicherheitsanforderungen beim Bau und Unterhalt der Nationalstrassen sind hoch - und entsprechend kostenintensiv. Kann sich die Schweiz das auch in Zukunft leisten?

Pro Jahr investiert der Bund rund 2,3 Milliarden Franken in Betrieb, Unterhalt und Fertigstellung des Nationalstrassennetzes. Das ist viel Geld, aber es ist gut angelegt, denn die Schweiz gehört in Bezug auf die Verkehrssicherheit zur Spitzengruppe. Das Geld kommt aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), dem das Stimmvolk 2017 zugestimmt hat. Die Zahlungsbereitschaft unserer Kundinnen und Kunden ist offensichtlich gegeben. Das spricht für unser Produkt, ein sicheres, verfügbares und verträgliches Nationalstrassennetz. Klar ist, dass wir heute von den Treibstoffzöllen abhängen und damit vom Öl. Der beschlossene Ausstieg aus den fossilen Treibstoffen zwingt uns, die künftige Finanzierung neu aufzusetzen. Hierzu haben wir einen entsprechenden Auftrag des Bundesrates, ihm bis Ende nächsten Jahres ein Konzept für eine kilometerabhängige Abgabe vorzulegen. Dies nicht als Ergänzung zu den heutigen Treibstoffzöllen, sondern als Ersatz. Daneben wollen wir auch auf der Ausgabenseite noch effizienter werden, beispielsweise mit einem noch feineren Unterhaltsmanagement.

Gibt es einen Aspekt, den Sie noch betonen möchten?

Ich hoffe, dass wir zeitnah die Plangenehmigungsverfügung des UVEK für die Teilstrecke durch den Pfywald erhalten werden und somit auch dort mit den Arbeiten bald beginnen können. Die Autobahn A9 würde dann die Sprachgrenze überwinden und das Ober- und das Unterwallis näher zu einander bringen. Ich freue mich sehr, weiterhin am Werden der Autobahn A9 im Wallis teilhaben zu dürfen und dieses Werk mitgestalten zu können.

Ihre Fragen zur Autobahn

Möchten Sie, dass das **A9 INFO** ein spezielles Thema aufgreift? Ihre Vorschläge können Sie an 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 2021

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



**CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS**