



Tunnel Visp.
Portal Schwarzer Graben.

MAI 2019

VERBINDET
DAS WALLIS

A9 INFO

Erfreulich sind die Arbeitsfortschritte am Gedeckten Einschnitt Raron und im Tunnel Visp. Rund um diese Baustellen entsteht immer mehr sichtbar die gesamte Trasse der künftigen Autobahn A9. Die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung konzentriert sich auf den Tunnel Visp. Erfahrungen aus den bisherigen Projekten nutzen die Verantwortlichen für die Zukunft. Auf fundierten Erkenntnissen kann somit auch der Tunnel Susten gebaut werden. Informieren Sie sich, als wären Sie direkt vor Ort. Wie immer aus erster Hand!

- S. 2/3 **Vor den Portalen des Tunnels Visp.**
- S.4 **Tunnel Riedberg:** Langsam aber kontinuierlich.
- S.4/5 **Tunnel Visp, Nordröhre:** Letzte Bauarbeiten, Ausrüstung und Inbetriebnahme.
- S. 6/7 **Betriebs- und Sicherheitsausrüstung:** kantonales Netzwerk- und Leitsystem.
- S. 8/9 **Gedeckter Einschnitt Raron (GERA):** Bauen im Grundwasser.
- S. 10 **Tunnel Susten:** eine anspruchsvolle Unterquerung des Dorfes Susten.
- S. 11 **Trasseebau.**
- S. 12 **Interview mit Frau Claudia Zuber.**
Stellvertretende Leiterin, Rechtsdienst Generalsekretariat UVEK.



TUNNEL VISP

TUNNEL VISP: AUCH VOR DEN PORTALEN WIRD GEBAUT

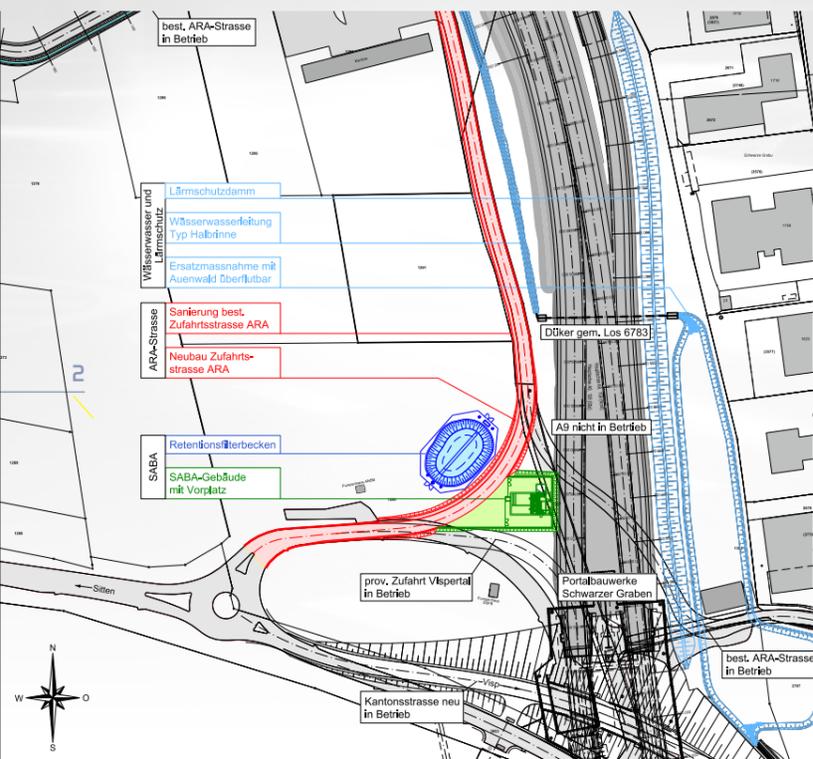


Tunnelportal Schwarzer Graben.



Tunnelportal Chatzuhüs, rostfarbig rechts die Betriebszentrale.

Visp West, Übersicht zukünftige Zufahrt zur ARA.



Die Portale des Tunnels Visp sind gebaut. Die Landschaft rund um das Portal Chatzuhüs im Vispertal und das Portal Schwarzer Graben im Westen von Visp, nimmt ihre definitive Gestalt an.

Überschüttung der Tagbaustrecke im Westen

Von der Kantonsstrasse T9 her verhindern Bretterwände die Sicht auf den Portalbereich des Tunnels Visp. So ist auch den wenigsten Fahrzeugbenutzern wahrscheinlich bekannt, dass der Tunnel Visp über eine rund 100 m lange Tagbaustrecke verfügt: also jener Teil, der nicht mehr durch den Berg führt, der aber trotzdem noch im Tunnel verläuft. Die Kantonsstrasse führt über die beiden Tunnelröhren. Dieser Tage wird der Bereich zwischen Kantonsstrasse und Berg mit Material hinterfüllt, so dass die definitive Portalgestaltung ersichtlich wird. Oberhalb des Portals montierten Fachleute Netze als Steinschlagsschutz.

SABA in Visp West

Hierbei handelt es sich nicht um das ehemalige Königreich im heutigen Jemen (ca. 1000 v. Chr.), sondern um die **Strassenabwasserbehandlungsanlage** (SABA) des Tunnels Visp und des Autobahnanschlusses Visp West. Unmittelbar beim Portal Schwarzer Graben entstehen in der zweiten Jahreshälfte 2019 ein Betongebäude mit zwei Becken sowie unmittelbar davor ein rundes Retentionsfilterbecken (vgl. Plan links). Sämtliche Abflüsse aus dem Tunnel Visp und den Wannen sowie Unterführungen Visp West werden gesammelt und in dieser Anlage gefiltert. Die Zufahrt zur Abwasserreinigungsanlage (ARA) wird ab ca. 2021/22 vom heutigen Vispertaltunnelkreisel her erfolgen. Die heutige Zufahrt weicht dem Trasse der Autobahn.

Vor dem Tunnelportal entsteht das Trassee

Im Bereich Visp West lässt sich der Verlauf der künftigen Autobahn schon gut erkennen: die Schüttungsarbeiten für das Trassee zwischen Portal Tunnel Visp und dem gedeckten Einschnitt Raron sind mit Ausnahme des Bereichs Baggersee mehrheitlich beendet; im Bereich Visp West ist die Fundationsschicht eingebracht, die Entwässerungsleitungen sind erstellt. Seitens der Verantwortlichen ist geplant, den Fahrbahnbelag rund um den Anschluss Visp West bis Ende 2019 einzubauen.



Visp West, Trasseebau der Autobahn A9.



Tunnel Visp, Portal Schwarzer Graben.



Die Kantonsstrasse T9 führt über die Tagbaustrecke des Tunnels Visp.

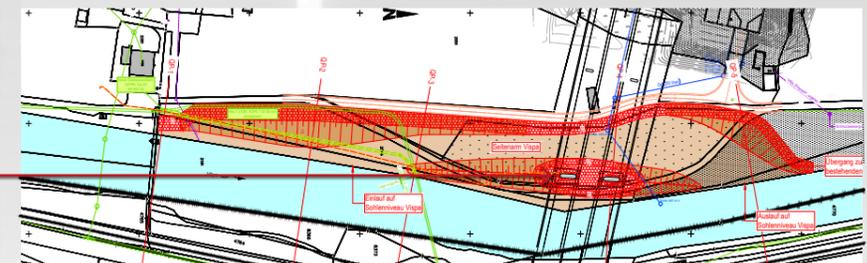
Endgestaltung im Chatzuhüs - Aufweitung der Vispa

Im Chatzuhüs ist das Tunnelportal betoniert. Die Verantwortlichen der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung kümmern sich bereits um den Ausbau der Betriebszentrale. Unmittelbar vor dem Tunnelportal sieht es im Moment ziemlich unordentlich aus: die Ersatzmassnahme «Vispaverbreiterung im Chatzuhüs» ist mit Terrainverschiebungen verbunden. Entlang des linken Flussufers kann sich das Wasser der Vispa einen neuen Weg bahnen. Der Seitenarm und der Hauptfluss werden durch den fest im Grund verankerten Pfeiler der Zwillingenbrücke getrennt, der mit Steinblöcken (Blocksatz) und einem Anprallschutz gesichert wird. Die Ränder des neuen

Flusslaufes sind mit einem Geotextil, mit Filtermaterial und mit Steinblöcken versetzt. Da Aufweitungen in einem Quellschutzgebiet nicht möglich sind, bricht der Seitenarm auf der Höhe der Betriebszentrale ab, obwohl hydrologisch gesehen ein Weiterfließen entlang der Strasse vorteilhafter gewesen wäre. Das vorhandene Mittelspannungskabel musste verlegt werden. Gleichzeitig konnte die Gemeinde Visp die Baustelle nutzen, die bestehenden Trinkwasserleitungen zu erneuern. Das Material aus der Vispa dient auch der Geländegestaltung rund um das Tunnelportal.



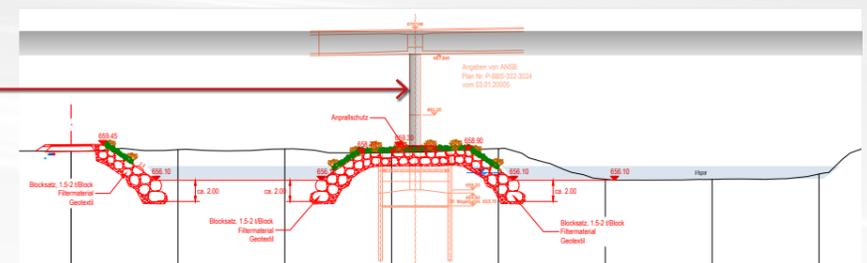
Bau eines Blockwurfs zum Schutz der Pfeiler.



Situation: Ein neuer Flussarm auf der linken Uferseite der Vispa wird gebaut.



Ersatzmassnahme Chatzuhüs in Ausführung.



Querschnitt: die bestehenden Brückenpfeiler werden mit einem Blockwurf geschützt.



TUNNEL RIEBERG

TUNNEL VISP

LANGSAM ABER KONTINUIERLICH



So kurz er auch ist – der Bau des Tunnels Riedberg hat es in sich. Mittlerweile sind rund 70 % der Nordröhre und rund 60 % der Südröhre ausgebrochen.

Langsam aber kontinuierlich arbeiten sich die Mineure durch den Riedberg. Der Weg führt durch blockreichen Gehängeschutt, Lockergestein und Bergsturzmaterial. Für den Vortrieb bzw. für den Ausbruch kommt deshalb der Tunnelbagger zum Einsatz. Aussergewöhnlich starke Niederschläge im Frühjahr und im Herbst 2018 haben zu einer Verstärkung der Hangbewegungen geführt und verändern das Terrain markant – deshalb wird der Hang des Riedberg laufend messtechnisch überwacht. Hangbewegungen und ihre Aktivierung durch starke Niederschläge sind jedoch ein natürlicher und verbreiteter Prozess im Wallis.

Unmittelbar vor dem Portal Ost bringen die Verantwortlichen in den nächsten Jahren rund 80'000 m³ Schüttmaterial ein, so dass auch auf der Strecke Portal Ost Riedberg – Schnidrigu das fertige Autobahntrasse entsteht. Zudem wird im Bereich Schnidrigu Aushubmaterial aufbereitet, das anschliessend dem Trasseebau dient.

AUSRÜSTUNG UND INBETRIEBNAHME DES TUNNELS VISP



Verzweigung I: links Überwurf-tunnel, rechts Nordröhre Tunnel Visp.



Nordröhre: Einbringen Fundationsschicht.

Im Tunnel Visp sind die Innenbetonarbeiten mit Ausnahme des Lüftungsstollens Chatzuhüs abgeschlossen. Der Bau der Fahrbahn ist in Ausführung. Auch die Verantwortlichen der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) haben ihre Arbeit aufgenommen. Wie sind die weiteren Arbeitsschritte?

Forcierung der Nordröhre

Die Arbeiten im Tunnel Visp entsprechen dem Bauprogramm. Nach dem Abschluss der Bauarbeiten in der Nordröhre und im sogenannten Überwurf-tunnel übernehmen ab Sommer 2019 die Montagegruppen der BSA die neu gebauten Tunnelröhren. Ab 2021 werden die eingebauten Anlagen miteinander verkabelt und anschliessend getestet. Nach den Anlagentests erfolgen die übergreifenden, integralen Tests. Auf diese Weise ist geplant, die Nordröhre des Tunnels Visp und der Zubringer aus dem Vispertal über den Überwurf-tunnel spätestens im Frühjahr 2022 zu eröffnen.

Die Südröhre autobahn-tauglich machen

Die Südröhre der künftigen Autobahn bzw. des Tunnels Visp bildet der heutige Vispertaltunnel. Entsprechend muss er autobahn-tauglich gemacht werden. Will man mit der Gesamteröffnung der Südumfahrung von Visp nicht zu viel Zeit verlieren, ist es nicht anders möglich, als den Vispertaltunnel erneut für längere Zeit zu sperren. Wie die Erfahrungen aus der eineinhalbjährigen Sperrung des Vispertaltunnels in den Jahren 2016/17 zeigten, führt die Sperrung des Vispertaltunnels nicht zu einem Verkehrskollaps – im Gegenteil: obwohl der Tunnel Eyholz damals noch nicht in Betrieb war, hielten sich Verlust- und Stauzeiten in Grenzen. Gemäss Terminprogramm soll die Südröhre des Tunnels Visp vor allem in den Jahren 2020/21 umgebaut werden. Ab 2022 erfolgt der Einbau der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung in der Südröhre des Tunnels Visp.



Nutzung Tunnel Eyholz

Rund 5'000 Fahrzeuge benutzen den Tunnel Eyholz pro Tag, vor allem in der Richtung Gamsen – Visp. Durch die Inbetriebnahme des Tunnels Eyholz hat sich die Verkehrsbelastung durch Visp rund 16 % reduziert, jene auf der Entlastungsstrasse Nord um rund 8 %. Die Reisezeit zwischen Ackersand und Gamsen hat sich halbiert – ein bewährtes Stück Autobahn im Oberwallis!



BETRIEBS- UND SICHERHEITSAUSRÜSTUNG | NETZWERK- UND LEITSYSTEM



ALLE TUNNELS DER AUTOBAHN A9 IM WALLIS SIND ZENTRAL GESTEUERT



Einfahrt in den Gedeckten Einschnitt Turtmann

Im Kanton Wallis gibt es mehr als 30 Strassentunnels auf Kantons- und Nationalstrassen, welche durch ein zentrales Leitsystem gesteuert und an ein gemeinsames Netzwerk angeschlossen sind (vgl. Abbildung). Während die Tunnel der Autobahn A9 von Turtmann und Eyholz hier bereits aufgeschaltet sind, wird bald der Tunnel Visp an der Reihe sein.

Was ist die Aufgabe eines Leitsystems?

Ein Leitsystem hat verschiedene Aufgaben:

- Visualisierung und Zustandsüberwachung aller Anlagen (z. B. Leuchtstärke der Beleuchtung, technische Alarmer, etc.).
- Verkehrsüberwachung (z. B. mit Videokameras, etc.).
- Verkehrssteuerung (z. B. über die Signalisierungsanlage Tunnel sperren, Blinken oder Temporeduktion bei Gefahr, etc.).
- Alarmierung bei Ereignissen (z. B. Tunnelbrand, Falschfahrer, etc.).

Die Polizei als Koordinationsstelle

Vieles überwacht das System automatisch. Und doch braucht es den Menschen. Rund um die Uhr werden die Tunneln von der Kantonspolizei in Noës und Sitten überwacht. Im Ereignisfall muss der diensthabende Polizist in sehr kurzer Zeit entscheiden, welche technischen Schritte einzuleiten oder allenfalls zu stoppen sind (z. B. Tunnelsperre bei Gegenstand auf der Fahrbahn). Zudem muss er nötigenfalls nach einer definierten Aufgebotstabelle weitere Dienste alarmieren und Verkehrssperren oder Umleitungen einleiten.



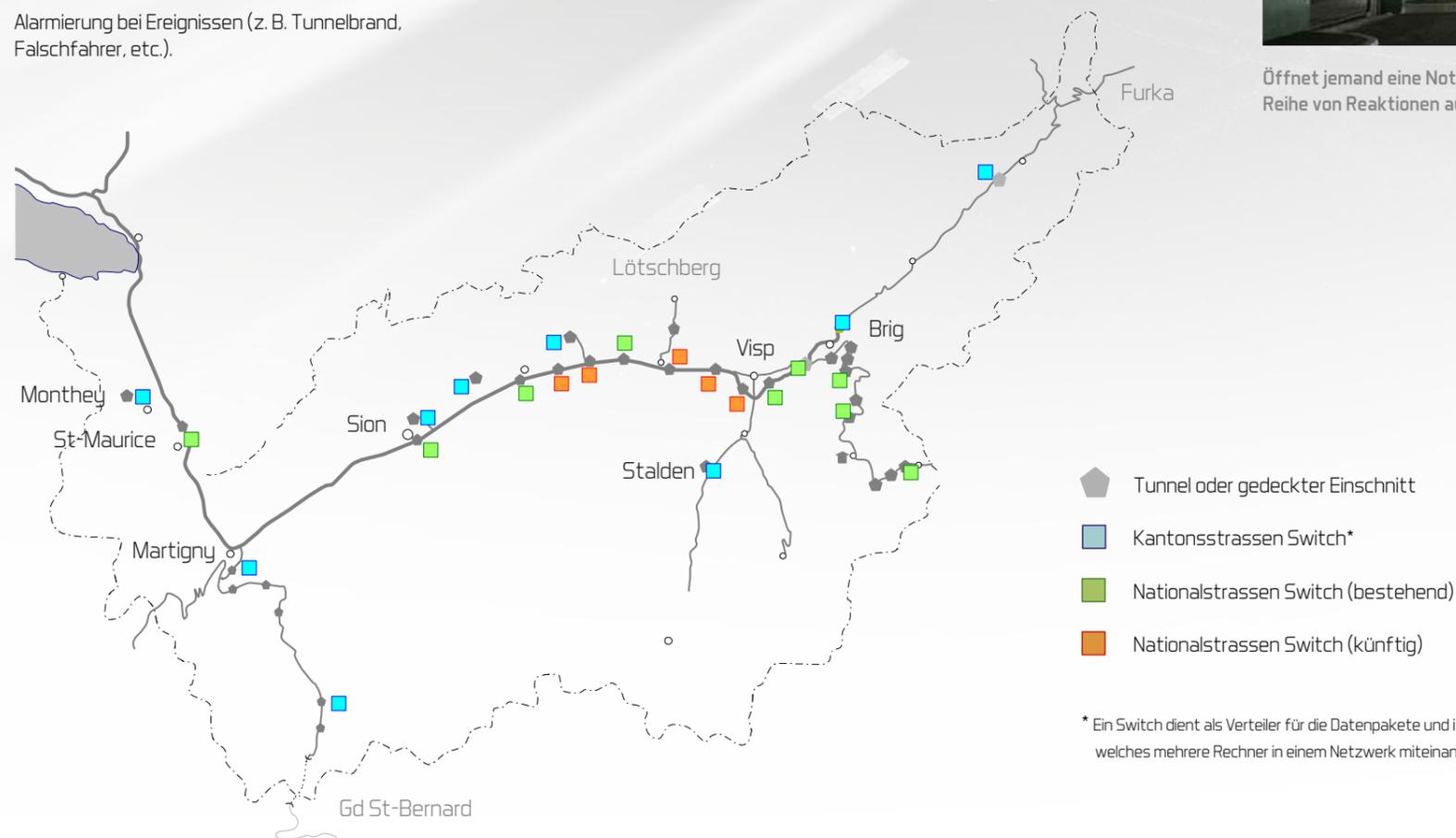
Die Videobilder aus dem Tunnel sind in der Betriebszentrale der Kantonspolizei in Noës direkt zu sehen.

Topmodernes Netzwerk

Das Netzwerk dient dem Übertragen von Signalen, Bildern und Sprache via Glasfaserkabel. Es verbindet alle Tunneln der Kantons- und Nationalstrassen mit dem Leitsystem in der Betriebs- und Einsatzzentrale der Polizei. Das Netzwerk ist beeindruckend bezüglich seinem Datenvolumen, seiner hohen Verfügbarkeit und seiner Sicherheit (10 Gigabit-Ringnetzwerke mit redundanten Switches für jeden Abschnitt). Wenn zum Beispiel ein Kabel defekt oder durchtrennt ist, stellt ein Ringnetz sicher, dass die Signale trotzdem übertragen werden.



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



* Ein Switch dient als Verteiler für die Datenpakete und ist ein Kopplungselement, welches mehrere Rechner in einem Netzwerk miteinander verbindet.



GEDECKTER EINSCHNITT RARON



BAUEN IM GRUNDWASSER



GERA, Wanne West. Blick Richtung Osten.

Seit einem Jahr ist der Gedeckte Einschnitt Raron (GERA) im Bau. Westlich des Tagbautunnels entsteht die Wanne West, also die Einfahrt und Ausfahrt in den Tunnel. Da das gesamte Bauwerk im Grundwasser liegt, sichern die Verantwortlichen die Baugrube mit Bohrpfählen, bevor man mit den Aushubarbeiten beginnen kann. Der Baufortschritt entspricht der Ausführungsplanung.

Der Bau eines Tagbautunnels ist immer sehr aufwändig und verlangt von den Anwohnenden viel Geduld. Als Resultat winkt jedoch eine autobahnfreie Zone mit einer deutlich geringeren Verkehrsbelastung. Auf die direkte Kommunikation mit den Anwohnern wird grossen Wert gelegt. Zudem informieren zwei Tafeln beim Bahnhof Raron Passanten über das Bauvorhaben.

Wanne West: 1'050 Bohrpfähle sind erstellt

Im Westen und im Osten des Tagbautunnels wird sich die Autobahn nach unten neigen, um in den Tunnel ein- bzw. ausfahren zu können. Diesen Teil der Strecke nennt

man Wanne. Sie befindet sich – wie der ganze Tagbautunnel – im Grundwasser. Deshalb muss die Wanne links und rechts auch mit Bohrpfählen gesichert werden. 44 % der insgesamt 2'400 Bohrpfähle sind erstellt. Die runden Bohrpfähle mit einem Durchmesser bis zu 1.30 m sind gut ersichtlich (vgl. Plan und Bilder).

Damit die Wanne nicht abhebt...

So eine Wanne ist wie ein Schiff im Wasser – im Grundwasser. Seit Archimedes wissen wir, dass ein Körper schwimmt, wenn der Auftrieb (d. h. der Wasserdruck von allen Seiten) grösser ist, als das Gewicht der verdrängten Wassermenge. Da die Wanne nicht so schwer ist (wie zum Beispiel der Tagbautunnel), verdrängt diese nicht so viel Wasser. Der Auftrieb wäre zu stark. Die Wanne soll aber nicht «schwimmen», sondern an Ort und Stelle bleiben. Deshalb wird die Wanne nach unten mit sogenannten Zugpfählen rund 20 m tief verankert (vgl. Plan unten links). Insgesamt braucht es in der Wanne West rund 150 Zugpfähle, die über einen Durchmesser von 0.75 m verfügen und alle bis Ende Mai 2019 erstellt sind.

Bauprogramm eingehalten

Die Arbeitsleistung entspricht dem Bauprogramm. Die gleichen Arbeiten wie in der Wanne West erfolgen zu einem späteren Zeitpunkt auch in der Wanne Ost. Es ist geplant, die Wanne West 2020 im Rohbau zu erstellen, jene im Osten ein Jahr später. Der Aushub im Bereich des Tagbautunnels erfolgt ab 2021.



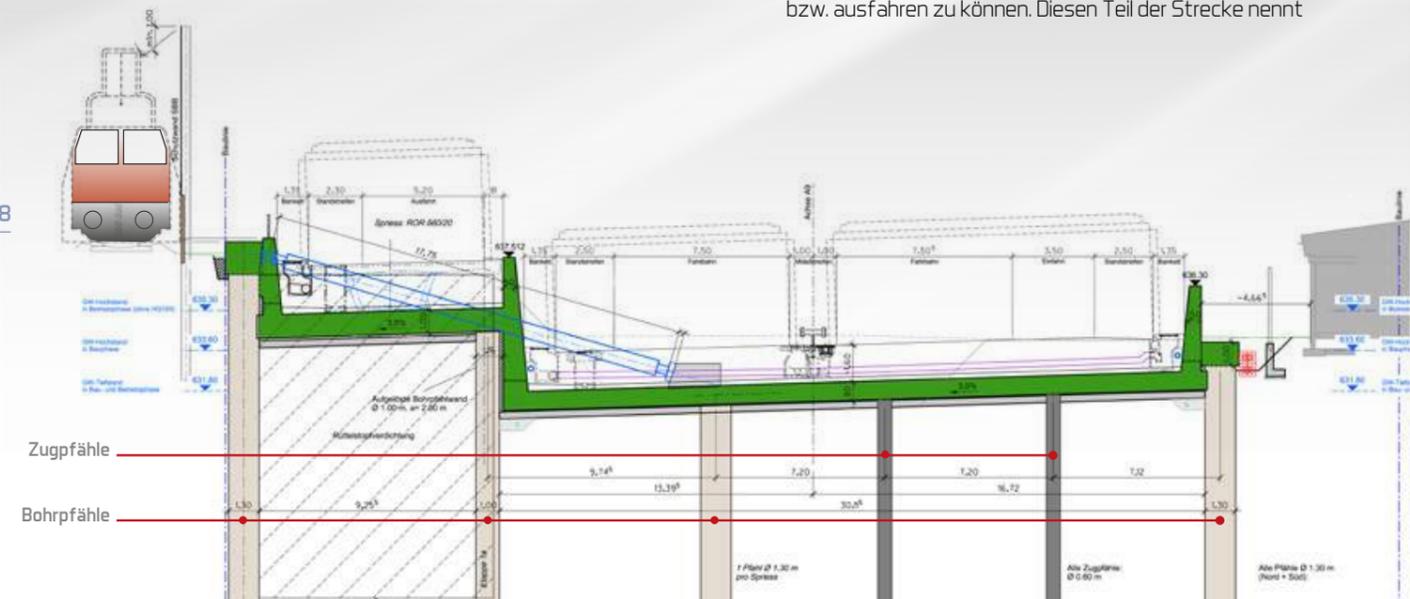
GERA, Wanne West: Vorbereitete Bohrpfahlwandschablone.



GERA, Wanne West: Betonieren Bohrpfahl.



GERA, Wanne West: Reinigung Bohrrohrverschluss.



	Wanne West	Tagbautunnel GERA	Wanne Ost
2019	Aushub, Bodenplatte und Wände betonieren Süd	Bohrpfahlwände	
2020	Aushub, Bodenplatte und Wände betonieren Nord. Fertigstellung ganze Wanne	Bohrpfahlwände, Spundwände. Voraushub Pfahlkopfriegel. Erste Spriesslager versetzen	Spundwände, Aushub Bodenplatte betonieren
2021	-	Aushub, Bodenplatte, Wände. Decke von West nach Ost fortschreitend	Wände betonieren Fertigstellung ganze Wanne
2022	-	Aushub, Bodenplatte, Wände Decke von West nach Ost fortschreitend	-
2023	Innenausbau, Belagsarbeiten	Aushub, Bodenplatte, Wände, Decke von West nach Ost fortschreitend. Innenausbau, Belagsarbeiten	Innenausbau, Belagsarbeiten
2024	Innenausbau, Belagsarbeiten, BSA	Innenausbau, Belagsarbeiten, BSA Rückbau Nordkanal. Demontage Installationen	Innenausbau, Belagsarbeiten, BSA



TUNNEL SUSTEN

TUNNEL RIEDBERG - TUNNEL VISP

DIE AUTOBAHN UNTER DEM DORF...



Aufgelegt im August 2017, verläuft das Projekt der Autobahn A9 durch den Pfywald zu 75 % unterirdisch. Der 2'080 m lange Tunnel Susten ist ein Schlüsselprojekt. Seine Überdeckung beträgt maximal 30 m – die Kirche von Susten liegt sogar nur 22 m über der Tunneldecke.

Haus- und Wohnungseigentümer, deren Gebäude sich über dem Bauperimeter des Tunnels befinden, machen sich deshalb Sorgen und haben dies auch in Form von Einsprachen ausgedrückt.

Das Projekt im Raum Susten sieht eine gedeckte Linienführung im Westen unter den Illbach und dem Dorf Susten sowie im Osten bis unter die Kantonsstrasse bis zur neuen Tankstelle vor.

Bewährtes Vorgehen beim Tunnelbau

Liegt ein zu bauender Tunnel nur wenige Meter unter einem Siedlungsgebiet, macht sich der Tunnelbau-Ingenieur u. a. folgende Gedanken: Wie ist die Beschaffenheit des Baugrundes? Gibt es unvorteilhafte geologische Zonen? Gibt es Wasseradern und wie hoch ist der Grundwasserspiegel? Welche zeitgerechte Ausbruchmethode ist dabei anzuwenden? Je nach Antworten wählt der Ingenieur die geeignetste Methode, welche den aktuellen Stand der Technik bestmöglich mit Erfahrungswerten und der aktuellen Situation kombiniert.

Erfahrungen beim Bau eines Tunnels im Lockergestein

Wie die Erfahrungen aus den Tunnels der Autobahn A9 von Gamsen und von Siders gezeigt haben, lässt sich

ein Tunnel im Lockergestein (also ohne festen Fels) mit der richtigen Methode termingerecht bauen. In beiden Tunnels fand man ähnliche Bedingungen wie jetzt im Tunnel Susten: In Gamsen den Bau durch einen Schwemmkegel, eine vergleichbare Überdeckung und Bodenverfestigung; in Siders ein Tunnel unter den Hügeln von Gerunden und Planzette, sogar vollständig im Grundwasser. Beide Tunnels konnten ohne grössere Schwierigkeiten gebaut werden.

Beim Bau des Tunnels Susten befindet sich der Grundwasserspiegel auf 90 % der Strecke tiefer als die beiden Tunnelröhren, was den Bau im Vergleich zum Tunnel Siders vereinfacht. Das Terrain des Tunnels Susten ist durch Grabungen und Sondierungen, welche bereits vor Jahren erfolgt sind, entsprechend erkundet.

Methode muss noch gewählt werden

Welche Methode genau gewählt wird, ist Gegenstand des Detailprojektes und Aufgabe der Ingenieure, welche das Projekt im Detail planen werden. Klar ist jedoch, dass Sprengungen in einem solchen Boden nicht möglich sind, so dass es auch nicht zu brüskem, hörbaren Erschütterungen kommen kann. Mit Lärmemissionen ist vor allem im Bereich der Portale zu rechnen. Die Methode ist so zu wählen, dass das Risiko von Setzungen und Rissbildungen auf ein Minimum reduziert werden kann. Schäden sind aber nie ganz auszuschliessen. Entsprechend sieht das ANSB vor, alle Gebäude im Bauperimeter vor Baubeginn aufzunehmen und diese während der Bauzeit zu überwachen.

Kontrollmessungen

Im Rahmen der Überwachungsmaßnahmen werden während der ganzen Bauphase Messpunkte regelmässig evaluiert und allfällige Rissprotokolle erstellt. So können am Ende der Bauzeit allfällige Schäden festgestellt werden, welche durch Experten eingeschätzt und so entschädigt werden, dass Schäden durch die Eigentümer behoben werden können. Das Verfahren wird im Detailprojekt festgelegt.

Wird man den Verkehr durch den Tunnel hören?

Grundsätzlich hört man den Verkehr durch den Tunnel nicht, wenn man oberhalb des Tunnels wohnt. Erfahrungswerte zeigen einzig bei den Portalen einen höheren Lärmpegel, der jedoch die Planungswerte nicht übersteigt. Selbstverständlich werden schon in der Bauphase die notwendigen Lärm- und Umweltschutzmassnahmen getroffen.

TRASSEEBAU OFFENE STRECKE



Zwischenlager bei Schnidrigu: Das Schüttmaterial ist für den Einbau aufbereitet.



Im Osten des Tunnels Riedberg: Das Trassee wird geschüttet.



Fortgeschrittene Trasseearbeiten vor dem Tunnel Visp.

An verschiedenen Orten entsteht zurzeit das Trassee der künftigen Autobahn A9: So zwischen dem Tunnel Riedberg und dem Gedeckten Einschnitt Raron (GERA) sowie zwischen dem GERA bis zum Tunnel Visp. Wie genau kann das Trassee so gebaut werden, dass Höhe, Kurvenradien und -neigungen exakt sind?

Wir fragen Stefan Aebersold, Fachspezialist beim ANSB

Herr Aebersold, können Sie uns beschreiben, mit welcher Technik das Trassee geschüttet wird, so dass es präzise stimmt?

Der Strassenbau ist eine alte Kunst, die heute zunehmend computergestützt erfolgt, und zwar in mehreren Etappen:

- Der Geometer projiziert die Linienführung der Strassenachse und legt die Geometrie jeder Fahrbahn der Autobahn A9 mit ihrer eigenen Querneigung und Kurvenradien fest.
- In der Ausführung steckt der Geometer ausserhalb der Arbeitsbereiche Fixpunkte ab. Er übergibt dem Unternehmer elektronisch das 3-D Modell der Fahrbahn, das die fertige Autobahn zentimetergenau abbildet.
- Die Daten lassen sich in der Einbaumaschine oder im Bagger elektronisch einlesen. Das Display gibt dem Fahrer an, ob er an einer Stelle noch Material hinzugeben oder wegnehmen muss. Er bekommt auch Informationen darüber, ob das Material schon genug verdichtet ist. Als Ergänzung dienen die traditionellen Pflöcke am Rand der Fahrbahn.
- Entsprechend wird das Trassee geschüttet und mit Kiessand bedeckt. Dieser muss dabei frostsicher sein, d. h. der Feinanteil (sogenannte «Litta») darf maximal 3% betragen.
- Mit Messungen kontrollieren Geometer und Unternehmer laufend die Genauigkeit des Einbaus: die Toleranz nimmt von unten (+/- 5cm) nach oben ab (+/- 1 cm unter Belag).

Herzlichen Dank für das Interview, Herr Aebersold!





Interview mit Frau Claudia Zuber

Stellvertretende Leiterin, Rechtsdienst Generalsekretariat UVEK

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
NOVEMBER 2019**

Frau Zuber, welches ist Ihre Aufgabe beim Generalsekretariat UVEK und welche Funktion haben Sie im Zusammenhang mit dem Autobahnbau im Wallis?

Meine Aufgaben sind einerseits die stellvertretende Leitung des Rechtsdienstes des Generalsekretariates UVEK (GS-UVEK) und gleichzeitig die Führung des Fachbereichs und Kerngeschäfts «Plangenehmigungsverfahren Nationalstrassen».

Im Sommer 2017 lag das Ausführungsprojekt der Autobahn A9 durch den Pfywald/Tunnel Susten öffentlich auf. Welches sind die nächsten Schritte im Abschnitt Pfy? Können Sie uns auch einen Zeithorizont geben?

Der nächste Schritt wird die Phase «Einspracheverhandlungen und Augenscheine» sein. Die Instruktionsinstanz (Rechtsdienst des GS-UVEK) plant, diese Phase im Juni/Juli 2019 zu starten.

Werden Sie sich persönlich Zeit nehmen, um die einsprechenden Personen zu treffen?

Ja, das ist so geplant und es ist mir ein grosses Anliegen, die Einsprechenden persönlich treffen zu können – selbstverständlich unter der Voraussetzung, dass die Betroffenen (die Einsprechenden) dies auch akzeptieren und wünschen. Sie sind dazu rechtlich nicht verpflichtet.

Was für Erfahrungen haben Sie mit dem Bau von Autobahnabschnitten gemacht und inwiefern ist die Situation der Autobahn A9 im Oberwallis anders oder gleich?

Die Erfahrungen, die ich gemacht habe, sind vielschichtig (z.B. in technischer und quantitativer Hinsicht), immer wieder anders (z.B. je nach Thematik, Abschnitt, Region, Landschaft etc.), abwechslungsreich (z.B. sprachlich, kleines Projekt/grosses Projekt, viele/wenige Einsprechende, topographisch anspruchsvoll etc.) – es sind bisher durchwegs gute Erfahrungs- und auch Lernprozesse gewesen.

Das Besondere:

Der zur Diskussion stehende Nationalstrassen-Abschnitt soll teilweise durch ein wertvolles Naturschutzgebiet führen – die vom Kanton entsprechend vorzusehenden Schutzmassnahmen sind anspruchsvoll und herausfordernd.

Das vorliegende Projekt könnte als Synthese verschiedener teilweise früher geplanten und nicht ausgeführter Projektteile und neuer Projektteile bezeichnet werden. Berücksichtigt werden dabei die technischen Fortschritte, die helfen, die fragile Natur im Gleichgewicht zu behalten.

Die Situation der Autobahn A9 im Oberwallis resp. der Teilstrecke Sierre – Susten Ost ist zudem insofern speziell, als es sich um eines der noch wenigen Netzvollendungsprojekte handelt, die dem Departement UVEK durch den Kanton und nicht durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zur Genehmigung unterbreitet werden.

Herzlichen Dank für das Gespräch.

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



**CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS**