



Begrünt und wiederhergestellt – bald sieht man vom Gedeckten Einschnitt Turtmann nur noch die Portale. Die Arbeiten am Tunnel Eyholz verlaufen planmässig. Bei der Baustelle Visp West sowie beim Tunnel Visp konnten die Arbeiten aufgenommen werden. Gerne informieren wir Sie in dieser Broschüre über den Stand des Autobahnbaus im Oberwallis – Informationen aus erster Hand!



Westliche Portale und Einfahrtswanne zum Gedeckten Einschnitt Turtmann.

- S. 2/4:** **Leuk/Susten Ost – Gampel/Steg Ost:** *Gedeckter Einschnitt Turtmann, Tunnel Riedberg und die Strecken dazwischen.*
- S. 5:** **Baustelle Raron:** *Warten auf die Genehmigung aus Bern.*
- S. 6/7:** **Tunnel Eyholz:** *Gut im Terminplan.*
- S. 8/9:** **Tunnel Visp:** *Steinschlagverbauungen und weiteres Vorgehen.*
- S. 10/11:** **Pfynwald:** *Ausführungsprojekt und Ersatzmassnahmen.*
- S. 12:** **Interview mit Martin Hutter:** *Chef des Amtes für Nationalstrassenbau.*



Teilstrecke Leuk/Susten Ost – Gampel/Steg Ost

Projektstand Turtmann

Der Gedeckte Einschnitt Turtmann ist fertig betoniert!

Am 27. Februar 2014 wurde die letzte Etappe des Tunnelgewölbes des Gedeckten Einschnittes Turtmann betoniert. Während die Zufahrt im Westen bereits im Rohbau erstellt ist, führt der Bauunternehmer bis August die Zufahrt zum Ostportal aus. Der Rohbau des Tagbautunnels ist im Sommer 2014 beendet. Die Arbeiten am Trasse zwischen Susten Ost (Gampinen) und dem Tunnel Riedberg haben begonnen. Die Eröffnung der Teilstrecke Susten Ost – Gampel West Ende 2016/Anfang 2017 ist also durchaus realistisch.

100% betoniert

Für die Verantwortlichen des Gedeckten Einschnittes Turtmann zählte in den letzten Jahren vor allem folgende Frage: Wieviel ist bereits betoniert? Und heute kann man sagen: 100% des Sohlgewölbes, 100% der Mittelwand und 100% des Tunnelgewölbes sind fertig. Während die Portale im Westen bereits bestehen, erstellt der Bauunternehmer zurzeit die Portale im Osten des Gedeckten Einschnittes. Im Sommer 2014 gilt: Der ganze Tagbautunnel ist im Rohbau beendet.

Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands

Der Bau eines Tagbautunnels ist mit einer immensen Baugrube verbunden. Doch von dieser – wie auch von den vorbeifahrenden Fahrzeugen in Zukunft – sehen die Anwohner bald nichts mehr. Nachdem die Abdichtungsarbeiten in den verschiedenen Baugruben erfolgt sind, wird die Bauwerkshinterfüllung periodisch eingebracht und mit Humus abgedeckt sowie angesät, so dass anstelle der tiefen Baugrube bald wieder ein natürliches Grün die Oberhand gewinnt. Die Zufahrt zum Bahnhof Turtmann wird sukzessive erstellt, deren definitive Ausgestaltung erfolgt im Frühjahr 2015.

Rundum abgedichteter Tunnel

Der Gedeckte Einschnitt Turtmann ist ringsum abgedichtet, so dass kein direkter Kontakt mit dem Grundwasser besteht. Die Abdichtung am Boden (in der Sohle) erfolgte bereits zu Beginn der Betonarbeiten, jene seitlich entstand während der Gewölbearbeiten und heute sind noch die letzten Abdichtungsarbeiten oben auf dem Tunnelgewölbe im Gange. Als Abdichtung dienen dabei eine 2-lagige Bitumendichtungsbahn (Dachpappe) und Spritzbeton.

Innenausbau beginnt im Mai 2014

Auf den Rohbau folgt der Innenausbau: Die vergebenen Arbeiten umfassen das Einbauen von Werkleitungen, das Auffüllen der Sohle mit Kies-sand (Strassenkoffer), der Einbau von Schlitzrinnen und das Versetzen der Randsteine. Der Unternehmer beendet die Baustelle Ende 2015 mit dem Einbringen mehrerer Belagsschichten.

Ausrüstung des Tunnels im Jahre 2016

Während die Ausschreibungen für die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) teilweise bereits erfolgt sind, beginnen die Hauptarbeiten der Tunnelausrüstung anfangs 2016. Der Gedeckte Einschnitt Turtmann ist somit ein weiterer Tunnel der A9 im Oberwallis, der mit Betriebs- und Sicherheitsanlagen ausgerüstet wird. Heute ist das Technische Lokal (Betriebszentrale) im Westen des Tunnels im Rohbau erstellt. Die Erstellung des Rohbaus der Zentrale Ost beginnt im Mai 2014. Deren Ausrüstung erfolgt ab Ende 2014.



Bauarbeiten zwischen Leuk und Gampel Offene Strecke Susten – Gedeckter Einschnitt Turtmann – Gampel

Die offene Strecke Gampinen – Turtmann ist mit einer ersten Belagsschicht versehen.



Der Gedeckte Einschnitt im Bereich Bahnhof Turtmann: abgedichtet und bald wieder grün.



Erstellen eines Blockwurfes für den Putiergraben.



Mit der ersten Belagsschicht versehen, sieht die offene Strecke Turtmann–Gampel fast fertig aus.



Bereits heute sind Teile des Trassees zwischen Susten Ost (Gampinen) und Turtmann mit einer ersten, staubverhindernden Belagsschicht versehen. Der im Frühjahr beauftragte Unternehmer wird mit der definitiven Gestaltung des Trassees Ende Mai 2014 beginnen. Das Vergabeverfahren für die Fertigstellungsarbeiten am Trassee im Osten des Gedeckten Einschnittes bis zum Tunnel Riedberg läuft.

Bereits heute spazieren Fussgänger auf dem mit einer ersten Belagsschicht versehenen künftigen Autobahnabschnitt zwischen **Gampinen und Turtmann**. Die Teilstrecke vermittelt einen ersten Eindruck, wie die Autobahn hier in etwas mehr als zwei Jahren aussieht. Der Unternehmer beginnt im Mai mit der Fertigstellung des Trassees: Er betoniert Mastfundamente für die späteren Signalbrücken, erstellt die Entwässerung im Mittelstreifen, bringt die zweite und dritte Belagsschicht ein, baut die Systeme zur Abwasserreinigung und führt allgemeine Fertigstellungsarbeiten aus.

Ab der Ausfahrt (Wanne) Ost des **Gedeckten Einschnittes Turtmann bis vor den Tunnel Riedberg** warten die gleichen Arbeiten. Hier läuft das Vergabeverfahren. Die Auf- und Abfahrten auf das zweite Autobahnstück des Oberwallis sind in Planung und bedingen jeweils provisorische Anschlüsse.

Zwischen dem Ostportal des Gedeckten Einschnittes Turtmann und dem Tunnel Riedberg entsteht ein **Rastplatz** mit Sanitäreinrichtungen, der sogenannte Rastplatz Martischeiu. Die Tiefbauarbeiten hierfür sind realisiert, die Hochbauarbeiten folgen im Jahre 2015.



Tunnel Riedberg

Tunnel Riedberg Stand der Arbeiten am Tunnel Riedberg

Rund 50% der für die Stabilisierung des Geländes notwendigen Jettingsäulen sind erstellt, 85% der Terrainaufschüttungen getätigt. Für den Bau des Tunnels selber erstellen die Ingenieure zur Zeit das Leistungsverzeichnis, so dass die Hauptarbeiten des Tunnelbaus demnächst ausgeschrieben werden sollten.



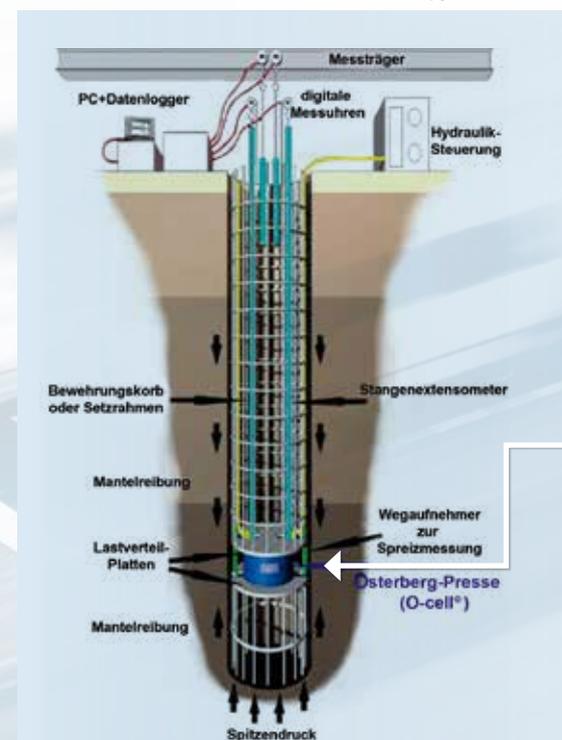
Infolge des instabilen Geländes sind auf der Westseite des künftigen Tunnels aufwändige Stabilisierungsmassnahmen notwendig. Wie im letzten A9-Info (Nov. 2013) im Detail beschrieben, müssen zur Stabilisierung des Hanges Bohrungen getätigt werden, welche die Arbeiter mit einem Wasser-Zement-Gemisch auffüllen. Rund 50%, das heisst 22'500 von 45'000 dieser Jettingsäulen waren Mitte Mai 2014 erstellt. Diese Arbeiten dauern noch bis Ende 2014.

Beim Bau der Jettingsäulen fällt sogenannter Jettingrückfluss an. Diese flüssigen Zementrückstände müssen in eigens dafür gebauten Absetzbecken ausgehärtet und anschliessend vorschriftsgemäss entsorgt werden. Beim Bau wird jedoch schon heute chromatreduzierter Zement verwendet. So ist die Endlagerung dieses Rückflusses auf einer Inertstoffdeponie möglich und muss nicht auf einer Reaktordeponie erfolgen.

Hauptarbeiten am Riedbergtunnel ab 2015

Zurzeit erstellen die Ingenieure das Leistungsverzeichnis. Dieses ist die Basis für die Ausschreibung der weiteren Bauarbeiten am Tunnel Riedberg, insbesondere der Wiederaufnahme der Vortriebsarbeiten. Das Detailprojekt für die Löschwasserversorgung steht, für die Wasserlieferungen wurde ein Abkommen mit der Gemeinde Steg/Hohtenn abgeschlossen. Die Detailprojekte für die Portale sind in Arbeit. Falls in der Ausschreibungsphase keine Beschwerden eingereicht werden, können die weiteren Tunnelausbrucharbeiten beim Tunnel Riedberg Anfang 2015 beginnen.

Funktionsweise eines modernen Versuchspfahls.





Teilstrecke Gampel / Steg Ost - Visp West



Arbeiten im Raum Raron

In Raron beginnen die ersten Arbeiten

Die Genehmigung für die Ergänzung des Gedeckten Einschnittes Raron steht noch aus. Mit Versuchspfählen ermittelt man derzeit die Tragfähigkeit des Bodens. Zur Zeit sind Koordinationsgespräche in Bezug auf die Raumgestaltung im Bereich des Baggersees im Gange.

Die Beschwerdefrist für die Ergänzung des Ausführungsprojektes des Gedeckten Einschnittes Raron, das grösste Bauwerk der Teilstrecke Steg/Gampel Ost – Visp West, ist am 8. April abgelaufen. Sobald die Genehmigung des Bundes vorliegt, stehen die Arbeitsausschreibungen an.

Im Turtig entsteht auf der Höhe der Brücke nach Niedergesteln ein Kreisel für den künftigen Vollanschluss der A9. Damit verbunden ist eine Überführung über den Grossgrundkanal.

Mit einem Versuchspfahl misst man, wieviele Tonnen Last der Boden erträgt bzw. wie er auf die Last reagiert. Herkömmliche Versuchspfähle mussten mit vielen Tonnen Gewicht belastet werden, was sehr aufwändig ist. Eine andere Variante besteht darin, den Pfahl seitlich zu verankern und ihn dadurch in den Boden zu drücken. Die in Raron gewählte Variante nutzt zum Aufbau des notwendigen Druckes eine sogenannte Osterberg-Zelle (vgl. Abbildung). Diese Zelle befindet sich innerhalb des Pfahls, lässt sich ausdehnen und wirkt daher wie eine Presse. Zur Messung der Wirkung dient ein eingelegtes Glasfaserkabel.

Ersatzmassnahme Mutt

In der Region der heutigen Arena Goler wird das ursprünglich vorhandene Moor wiederhergestellt. Das Militär hatte seinerzeit beim Bau der Kavernen Ausbruchmaterial in das Moor geschüttet. Im Rahmen der Ersatzmassnahme wird dieses Material wieder ausgebaggert. Dies ist nach dem Rückbau des Schiessstandes der zweite Schritt im Revitalisierungskonzept für das einzige Flachmoor, welches in der Talebene des Oberwallis der Trockenlegung entgangen ist. In einer dritten Etappe wird die Rollpiste rückgebaut werden, die mitten durch das Flachmoor von nationaler Bedeutung führt und dieses erheblich entwertet.

Prüfen der Bodenkennwerte mit einem neuen Verfahren



Die Bodenqualität bestimmt über die Tragfähigkeit des Untergrundes. Dies ist insbesondere für Bauwerke wichtig, welche auf Pfählen stehen. Ein Fachinstitut prüft nun den Boden für die neu zu bauende Autobahnbrücke im Turtig, die zu verstärkende Brücke Turtig – Niedergesteln und die Kunstbauten im Lufu. Dabei kommt ein relativ neues Verfahren zum Einsatz.

In einem Versuchspfahl sorgt die Osterbergzelle (blau) für den Druckaufbau.

Raumgestaltung rund um den Baggersee

Es ist geplant verschiedene autobahnneigene und autobahnfremde Projekte im Perimeter rund um den Baggersee zu realisieren bzw. anzusiedeln: Raststätte, Arena Goler, Markthalle, Wassersportzentrum, Lastwagenstauraum, Rettungsplatz und Einsatzzentrale für den Lötschberg-Basistunnel sowie Flugplatz. Zur Zeit werden diverse Koordinationsgespräche zwischen den Projekteignern durchgeführt. In diesen Gesprächen sind ebenfalls die Bodeneigentümer einbezogen.



Teilstrecke Visp West – Visp Ost (Südümfahrung)

**Tunnel Eyholz
Der Tunnel Eyholz liegt gut im Fahrplan!**



Abdichtung und Innenbetonarbeiten in der Verzweigung Süd des Tunnels Eyholz.

Seit Herbst 2012 ausgebrochen laufen im Tunnel Eyholz die Innenbetonarbeiten. Und auch die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) steht kurz vor Aufnahme der Arbeiten. Der Tunnel wird künftig mit stromsparenden LED-Leuchten erhellt. Eine technische Novität, welche im Tunnel Eyholz nun auf 40m zu Testzwecken installiert und von Fachleuten aus der ganzen Schweiz begutachtet wurde.

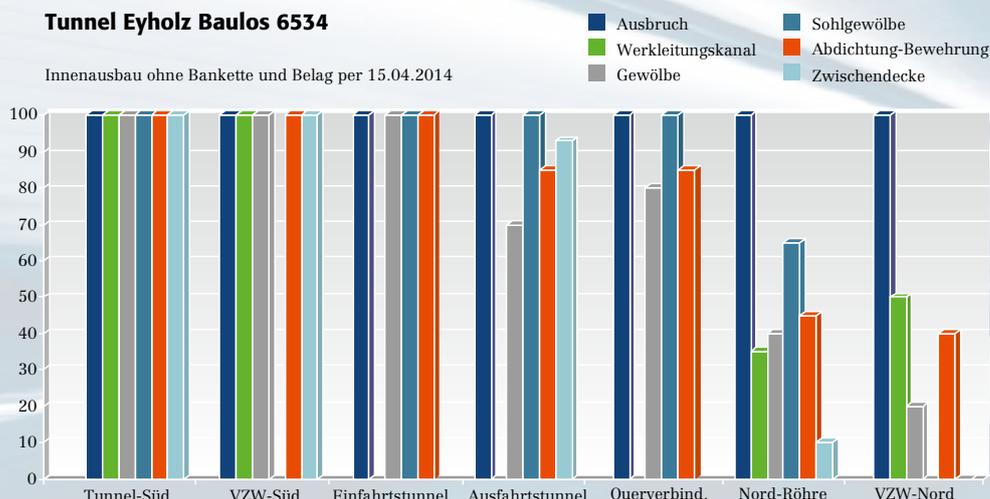
Im Tunnel Eyholz geht es vorwärts. Während die 4,2km lange Südröhre ausgebrochen ist und bereits vollständig über einen Innenring aus Beton verfügt, ist die Nordröhre rund zur Hälfte betoniert. Routiniert zieht die Mannschaft die Schalung Meter um Meter vorwärts, so dass pro Tag 24m Innenbetonschale in der Hauptröhre entstehen. Aus heutiger Sicht sind die grossen Betonarbeiten für die Hauptröhren des Tunnels Eyholz Ende 2014 abgeschlossen (vgl. Grafik).

Neubau des Kreisels Staldbach

Die Einfahrt in den Tunnel Eyholz (Fahrtrichtung Vispertäler – Brig) erfolgt über den Einfahrtstunnel südlich des Staldbachs. Dessen Portal ist

Tunnel Eyholz Baulos 6534

Innenausbau ohne Bankette und Belag per 15.04.2014





fertig betoniert und der Portalbereich wird zur Zeit hinterfüllt. Um die spätere Ausfahrt aus dem Tunnel Eyholz zu gewährleisten (von Brig herkommend) entsteht unter den Zwillingenbrücken, etwa auf der Höhe der neu gebauten Fussgängerunterführung, ein Kreisels mit einem Radius von 18 m. Die Strassenzugänge zum Tunnel Eyholz sowie eine Stützmauer entlang der Bahnlinie werden gebaut. Eine Lichtsignalanlage regelt den Verkehr in der Bauphase von Juni 2014 bis Mai 2015.

Das LED-Leuchtband an der Tunneldecke ist unbeleuchtet fast nicht zu sehen. Es ist nur 5 cm breit. Entschieden hat man sich für ein durchgehendes Leuchtband – im Gegensatz etwa zu herkömmlichen Systemen, wo nur alle 10 m eine Lampe montiert ist. Auch an die einfache Montage und den raschen Austausch von defekten Leuchten hat man gedacht. Dank einer werkzeuglosen Befestigung und Kabeln mit Steckverbindungen können die Leuchten sehr rasch montiert und demontiert werden.

Die Ausrüstung ist in den Startlöchern

Auf den Rohbau folgt die betriebs- und sicherheitstechnische Ausrüstung (BSA). Bereits ab Frühjahr 2015 rüsten die Techniker die beiden sich im Tunnel befindenden Betriebszentralen fixfertig mit der notwendigen Infrastruktur aus. In der Sohle des Tunnels liegt der begehbare Werkleitungskanal. Dies ist die Schlagader des künftigen Tunnels. Hier verlaufen alle Kabelstränge für die künftige Energieverteilung, Kommunikation und Steuerung. Im Werkleitungskanal der Südröhre sind die Rohinstallationen bereits erfolgt. Auf die Rohinstallation im Werkleitungskanal folgt die Montage der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen im Fahrraum. Dazu gehören Beleuchtung, Lüftung, Brandmeldeanlage, Funkanlage, Videoanlage, Signalisation und Notruftelefonanlagen. Das Baulos Elektroinstallationen verbindet schliesslich all diese Anlagen mit Energieversorgungs-, Kommunikations- und Steuerkabeln. Erst nach der Verkabelung kann mit den umfangreichen Sicherheitstests der Anlagen begonnen werden. Die gesamte Ausrüstungsphase nimmt rund zwei Jahre in Anspruch.



Modernste LED-Leuchten erhellen den künftigen Autobahntunnel Eyholz.



Energiesparende LED-Leuchten im Tunnel

Noch ist an der Decke der Südröhre zu Testzwecken erst ein LED-Leuchtband von 40 Metern installiert. Und doch hat dieses bereits das Interesse der Fachwelt aus der ganzen Schweiz geweckt (vgl. Bild). Bei der Tunnelbeleuchtung folgt man der Absicht von Frau Bundesrätin Doris Leuthard, durch den Einsatz der effizienten LED-Technologie in Schweizer Strassentunnels künftig Energie und Kosten zu sparen. In der Tat ist der Energieverbrauch bei LED's (Light Emitting Diodes) gegenüber herkömmlichen Leuchtmitteln bei gleicher Leuchtstärke um etwa die Hälfte reduziert. Die Testinstallation im Tunnel Eyholz ist das Resultat steter entwicklungstechnischer Optimierung zwischen ASTRA, Bauherr, Fachingenieuren, Herstellern und Unternehmern.



Stützbauwerk beim Ein-fahrtstunnel Staldbach.



Teilstrecke Visp West – Visp Ost (Südumfahrung)

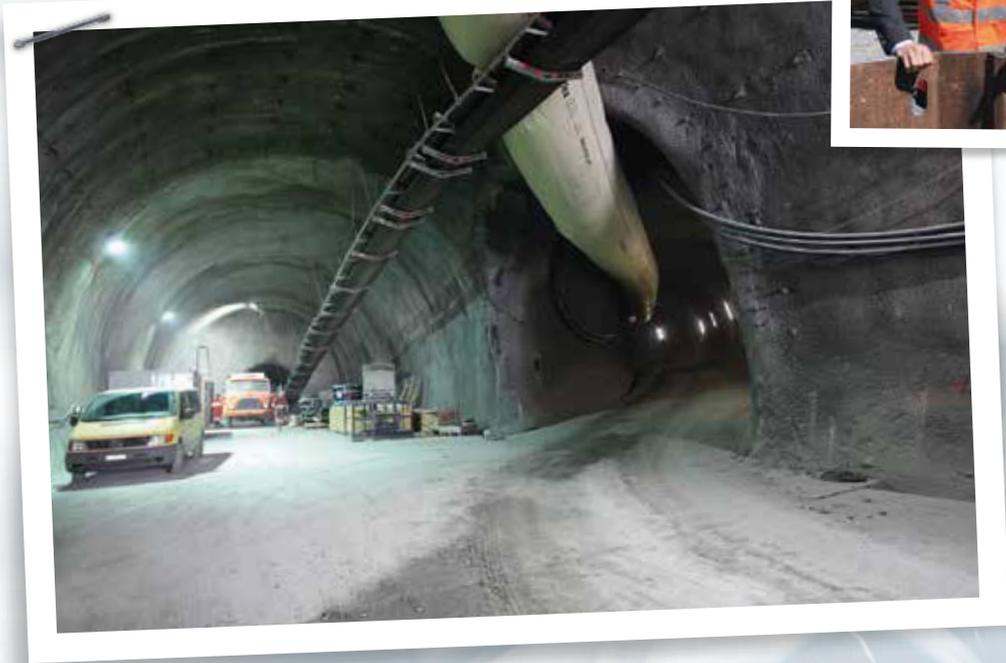
**Tunnel Visp
Keine Beschwerden zur
Vergabe des Tunnels Visp!**

Eine äusserst erfreuliche Nachricht gibt es zur Vergabe des Tunnels Visp zu melden: während Beschwerden bei der Autobahn A9 leider zur Tagesordnung gehören, steht einer zügigen Realisierung des Tunnels Visp der Südumfahrung jetzt nichts mehr im Weg. Die entsprechende Frist ist am 10. April ohne Beschwerde abgelaufen. Die ARGE Tunnel Visp beginnt im September mit den Bauarbeiten.

Nachdem die Arbeiten für den Tunnel Visp im März durch den Staatsrat vergeben worden sind, kann nun auch endlich gebaut werden. Da keine Beschwerden erfolgt sind, steht einer Aufnahme der Bauarbeiten nichts mehr im Wege. Die mit dem 200 Mio. Franken teuren Baulos beauftragte Arbeitsgemeinschaft ARGE Tunnel Visp besteht mehrheitlich aus einheimischen Unternehmen: Ulrich Imboden AG, PraderLosinger SA, Dénériaux SA, Evequoz SA und Strabag AG. Sie sind zur Zeit an der Detailplanung und beginnen im September mit der Baustelleninstallation.

Baubeginn und offizieller Spatenstich in Visp West

Im Westen von Visp entsteht bekanntlich für 85 Mio. Franken der Vollanschluss Visp West. Während die beauftragte Arbeitsgemeinschaft bereits seit dem Februar 2014 arbeitet, fand am 17. April 2014 der offizielle Spatenstich im Beisein von Staatsrat Jacques Melly statt.



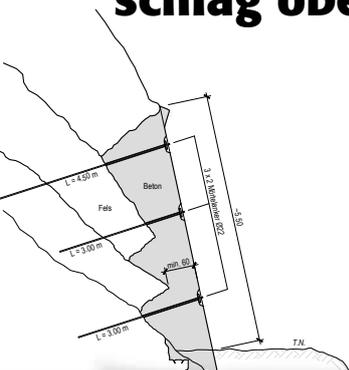
(v. l. n. r.): Daniel Huwiler, Direktionsleiter der Strabag AG, Martin Hutter, Leiter des ANSB, und Staatsrat Jacques Melly freuen sich über den Beginn der Bauarbeiten in Visp West.

Einiges ist im Tunnel Visp bereits ausgebrochen, wie hier im Tunnel Visp Nord mit Bypass zum Überwurfunnel.



Bauliche Massnahmen

Verbauungen gegen Stein- schlag oberhalb des Portals



Sicherung der Felsnase mit rückverankerten Betonpfeilern, gelegen unterhalb von Zeneggen.



Die Ein- und Ausfahrt des Tunnels Visp über die Zwillingenbrücke im Staldbach ist steinschlaggefährdet – wie dies bei vielen Strassen im Berggebiet der Fall ist. Zur Sicherheit der späteren Automobilisten, aber auch der heutigen Bauarbeiter, erstellte die Firma Zenklusen Bau AG aus Simplon Dorf in Zusammenarbeit mit der Roccaval AG und unter der Leitung kundiger Ingenieure eine Steinschlagverbauung an zwei Standorten.

Einerseits galt es, eine **Felsnase** zu sichern, welche weiter oben in der Nähe des Klettergartens auf dem Gemeindegebiet von Zeneggen steht (siehe umkreiste Stelle auf dem Bild). Die Sicherung der Felsnase besteht aus zwei rückverankerten Betonpfeilern (vgl. Abb.). Der Beton wurde mit Schwarzpigmenten versehen, so dass die Pfeiler in der Landschaft nicht auffallen.

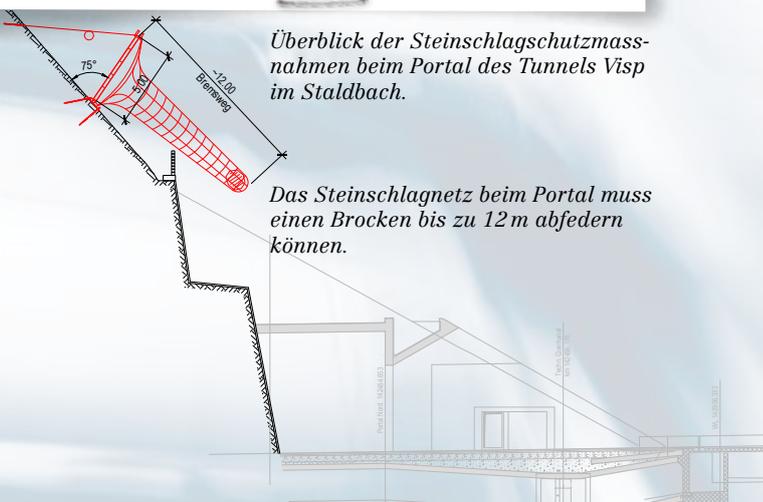
Andererseits mussten **oberhalb des Portals** aufwändige Steinschlagnetze von 5 m Höhe und 118 m Länge montiert werden. Das Netz muss so stark sein, dass aufprallende Gesteinsbrocken noch bis zu 12 m in das Netz federn können (vgl. Abb.).

Um die Sicherheit der Bauarbeiter während der ganzen Bauphase zu gewährleisten, kontrollierte ein Bergführer täglich minutiös die Felsbewegungen anhand der gesetzten Messpunkte.

Die Arbeiten konnten Ende April 2014 erfolgreich beendet werden.

Überblick der Steinschlagschutzmassnahmen beim Portal des Tunnels Visp im Staldbach.

Das Steinschlagnetz beim Portal muss einen Brocken bis zu 12 m abfedern können.





Teilstrecke Siders Ost – Leuk/Susten Ost

Projektstand im Pfywald

Auf Hochtouren am Ausführungsprojekt im Pfywald

Während das generelle Projekt des künftigen Autobahnabschnittes durch den Pfywald seit fünf Monaten zum Grundsatzentscheid beim Bund liegt, arbeiten Planer, Ingenieure, Architekten und Fachleute der Ausrüstung, Umwelt sowie der Landwirtschaft seit November 2013 intensiv am Ausführungsprojekt. Die öffentliche Planaufgabe der gesamten Teilstrecke erfolgt nach der Genehmigung des Bundesrates. Die Bauarbeiten beginnen frühestens im Jahre 2017.

Das generelle Projekt, welches 2013 fertiggestellt wurde, konnte im November des vergangenen Jahres beim Bund eingereicht werden. Der Bundesrat entscheidet voraussichtlich im September 2014 über das generelle Projekt durch den Pfywald. Während dieser Zeit erarbeiten die Verantwortlichen das Ausführungsprojekt, welches die ganze Teilstrecke im Massstab 1:1000 abbildet. Aus dem Entscheid des Bundesrates werden wahrscheinlich Bemerkungen anfallen, welche die Ingenieure in das Ausführungsprojekt integrieren. Diese Koordination sollte bis Ende 2014 abgeschlossen sein. Die A9 sendet das fertige Ausführungsprojekt anschliessend an das Bundesamt für Strassen (ASTRA), welches für die öffentliche Planaufgabe im Jahre 2015 verantwortlich ist.

Landschaftswürdigender Autobahnbau

Der Naturpark Pfy ist seit 1998 in das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) aufgenommen. Der Pfywald ist einer der grössten zusammenhängenden Föhrenwälder der Alpen und beheimatet eines der bedeutendsten Auenschutzgebiete der Schweiz. Zudem ist er ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung.

Entsprechend rücksichtsvoll gestaltet sich der Bau der Autobahn durch dieses Gebiet. Die künftige Autobahn soll so weit als möglich in die Landschaft integriert werden. Sie soll grösstenteils praktisch unsichtbar sein.

Wiederhergestellte Hügellandschaften

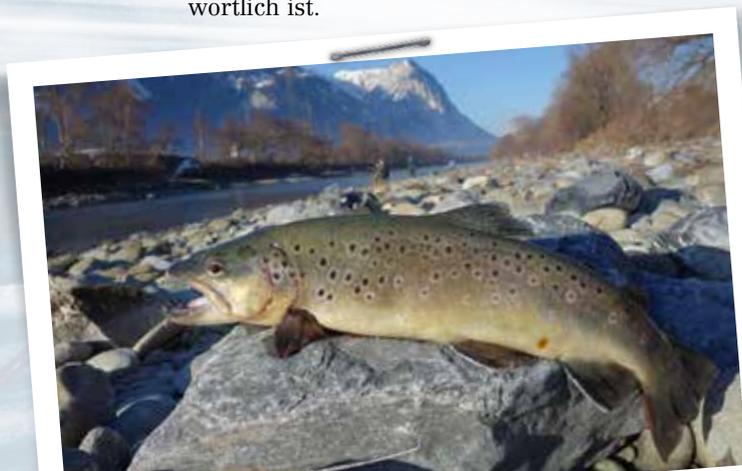
Ein typisches Kennzeichen des Pfywaldes sind die Hügel, welche aus einem prähistorischen Bergsturz stammen, bei welchem die ganze nördliche Talseite (Varneralp) abgerutscht ist. Diese Landschaft wurde während des Baus der Kantonsstrasse im Jahre 1965 massiv zerstört. Der grösste Teil der Autobahn verläuft in einem gedeckten Einschnitt. Auf dem Dach dieses Bauwerks werden die ursprünglichen Hügel des Pfywaldes wiederhergestellt, so dass sich die Landschaft am Fusse des Gorwetsch nach Fertigstellung wieder so präsentiert wie anfangs der 60er-Jahre.

Unsichtbare Autobahn

Wenn auch während der Bauphase die Eingriffe in die Natur drastisch sein werden, entschwindet die Autobahn nach der Beendigung den Augen des Spaziergängers. Sichtbar sind nur das Westportal unmittelbar nach dem heutigen Ausfahrtskreisel in Siders, das Ostportal auf der Höhe des Campingplatzes Monument und die kurze Strecke westlich des Pfyngutes, die aus Lüftungstechnischen Gründen in Form einer Galerie gehalten wird.

Zentrale Materialbewirtschaftung

Beim Bau der A9 durch den Pfywald fallen grosse Materialmengen an, welche zwischengelagert oder wiederverwertet werden. Hierfür entsteht im Rahmen des Ausführungsprojektes ein spezielles Materialbewirtschaftungskonzept (MBK).





Ersatzmassnahmen Pfyn

Ersatzmassnahmen der Teilstrecke Pfyn

Wie auf allen anderen Teilstrecken ist die A9 auch im Bereich Pfyn dazu verpflichtet, Ersatzmassnahmen zu leisten. Die mit dem ursprünglichen Projekt in den Jahren 1999/2001 bewilligten Massnahmen sind zum Teil bereits ausgeführt. Eines davon ist das Revitalisierungsprojekt «Kanal Russubrunnu» in Salgesch. Er ist Teil des Auengebietes von nationaler Bedeutung.

Das ursprüngliche Projekt umfasste neun Ersatzmassnahmen, welche allesamt zum Ziel haben, den ökologischen Wert des Lebensraumes Pfyn zu erhöhen. Eine Massnahme bildet der Kanal Russubrunnu: Der bestehende Kanal soll parallel zum Rotten auf rund zwei Kilometern wiederbelebt werden.

Der heutige Wasserlauf ist ein künstlicher Kanal, erbaut zu Beginn der 70er Jahre, um den künstlichen Badesee des Campings Swiss Plage zu speisen. Zudem bedient er zwei «Fischergillä» und eine Fischzucht bei Salgesch. Es handelt sich um Quellwasser von besonders guter Qualität aus der Quelle Russen. Die Massnahme sieht vor, den Kanal natürlicher zu gestalten. Im Gegensatz zur starken Strömung des Rottens soll der Russenkanal zukünftig ein ruhiges Fließgewässer sein, welches insbesondere für Fische wie die Bachforelle oder den Gründling attraktiv ist. Das Ziel besteht auch darin, diesen Bewohnern des Kanals eine natürliche Umgebung zu bieten, welche deren eigenständige Fortpflanzung und Erhaltung fördert. Am Ende fliessen die Wasser des Kanals via Raspille in den Rotten.

Es ist vorgesehen, den Russubrunnu auf rund zwei Kilometer in Richtung Siders zu revitalisieren. Die bestehenden Wanderwege büssen dabei nichts von ihrer Attraktivität ein – im Gegenteil. Die Realisierung steht bei Niedrigwasser im Winter 2014/2015 an, ab Oktober bis März. Der Teil auf dem Gemeindegebiet von Siders entsteht zu einem späteren Zeitpunkt. In Zusammenarbeit mit den Fischern wurde vereinbart, den bestehenden Teichen ein natürlicheres Aussehen zu geben. Der neue Kanal soll auch seltenen Tieren wie den Bibbern, verschiedenen Libellenarten und bedrohten Vogelarten wie dem Rohrsänger, dem Reiher, dem Pirol und dem Eisvogel einen attraktiven Lebensraum bieten.

Ersatzmassnahmen im Raume Pfyn

- **Rottensand**
Verbreiterung des Rottens und Revitalisierung
- **Kieswerk Salgesch**
Verschiebung des ursprünglichen Kieswerkes
- **Pumpschacht Salgesch**
Verschiebung des aktuellen Pumpschachtes
- **Mündung Raspille**
Revitalisierung des Mündungsgebietes
- **Fussgängerbrücke über den Rotten**
Bau einer Passerelle zwischen Salgesch und Milljeren
- **Tschüdanga**
Revitalisierung des Auenwaldes
- **Kanal des Russubrunnu**
Renaturierung des Kanals
- **Milljere und Gärtu**
Erhaltung der extensiven Bewirtschaftung
- **Weiher**
Ausbau und Renaturierung

Ersatzmassnahme Kanal Russubrunnu in Salgesch.





Interview mit Herrn Martin Hutter

Chef des Amtes für Nationalstrassenbau (ANSB)

Ihre Fragen zur Autobahn

Möchten Sie, dass das **A9info** ein spezielles Thema aufgreift? Ihre Vorschläge können Sie auf folgende E-Mail-Adresse einsenden:

a9info@a9-vs.ch

**Die nächste Nummer
erscheint im November
2014**

Martin Hutter, der Autobahnbau im Oberwallis wird immer wieder kritisiert. Worin sehen Sie die Herausforderungen?

Ein Grossprojekt wie die Netzvollendung der Nationalstrasse ist ein komplexes und langfristiges Projekt, um nicht zu sagen ein Jahrhundertprojekt. Diese Komplexität ergibt sich insbesondere aufgrund der Linienführung und der daraus entstehenden Rahmenbedingungen. Dies spiegelt sich in den unterschiedlichen Baumethoden und ökologischen Ersatzmassnahmen sowie der zum Teil nicht vorhersehbaren auftretenden Störungen im Rahmen der Bauausführung wieder. Nicht zu vernachlässigen sind die zwingend durchzuführenden Rechtsverfahren. All diese Komponenten können dazu führen, dass ein ursprünglich festgelegter Zeitplan nicht immer eingehalten werden kann. Eine grosse Herausforderung unserer Tätigkeit besteht darin, die vielfältigen und teilweise unterschiedlichsten Interessen unter einen Hut zu bringen und eine gemeinsame Lösung anzustreben bzw. auszuführen.

Warum machen Sie keine Prognosen zum Abschluss der Autobahn mehr? Gibt es denn keine Terminplanung?

Eine Terminplanung ist für ein solches Grossprojekt unabdingbar. Wir führen einen Gesamtprojektsteuerungsplan, welcher auf den Projektsteuerungsplänen der jeweiligen Teilstrecken basiert. Er zeigt, wann Bauwerke begonnen und ausgeführt werden sollen. In der Vergangenheit hat es sich jedoch oftmals gezeigt, dass aufgrund der Komplexität dieses Grossprojekts grundsätzlich erst ab effektivem Baubeginn eine verlässliche Vorhersage möglich ist. Durch das vorausschauende Minimieren von Risiken im Vorfeld von öffentlichen Auflagen, bei den Ausschreibungen, bei der Ausführung, etc. durch eine angepasste Projektierung sowie eines optimierten Bauablaufes können wir heute eine präzisere Terminplanung, insbesondere der Bauausführung gewährleisten. Es versteht sich von selbst, dass wir alles daran setzen, die Bauwerke fristgerecht zu erstellen und die Teilstrecken sukzessive in Betrieb zu nehmen.

Geben Sie uns doch ein paar Neuigkeiten von der Autobahn und des ANSB. Wofür setzen Sie sich ein?

Das Amt für Nationalstrassenbau (ANSB) befindet sich zurzeit in einer Phase der Reorganisation, d.h. die Aufbau- und Ablaufstruktur wurde überprüft und den zukünftigen Anforderungen sowie der Endlichkeit der Tätigkeit des Amtes angepasst. Ab dem 1. Juni 2014 werden die Ergebnisse dieser Reorganisation umgesetzt. Diese Phase erfordert von den Mitarbeitenden ein hohes Mass an Flexibilität und Verständnis. Gleichzeitig ist es in dieser Phase wichtig, die Bauwerke qualitativ, termingerecht und innerhalb des Budgets zu verwirklichen.

Die laufenden Baustellen sind zurzeit auf Kurs. Die Vielfalt der verschiedenen Bauwerke mit ihren unterschiedlichen Bauweisen stellt eine grosse Herausforderung für alle Projektbeteiligten dar. Ich finde es immer wieder spannend, wie verschiedene Spezialarbeiten, z.B. Anker-, Spundwand-, Jetting-, und Schlitzwandarbeiten auf einer Baustelle zur Ausführung kommen. Die Breite und Komplexität der einzelnen Bauwerke ist sehr herausfordernd, reicht diese doch von der Ausführung von Strassenbauwerken bis hin zu Tunnelbaulosen. Nicht zu vergessen sind die einzelnen Kunstbauten, wie Brücken oder Unterführungen. Als Vertreter des Bauherrn und Chef des Amtes für Nationalstrassenbau ist es für mich wichtig, ein kompetenter und verlässlicher Ansprechpartner für alle zu sein. Mein Ziel ist es, die Autobahn A9 in der erforderlichen Qualität fertigzustellen. Dies ist jedoch nur möglich, wenn alle am gleichen Strick und in die gleiche Richtung im vorgegebenen Zeitrahmen ziehen.

Was ist ihr persönlicher Wunsch für die Autobahn-Baustellen im Oberwallis?

Trotz der verschiedenen Massnahmen, welche aufgrund der teils sehr komplexen Bauwerke und der verschiedenen Schnittstellen in Bezug auf die Sicherheit notwendig sind, ist man vor unerwünschten Ereignissen wie Unfällen nicht gefeit. Mögen sich solche nie ereignen. Persönlich finde ich es wichtig, dass diesem Grossprojekt Netzvollendung A9 und allen Beteiligten an diesem Projekt aufgrund dessen Wichtigkeit der notwendige Respekt entgegengebracht wird. Die Projektbeteiligten arbeiten alle daran, ein Gesamtwerk zu bauen und nicht nur einzelne Teile davon. Wir haben die einmalige Chance, mit diesem Projekt unsere Zukunft mitzugestalten und hier vor Ort zu investieren. Die dafür notwendigen Geldmittel sind seitens des Kantons Wallis, aber auch seitens des Bundes, bereitzustellen. Wir investieren in unsere Zukunft und stellen dadurch sicher, dass sowohl die Industrie als auch der Tourismus in unserem Kanton auf eine angepasste, leistungsfähige und moderne Strasseninfrastruktur bauen können.

Herzlichen Dank für das Gespräch.

Departement für Verkehr, Bau und Umwelt (DVBU)
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**