



Die fertig erstellte Fahrbahn zwischen Susten und Gampel.

MAI 2016

VERBINDET
DAS WALLIS



Ende 2016 ist geplant, das Autobahnteilstück zwischen Leuk/Susten und Gampel/Steg für den Verkehr freizugeben. Die zweite Teileröffnung der A9 im Oberwallis steht an. Wir freuen uns auf diesen historischen Meilenstein und geben Ihnen in dieser Nummer einen Einblick in die letzten Arbeiten auf diesem Teilstück, insbesondere bei der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA). Zudem informieren wir Sie wie gewohnt aus erster Hand über den Stand bei der Südumfahrung Visp und auf den anderen Baustellen der Netzvollendung der A9.

- S. 2-7 **Teileröffnung Ende 2016:**
Susten Ost - Steg/Gampel West im Überblick.
- S. 8/9 **Das Rottenbett im Gebiet Pfyn:**
Höhere Lebensqualität für Pflanzen und Tiere.
- S. 10/11 **Südumfahrung Visp:**
Tunnelausbruch und Betriebs- / Sicherheitsausrüstung (BSA).
- S. 12 **Interview mit Marcel Berner:**
Fachspezialist des ASTRA für die BSA.



TEILERÖFFNUNG LEUK/SUSTEN OST - STEG/GAMPEL WEST

VOR DER ZWEITEN TEILERÖFFNUNG DER A9 IM OBERWALLIS



Kreisell Tennen: Anschluss bzw. Ausfahrt der A9 an die Kantonsstrasse T9 vor dem Riedberg-Tunnel in Gampel.

Ende 2016 ist geplant, die zweite Teilstrecke der A9 im Oberwallis zu eröffnen. Ein Tag der Freude: Für die Bauenden, für die Automobilisten und insbesondere für die Anwohner von Turtmann. Sie erhalten mit dem neu eröffneten Teilstück der A9 die langersehnte Entlastung vom Durchgangsverkehr, insbesondere vom Schwerverkehr. Hier der Überblick der einzelnen Bauwerke.



Die Wanne Ost des Gedeckten Einschnitts Turtmann (GETU) im freien Feld (2005).



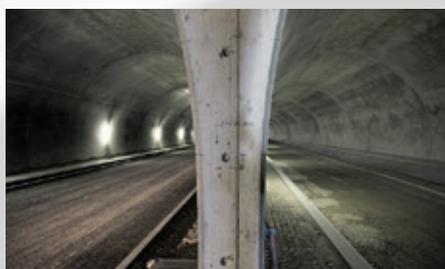
Bauwerke der Teilstrecke im Überblick



Gedeckter Einschnitt Turtmann (GETU) 2012: Das Sohlgewölbe wird betoniert.



Betonieren des Tunnelgewölbes (2013).



Betonierter Tagbautunnel, Blick aus der Verbindung zwischen den Röhren (2014).



Hinterfüllter und überschütteter Tagbautunnel (2015).

Bauwerk	Länge	Baujahr(e)
Erste Bauarbeiten auf der Teilstrecke		2002
Eröffnete Teilstrecke	7'040 m	
Anschluss A9 Susten Ost und Kreisel Roschätte	830 m	2015 / 2016
Trassee Gampinen bis Wanne West des Gedeckten Einschnittes Turtmann (GETU)	1'905 m	2006 - 2011 und 2014 - 2016
Wanne West GETU	118 m	2004 - 2007
Gedeckter Einschnitt Turtmann (GETU)	1'350 m	2004 - 2015
Wanne Ost GETU	111 m	2005 - 2006
Trassee Wanne Ost bis Tunnel Riedberg	2'725 m	2008 - 2014 und 2015 - 2016
Rastplatz Martischeju		2015 - 2016
Kreisel Tennen		2016

Stand der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung im Gedeckten Einschnitt Turtmann

Jedes Detail ist geplant und ein Grossteil davon bereits ausgeführt. Zur Zeit montieren die Fachleute die einzelnen Anlagen und Anlagenteile. Es herrscht Hochbetrieb im Gedeckten Einschnitt Turtmann! Dies ist der aktuelle Stand der Arbeiten. Es folgen die einzelnen Anlagentests.

Bereich	Details	Arbeitsstand
Mittelspannungsversorgung	<ul style="list-style-type: none"> Mittelspannungsanlage Transformatoren 	90 %
Infrastruktur und Technische Lokale	<ul style="list-style-type: none"> Malerarbeiten Doppelböden Metallbau 	95 %
Elektroinstallationen	<ul style="list-style-type: none"> Kabel, LED-Beleuchtung, etc. 	80 %
Kabelkanäle und Aufhängungen	<ul style="list-style-type: none"> im Verkantungskanal im Fahrraum 	100 %
Schaltanlagen in den Technischen Lokalen	<ul style="list-style-type: none"> Energieversorgung Tunnellüftung Tunnelbeleuchtung Nebenanlagen 	80 %
Tunnellüftung	<ul style="list-style-type: none"> Strahllüfter im Fahrraum 	100 %
Brandmeldeanlagen		90 %
Notruftelefonanlagen		90 %
Tunnelfunk- und Radioanlagen	<ul style="list-style-type: none"> Autoradio Polygon 	100 %
Videoanlagen	<ul style="list-style-type: none"> Überwachungskameras Ereignisdetektion 	90 %
Signalisierungsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> Ampeln Fahrstreifenbewirtschaftung Wegweiser Verkehrsschilder etc. 	50 %
Betriebs- und Löschwasserversorgung	<ul style="list-style-type: none"> Hydranten Leitungen 	100 %
Metallbauarbeiten		100 %



DOKUMENTE DES AUSGEFÜHRTEN WERKES (DAW)

VOR DER INBETRIEBNAHME IST NOCH EINIGES ZU LEISTEN

Mit einem eindrücklichen Berg an Plänen muss ein Bauwerk der Nationalstrasse in der Schweiz dokumentiert werden. Es geht sowohl um eine Baudokumentation als auch um Unterlagen und Informationen zum Betrieb der Teilstrecke.

Die Verantwortlichen leisten zur Zeit einiges: Während Fachleute auf den Baustellen die letzten Elemente der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) montieren, arbeiten die Ingenieure und Spezialplaner an der vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) genau vorgeschriebenen Dokumentation des ausgeführten Werkes. Rechts finden Sie eine Auflistung der wichtigsten Dokumente des ausgeführten Bauwerkes.

Fertig sieht es aus. Doch die Details stecken in der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung.



Breite Signalbrücken vor dem Westportal des Gedeckten Einschnittes Turtmann.



4 Rückhaltesysteme am Rand der Autobahn.



- **Pläne des Bauwerkes:** Alle Ausführungspläne der verschiedenen Bauwerke wie Brücken, Tunnel, Trasse, Rastplatz, Schächte, etc., müssen vorliegen. So weiss man später, was wo wie gebaut wurde.
- **Betriebskonzept und Wartungs-/ Unterhaltspläne:** Diese dienen der Planung des Unterhalts der in Betrieb stehenden Teilstrecke. Die Angaben beantworten auch Fragen wie: Welche Flächen müssen gemäht werden? Welche Bereiche, Sektoren und Bauelemente müssen in welchen Zeitabständen wie gereinigt werden? Es geht also um Nutzungs- und Betriebsanweisungen für die kommenden Jahre.
- **Verträge:** Sämtliche Verträge, welche die entsprechende Teilstrecke betreffen, bilden Teil der Dokumentation.
- **Einsatzplan Ereignisdienste:** Wie müssen sich Ereignisdienste wie Polizei, Feuerwehr und Chemiewehr bei einem bestimmten Ereignis verhalten? Welche Massnahmen gilt es zu treffen? Wo lagert das Material? Wo könnte es gefährlich sein (Gefahrenpotenziale)? In speziellen Ereignisübungen müssen alle beteiligten Einsatzkräfte vor der Eröffnung geschult und in die Örtlichkeiten eingeführt werden.
- **Einzeltest von Anlagen:** Die Fachleute testen sämtliche Anlagen auf der Teilstrecke und im Tunnel zunächst einzeln auf ihre Funktions- und Belastungsfähigkeit.
- **Integrale Tests:** Sobald die einzelnen Anlagen funktionieren und geprüft sind (wie z. B. die Stromzufuhr zu einer einzelnen Ampel), müssen anschliessend alle Anlagen gemeinsam getestet werden: Funktionieren alle Ampeln gemeinsam, wenn eine Spur im Ereignisfall nicht mehr befahrbar ist? Blinken die Blitzlichter vor und hinter den Türen zu den SOS-Nischen? Diese integralen Tests sind sehr wichtig.
- **«Probetrieb» und Optimierungen:** Die Erfahrungen aus den ersten Monaten der Betriebszeit fliessen in eine Gesamtbeurteilung ein. Falls notwendig wird die Strecke dann für eine kurze Zeit geschlossen, um allfällig festgestellte Mängel beheben bzw. Abläufe optimieren zu können.

Sobald alles montiert und getestet ist, die Tests erfolgreich verlaufen sind, die Ereignisübungen stattgefunden haben und alle Dokumente des ausgeführten Werkes vorliegen, nimmt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die neu zu eröffnende Strecke und deren Bauwerke ab. Auf der Basis einer Leistungsvereinbarung übernimmt der Kanton den Betrieb und den Unterhalt der Autobahn.



SICHERHEIT IM GEDECKTEN EINSCHNITT TURTMANN

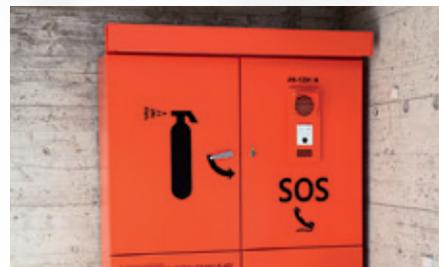


Im Ereignisfall weisen die Fluchttüren (grün) und SOS-Nischen (orange) den Weg zur Selbstrettung.

Für den Betrieb und die Sicherheit des Gedeckten Einschnittes Turtmann braucht es eine Fülle von Elementen, die viele erst auf den zweiten Blick sichtbar sind. Im Ereignisfall steht die Selbstrettung im Zentrum. Dafür braucht es neben Überwachungssystemen und Detektoren in erster Linie Fluchtwege und Notruftelefone.



Alle 150 m gibt es eine SOS-Nische.



In der SOS-Nische befindet sich ein SOS-Schrank mit Notruftelefon und Feuerlöscher.



Alle 300 m führt die grüne Türe in die gegenüberliegende Tunnelröhre.



KOMPLEXE BETRIEBS- UND SICHERHEITSAUSRÜSTUNG (BSA)

DIE BELEUCHTUNG DES GEDECKTEN EINSCHNITTES TURTMANN



Am Beispiel der Beleuchtung zeigt sich die Vielfalt der betriebs- und sicherheitstechnischen Ausrüstung der Autobahn, hier im Tunnelbereich. Komplex wird es, wenn die einzelnen Elemente bzw. Komponenten reibungslos zusammenspielen und funktionieren müssen. Eine Aufgabe, welche die Leittechnik übernimmt. Deren Rechner sind in der Betriebszentrale bzw. in den technischen Lokalen zu finden.

Folgende Elemente gehören zum Beleuchtungskonzept des Tunnels:

- **Leittechnik Beleuchtungsanlage:** Das System steuert alle Lampen im Tunnel. Die Beleuchtung kann von fern (aus der Betriebsleitzentrale in Siders) oder lokal (aus dem technischen Lokal auf dem Gedeckten Einschnitt Turtmann) gesteuert werden. Zudem gibt es einen Wartungsmodus.
- **Sensorik:** Beide Portale sind mit einer Leuchtdichtemessung (LDM) ausgerüstet. Ein Leuchtdichtesensor misst, wieviel Licht aussen am Portal vorhanden ist. Er wandelt diese Information in ein elektrisches Signal um, damit die Steuerung die Beleuchtung im Tunnel an die herrschenden Lichtverhältnisse (Tag, Nacht, Dämmerung) anpassen kann. Im Eingangsbereich des Tunnels gibt es ebenfalls Sensoren, welche Signale weitergeben, um die Beleuchtung anzupassen.
- **Durchfahrtsbeleuchtung:** Die LED-Leuchten in einem Tunnel werden nach Tunnelröhre getrennt aufgebaut und durch Kabel gesteuert, welche im Werkleitungskanal oben in der Mitte zwischen den Tunnelröhren liegen. Abwechselnd ist eine Leuchtviererguppe an ein batterieunterstütztes Notnetz angeschlossen. Die LED-Leuchten lassen sich dimmen (erhellen, verdunkeln) und verfügen über eine Lebensdauer von rund 80'000 Stunden.

Links und rechts der Durchfahrtsbeleuchtung befindet sich die Einfahrtsbeleuchtung. Die Durchfahrtsbeleuchtung in der Mitte ist fast nicht sichtbar.



- **Adaptationsbeleuchtung:** Im Einfahrts- und Ausfahrtsbereich des Tunnels wird die Beleuchtung schrittweise an die Aussenverhältnisse angepasst. Diese muss auch auf Gegenfahrtrichtung umgestellt werden können, wenn zum Beispiel Umleitungen notwendig sind.
- **Brandnotbeleuchtung:** Falls es im Tunnel zu einem Brand kommen sollte, leuchten an den Seitenwänden sogenannte Brandnotleuchten. Diese werden durch ein separates Kabelsystem versorgt.
- **Optische Leiteinrichtung:** Diese Leuchten sind als Streifen seitlich der Fahrbahn in den Banketten angebracht. Die Lampen dienen dem Autofahrer als optische Führung. Sie sind immer eingeschaltet und können im Ereignisfall noch stärker beleuchtet werden. Die Stromversorgung erfolgt ebenso über das Notnetz.
- **Fluchtwegbeleuchtung:** Im Ereignisfall zeigen diese Lampen an, in welche Richtung und auf welchem Weg man den Tunnel verlassen sollte.

KURZINFO

Tunnel Riedberg

Nachdem die Arbeiten ausgeschrieben und im Herbst 2015 vergeben wurden, beginnt ab Herbst 2016 die Wiederaufnahme der Vortriebsarbeiten von der Ostseite her. Ab Mitte Jahr 2016 installiert sich die Arbeitsgemeinschaft vor dem Ostportal.

Gedeckter Einschnitt Raron

Die Ausschreibung des Gedeckten Einschnittes Raron (GERA) ist erfolgt, die eingegangenen Angebote werden anschliessend bewertet. Die Arbeitsvergabe sollte bis Ende 2016 vorliegen, so dass im Frühjahr 2017 mit den Bauarbeiten begonnen werden kann.

Kunstbauten im Lufu

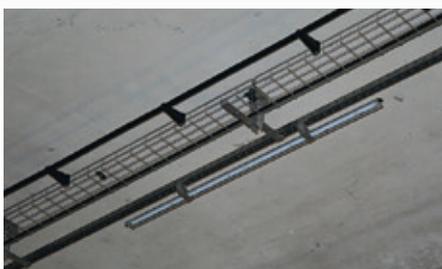
Eine Beschwerde über die Vergabe der Bauarbeiten bei der Unterführung nach Niedergesteln führt zu einer Verzögerung des Arbeitsbeginns. Die Ausführungspläne sind erstellt, so dass rechtzeitig beim nächsten Tiefstwasserstand mit den Arbeiten begonnen werden kann.

Trasseearbeiten zwischen Gampel und Visp

Das Ausbruchmaterial aus dem Tunnel Visp dient hauptsächlich dem Bau des Trassees zwischen Gampel und Visp. In der zweiten Jahreshälfte 2016 wird nur noch wenig Ausbruchmaterial anfallen. Die Schüttarbeiten wurden, für die Nutzer der Kantonsstrasse gut sichtbar, im Frühjahr 2016 ausgeführt. Regenfälle spülen die Feinanteile in die Schüttung hinein und helfen dabei, Staub zu vermindern.

Deponien Riedertal und Goler

Auf der Deponie Riedertal entsteht eine Inertstoff-Deponie. Heute führt ein Förderband vom Schwarzen Graben bis zur Deponie Goler. Dieses wird ab Juni 2016 demontiert. Damit entfallen auch die markante Förderband-Auffahrt sowie der hohe Abwurfurm auf der Deponie Goler. Der Betrieb und die Nutzung der Deponie wird weiterhin durch die A9 sichergestellt.



Durchfahrtsbeleuchtung.



Einfahrtsbeleuchtung.



Links sieht man die Durchfahrtsleuchte, rechts die Einfahrtsleuchte.



SIDERS OST - LEUK/SUSTEN OST

HÖHERE LEBENSQUALITÄT FÜR PFLANZEN UND TIERE IM ROTTENBETT

Bereits seit mehreren Jahren baggern Unternehmer im Rotten Kies aus. Im Rahmen der Kompensationsmassnahmen des Baus der Autobahn A9 fördern die Verantwortlichen den gezielten Abbau von Schwemm-Material. Genau definierte Perimeter schaffen beispielsweise neue Flussarme, welche bei Niedrigwasser austrocknen und bei Hochwasser Inseln schaffen. Dies bietet bedrohten Pflanzen und Tieren einen neuen, geschützten Lebensraum.

Nirgends fliesst der Rotten so frei wie zwischen Susten und Siders. Weil es hier breit ist, lagert sich Schwemm-Material des Rottens und des Illgrabens überall ab. Von den Verantwortlichen wird ein gezielter Abbau dieses Kiessandes im Raume Pfynerwald gefördert.

Wild, breit, frei

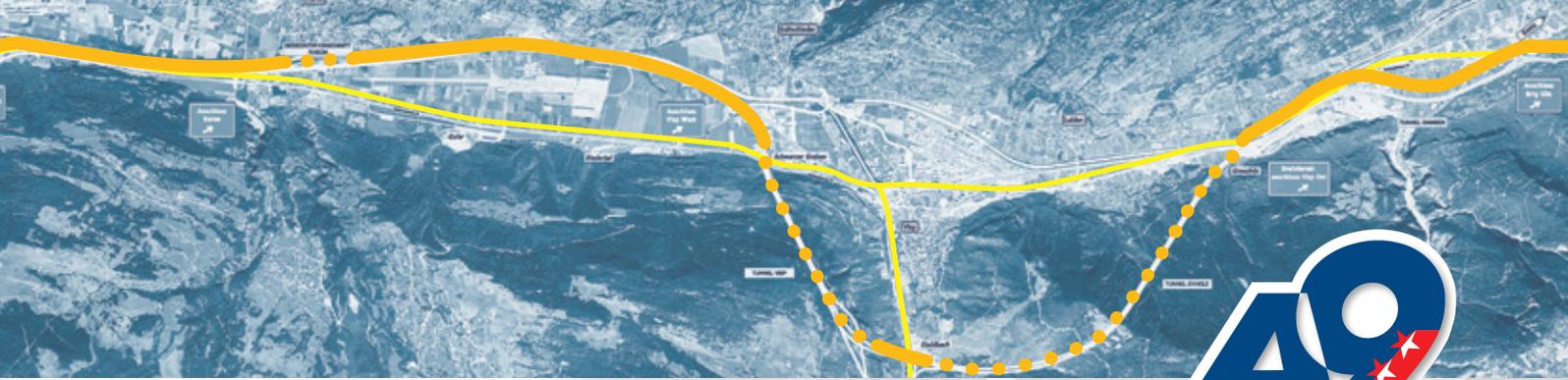
So fliesst der Rotten dem Pfynerwald entlang. Um dies zu gewährleisten, wurden in den letzten Jahren bereits mehr als 1 Mio. m³ Kiessand von verschiedenen Unternehmern aus dem Rotten gebaggert (rund 100'000 m³ jährlich). Die Ablagerung von Schwemm-Material wächst jährlich um 80'000 - 150'000 m³. Durchschnittlich werben sich jedes Jahr fünf Unternehmungen neu um die Ausbaggerung und erhalten eine klare Zone zugewiesen. Es entstehen so neue Arme und Biotope im Rotten, welche die Artenvielfalt der Auenzone erhöht.

Schutz vor Fuchs und Mensch

Erhebungen bilden bei Hochwasser Inseln. So werden sie zu Schutzräumen für seltene Vögel, Insekten und Blumen - denn der Fuchs hat so keinen Zugang, so wie auch die Menschen keine Gefahr darstellen. In der Schweiz bedrohte Vogelarten, wie der Flussuferläufer und der Flussregenpfeiffer, könnten sich so wieder ansiedeln und behaupten. Verschiedene Pflanzen und seltene Kleintiere finden hier ihren Lebensraum, wie zum Beispiel der Kiesbank-Grashüpfer.



Kiesbank-Grashüpfer



Mehr Natur dank den Baggern!

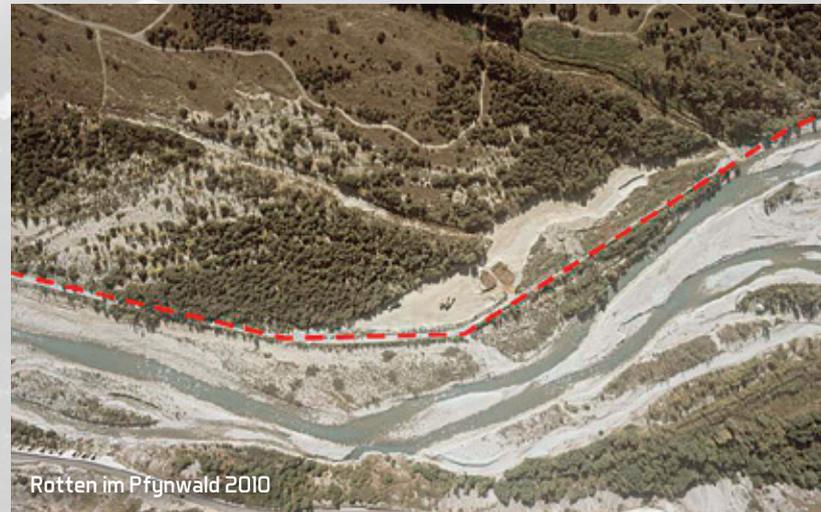
Was auf den ersten Blick paradox tönt, ist im Pfyngwald Garant für neues Leben: Die Bagger stellen in der Zeit mit Niedrigwasser zwar eine Belastung dar, doch schaffen sie durch die neuen Flussarme und Inseln neues Leben. Die A9 unterstützt und fördert mit solchen Massnahmen die Natur bzw. die Biodiversität.

STAND DES PROJEKTES

Das Ausführungsprojekt der Teilstrecke Siders Ost - Leuk/Susten Ost wurde im Frühjahr 2015 beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) eingereicht. Das ASTRA hatte dazu einige Bemerkungen und Ergänzungen, welche durch die Projektleitung des ANSB abgehandelt und aufgearbeitet wurden.

Sie erwartet nun die Genehmigung des Ausführungsprojektes durch das ASTRA. Die nächste Etappe besteht in der Beendigung des Ausführungsprojektes mit einer öffentlichen Planaufgabe im Jahre 2017, nach der Freigabe durch den Bund (LVEK).

Die Projekte der Passerelle (Verbindung Salgesch-Miljeren über den Rotten) und der Trinkwasserfassung Salgesch/Siders sind in Bearbeitung. Während der Entscheid des LVEK zur Passerelle im Sommer erwartet wird, steht auch das Trinkwasserprojekt vor der öffentlichen Planaufgabe, welche für Herbst 2016 vorgesehen ist.



Rotten im Pfyngwald 2010



Rotten im Pfyngwald 2015



Neue, geschützte Lebensräume für bedrohte Vogelarten.

Flussuferläufer
© Peter Keusch



Flussregenpfeiffer
© Peter Keusch



VISP WEST - VISP OST

IM JUNI IST DER TUNNEL VISP FERTIG AUSGEBROCHEN



Die Ausweitung des Sondierstollens ist im Juni beendet. Die Nordröhre des Tunnels Visp ist ausgebrochen.

Seit September 2014 arbeiten die Mineure an der Ausweitung des bisherigen Sondierstollens. Im Juni 2016 sind die hauptsächlichlichen Ausbrucharbeiten abgeschlossen. Sichtbares Zeichen hierfür ist die Demontage der Förderbandanlage entlang der Kantonsstrasse zwischen Visp und Raron.

Im Juni 2016 ist der ursprünglich vorhandene Sondierstollen auf den Autobahnquerschnitt ausgeweitet. Die hauptsächlichlichen Ausbrucharbeiten am Tunnel Visp sind damit beendet. Einzig der begehbare Werkleitungskanal innerhalb der Fahrbahn muss noch herausgesprengt bzw. gefräst werden.

Demontage des Förderbandes

Das Förderband entlang der Kantonsstrasse zwischen Visp und Raron, genauer zwischen dem Schwarzen Graben und der Deponie Goler, gehörte in den letzten Jahren (seit 2009) zum Landschaftsbild. Weil der Grossteil der Ausbrucharbeiten der Südumfahrung von Visp beendet ist, kann es jetzt weichen. Das Ausbruchmaterial aus dem Tunnel Visp konnte zu rund 50 % für Trasseeschüttungen zwischen Visp und Susten verwendet werden, die restlichen 50 % wurden auf der Deponie Goler endgelagert.

Keine Schwierigkeiten durch die Sperrung des Vispertaltunnels

Im April 2016 erfolgte der Durchschlag in der sogenannten Verzweigung III, der Verbindung zwischen dem Überwurf-tunnel und dem Vispertaltunnel. Das imposante Verzweigungsbauwerk mit einer Spannweite von 23 m und einer Länge von 130 m wird zur Zeit mit einem Innenring aus Beton verkleidet. Der Ausbruch und Bau dieser Verzweigung wäre ohne die Sperrung des Vispertaltunnels nicht möglich gewesen. Die Sperrung erwies sich bisher als unproblematisch. Auch an Wochenenden und in der Ferienzeit, mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen, hielt sich der Rückstau in Grenzen.

Sanierung der Ausfahrt des Vispertaltunnels Richtung Vispertäler

Die Verantwortlichen nutzen die Verkehrspause im Süden des Vispertaltunnels für Sanierungsarbeiten. Nach bald 20 Jahren Betrieb werden das Viadukt und die Stützmauer im Sefinot zum Teil erneuert und instandgesetzt. Ebenso erhält die Strasse bis zur Wiedereröffnung im Frühjahr 2017 einen neuen Belag.

Ende der Bauarbeiten im Tunnel Eyholz

Mit dem Einbringen des Deckbelags in der Nordröhre im Mai 2016 sind die Bauarbeiten im Tunnel Eyholz abgeschlossen. Mehrheitlich beendet sind auch die Trasseearbeiten der Anbindung des Tunnels Eyholz im Osten beim Grosshüs und im Westen beim Staldbach. Der Kreisel Staldbach entsteht jedoch erst ab Frühjahr 2017.

Nur noch Ausrüster im Tunnel Eyholz

Die Verantwortlichen der BSA (Betriebs- und Sicherheitsausrüstung) haben den Tunnel Eyholz nun fest im Griff. In den nächsten Monaten sollen die Tunnellüfter, die SOS-Schränke sowie Türen und Tore montiert werden. Die Tabelle auf der rechten Seite gibt einen Überblick zum Stand dieser Arbeiten.



Stolze Mineure an der Durchschlagsfeier in der Verzweigung III (April 2016) des Tunnels Visp.



Anbindung des Tunnels Eychholz an die bestehende Autobahn im Grosshüs.



Die mit Unterwasserbeton erstellten Wannen des Anschlusses Visp West.



Imposante Betonbauwerke in Visp West.

Ausrüstungsphasen und Arbeitsstand der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung im Tunnel Eychholz

Phase	Bereich	Details	Arbeitsstand
1	Infrastruktur Werkleitungskanal	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kabelkanäle ■ Löschwasserversorgung 	90 %
2	Infrastruktur Technische Lokale	<ul style="list-style-type: none"> ■ Heizung ■ Lüftung / Klima ■ Strom ■ Licht 	95 %
3	Infrastruktur Fahrraum	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kabelkanäle ■ Metallbauarbeiten <ul style="list-style-type: none"> - Türen der SOS-Nischen - Türen der Querverbindungen - Hydranten 	20 %
4	Kabelzüge im Werkleitungskanal	<ul style="list-style-type: none"> ■ Energieversorgung ■ Kommunikation 	2 %
5	Ausrüstung im Fahrraum	<ul style="list-style-type: none"> ■ Beleuchtung ■ Tunnellüftung ■ Signalisation ■ Kommunikations- und Überwachungsanlagen <ul style="list-style-type: none"> - Videoanlagen - Brandmeldeanlagen - Funk- und Radioanlagen - Notruftelefonanlagen 	10 %
6	Ausrüstung in den technischen Lokalen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Schaltschränke ■ Netzwerk und Leitsysteme 	25 %
7	Ausrüstung offene Strecke	<ul style="list-style-type: none"> ■ Signalisation 	2 %
8	Integrale Anlagentests	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kommunikations-, Steuerungs- und Funktionstests 	0 %

VISP WEST

Die Arbeiten rund um den künftigen Vollanschluss Visp West verlaufen nach Plan. Die anspruchsvolle Bauweise im Grundwasser mit dem sogenannten Unterwasserbeton hat sich bewährt: Es sind nur noch acht Etappen mit Unterwasserbeton auszuführen.

Sieben von acht zu bauenden Unterführungen sind erstellt. Die Unterführung nach Baltschieder wurde verlängert und an die SBB übergeben, welche zur Zeit das vierte Geleise zwischen dem Südportal des Lötschberg-Basistunnels und Visp baut. Bis Ende 2016 sollten sämtliche durch das ANSB zu erstellen Bauwerke südlich der SBB-Geleise gebaut sein. Ziel ist es, dass 2017 alle Kunstbauten des Vollanschlusses im Rohbau erstellt sind.



Interview mit Herrn Marcel Berner

Dipl. El. Ing. HTL & MBA

Verantwortlicher Fachspezialist für die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) auf den Nationalstrassen (NS), insbesondere für NS-Tunnels im Bundesamt für Strassen (ASTRA).

Herr Berner, was ist ihre Aufgabe beim ASTRA?

Als Fachspezialist für BSA begleite ich den Bauherrn beginnend von der Planung bis zur Verkehrsübergabe der Objekte. Dabei steht die Einhaltung der Normen, Richtlinien bzw. Vorgaben der Standards im Zentrum. Meine Türen stehen den Projektleitern für Belange aller Art offen. Es ist mir ein Anliegen, bei den Nationalstrassen Folgendes zu unterscheiden. Es gibt drei Bereiche: Unterhalt und Weiterausbau (hier ist der Bund mit seinen Filialen Bauherr) sowie Netzvollendung (Bauherr sind die jeweiligen Kantone, nach Erstellung geht das Objekt an den Bund über). Beim Bau der A9 im Oberwallis (Siders-Brig) spricht man von der Netzvollendung. Hier hat das ASTRA die Oberaufsicht.

Die Teileröffnung zwischen Susten und Riedberg West steht an. Was gibt es für Sie da noch zu tun? Wo stehen wir?

Im Gedeckten Einschnitt Turtmann richtet sich mein Blick voll auf die Ausrüstung der Sicherheitsanlagen. Das Gelingen der Systemtests jeder einzelnen Anlage trägt zum hundertprozentigen Erfolg des wichtigen Integrationstestes bei. Erst beim Bestehen dieses Schlusstestes, welcher auch unbedingt die Vorzonen wie auch die Signalisationen bei Kreiseln, Auf- und Abfahrten der Autobahn beinhaltet, wird die Eröffnung des Teilstückes freigegeben. Im Innern des Tunnels und in den Betriebszentralen sind immense technische Arbeiten zu leisten – das sieht man von aussen nicht.

Wie haben sich Betriebs- und Sicherheitsstandards in den letzten Jahren entwickelt?

Die Technik geht mit Riesenschritten voran. Seit den tragischen Unfällen (Gotthard, Mont Blanc) fand im BSA-Bereich ein Paradigmenwechsel statt: Die Selbstrettung steht im Zentrum. Schauen Sie sich den kurzen Lehrfilm «So handle ich richtig» auf unserer ASTRA-Website an. Er dient als Anleitung zum richtigen Verhalten im Tunnel. Wie beim mobilen Telefon verändert sich alles rasch. Dies zeigt sich auch bei den Nationalstrassen, insbesondere im Tunnelbau, wo Notausgänge, Fluchtwege, Beleuchtung, optimale Leiteinrichtung, Anstriche und vieles mehr heute zum Standard gehören.

Ist das noch bezahlbar?

Ja. Unsere für die BSA zur Verfügung stehenden finanziellen Bundesmittel werden bestens bewirtschaftet, auch im Wallis. Unnötiges wird weggelassen, die Sicherheit und Funktionslanglebigkeit ist das Ziel. Wir können es uns heute schlicht nicht leisten, Tunnelanlagen vor dem «end of life» zu ersetzen. Die getroffene, qualitativ beste Wahl, die Fertigungsart und die Lieferung sollten im Einklang stehen.

Welchen Einfluss hat die EU?

Unsere Schweizer Normen und Richtlinien sind jenen der EU gleichgestellt. Was in der EU umschrieben wird, legt die Schweiz klar messbar fest. Mit den angrenzenden Ländern findet ein reger Gedankenaustausch statt.

Haben kleinere Unternehmen auch eine Chance?

Ja. Die Absicht, kleineren Unternehmen der Region die Chance zu bieten, beginnt bereits bei der Projektorganisation und zeigt sich bei der Ausschreibung. Besonders bei der BSA ist es sehr gefährlich, ein Tunnelprojekt als Generalunternehmer (GU) auszuschreiben. Der BSA-Anteil beträgt je nach Komplexität zwischen 10 % und 15 % der totalen Bausumme – für einen GU nur ein kleiner Teil! Dies hat den unerwünschten Effekt, dass die billigsten Angebote gegenüber den technisch/wirtschaftlich besten den Vorrang erhalten.

Ihr Schlussgedanke?

Ich begann meine ASTRA-Tätigkeit – neben anderen Kantonen – mit dem Wallis vor 17 Jahren. Der Tunnel «Gamsen» war der erste und es freut mich, dass die Umfahrung Visp der letzte Tunnel sein wird! Das Positive: Die Zusammenarbeit ist ausgezeichnet und vorbildlich – auch in den etwas schwierigeren Baujahren war es so. Das Negative: Durch die jahrelangen Bauverzögerungen der «Umfahrung Visp» werde ich leider vor der Voll-Eröffnung in den Ruhestand treten und so die angenehme Zusammenarbeit mit meinen Walliser Arbeitskollegen vermissen. Als ein in Brig geborener Berner ist mir das Wallis ans Herz gewachsen. Ich wünsche dem Nationalstrassenbau, insbesondere natürlich der BSA, viel Erfolg bei der Inbetriebnahme und dem Betrieb der verschiedenen technisch hochstehenden Anlagen.

IHRE FRAGEN ZUR AUTOBAHN

Möchten Sie, dass das **A9 INFO** ein spezielles Thema aufgreift? Ihre Vorschläge können Sie auf folgende E-Mail-Adresse einsenden: a9info@a9-vs.ch

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

DIE NÄCHSTE NUMMER
ERSCHEINT IM
NOVEMBER 2016