

# A9 info

Die zweite Ausgabe des neuen **A9info** liegt vor Ihnen. Wir wollen Sie über Aktivitäten informieren, welche auf unseren Baustellen direkt sichtbar sind. Aber auch über aktuelle Planungs- und Projektierungsschritte, wo nicht weniger intensiv gearbeitet wird. Aus heutiger Sicht steht die Eröffnung des zweiten Streckenabschnittes im Oberwallis zwischen Leuk/Susten Ost und Steg/Gampel West in rund drei Jahren an. In dieser Nummer berichten wir zudem über die zentralen, übergreifenden Fachbereiche Betriebs- und Sicherheitsausrüstung sowie Umwelt.



Entrauchung im Brandfall Tunnel Eyholz: Aussparung für eine künftige Abluftklappe.

- S. 2/3: Betriebs- und Sicherheitsausrüstung:** *Die Tätigkeiten dieses Fachbereichs an konkreten Beispielen.*
- S. 4/5: Tunnel Riedberg:** *Vorbereitungsmassnahmen zum Tunnelausbruch.*
- S. 6: Pfynwald:** *Startschuss zum Ausführungsprojekt.*
- S. 7: Gedeckter Einschnitt Turtmann:** *Betonarbeiten in der Endphase.*
- S. 8/9: Bauarbeiten bei Raron und Visp.**
- S. 10/11: Umwelt:** *Ersatzmassnahmen als Bestandteil der A9.*
- S. 12 Interview mit Herrn Jürg Röthlisberger** *Bundesamt für Strassen (ASTRA).*



## Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA)

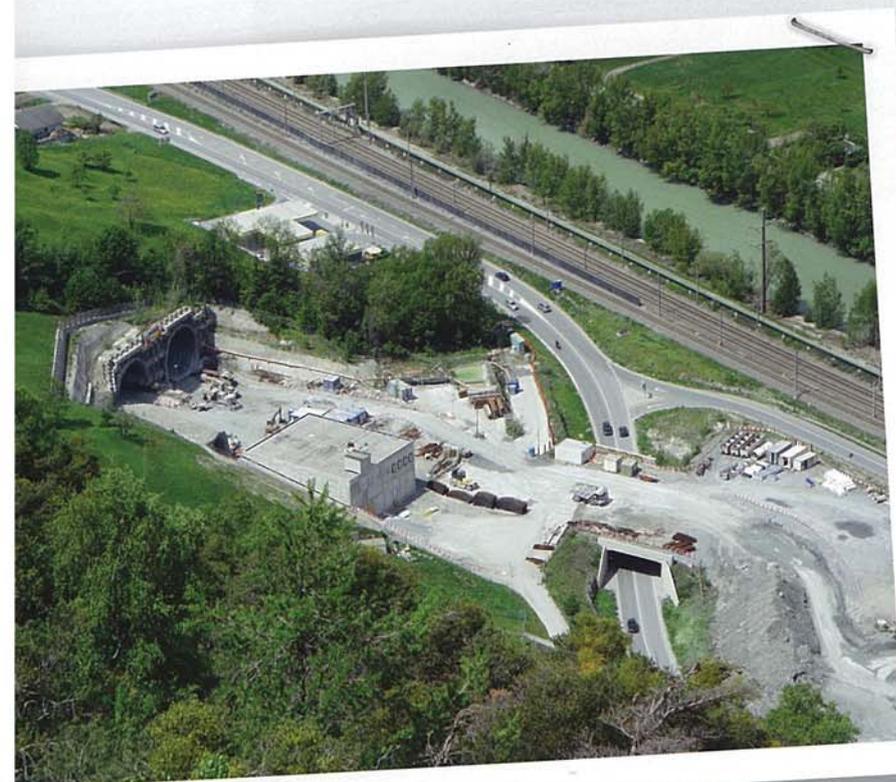
### Ausrüstung der Autobahn: Höchste Ansprüche an die Sicherheit!

*Autobahnen und dort insbesondere Autobahntunnels gehören zu den sichersten Abschnitten des Schweizer Strassennetzes. Da rund 50% der künftigen Oberwalliser Autobahn in Tunnels bzw. Gedeckten Einschnitten verläuft, bildet die betriebliche und sicherheitstechnische Ausrüstung dieser Tunnels eine Kernaufgabe des Autobahnbaus. Die Betriebszentralen an den Eingängen der Tunnels zeigen ein erstes Beispiel.*

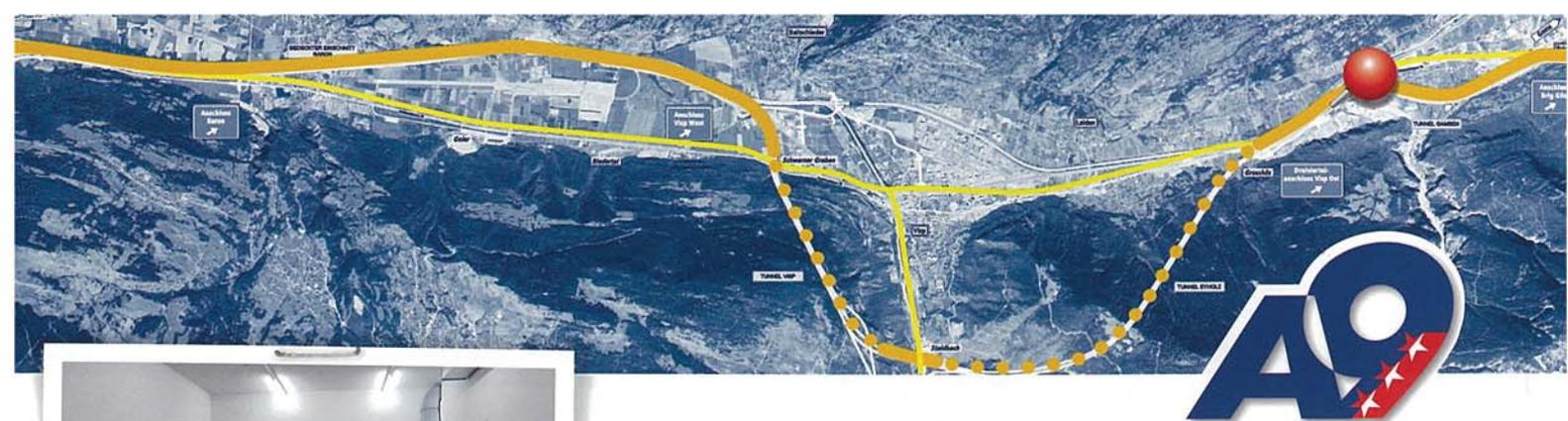
Wie es der Name sagt, dient die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) einerseits der Sicherheit, andererseits dem späteren Betrieb des Tunnels.

#### Sicherheitselemente im Autobahntunnel

Die Autobahntunnel im Oberwallis sind alle zwei-röhrig. Zwischen den beiden Röhren bestehen mindestens alle 300 m signalisierte Querverbindungen, welche im Ereignisfall als Fluchtwege in die nicht betroffene Tunnelröhre dienen. Leistungsfähige Lüfter und gesteuerte Abluftklappen entrauchen den Fahrraum bei möglichen Bränden. Variable Signale dienen der Verkehrssteuerung. Tunnelbeleuchtung, Brandmeldeanlagen, Notruftelefone sowie Video- und Funkanlagen sind weitere Elemente der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen, deren Planung und Ausführung Aufgabe des Fachbereichs BSA ist. Das Bauvolumen in diesem Bereich liegt bei rund 10% der Gesamtkosten des Bauwerkes.



**Portal Grosshüs des Tunnels Eyholz.** Der Monolith vor dem Portal ist die Betriebszentrale.



*Doppelböden in der Betriebszentrale Grosshüs beim Ostportal des Tunnels Eyholz.*



*Die Infrastruktur der Betriebszentralen Grosshüs und Staldbach ist bereits erstellt.*



*Detail eines Schaltschrankes, der die Stromversorgung im Tunnel sicherstellt.*



*Zahlreiche Schalt-schränke sind bereits in der Betriebszentrale installiert. Sie dienen der Stromversorgung.*



*Begehbare, 2.10 m hohe Werkleitungskanäle in der Sohle des Tunnels Eyholz. Links die Kabeltrassen für die späteren Kabel, rechts unten die Bergwasserleitung, welche das Wasser aus dem Berg ableitet und oben die Löschwasserleitung.*

## Die BSA befindet sich bereits in der Ausführung!

Die betriebs- und sicherheitstechnische Ausrüstung der A9 ist schon heute aktuell. Für die gesamte Südumfahrung von Visp sind sämtliche Bauaufträge (Lose) im Bereich BSA bereits vergeben. Für beide Tunnel zusammen handelt es sich um rund 20 spezifische Baulose (z.B. Stromversorgung, Elektroinstallationen, Tunnellüftung, Signalisierungsanlagen, Metallbauarbeiten, Sanitärarbeiten, Fassadenarbeiten, etc.). Um die Ausschreibungen so effizient wie möglich zu gestalten, arbeitet man bei der A9 immer mit denselben BSA-Baulosen für jedes Tunnelprojekt.

## Betriebszentralen: Monolithen vor den Portalen

Ein Beispiel für die betriebliche Ausrüstung des Tunnels bildet die Betriebszentrale. Sie befindet sich jeweils beim Portal des Tunnels (vgl. Bild auf S.2). In ihr befindet sich ein grosser Teil der Anlagen zur Energieversorgung, Steuerung und Überwachung des Tunnels. Die vier Betriebszentralen vor den Portalen im Grosshüs, Staldbach, Chatzühüs und Schwarzer Graben präsentieren sich in Zukunft im gleichen Outfit. Gebaut sind bereits die Zentralen im Grosshüs (Ostportal des Tunnels Eyholz) und im Staldbach (Westportal des Tunnels Eyholz). Die Betriebszentralen sind architektonisch interessante Bauwerke: Die eckigen Gebäude sollen Monolithen darstellen. Die Fassaden werden mit sogenanntem Corten-Stahl verkleidet, welcher mit der Zeit absichtlich rostet, d. h. eine erdige, rot-braune Färbung bekommen wird. Diese Töne kontrastieren später mit dem Grün des bepflanzten Daches und der Umgebung. Wir sind gespannt, wie sich das in Zukunft präsentieren wird!



*Lieferung der Kabeltrassen für den Tunnel Eyholz auf der Baustelle im Staldbach bei Visp.*



**Teilstrecke Leuk/Susten Ost – Steg/Gampel Ost**

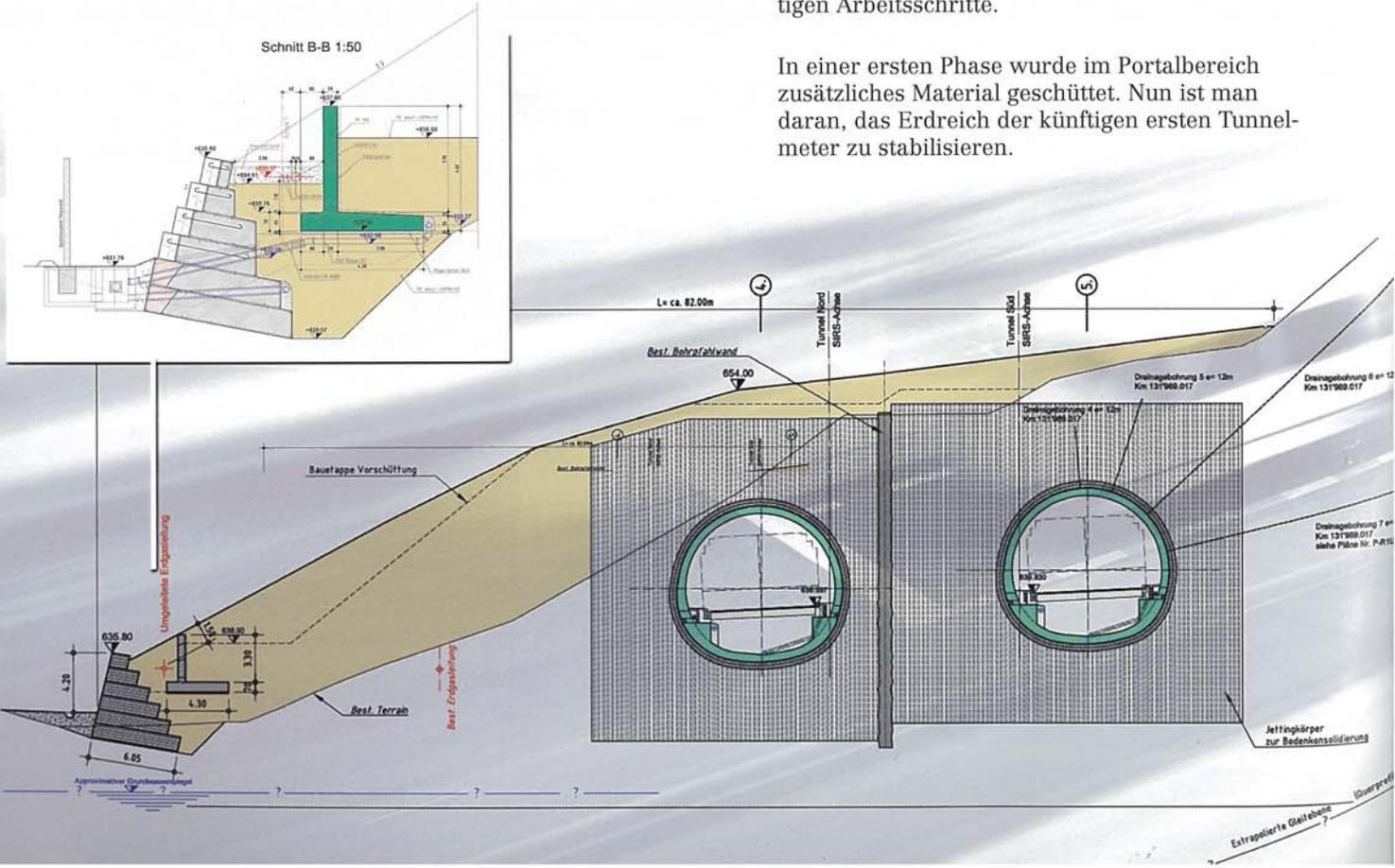
**Tunnel Riedberg  
Stabilisierungsmassnahmen am  
Portal West**

*Vor dem Westportal des künftigen Tunnels Riedberg in Gampel ist zur Zeit ein beachtliches Bohrgerät sichtbar. Es verbessert den Boden. Genauer genommen steht das Gerät über dem späteren Tunnelportal, denn es bohrt sich in das Erdreich hinunter, um das Lockergestein und damit den Hang selber stabiler zu machen. Aufwändige aber notwendige Vorbereitungsmaßnahmen, um später den Tunnel bauen zu können.*

**Querprofil** der beiden künftigen Tunnels ab Portal West. Hellbraun das zusätzlich aufgeschüttete Material. Schwarz schraffiert die mit Zement (Jetting-Säulen) verstärkte Zone. Der Bereich des bergmännisch aufzufahrenden Tunnels selber ist nicht verstärkt – nur oben, unten und seitlich. Unten: Detail der Situation Erdgasleitung Swissgas und Stützmauer.

Der Tunnel Riedberg wird bekanntlich in einem Berghang erstellt, der nach unten rutscht. Um den Tunnel trotzdem bauen zu können, sind beim Westportal Verstärkungsmaßnahmen in Ausführung. Die weiteren Ausbrucharbeiten bzw. die Wiederaufnahme der Vortriebsarbeiten im Tunnel können erst nach Abschluss dieser Massnahmen aufgenommen werden. Die beim Ostportal gemachten Erfahrungen leiten die heutigen Arbeitsschritte.

In einer ersten Phase wurde im Portalbereich zusätzliches Material geschüttet. Nun ist man daran, das Erdreich der künftigen ersten Tunnelmeter zu stabilisieren.



4



## Die ersten Tunnelmeter stabiler machen

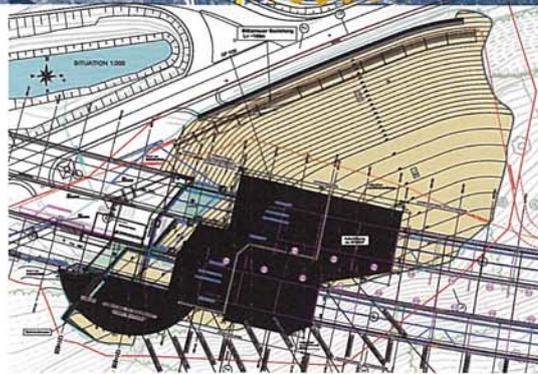
Das Gerät bohrt mit einer Injektionslanze rund 30 m in das Erdreich hinunter. Der Bohrdurchmesser beträgt rund 20 cm. Unten angelangt wird unter hohem Druck (bis zu 450 bar) an der Spitze der Lanze ein Wasser-Zement-Gemisch ins Erdreich gespritzt (injiziert). Man zieht dabei das Gestein langsam wieder nach oben. Damit verfestigt sich das Erdreich rund 1.30 m um das Bohrloch. Es entstehen sogenannte Jetting-Säulen im Boden. Diese Säulen werden versetzt angeordnet, so dass das Lockergestein auf einer Länge von rund 50 m des künftigen Tunnels kompakter und damit stabiler ist (vgl. Abbildung vom Querprofil auf Seite 4).

## Der Bohrer steht heute über dem künftigen Portal

Der Längsschnitt (vgl. Bild oben rechts) zeigt, wo das Erdreich verfestigt wird. Das Bohrgerät steht heute also oberhalb des Portals und bohrt in das Gelände unter sich – dort, wo dann der Tunnel zu stehen kommt. Deshalb war es notwendig, vorher rund 35'000 m<sup>3</sup> Material aufzuschütten. Die Injektionen erfolgen jedoch nicht auf der ganzen Länge der Bohrung. Der Bereich des Tunnels wird ausgespart und man verfestigt nur das Erdreich unter und über dem künftigen Tunnel.

## Erdgasleitung der Swissgas in Sicherheit

Sichtbar ist die Steinkorb-Mauer am Rande der heutigen Kantonsstrasse. Dahinter liegt die Erdgasleitung der Swissgas versteckt. Diese wiederum wird geschützt durch eine 3.50 m hohe Beton-Stützmauer, die heute komplett im Erdreich verschwunden ist (vgl. Foto rechts unten). Die Gasleitung ist damit vor den Hangrutschungen geschützt (vgl. Skizze auf S. 4).



### Längsprofil Tunnel Riedberg Westportal.

Links die bereits gebauten Brücken über die Kantonsstrasse. Hellbraun das aufgeschüttete Material. Schwarz die nun mit Zement verstärkte Zone, durch welche eine gestrichelte Linie die Lage der zukünftigen Tunnelportale aufzeigt.



Das Bohrgerät auf dem geschütteten Material oberhalb des künftigen Westportals des Tunnels Riedberg.



Die Löcher werden rund 30 m in die Erde gebohrt. Beim Herausziehen spritzt (injiziert) das Bohrgestänge (Lanze) Zement in das Erdreich rund um den künftigen Tunnel.



Blick vom Tunnel Riedberg nach Westen. Dieses Teilstück wird in rund drei Jahren befahrbar sein.



Die neue Erdgasleitung der Swissgas mit Steinkorbmauer und Stützmauer im Bau (im März 2013). Heute ist der ganze Teil rechts der Korbmauern mit Material überschüttet (vgl. Skizze auf S. 4).



## Projektstand im Pfywald: Das Generelle Projekt steht

*Das überarbeitete Generelle Projekt (üGP) für die Autobahn-Teilstrecke durch den Pfywald ist zeitgerecht fertiggestellt. Nach einer intensiven Planungsphase steht nun der Entscheid des Bundesrates an. Im November 2013 begannen die Planer und Verantwortlichen der Teilstrecke mit dem nächsten Schritt: dem Ausführungsprojekt. Das Ziel besteht darin, den Abschnitt im Jahre 2014 öffentlich aufzulegen.*

Das Ausführungsprojekt (AP) gibt Aufschluss über Art, Umfang und Lage des Trassees, der Bauwerke und aller Nebenanlagen im Detaillierungsgrad 1:1000. Es erteilt zudem Informationen über die bautechnische Gestaltung, die Baulinien und über die für die Realisierung der Autobahn notwendigen Enteignungen. Das AP wird vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) genehmigt, nachdem allfällige Einsprachen im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe behandelt worden sind.

## Rund 220 Eingaben / Anträge von Gemeinden und Dienststellen!

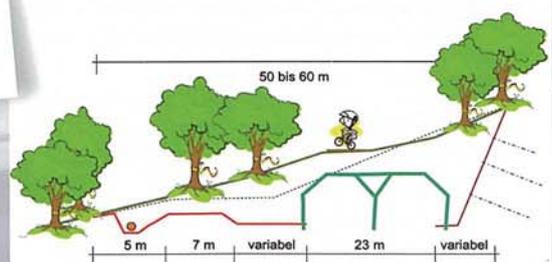
Das Ausführungsprojekt detailliert das Generelle Projekt, d. h. die Pläne werden präziser gezeichnet. Die Hauptarbeit vom Generellen Projekt zum Ausführungsprojekt besteht jedoch darin, die verschiedenen Anliegen der Gemeinden Siders, Salgesch, Varen, Leuk/Susten, Agarn und Turtmann-Unterems sowie der kantonalen Dienststellen im Projekt zu berücksichtigen. Dies ist nicht ganz einfach, denn es sind mehr als 220 Eingaben gemacht worden, welche sich manchmal widersprechen!

**Ein paar Beispiele:** Eine Eingabe besteht im Wunsch, während der Bauphase das Passieren von Velofahrern, Anwohnern, Fussgängern und Baustellentransporten zu regeln und die Durchfahrt zu ermöglichen. Eine andere Eingabe möchte, dass so wenig landwirtschaftliche Fläche wie möglich verbraucht wird. Eine dritte Eingabe beschäftigt sich mit den notwendigen Zwischenlagern von Erdmaterial, welche so wenig wie möglich auf dem Terrain der eigenen Gemeinde erfolgen sollte. Eine vierte Eingabe will, dass man so wenig Wald als möglich touchieren sollte, etc. Es wird rasch klar, dass Kompromisse notwendig sind – das ist nicht immer einfach! Aber so entsteht das Ausführungsprojekt...



Der Pfywald. Ein **Naturschutzgebiet von nationaler Bedeutung**. Die Autobahn verläuft entlang des Gorwetsch im Süden (rote Linie).

*Charakteristisches Profil des Autobahnbaus durch den Pfywald: entlang des Gorwetsch-Hanges entsteht ein Tunnel im Tagbau, welcher anschliessend überschüttet wird.*



## Teilstrecke Leuk/Susten Ost – Steg/Gampel Ost



### Gedeckter Einschnitt Turtmann Mit dem Rohbau auf der Zielgeraden

Der Baufortschritt des Gedeckten Einschnittes Turtmann bestimmt im Wesentlichen über den Eröffnungszeitpunkt des zweiten Autobahn-Teilstückes im Oberwallis. Heute sind 98% des Sohlgewölbes betoniert, 89% der Mittelwände stehen und 86% des Tunnelgewölbes sind gebaut. Damit ist der Rohbau auf der Zielgeraden. Die Eröffnung des Teilstückes Leuk/Susten Ost – Steg/Gampel West Ende 2016/Anfang 2017 ist damit immer noch realistisch. Einige Impressionen zum Baufortschritt.



1

#### Baufortschritt am Gedeckten Einschnitt Turtmann.

- 1 Der Tagbautunnel auf der Höhe des Zuganges zum Bahnhof Turtmann am 22. Februar 2012,
- 2 am 27. September 2012,
- 3 am 27. Februar 2013,
- 4 am 5. September 2013.



3



2



4



Dieselbe Stelle im **September 2013**, aber von der anderen Seite. Der Tagbautunnel ist fertig betoniert und wird nun zugeschüttet.



Der Tagbautunnel entsteht unterhalb der Brücke nach Getwing. Bild vom **September 2013**.



Dieselbe Stelle unterhalb der Brücke Turtmann-Getwing ein halbes Jahr zuvor, im **März 2013**.



## Teilstrecke Steg/Gampel Ost – Visp West

### Tätigkeiten rund um Raron: Vorabklärungen und Vorarbeiten

*Aufgrund von neuen Vorschriften musste das Projekt des Gedeckten Einschnittes Raron ergänzt werden (vgl. letztes A9info). Bisher ist die Genehmigung des Bundes noch nicht eingetroffen. Die Wartezeit nutzt man für Vorabklärungen, in welche die Erfahrungen aus dem Gedeckten Einschnitt Turtmann einfließen. Die Ergebnisse liefern wertvolle Erkenntnisse für die anstehende Ausschreibung.*

Einen Tagbautunnel im Grundwasser des Rhotenals zu bauen ist nicht ganz unproblematisch. Entsprechend haben die Verantwortlichen der Teilstrecke Steg/Gampel Ost – Visp West die Zeit bis zum Eintreffen der Genehmigung des Bundes für den Gedeckten Einschnitt Raron für Vorabklärungen genutzt.

### Ankerversuche ergaben positive Resultate

Der im Grundwasser liegende Tagbautunnel entsteht in zwei Wannen. Ein Teil der Baugrube wird mit verankerten Spundwänden abgesichert. Eine Spundwand besteht aus einzelnen Stahlprofilen. Diese sind ineinanderhängend verbunden, so dass eine wasserdichte Wand entsteht. Bei den Versuchen rammte man einzelne Spundbohlen in den Boden, um die dabei entstehenden Erschütterungen zu messen und zu sehen, wie leicht bzw. schwer sich diese Elemente in den Boden einvibrieren lassen. Die Spundwände müssen horizontal mit Ankern gesichert werden. Um die Verankerungskräfte im anstehenden Untergrund zuverlässig abzuschätzen, haben Spezialunternehmen Versuchsanker gesetzt. Die Resultate fielen positiv aus.

Eine grosse Unbekannte waren auch die Materialeigenschaften des SBB-Gleisdammes. Während der Nacht durchgeführte Sondagen konnten nun aufzeigen, wie sich der Damm zusammensetzt. Damit lassen sich wertvolle Erkenntnisse für den Bauablauf gewinnen.

### Vollanschluss Raron: Einzelne Arbeiten beginnen 2014

Im Turtig in Raron entsteht ein Vollanschluss (vgl. Fotomontage). Die bestehende Brücke nach Niedergesteln muss im Zuge dieser Arbeiten saniert werden und bildet eines der Hauptelemente des zukünftigen Vollanschlusses. Verschiedene Vorarbeiten beginnen im Frühjahr 2014: so eine Überführung des Grossgrundkanals im Turtig sowie Vorbereitungsarbeiten für den Kreislauf auf der Kantonsstrasse T9 für die Anbindung an die A9.

**Fotomontage** des künftigen Vollanschlusses am Westrand von Turtig. Gut sichtbar das Westportal des Gedeckten Einschnittes sowie die Anbindung der Kantonsstrasse an die Autobahn. Vorarbeiten für den Bau des Kreislaufs beginnen noch 2013.



**Spundwand-Versuche** bei Raron: Boden, Erschütterungen und Verankerungen prüfen.





## Teilstrecke Visp West – Visp Ost

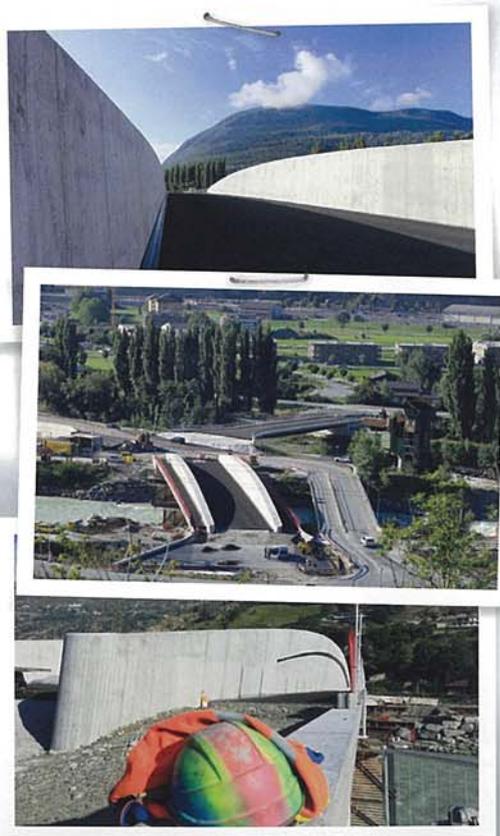
### Bauarbeiten rund um Visp: Das Anschlussbauwerk Visp West in den Startlöchern

*Zwei neue, aus Gründen des Hochwasserschutzes sehr stabil gebaute, hoch gelegene Brücken überqueren den Rotten und die Vispa. Die Arbeiten am dazwischenliegenden Kreisell Ausserlos sind in Ausführung. Das aufwändige Anschlussbauwerk Visp West hat in den nächsten Wochen seinen Startschuss. Während es im Tunnel Eyholz speditiv vorwärts geht, stehen beim Tunnel Visp, nach der Wiederaufnahme des Vergabeverfahrens, die Vergaben der Arbeiten unmittelbar bevor.*

Die vorgespannte, hochwassersichere **Trogbrücke** über den Rotten ist fertig. Während der Bauzeit des Kreisells ist sie bereits provisorisch befahrbar.

**Brücken über Vispa und Rotten** im Gesamtzusammenhang. Dazwischen entsteht zur Zeit der Kreisell Ausserlos. Die alte Brücke nach Baltschieder wird 2015 rückgebaut.

Die **Fussgänger und Velofahrer** haben ausserhalb der dicken Brückenbögen freie Sicht auf den Rotten.



Eine wuchtige, neue Brücke spannt sich zwischen Visp und Baltschieder über den Rotten. Aufgrund der Auflagen aus dem Hochwasserschutz musste diese vorgespannte Trogbrücke sehr stabil und hoch gebaut werden. Zurzeit entsteht die Verbindung zwischen den Brücken über die Vispa und den Rotten: der Kreisell Ausserlos. Mit dem Hochwasser im August 2013 haben die beiden Brücken ihre Feuertaufe bereits bestanden.

### Rund 85 Millionen für das Anschlussbauwerk Visp West

Wie bereits in der letzten Nummer des A9info dargestellt, entsteht in Visp West unmittelbar neben der ARA der Vollanschluss Visp West. Dieses beachtliche Bauwerk mit einer Auftragssumme von rund 85 Mio. CHF umfasst zahlreiche aufwändige Über- und Unterführungen, Zu- und Abfahrten. Die mit dem Bau beauftragte Arbeitsgemeinschaft nimmt in Bälde ihre Tätigkeit auf.

### Tunnel Eyholz auf Kurs

Plangemäss vorwärts geht es im Tunnel Eyholz, der Verbindung zwischen Staldbach und Grosshüs im Süden von Visp. Die Südröhre des Tunnels ist bereits fertig betoniert. In der Nordröhre begannen die Arbeiten am Innenbeton im September 2013. Parallel zur Innenschale entsteht jeweils auch der Werkleitungskanal. Hier werden zeitgleich zum Bau bereits verschiedene Installationen der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung ausgeführt (vgl. Artikel auf S. 2/3).

### Tunnel Visp: nach langem Stillstand geht es weiter

Aufgrund der Beschwerde eines Anbieters zum Vergabeverfahren konnte am Tunnel Visp während praktisch zwei Jahren nicht gebaut werden. Im August 2013 hat nun das Kantonsgericht grünes Licht zur Fortsetzung des Vergabeverfahrens erteilt bzw. die Beschwerde abgewiesen. Der Zuschlag erfolgt demnächst. Sollte es nicht wieder zu Beschwerden kommen, kann mit den Bauarbeiten Mitte 2014 begonnen werden.



## Umwelt

### Ersatzmassnahmen

# Lebensräume für schützenswerte Pflanzen und Tiere erhalten

*Beim Bau der Autobahn geht Land verloren – wie dies im Oberwalliser Talgrund auch beim Bau von Industriegebäuden und Wohnhäusern der Fall ist. Im Gegensatz zu letzteren sind die Ersteller grosser Bauwerke gesetzlich dazu verpflichtet, Ersatzmassnahmen für die Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume zu leisten. Beispiele hierzu sind die Biotope im Turtiggrund und im Leukerfeld.*

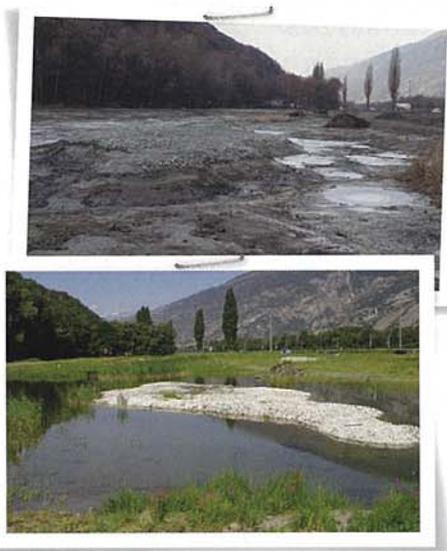
Die sogenannte Eingriffsregelung des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) sagt in Artikel 18, dass falls «[...] sich eine Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe unter Abwägung aller Interessen nicht vermeiden lässt, der Verursacher für besondere Massnahmen zu deren bestmöglichem Schutz, für Wiederherstellung oder ansonst für angemessenen Ersatz zu sorgen hat». Bevor die Behörde eine Bewilligung für ein Grossprojekt wie die A9 erteilt, legt sie fest, welche Ersatzmassnahmen dafür notwendig sind.

### Was ist eine Ersatzmassnahme?

Gemäss NHG muss eine Ersatzmassnahme in der gleichen Gegend liegen wie der Eingriff in die Natur. Sie muss gebietstypisch und ökologisch sinnvoll sein. Für die A9 im Oberwallis bedeutet dies, dass der Ersatz zwingend im Talgrund erbracht werden muss, da sich die Lebensgemeinschaften am Hang substantiell von denjenigen im Grund unterscheiden. Ersatz bedeutet die qualitativ gleichwertige Herstellung eines Lebensraumes des gleichen oder eines anderen Typs an einem anderen Ort in der Nähe. Das Ziel besteht in der Erhaltung der einheimischen Tier- und Pflanzenarten.

Die **Kiesinsel im Biotop** Turtiggrund während der Bauarbeiten...

... und grün umrahmt im Fertigzustand.



Ersatzmassnahme **Turtiggrund**



### Beispiel ①: Biotop Turtiggrund

Das Biotop im Turtiggrund bei Raron erstreckt sich über rund 400 m zwischen dem Milibach und der Kantonsstrasse. Durch das neu angelegte Flachmoor schlängelt sich (mäandriert) ein Bach, welcher mit Hangwasser gespeisen wird. Um die Besiedlung mit seltenen Arten zu beschleunigen, wurden Rasenziegel vom Flachmoor Mutz östlich von Turtig transplantiert. Noch im Mai 2013 eine mondlandschaftsartige Baustelle, präsentierte sich der Ort bereits im Sommer in frischem Grün. Kaum erstellt, gibt es schon mindestens ein Dutzend seltener Pflanzen- und Tierarten. Die Grasfrösche haben sich das sumpfige Gebiet selber als Lebensraum zurückerobert. Beobachtet haben die Verantwortlichen auch die Sumpfschrecke (eine gefährdete Heuschreckenart). Der Neuntöter – ein Zugvogel, der seine Beute auf Dornen aufspießt – liess sich schon kurz nach Abzug der Maschinen nieder und brütete erfolgreich.



Die rosafarbenen Blüten des **Sumpfknöterichs** geben dem Teich eine romantische Note.



Die seltene **Sumpfschafgarbe** hat die Bauarbeiten gut überstanden und blüht wieder.



Ein **Frosch** sucht sich Unterschlupf bei Schilfwurzeln.

### Beispiel ②: Biotop im Leukerfeld

Die wichtigste Ersatzmassnahme der Teilstrecke Leuk/Susten Ost – Steg/Gampel Ost befindet sich im Leukerfeld östlich des Golfplatzes. Dort wird der alte Rotten in mehreren Etappen aufgewertet. Ende 2007 weitete man unter anderem Weiher aus und legte neue Steilufer an. Farbenprächtige Vögel bewohnen seither das Biotop, so beispielsweise der elegante Bienenfresser, der lange Niströhren in Steilwände gräbt. Er befindet sich auf der roten Liste der vom Aussterben bedrohten Arten und ist in der Schweiz nur vereinzelt zu finden. Im Biotop wurde auch der Eisvogel gesichtet. Mit seiner orange-blauen, schillernden Farbe ist er sehr bekannt. Doch auch er ist auf der roten Liste zu finden. Im Frühsommer lassen sich beide Arten vom neu angelegten Hide (Beobachtungsposten) aus relativ leicht beobachten. Sobald die Zwischenlager im Norden des alten Rottens rückgebaut sind, sollen neue Feuchtwiesen angelegt werden.



Die widerstandsfähigen, anspruchslosen **Schottischen Hochlandrinder** beweiden das Biotop im Leukerfeld.

### Warum eigentlich Schottische Hochlandrinder?

Schottische Hochlandrinder beweiden die Grünflächen der Biotope. Warum übernehmen dies nicht unsere einheimischen Tiere? Kühe könnten auf dem sumpfigen, nassen Untergrund nicht längere Zeit verweilen. Die Nässe schadet deren Klauen. Den Schottischen Hochlandrindern setzt diese Nässe nicht zu. Und zudem sind Kühe in ihrem Fressverhalten wählerischer – während Hochlandrinder auch dicke Stauden und zähe Sumpfpflanzen vertilgen. Bei starker Verstaudung kann man in Kombination mit Hochlandrindern auch Ziegen weiden lassen.



Das **Bortelhorn** spiegelt sich im Teich des Biotops Turtiggrund.

Der farbenfrohe **Bienenfresser**, fotografiert von Jean Margelisch an der Brutwand im Leukerfeld.





## Interview mit Herrn Jürg Röthlisberger,

Stellvertretender Direktor und Abteilungsleiter Strasseninfrastruktur des Bundesamtes für Strassen (ASTRA)

### **Herr Röthlisberger, in welchen Kantonen neben dem Wallis ist die Netzvollendung der Autobahn noch nicht abgeschlossen?**

*Betrachtet man ausschliesslich die noch zu bauenden Nationalstrassenabschnitte so sind inklusive Wallis noch 10 Kantone von der Netzvollendung betroffen (VS, BE, ZH, UR, SZ, BS, JU, OW, GR, NE). Hinzu kommen weitere 4 Kantone, wo nach der Inbetriebnahme der letzten Teilstücke und im Rahmen von Kompensations- oder flankierenden Massnahmen noch kleinere Projekte zu realisieren sind (NW, SO, FR, VD).*

### **Weshalb ist aus Ihrer Sicht die Netzvollendung im Wallis noch nicht abgeschlossen?**

*Da haben verschiedene Gründe mitgespielt: Zum einen sind geologische und geotechnische Schwierigkeiten zu nennen, welche in gewissen Fällen erst bei der Bauausführung voll in Erscheinung getreten sind und zu Verzögerungen geführt haben. Zum andern wurden aufgrund der grossen Tunnelbrände im Mont Blanc-, Tauern- und Gotthardtunnel verschiedene Normen und Richtlinien überarbeitet, was gewisse Anpassungen an den Projekten erforderte. Nicht zuletzt mussten auch politische Entscheidungsfindungsprozesse in Einklang mit dem mehrphasigen Entstehungsprozess einer Nationalstrasse gebracht werden, was nicht immer ohne Reibungsverluste über die Bühne ging.*

### **Ist seitens des Bundes die Finanzierung der Netzvollendung im Wallis auch weiterhin bis zum Projektende gesichert?**

*Mit dem Netzbeschluss von 1960 hat das Parlament entschieden, wie das Nationalstrassennetz gestaltet werden soll. Diese Gesetzesgrundlage ist nach wie vor gültig und somit geniesst die Netzvollendung eine hohe Priorität. Um diese auch finanziell sicherzustellen, wurde der Infrastrukturfonds mit insgesamt 8.5 Mia. CHF für die Netzfertigstellung ausgestattet. Darauf aufbauend erfolgte und erfolgt die langfristige Finanzplanung welche im vier jährigen Rhythmus dem Bundesrat zur Genehmigung vorgelegt wird. Die Finanzierung der Nationalstrasse im Oberwallis ist somit sichergestellt.*

### **Wie gestalten sich die Rollenverteilung und die Zusammenarbeit zwischen Bund (ASTRA) als Finanzierer und künftiger Betreiber der Autobahn und dem Kanton Wallis als Bauherrn?**

*Sie sagen es richtig: Für die Netzvollendung, und nur für die Netzvollendung ist der Kanton Wallis Bauherr. Das ASTRA als Geldgeber mit einem Anteil von 96% und als zukünftige Eigentümerin und Betreiberin ist auf der anderen Seite natürlich bestrebt auch im Wallis nationale Standards umzusetzen. In dieser Konstellation ist das ASTRA somit auch in der Rolle der Oberaufsichts- und Genehmigungsbehörde. Die Zusammenarbeit zwischen Kanton und Bund kann also nur funktionieren, wenn Hand in Hand gearbeitet wird und beide Instanzen als Team auftreten und wahrgenommen werden. Diese Zusammenarbeit funktioniert heute gut.*

### **Wagen Sie eine Prognose für den Autobahnbau im Oberwallis?**

*Die Nationalstrasse im Oberwallis ist gegliedert in verschiedene Abschnitte, verschiedene Projekte und verschiedene Lose. Meine Überzeugung ist, dass heute alle am Prozess Beteiligten in ihrem Bereich ihr Möglichstes tun, um dieses Stück Nationale Infrastruktur in der geforderten Qualität und zu den geplanten Kosten zu realisieren. Dies zudem möglichst schnell; aber auch nicht schneller.*

## 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**

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 Mai 2014