Oberwalliser Autobahn wird immer sichtbarer

Rund 150 Bauarbeiter schuften Tag für Tag, damit die Oberwalliser Autobahn Realität wird. Die nächsten Teileröffnungen sind in Sichtweite.

Bei den Betonarbeiten im Riedbergtunnel gibt es zwar gewisse Automatisierungen. Doch das meiste ist Handwerk

Martin Kalbermatten

Fehlplanungen, Baumängel, falsche Rechnungen und Korruptionsvorwürfe: Die unendliche Geschichte der vor über 30 Jahre begonnenen und inzwischen 4,4 Milliarden Franken teuren Oberwalliser Autobahn ist gespickt mit unschönen Kapiteln. Dabei geht oft vergessen, dass die Bauarbeiter des Jahrhundertprojekts jeden Tag ihr Bestes geben, damit die Verkehrsteilnehmer ab Brig bald durchgängig Autobahn fahren können. Im Jahr 203X soll es so weit sein.

Bis dann wird Martin Hutter längst pensioniert sein. Der scheidende A9-Chef stand zehn Jahre an der Spitze der kantonalen Dienststelle für Nationalstrassenbau (DNSB) und übergibt sein Amt heute Freitag an seinen Nachfolger Marco Walter. Aus gesundheitlichen Gründen tritt Hutter ins zweite Glied und ist fortan als Projektleiter für die DNSB tätig.

An seinem zweitletzten Arbeitstag als Dienstchef der DNSB gewährt Hutter dem WB Einblick in die Schlüsselbaustellen der Oberwalliser Autobahn.

Schichtbetrieb im Riedbergtunnel

Angefangen beim 550 Meter langen Riedbergtunnel, dank dem das Wohngebiet von Gampel-Steg umfahren werden kann. In beiden Tunnelröhren wird zurzeit fleissig betoniert; in der Südröhre die Sohle und in der Nordröhre das Tunnelgewölbe. In der Nordröhre ist die Sohle bereits fertig. Wie Hutter weiss, sind die Betonarbeiten sehr aufwendig: «Es gibt gewisse Automatisierungen, etwa im Bereich der Schalung. Doch das meiste ist Handwerk. Die Bauarbeiter müssen jedes Stück Armierungseisen in die Hand nehmen.»

Ein Bauarbeiter begrüsst Hutter mit den Worten: «Und du, wieder am Spazieren?» Hutter lacht: «Er ist der Einzige, der das zu mir sagt. Dafür aber immer.» Auf der Baustelle wird übrigens kaum Walliserdeutsch gesprochen. Hutter sagt es, wie es ist: «Diese Knochenarbeit ist den meisten Wallisern zu streng.» Und manche von den Jungen würden inzwischen fragen, ob sie ihre Lehre in Teilzeit absolvieren könnten.

Ob solcher Voten können die Bauarbeiter im Riedberg nur schmunzeln. Wer da nicht anpackt, ist am falschen Platz. Es sind denn auch schier gewaltige Materialmengen, die im Riedbergtunnel verbaut werden. Allein für eine Etappe von sechs Metern Innenring braucht es 16 bis 17 Tonnen Armierungseisen.

Die Arbeiter schuften im Schichtbetrieb; jeweils von 6.00 bis 14.00 Uhr und von 14.00 bis 22.00 Uhr. Und das selbst im Winter bei eisigen Temperaturen. «Im Tunnel geht das», sagt Hutter. Dafür würden unter anderem das Wasser und die Zuschlagstoffe des Betons vorgeheizt.

Pro Woche schaffen die rund 30 Bauarbeiter so vier Elemente à sechs Meter, also insgesamt 24 Laufmeter eines Innenrings in einer der beiden je 550 Meter langen Tunnelröhren.

Sobald die Sohle und der Innenring betoniert sind, geht es an die Fahrbahn sowie die ganze Betriebs- und Sicherheitsausrüstung. Und danach folgen auch noch aufwendige Tests. Der Bau von Autobahntunnels ist nicht zuletzt aufgrund des Brandrisikos mit hohen Auflagen verbunden. Hutter rechnet damit, dass der Riedbergtunnel im Jahr 2026 eröffnet werden kann.

Mangelhafter Beton in Raron abgetragen

Weiter gehts zur nächsten Baustelle, dem gedeckten Einschnitt in Raron. Also dort, wo im Bereich der Auffahrtsrampe Ost eine ungenügende Betonqualität für Negativschlagzeilen sorgte. Dieser Beton ist inzwischen so gut wie vollständig abgetragen, wie der Augenschein vor Ort zeigt. Die Arbeiter fräsen gerade die letzten Betonreste ab.

Generell beobachtet Hutter beim gedeckten Einschnitt in Raron gute Baufortschritte: «Die Betonarbeiten sind praktisch abgeschlossen. Diese waren nicht ohne. Wir befinden uns hier im Wohngebiet und mussten beim Erstellen der Baugrubensicherung und den nachfolgenden Aushubarbeiten sehr vorsichtig sein, um an den umliegenden Gebäuden keine Schäden zu verursachen. Dazu kam auch noch die Lärm- und Staubproblematik.» Das sei nicht minder herausfordernd gewesen als die Vortriebsarbeiten im geologisch heiklen Riedbergtunnel.

Beim gedeckten Einschnitt in Raron geht es nach den Betonarbeiten Schlag auf Schlag weiter. «Zurzeit werden die verschiedenen Belagsschichten der Fahrbahn eingebaut. Und im nächsten Frühjahr beginnt der Innenausbau der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung», so Hutter, der die Eröffnung auf 2025/26 terminiert; also kurz bevor auch der Riedbergtunnel in Betrieb genommen werden kann.

Es sind viele kleine Abschnitte, die auf der Oberwalliser Autobahn Stück für Stück eröffnet werden. Folglich zählt die A9 so viele Ein- und Ausfahrten wie sonst keine Autobahn in der Schweiz und wohl auch weltweit. Zusammen mit dem beispiellosen Anteil an unterirdischen Teilstücken kann zweifelsfrei von einer Luxus-Autobahn gesprochen werden. Hutter sieht es als Chance, so viele Ein- und Ausfahrten zu haben. Damit würden viele Ortschaften entlastet und durch die unterirdische Linienführung würde Kulturland geschont.

Aufwendiger Umbau des Vispertaltunnels

Die Fahrt vom gedeckten Einschnitt in Raron in Richtung Visp führt grösstenteils über bereits vollständig geteerte Autobahn. Sogar der Wegweiser nach Milano ist schon montiert. Nebst der Markierung, den Mittelelementen, den Leitplanken und den Zäunen fehlen nur noch die notwendigen Tests der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung.

Und was auch noch fehlt, ist die geplante Autobahnraststätte bei der Volkigilla. Dagegen wurde bekanntlich eingesprochen. Die Beschwerden liegen zurzeit beim Bundesverwaltungsgericht und könnten laut Hutter bis an das Bundesgericht weitergezogen werden: «Wobei dieser Entscheid keinen Einfluss auf die Eröffnung der Autobahn hat.»

Gestalt angenommen hat indessen der Vollanschluss Visp West mit seinen Kunstbauten in der Grosseya. Dessen Eröffnung ist laut Hutter für 2024/25 vorgesehen. Zusammen mit dem umgebauten Vispertaltunnel wird dies die nächste Autobahnteilstück-Eröffnung im Oberwallis sein.

Doch bis es so weit ist, wartet gerade im 2,7 Kilometer langen Vispertaltunnel noch viel Arbeit. Der Umbau vom ehemaligen Kantonsstrassen- zu einem Nationalstrassentunnel hat es nämlich in sich, wie Hutter weiss: «Wir mussten die alte Fahrbahn komplett abreissen und neu erstellen, um die Anforderungen an eine Autobahn zu erfüllen.»

Und auch die Tunnelwände mussten teilweise neu gebaut werden. Darüber hinaus brauche es eine komplett neue Beleuchtung und Belüftung sowie rund alle 300 Meter einen Fluchtstollen zur Nordröhre, die be-

k. Die Bauarbeiter müssen jedes Stück Armierungseisen in die Hand nehmen. Bilder: pomona.media/Daniel Berchtold

Die Arbeiter im Riedbergtunnel schuften im Schichtbetrieb.

Der scheidende A9-Chef Martin Hutter sieht beim gedeckten Einschnitt in Raron nach dem Rechten.

reits in Betrieb ist. Inzwischen sei rund die Hälfte der Umbauarbeiten abgeschlossen. Vor der Eröffnung des Vollanschlusses Visp samt dem umgebauten Vispertaltunnel muss dann noch die bereits in Betrieb genommene Nordröhre des Tunnels Visp für mehrere Wochen gesperrt werden, wie Hutter ergänzt: «Um beide Tunnelröhren sicherheitstechnisch miteinander zu verbinden, sind entsprechende integrale Sicherheitstests erforderlich.»

Pfynwald als letzte grosse Challenge

Bis 2026 sollen sämtliche jetzt noch offenen Autobahnbaustellen fertiggestellt sein. Somit können die Oberwalliser dann von Gamsen bis Leuk durchgängig Autobahn fahren.

Das letzte Teilstück der Oberwalliser Autobahn zwischen Leuk-Susten und Siders Ost wurde indessen, aufgrund von Einsprachen, noch nicht einmal in Angriff genommen. Hutter und sein Team warten immer noch auf den entsprechenden Bundesgerichtsentscheid.

Unabhängig davon sind manche skeptisch, was die geologisch schwierigen Vortriebsarbeiten im Bereich des Illgrabens betrifft. Ist es wirklich realistisch, da unterirdisch durchzukommen? Hutter: «Davon bin ich überzeugt. Wir werden den Durchschlag dieser Tunnelröhren genauso schaffen wie beim Riedbergtunnel.» Diese beiden Baustellen seien zwar nicht vergleichbar, doch für die Stabilisierung des Tunnels könne man auf die Erfahrungen aus dem Riedberg und dem Tunnel Gamsen zurückgreifen.

Hutter wird bei diesen letzten Bauarbeiten der Oberwalliser Autobahn nicht mehr dabei sein. Diese werden erst im Jahr 203X abgeschlossen sein, wobei sich Hutter nicht auf die Äste hinauslässt, für welche Zahl dieses X steht.

Auf die Frage, wie er sich nach seinem letzten Arbeitstag als Chef der Oberwalliser A9 fühlt, sagt Hutter: «Ich bin glücklich, zufrieden und dankbar für das, was ich bei der A9 realisieren durfte. Und er habe stets auf die Unterstützung der Vorgesetzten und der Mitarbeiter zählen können.

Pannen wie etwa das Stück 50 Zentimeter zu schmal gebaute Autobahnbankett oder der Zwischenfall mit der mangelhaften Betonqualität nimmt Hutter gelassen: «Ich bin froh für jede Qualitätskontrolle. Schlimmer wäre es etwa, wenn man die ungenügende Betonqualität nicht bemerkt hätte.» Was die 50 Zentimeter angeht, hat Hutter anlässlich seiner letzten Autobahnteilstück-Eröffnung zwischen Niedergesteln und Gampel jedem Teilnehmer einen symbolischen Doppelmeter in die Hand gedrückt, damit sich dieses Missgeschick nicht wiederholt.

Hutter verliert selbst in den schwierigsten Momenten nicht seinen Humor: «Ab und zu höre ich natürlich einen Witz über mich. Aber ich kann, trotz den besagten Mängeln, immer noch ruhig und ohne Begleitschutz aus dem Haus gehen.» *(lacht)*

Zurzeit arbeitet der Bautross in Raron an den Belagsschichten der Fahrbahn.