

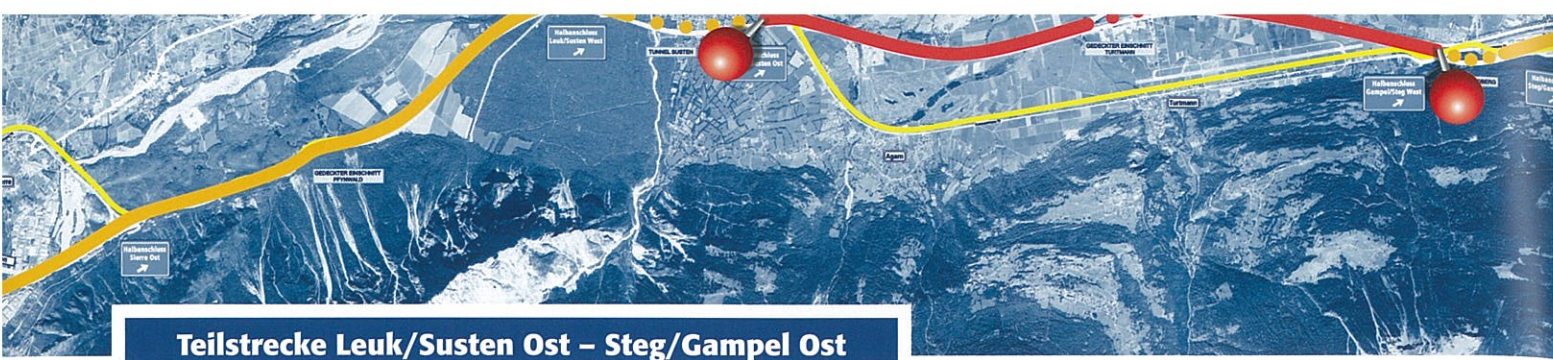
Auf Hochtouren. So lässt sich kurz die aktuelle Arbeitssituation auf den Baustellen der A9 im Oberwallis beschreiben: Noch nie wurde an so vielen Orten und in einer solchen Vielfalt der Tätigkeiten gebaut – vom Tunnelausbruch über den Innenausbau bis zur Betriebs- und Sicherheitsausrüstung, vom Trasseebau über Belagsarbeiten bis zu Anschlussbauwerken. Die Inbetriebnahme erster Teilstrecken ist absehbar.

A9 info



Die bald fertige Fahrbahn zwischen Turtmann und Gampel.

- S. 2/3:** **Anbindung des neuen Teilstücks Leuk/Susten Ost – Steg/Gampel West.**
- S. 4/5:** **Fertigstellung des Gedeckten Einschnittes Turtmann.**
- S. 6/7:** **Bauarbeiten entlang der Strecke Siders – Visp.**
- S. 8/9:** **Tunnel Visp: Die Südumfahrung Visp wird konkret.**
- S. 10/11** **Tunnel Eyholz: Betriebs- und Sicherheitsausrüstung bereit zur Ausführung.**
- S. 12** **Interview mit Dr. Peter Oggier: Direktor Regionaler Naturpark Pfynges.**



Anbindung der Autobahnstrecke Susten - Gampel an die Kantonsstrasse

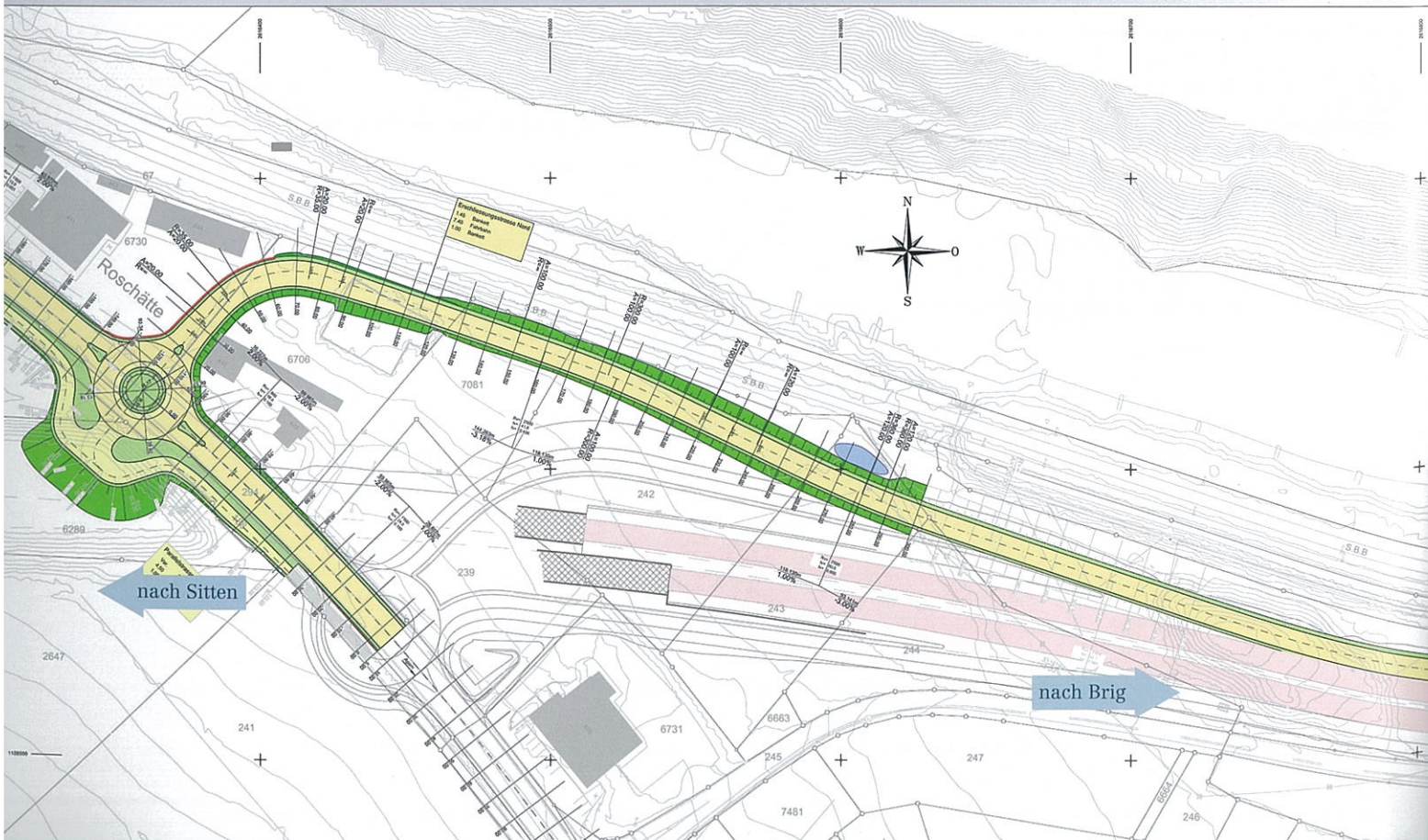
In naher Zukunft wird das Autobahnstück Leuk/Susten Ost – Steg/Gampel West in Betrieb genommen. Hierzu braucht es Anschlüsse an die Kantonsstrasse in Susten (Gebiet Roschätte) und vor dem Riedberg. Die Bauarbeiten beginnen noch in diesem Jahr.

Eine gute Lösung für alle Beteiligten in Susten

In Zusammenarbeit mit den verschiedenen Projektbeteiligten, d.h. den Bodeneigentümern, der Gemeinde Leuk und der Dienststelle für Strassen, Verkehr und Flussbau (DSVF), kann das Amt für Nationalstrassenbau (ANSB) in Roschätte auf der Höhe der Parzelle des ehemaligen Schwimmbades einen provisorischen Anschluss erstellen.

Zwischen dem heutigen «Ende» des Trassees im Leukerfeld und der Kantonsstrasse entsteht eine Verbindungsstrasse, welche auf der Kantonsstrasse in den Kreisell genannt «Roschätte» mündet (vgl. Plan). Bauherr für diese Verbindung ist nicht das ANSB, sondern die DSVF – dies im Rahmen des Projektes Verkehrsoptimierungen der Kantonsstrasse zwischen Susten und Agarn. Der konsequent auf Nebenstrassen geführte Ortsverkehr im Raum Gampin soll von der Kantonsstrasse getrennt werden und nur an einzelnen Stellen in die Kantonsstrasse einmünden. Das Projekt ist bewilligt. Gemäss Plan beginnen die Arbeiten im Herbst 2015 und dauern mehrere Monate.

Die künftige Linienführung in Roschätte (Susten). Gelb die neue Verbindungsstrasse mit Kreisell für die provisorische Anbindung der Autobahn an die Kantonsstrasse. Rosa das künftige Trassee der Autobahn.





Provisorischer Halbanschluss Leuk/Susten Ost

In rund 1½ Jahren kann der Verkehr, insbesondere der Transitverkehr, das zu eröffnende Autobahnteilstück benützen. Der jetzt zu bauende Anschluss in Susten ist ein Provisorium für die nächsten Jahre bis zur definitiven Fertigstellung der Autobahn von Siders Ost – Leuk/Susten Ost. Das Provisorium erleichtert die Bauarbeiten im Portalbereich des künftigen Tunnels Susten, welches damit ohne grössere Erschwernisse erstellt werden kann. Auf dem Plan ist die künftige Linienführung der A9 dargestellt. Susten verfügt in Zukunft über zwei Halbanschlüsse: In Roschätte fährt man auf die Autobahn in Richtung Brig-Glis oder verlässt die Autobahn von Brig-Glis kommend; westlich von Susten fährt man in ein paar Jahren auf die Autobahn in Richtung Sitten und verlässt diese von Sitten her kommend. Die heutige Erschliessungsstrasse für die Zufahrt zur Industriezone und zum Golfplatz bleibt unverändert bestehen.

Neuer Kreisell westlich des Riedbergs

Um den optimalen Verkehrsfluss zu gewährleisten ist geplant, für die Auf- und Abfahrt auf der

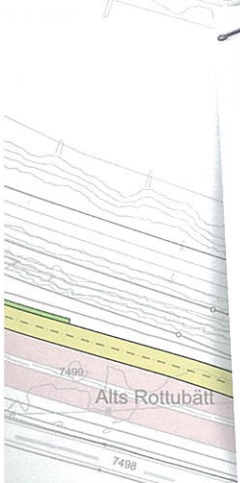
Höhe von Steg/Gampel West einen provisorischen Anschluss an die Kantonsstrasse in Form eines Kreisells zu erstellen.

Teileröffnung der Autobahn in 1½ Jahren

Die Projektverantwortlichen sind zuversichtlich, die neue, 5.6 km lange Strecke zwischen Leuk/Susten Ost und Steg/Gampel West in rund 1½ Jahren zu eröffnen. Während die Planungsarbeiten für die Anschlüsse an die Kantonsstrasse weit fortgeschritten sind und sich die dazwischen liegenden Trasse-Arbeiten in der Endphase befinden, ist die Fertigstellung des Gedeckten Einschnittes Turtmann noch eine Herausforderung. Die umfangreichen Arbeiten für die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) haben begonnen (vgl. Artikel S. 4/5). Durch die Inbetriebnahme dieses Teilstückes geht man davon aus, dass sich die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) für die Anwohner der Kantonsstrasse in Gampinen, Agarn und Turtmann von heute rund 12'000 Fahrzeugen pro Tag auf etwa 2'000 Fahrzeuge pro Tag reduziert.



Situation in Roschätte, östlich von Susten. Hier entsteht die provisorische Anbindung der nächstens zu eröffnenden Autobahnstrecke Susten – Gampel.



Trasse kurz vor Gampinen: Ab hier wird die Anbindung nach Susten erfolgen. Die Bauarbeiten beginnen im Herbst 2015.

Teilstrecke Leuk/Susten Ost – Visp West

Gedeckter Einschnitt Turtmann Schritt für Schritt an der Fertigstellung

Der Innenausbau des Gedeckten Einschnittes Turtmann schreitet zügig voran. Bald übernehmen die Verantwortlichen der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) den Tunnel, um diesen zu einem funktionierenden Autobahntunnel auszubauen. Ein intensives Jahr steht an.

Während der Rohbau-Phase wurden für den 1'350 m langen, zweiröhrigen Gedeckten Einschnitt Turtmann insgesamt 58'200 m³ Beton eingebracht. Eine eindruckliche Zahl! Der eigentliche Innenausbau begann im Mai 2014.

Bald beendeter Innenausbau des Tagbautunnels

Während zum Rohbau das Erstellen des Tunnelprofils gehört (vgl. Plan), umfasst der Innenausbau das Einbringen der Entwässerungsleitungen, der Siphonschächte, den Bau der Bankette bzw. Trottoirs und deren Fertigstellung mit Schlitzrinnen

und Randsteinen. Die ganze Sohle wird mit bis zu 2 m Kiessand aufgefüllt, was für den gesamten Tagbautunnel ein Volumen von rund 38'000 m³ Auffüllmaterial bedeutet. Die Fahrbahn befindet sich also rund 2 m über dem tiefsten Punkt des Sohlgewölbes aus Beton. Abgeschlossen wird der Innenausbau mit drei unterschiedlichen Belagsschichten – total braucht es hierzu 14'500 Tonnen Belag (Goudron). Der Innenausbau des Gedeckten Einschnittes Turtmann – und damit die «Hardware» des Tunnels – wird im Herbst 2015 beendet sein.

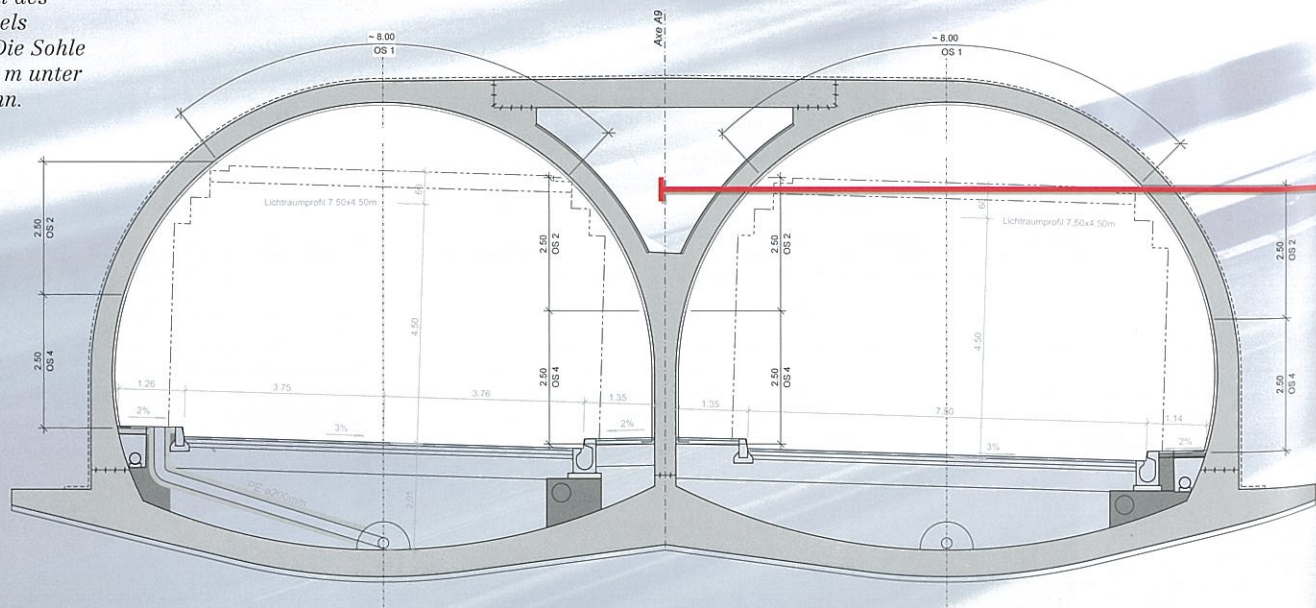
Beschichtung des Tunnelgewölbes

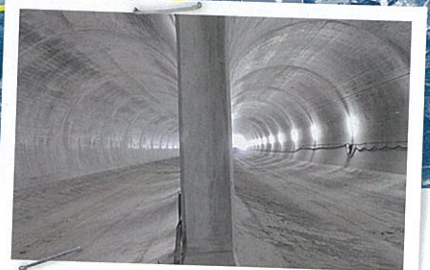
Ein Autobahntunnel unterliegt zahlreichen belastenden Einflüssen: Salz, Feuchtigkeit, Temperaturschwankungen und Abgase können die Betonkonstruktion beschädigen. Um dieses Risiko von Anfang an zu minimieren, wird das Gewölbe im Innern des Tunnels speziell beschichtet – mit sogenannten Oberflächenschutzsystemen. In einem ersten Schritt bereiten die Arbeiter den Untergrund vor und reinigen ihn mit Wasserhöchstdruck. Seitlich, im Paramentbereich, werden die ersten 2.5 m gespachtelt und sehr dicht versiegelt. Der restliche Bereich erhält eine sogenannte hydrophobierende, d. h. wasserabweisende Imprägnierung, welche aus Polymeren (Kunststoffen) besteht und aufgespritzt wird.

Betriebs- und Sicherheitsausrüstung ab Mai 2015

Ab Mai 2015 ziehen die Ausrüster ein, um die komplexen Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen

Normalprofil des Tagbautunnels Turtmann. Die Sohle liegt rund 2 m unter der Fahrbahn.





Der Tagbautunnel Turtmann im Rohbau.

zu installieren, zu verkabeln und umfangreichen Tests zu unterziehen. Das bedeutet: alle Arbeiten laufen parallel, jedes Unternehmen hat seine Zeitfenster, für jede Anlage gibt es einen Spezialisten und am Schluss muss das Zusammenspiel der Anlagen getestet werden. Eine Koordinationsleistung, welche auf der sorgfältigen Detailplanung der BSA-Fachverantwortlichen im ANSB sowie auf der Unterstützung von externen Mandatnehmern beruht.

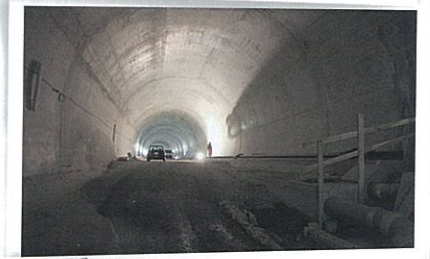
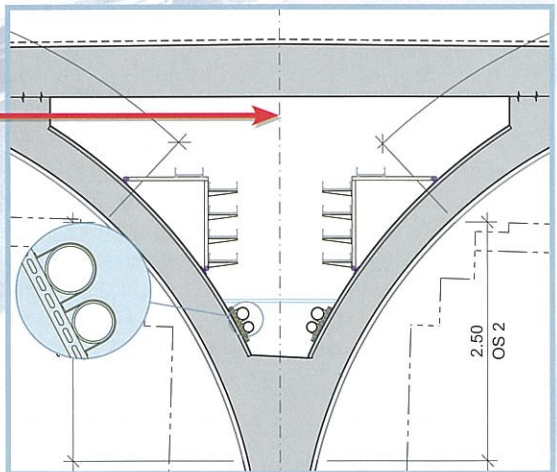
Ausrüstungsphasen

Zunächst geht es um Vorbereitungsarbeiten: die zwei Technischen Lokale – sie befinden sich auf dem Tagbautunnel – werden eingerichtet und der Werkleitungskanal wird vorbereitet. Der begehbare, obenliegende Werkleitungskanal befindet sich im Gedeckten Einschnitt Turtmann in einem Dreieck zwischen den beiden Tunnelröhren (vgl. Plan) – als Vergleich: beim Tunnel Eyholz liegt dieser unterhalb der Tunnelröhren. Der Werkleitungskanal wird in einer ersten Ausrüstungsphase mit Kabelpritschen bestückt, auf denen später die Kabel zu liegen kommen.

Die Ausrüstungsphasen im groben Überblick:

1. Vorbereitungsarbeiten: Technische Lokale und Werkleitungskanal (ab Mai 2015).
2. Längsverkabelung des Tunnels: Energieversorgung und -verteilung (ab Herbst 2015).
3. Installation der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung: Beleuchtung, Lüftung, Signalisation, Funk, etc. (Winter/Frühjahr 2016).
4. Integrale Test/Testphase (Sommer 2016).

Der Werkleitungskanal für die Installationen der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung befindet sich oben zwischen den Tunnelröhren.



Die Sohle wird mit Material gefüllt. Die Fahrbahn liegt rund 2 m höher als die Betonsohle.



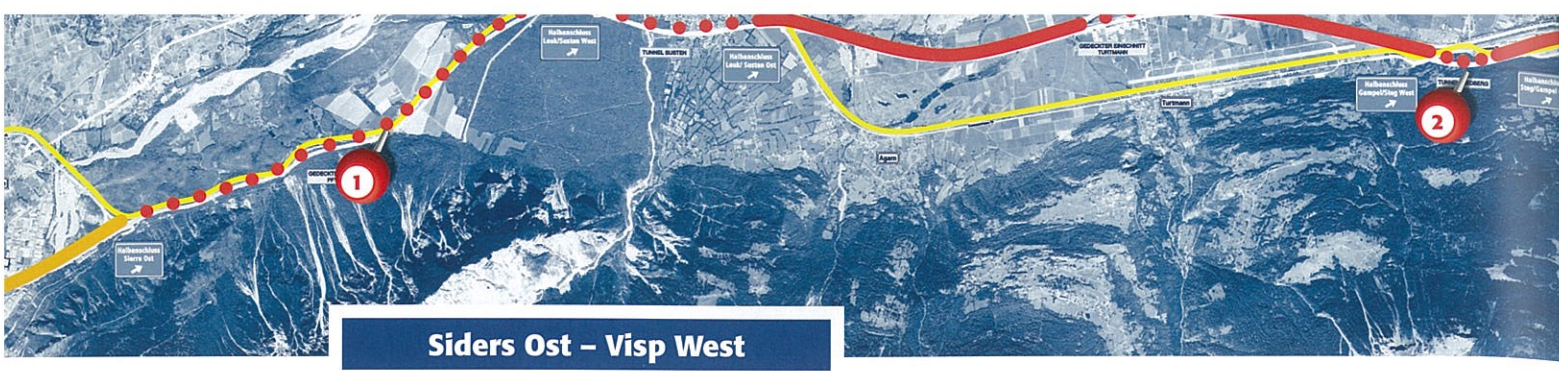
Erster Belagseinbau im Gedeckten Einschnitt Turtmann (April 2015).

Betriebs- und Sicherheitsausrüstung des Gedeckten Einschnittes Turtmann:

Die Unternehmer für die einzelnen Baulose sind bestimmt. Zahlreiche Walliser Unternehmen sind in Arbeitsgemeinschaften (ARGE) beteiligt oder als Subunternehmer beschäftigt.

- Infrastruktur und Mittelspannungsversorgung technische Lokale.
- Elektroinstallationen (Kabel, LED-Beleuchtung, etc.).
- Kabelkanäle und Aufhängungen (im Werkleitungskanal und im Fahrraum).
- Schaltanlagen (in den Zentralen, z. B. Energieversorgung, Steuerung der Tunnellüftung, etc.).
- Tunnellüftung (Strahlblüfer im Fahrraum).
- Brandmeldeanlagen im Tunnel.
- Notruftelefonanlagen.
- Tunnelfunk- und Radioanlagen (Autoradio, Polycom).
- Videoanlagen (Überwachungskameras mit Ereignisdetektion).
- Signalisierungsanlagen (Ampeln, Fahrstreifenlichtsignale, Wegweiser, Verkehrsschilder, etc.).
- Netzwerk und Leitsystem (zur Überwachung und Steuerung des Tunnels ab der Betriebsleitzentrale in Noës).
- Betriebs- und Löschwasserversorgung (Hydranten und Leitungen).
- Metallbauarbeiten im Tunnel.

Nähere Detail-Informationen zur Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) erfolgen im **A9info** vom November 2015.



Siders Ost – Visp West

Aktuelle Bauarbeiten zwischen Siders und Visp - Stand der Arbeiten

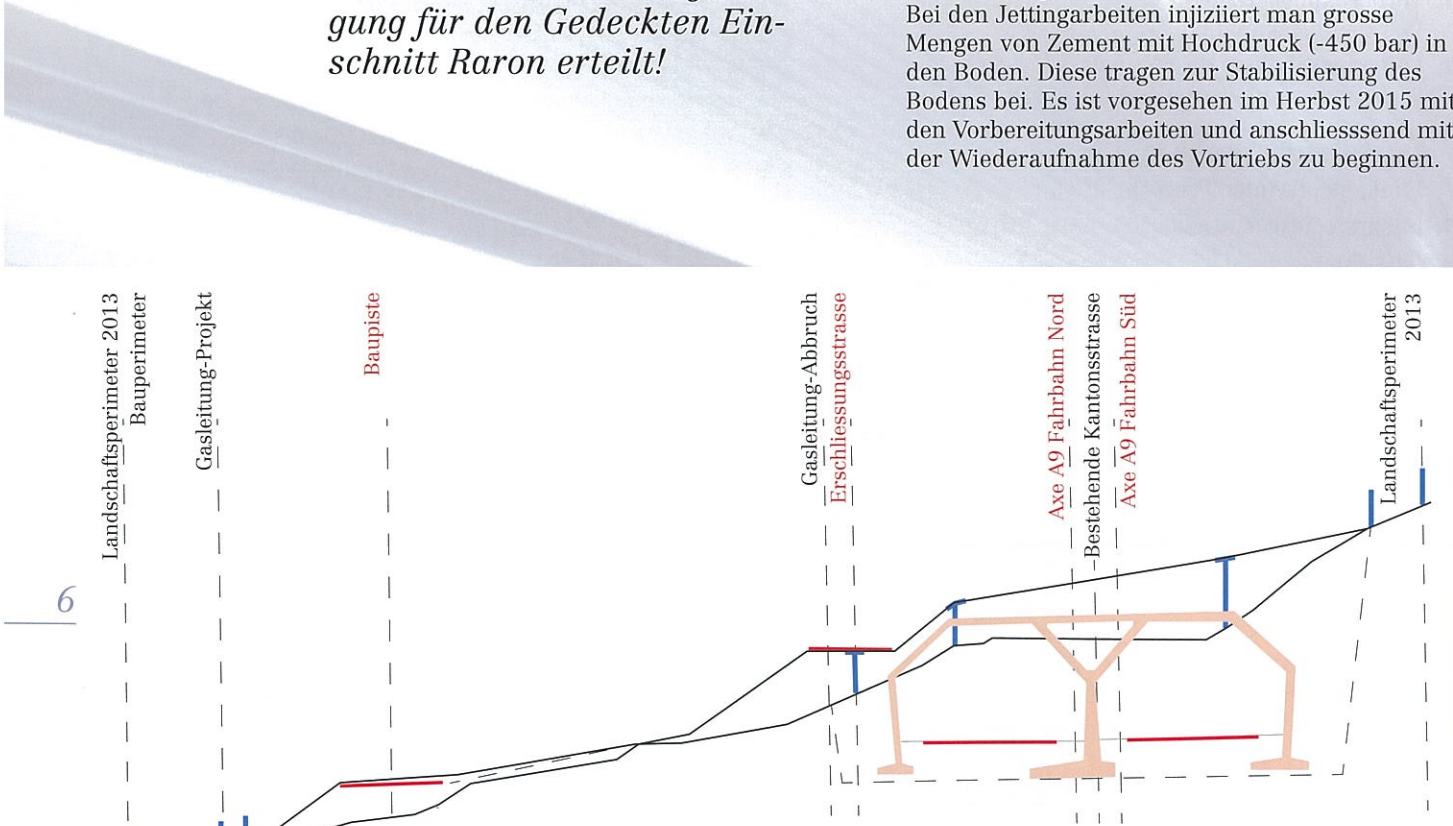
Im Rahmen der Netzvollendung der A9 sind auf der gesamten Strecke kleinere oder grössere Bauarbeiten zu sehen. Lange Latten werden demnächst den Pfynwald «zieren», wenn das ganze Bauwerk ausgesteckt ist. Beim Tunnel Riedberg ist vorgesehen im Herbst mit den Installationsarbeiten zu beginnen. Zwischen Gampel und Visp wird überall am Trasse gearbeitet – und zu guter Letzt: Das UVEK hat die Plangenehmigung für den Gedeckten Einschnitt Raron erteilt!

(1) Ausstecken des Projektes im Pfynwald

Der Fahrzeuglenker, welcher ab September 2015 durch den Pfynwald fährt, wird sich vermutlich so seine Gedanken machen über die langen, schmalen Latten, die dort in den Himmel wachsen... Die Stangen sind sogenannte «Bauprofile», welche – auf dem Baugrund positioniert – die Höhe und Lage der Bauwerke kennzeichnen und damit die Linienführung der A9 im Pfynwald visualisieren und abschätzen lassen. Die Grafik zeigt, wie die Bauprofile den Tagbautunnel im Pfynwald darstellen. Markiert werden muss nicht nur das eigentliche Bauwerk, sondern auch die Höhe der Überschüttung des Gedeckten Einschnittes mit Erdmaterial oder die Positionierung der Erdgasleitung. Seitens der Projektverantwortlichen ist vorgesehen, das Ausführungsprojekt in den betroffenen Gemeinden Ende 2015 aufzulegen.

(2) Vorbereitungsarbeiten Tunnel Riedberg beendet

Zur Stabilisierung des Portalbereichs im Westen des künftigen Tunnels Riedberg wurden rund 1'800 Jettingsäulen von ca. 20 m Länge erstellt. Bei den Jettingsarbeiten injiziert man grosse Mengen von Zement mit Hochdruck (-450 bar) in den Boden. Diese tragen zur Stabilisierung des Bodens bei. Es ist vorgesehen im Herbst 2015 mit den Vorbereitungsarbeiten und anschliessend mit der Wiederaufnahme des Vortriebs zu beginnen.



Im September 2015 wird der Gedeckte Einschnitt Pfyn ausgesteckt. Die Stangen (Latten) sind mehrere Meter hoch und zeigen auch die Erdüberdeckung.



(3) Kreisler Turtig

Im Westen von Raron, auf der Höhe der Brücke nach Niedergesteln, wurde eine Brücke (Überführung) über den Grossgrundkanal erstellt. Das Spezielle dieser Überführung: sie ist Teil des künftigen Kreislers Turtig, welcher später die Auf- und Abfahrt auf die Autobahn in Raron gewährleistet (Vollanschluss). Die gesamte Fahrbahn des Kreislers Turtig besteht aus Beton. Die Überführung ist seit 2014 betoniert, der Betonkreisler folgte im Frühjahr 2015. Dieser wird ab Sommer 2015 für den Verkehr freigegeben.



Am Riedberg sind die Stabilisierungsmassnahmen beim Portal West abgeschlossen.

(4) Gedeckter Einschnitt Raron: Die Genehmigung des UVEK ist erfolgt!

Die Genehmigung des Bundes ist durch das Generalsekretariat des Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (GS-UVEK) am 7. April 2015 eingetroffen. Damit ist die seit 2011 hängige Plangenehmigung der Ergänzung zum Ausführungsprojekt 2005 erteilt. Nach der Detailprojektgenehmigung durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) folgt die Ausschreibung der erforderlichen Arbeiten ab Sommer 2015. Die Projektverantwortlichen haben hierfür bereits einen Grossteil der Unterlagen erarbeitet. Mit Rodungsarbeiten hat man das Terrain schon sehr weit vorbereitet. Aus heutiger Sicht ist der Beginn der Arbeiten am Gedeckten Einschnitt Raron für das Jahr 2016 geplant.



Kreisler Turtig mit Überführung über den Grossgrundkanal.

(5) Trasse-Schüttungen zwischen Gampel Ost und Visp West

Die im Osten des Tunnels Riedberg, im Orte genannt «Schnidrigugrund» gebildeten Materialhaufen werden dort endgelagert. Seit März 2015 gelangt das Ausbruchmaterial aus dem Tunnel Visp auf das Trasse zwischen Visp und Gampel (vgl. Artikel Seiten 8/9). Der zuvor entfernte Ober- und Unterboden enthielt stellenweise Quecksilber und musste fachgerecht und gesetzeskonform entsorgt werden. Die diesbezüglichen Kosten werden durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und den Kanton Wallis vorfinanziert. Während des eidgenössischen Schützenfestes (ESF) in Raron ist das Förderband nach Goler aus Sicherheitsgründen nur beschränkt in Betrieb. Die Materialtransporte müssen daher teilweise mit Lastwagen über die Kantonsstrasse erfolgen. Ab Sommer 2015 beginnt die SBB mit dem Bau des 4. Gleises zwischen dem Südportal des Lötschberg-Basistunnels und Visp.



Rodungsarbeiten als Vorbereitung für den Bau des Gedeckten Einschnittes Raron.

Teilstrecke Visp West – Visp Ost

Die Südumfahrung von Visp wird konkret

Seit Herbst 2014 arbeitet die Arbeitsgemeinschaft (ARGE Tunnel Visp) am Tunnel Visp. Die Mineure brechen im Sprengvortrieb insgesamt 320'000 m³ Fels aus. Hinzu kommen drei Verzweigungsbauwerke untertage. Die Vortriebsarbeiten nehmen rund 1½ Jahre in Anspruch. Dann folgen der Innenausbau und die Installation der Betriebs- und Sicherheitstechnischen Ausrüstung des Tunnels Visp.

Das sind die noch zu leistenden Hauptarbeiten im Tunnel Visp

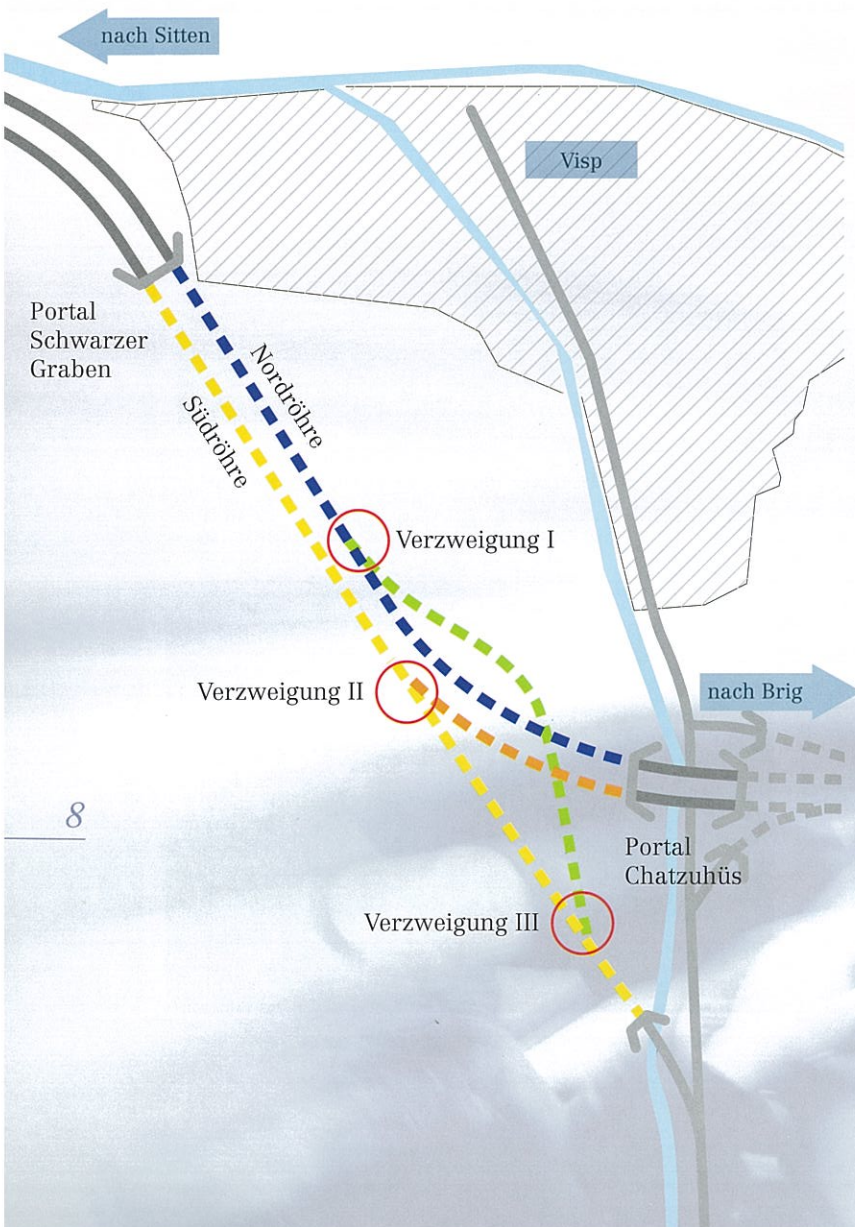
- Ausweitung des bestehenden Sondierstollens (Breite 4.75 m) auf Autobahnquerschnitt (Breite 10.80 m). Dies entspricht der künftigen Nordröhre (rechte, blaue Röhre auf dem Plan).
- Umbau des bestehenden Vispertaltunnels zum Autobahntunnel. Dies entspricht der künftigen Südröhre (linke, gelbe Röhre auf dem Plan).
- Verzweigungsbauwerk III: Einmündung des Überwurtunnels in den bestehenden Vispertaltunnel. Der Überwurtunnel (grün) dient der späteren Auffahrt aus den Vispertälern bzw. aus dem Vispertaltunnel in Richtung Sitten.
- Verzweigungsbauwerk II: Einmündung der Südröhre des Tunnels Visp in den Vispertaltunnel.
- Verzweigungsbauwerk I: Einmündung des Überwurtunnels in die Nordröhre des Tunnels Visp.
- Bau des Werkleitungskanals in der Sohle der bereits ausgebrochenen Südröhre des Tunnels Visp (zwischen Verzweigung II und Portal Chatzuhüs, vgl. orange auf dem Plan).

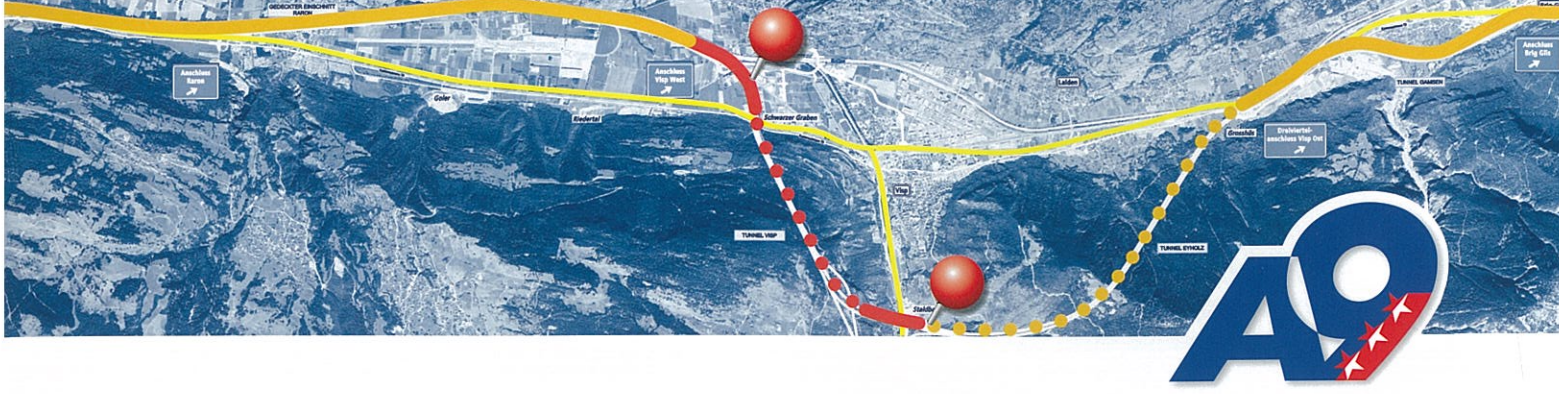
Bau der Nordröhre (blau)

Die Nordröhre des Tunnels Visp, die Ausweitung des bestehenden Sondierstollens, wird von zwei Seiten ausgebrochen. Ein Vortrieb erfolgt ab Chatzuhüs (beim Staldbach). Hier sind bis Ende Mai 2015 rund 300 m ausgebrochen. Der 2. Vortrieb erfolgt durch die Mineure von Norden her, ab Portal Schwarzer Graben im Westen von Visp. Hier sind bis Ende Mai 2015 rund 450 m ausgebrochen. Die Vortriebsmannschaften arbeiten zweischichtig, jeweils von 6–14 Uhr und von 14–22 Uhr. An den Wochenenden ruht die Baustelle.

Sperrung des Vispertaltunnels

Der heutige Vispertaltunnel bildet zum Teil die künftige Südröhre des Tunnels Visp. Das Verzweigungsbauwerk III kann aus sicherheits- und bautechnischen Gründen nur gebaut werden, wenn der Vispertaltunnel gesperrt ist. Sobald nach 18 Monaten das Verzweigungsbauwerk III erstellt und der südliche Teil des Vispertaltunnels umgebaut sind, wird der Vispertaltunnel, bis zur Vollendung der Nordröhre des Tunnels Visp, wieder im Gegenverkehr geöffnet. Später, während dem Bau der Südröhre des Tunnels Visp, führt der Verkehr über den Überwurtunnel (grün) in die neu gebaute Nordröhre (blau im Plan). Weitere Informationen zur Sperrung des Vispertaltunnels erhalten Sie demnächst in einer separaten Publikation.





Materialbewirtschaftung Schwarzer Graben

Beim Bau des Tunnels Visp und der Verzweigung III fallen insgesamt 350'000 m³ Ausbruchmaterial an. Dieses wird direkt ab Tunnelportal Chatzuhüs mit Lastwagen und ab Tunnelportal Schwarzer Graben mit Grossdumper dem Zwischenlager in Visp West zugeführt. Die Brech- und Siebanlage bricht das Ausbruchmaterial auf Gesteinsbrocken < 25 cm, so dass diese zu 50% für Schüttungen auf dem Trassee zwischen Gampel und Visp verwendet werden können. Das übrige Material führt das Förderband ins Endlager Goler.

Während der Dauer des Eidgenössischen Schützenfestes (ESF) kann das Ausbruchmaterial nicht im Raum Raron eingebaut werden. Deshalb transportieren Lastwagen während dieser Zeit das Schüttmaterial auf andere Baustellen der A9.

Visp West: Herausforderung Unterwasserbeton

Wie bereits mehrmals berichtet entsteht in Visp West der künftige Autobahnanschluss. Eine Besonderheit ist der Unterwasserbeton, welcher zu den anspruchsvollsten Tätigkeiten auf einer Baustelle zählt und in der Schweiz noch nicht sehr häufig zur Anwendung gekommen ist – im Wallis ist es in diesem Ausmass das erste Mal. Die Bauarbeiten schreiten planmässig voran. Eine Herausforderung stellt die Unterquerung der Bahnlinie der SBB dar – der westliche Teil dieser Unterführung ist im Sommer 2015 abgeschlossen. Anschliessend müssen die bestehenden Hilfsbrücken verschoben werden und der östliche Teil der Unterführung geht in die Realisierung über. Die Verantwortlichen der Baustelle unternehmen einiges für die Staubbekämpfung: regelmässiges Bewässern der Baustelle, Betreiben von Radwaschanlagen, usw. Bei den zum Teil heftigen Winden im Wallis ist Staub jedoch ein Dauerthema. Eine Belastung, welche unangenehm ist und leider während der gesamten Bauphase nicht komplett vermieden werden kann. Der Vollanschluss Visp West soll im Frühjahr 2018, also in rund 3 Jahren, gebaut sein.



Das gebrochene und aufbereitete Material aus dem Tunnel Visp wird auf den Baustellen für Trasseeschüttungen verwendet oder per Förderband auf die Deponie Goler transportiert.



Die künftige Nordröhre des Tunnels Visp entsteht. Der bestehende Sondierstollen von 4.75 m wird auf 10.80 m ausgeweitet.



Portal Chatzuhüs des Tunnels Visp mit Frischluftzufuhr (Lutten) für den Untertagebau.



Die anspruchsvolle Unterwasser-Baustelle für den künftigen Anschluss Visp West. (© Swissgas).



Teilstrecke Visp West – Visp Ost

Tunnel Eyholz

Innenausbau beendet – Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen im Aufbau

Nachdem der Innenausbau der beiden Tunnelröhren mit der letzten Belagsschicht beendet ist, präsentiert sich der Tunnel Eyholz vermeintlich betriebsbereit. Dazu fehlt aber noch sehr viel Technik: Jetzt schlägt die Stunde der Verantwortlichen für die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA).

Der Innenausbau der beiden Tunnelröhren des Tunnels Eyholz ist beendet. Dazu gehört der Innenring aus Beton, der Bau des begehbaren Werkleitungskanals unter der jeweiligen Fahrbahn, die komplexe Abdichtung des Innengewölbes sowie die Erstellung der seitlichen Bankette, Schlitzrinnen und Randsteine. Im Mai 2015 wurde in der Südröhre die letzte Belagschicht eingebaut. In der Nordröhre erfolgt der Belageinbau ab Sommer 2015. Der Tunnel sieht also beinahe fertig aus – was fehlt jetzt noch?

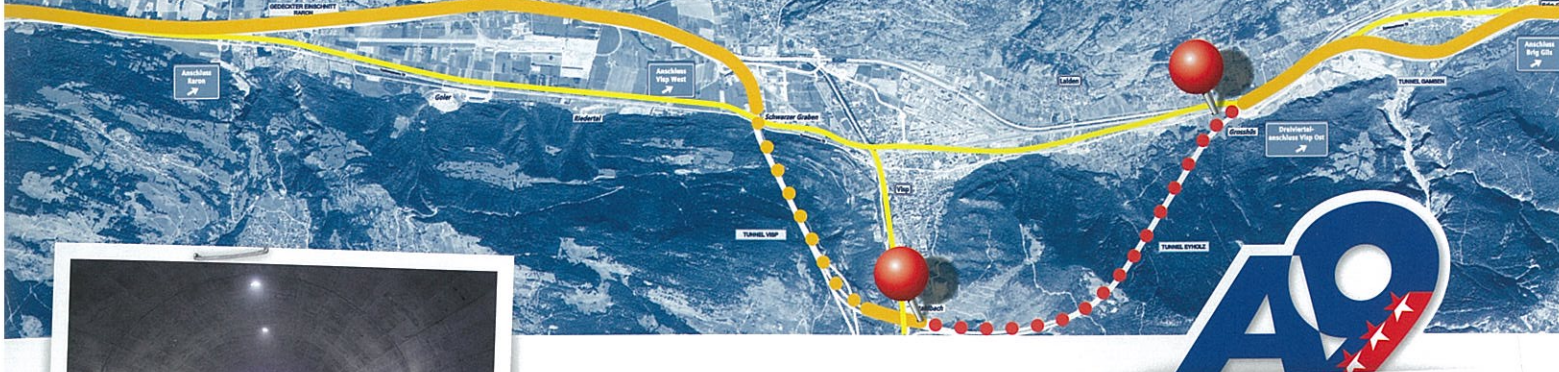
Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) im Tunnel Eyholz – ein klar geplantes Vorgehen

Nach der Fertigstellung des Innenausbaus der Tunnelröhren brauchen die Unternehmer der BSA noch etwa 2½ Jahre zur Installation der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen. Ein weiteres halbes Jahr ist nötig, um die Ausrüstungen umfangreichen Tests zu unterziehen. Nach heutiger Planung sollte der Tunnel Eyholz 2017/2018 betriebsbereit sein.

Nachstehend eine Zusammenstellung der wichtigsten Arbeiten im Tunnel Eyholz.

Tunnel Eyholz – Ausrüstungsphasen und Arbeitsstand der BSA

Phase	Bereich	Details	Arbeitsstand
1	Infrastruktur Werkleitungskanal	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kabelkanäle ■ Löschwasserversorgung 	60 %
2	Infrastruktur Technische Lokale	<ul style="list-style-type: none"> ■ Heizung ■ Lüftung/Klima ■ Strom ■ Licht 	90 %
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 	0 %
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 	0 %
6	Ausrüstung in den Zentralen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Schaltschränke ■ Netzwerk und Leitsysteme 	5 %
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 %



Fertig betonierte Verzweigung im Tunnel Eychholz: 26 m Spannweite!



Bau der Zwischendecke im Tunnel Eychholz.



Das Portal Staldbach des Tunnels Eychholz.



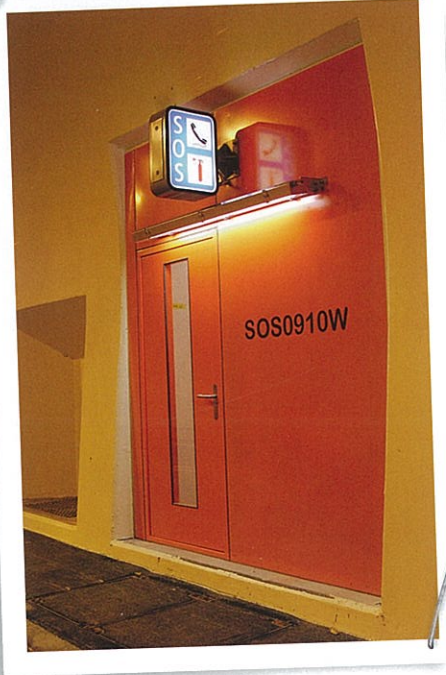
In der Sohle des Tunnels, unter der gesamten Fahrbahn: Begehbarer Werkleitungskanal.



Schaltschränke der Mittelspannungsversorgung in der Betriebszentrale Staldbach.



Transformatoren zur Stromversorgung in der Betriebszentrale Grosshüs.



Künftige Türen zu den SOS-Nischen im Tunnel Eychholz und im Gedeckten Einschnitt Turtmann (Symbolbild Stägjischugge).

Portalgestaltung Grosshüs

Von den bisher vor dem Portal Grosshüs in Eychholz zwischengelagerten vorgefertigten rechteckigen Betonelementen für den Werksleitungskanal ist nichts mehr zu sehen. Diese sind jetzt unter der jeweiligen Fahrbahn im Tunnel eingebaut. Nun prägen neben der bereits erstellten Betriebszentrale und dem Portalbauwerk neue Bilder die Umgebung des Portals Grosshüs. Das Terrain nimmt seine definitive Form an. Ab Juni 2015 beginnen die Arbeiten für die Anbindung des Tunnels Eychholz an die bestehende Autobahnteilstrecke zwischen Eychholz und Brig-Glis. Diese Bauarbeiten dauern bis 2017.

Portalgestaltung im Staldbach

Auf der Talstrasse Visp – Stalden entsteht auf der Höhe der Zwillingenbrücken im Staldbach bis Frühjahr 2016 ein neuer Kreislauf. Dieser kann in Zukunft jene Fahrzeuge aufnehmen, welche von Brig-Glis herkommend durch den Tunnel Eychholz fahren und durch den Ausfahrtstunnel die Autobahn verlassen wollen. Für den Verkehr aus dem Vispertal besteht nach der Eröffnung des Tunnels Eychholz die Möglichkeit, durch den Einfahrtstunnel in Richtung Brig-Glis die Autobahn zu benutzen. Vor dem Portal des Tunnels Eychholz im Staldbach gestaltet sich die Baustelle ebenfalls neu: Betonanlage, Werkstätten und Baustelleninstallationen der ARGE Haupttunnel Eychholz (AHE) müssen rückgebaut werden, um die Endgestaltung im Bereich der Ausfahrt des Tunnels Eychholz ausführen zu können.



Interview mit Herrn Dr. Peter Oggier

Direktor Regionaler Naturpark
Pfyn-Finges

Herr Oggier, welches ist für Sie der schönste Platz im Regionalen Naturpark Pfyn-Finges?

Zunächst einmal ist der gesamte Naturpark schön, gerade in dieser Zeit, wo wir das grosse Privileg haben, zwischen dem Frühling im Tal und dem Winter in den Bergen wählen zu können. Unser Park besteht ja nicht nur aus dem Schutzgebiet Pfynwald, sondern umfasst 12 Gemeinden der Bezirke Leuk und Siders. Mir gefallen die Steppen in unserem inneralpinen Trockental, aber auch die Leuker Teiche («Gille») und schliesslich der Pfynwald als solcher. Bei uns findet sich die ganze Bandbreite an Vegetation: von Spitzbergen bis nach Sizilien.

Und nun fährt mitten durch den Naturpark, dem Schutzgebiet, eine Autobahn. Wie sehen Sie das?

Es tönt paradox, aber durch die A9 wird das Schutzgebiet Pfynwald aufgewertet. Ich musste dies den Evaluierenden des Parks beim Bund auch aufzeigen, denn für diese ist die Autobahn ein sogenannt «schwerwiegender Eingriff». Die Aufwertung besteht darin, dass die Autobahn ja über 4.2 km verdeckt verläuft. Anstelle der heutigen Kantonsstrasse haben wir dort später nur noch Grün. Damit ist auch die breiteste Wildpassage der Schweiz geschaffen: mit einer Breite von 4,2 km übertrifft sie die bundesgerichtliche Vorgabe von 42 m bei weitem. Hinzu kommen die zahlreichen Aufwertungs- und Ersatzmassnahmen sowie die Beiträge an die touristische Infrastruktur (z. B. die neuen Passerellen bzw. Hochbrücken im Pfynwald). Für mich ist die Bilanz also positiv.

Wie ist es in der Bauphase?

Während der Bauphase verläuft der Alltagsverkehr über die neue T9 via Salgesch. Natürlich wird im Pfynwald vorübergehend viel Land verschoben. Aber die Baustelle gibt uns auch immer wieder die Gelegenheit, mit den Menschen zu kommunizieren, die sich um das Wohl des Parkes sorgen. Es weckt Interesse in der ganzen Schweiz. Die Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen der A9 ist sehr gut.

Welches sind die Highlights des Parkes?

Wir verfügen gegenüber anderen Parks in der Schweiz über drei gewichtige Vorzüge: Wir haben den Illgraben, weisen die grösste Artenvielfalt an Vögeln auf und produzieren im Perimeter unseres Parkes viele sehr bekannte Weine. Diese drei Aspekte machen uns einzigartig. Jetzt im Frühjahr kommen – mitten in der Zwischensaison – Vogelfreunde aus der ganzen Schweiz, die beispielsweise unser Juwel, den Bienenfresser, beobachten wollen. Das zeigt uns, wie einmalig unser Naturpark ist und warum er eines von nur 14 Gebieten schweizweit ist, welches diese nationale Auszeichnung erhalten hat!

Herzlichen Dank für das Gespräch.

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

12

**Die nächste Nummer
erscheint im November
2015**

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**