

AO info

Die Baustelle in Visp West verändert fast täglich ihre Züge. Anspruchsvolle Arbeiten im Grundwasser und hohe Sicherheitsanforderungen prägen das Bild entlang der SBB-Bahnlinie westlich von Visp. In der aktuellen Nummer informieren wir Sie schwerpunktmässig über dieses Anschlussbauwerk. Sie erhalten jedoch auch Einblick in die übrigen Teilstrecken der künftigen Autobahn, vom Pfywald bis zum neuen Tunnelportal des Tunnels Eyholz im Grosshüs – Informationen aus erster Hand!



Eine Baustelle im Grundwasser: Das Bohrgerät auf einer schwimmenden Plattform westlich von Visp. Hier entsteht die Auffahrt zur künftigen Autobahn Richtung Sitten.

- S. 2 – 5:** **Anschlussbauwerk Visp West:** Überblick der Bauarbeiten und der Termine.
- S. 6 / 7:** **Südfahrt Visp:** Portal Grosshüs, Tunnel Eyholz und Tunnel Visp.
- S. 8 / 9:** **Susten – Gampel:** Noch 2½ Jahre bis zur Teileröffnung.
- S. 10 / 11:** **Pfywald:** Der Vier-Brücken-Weg und andere Projekte.
- S. 12** **Interview mit Niklaus Furger:** Präsident der Gemeinde Visp/Eyholz.



Teilstrecke Visp West – Visp Ost

Baustelle Anschluss Visp West – Überblick und Stand der Arbeiten

Der Anschluss Visp West nimmt Form an

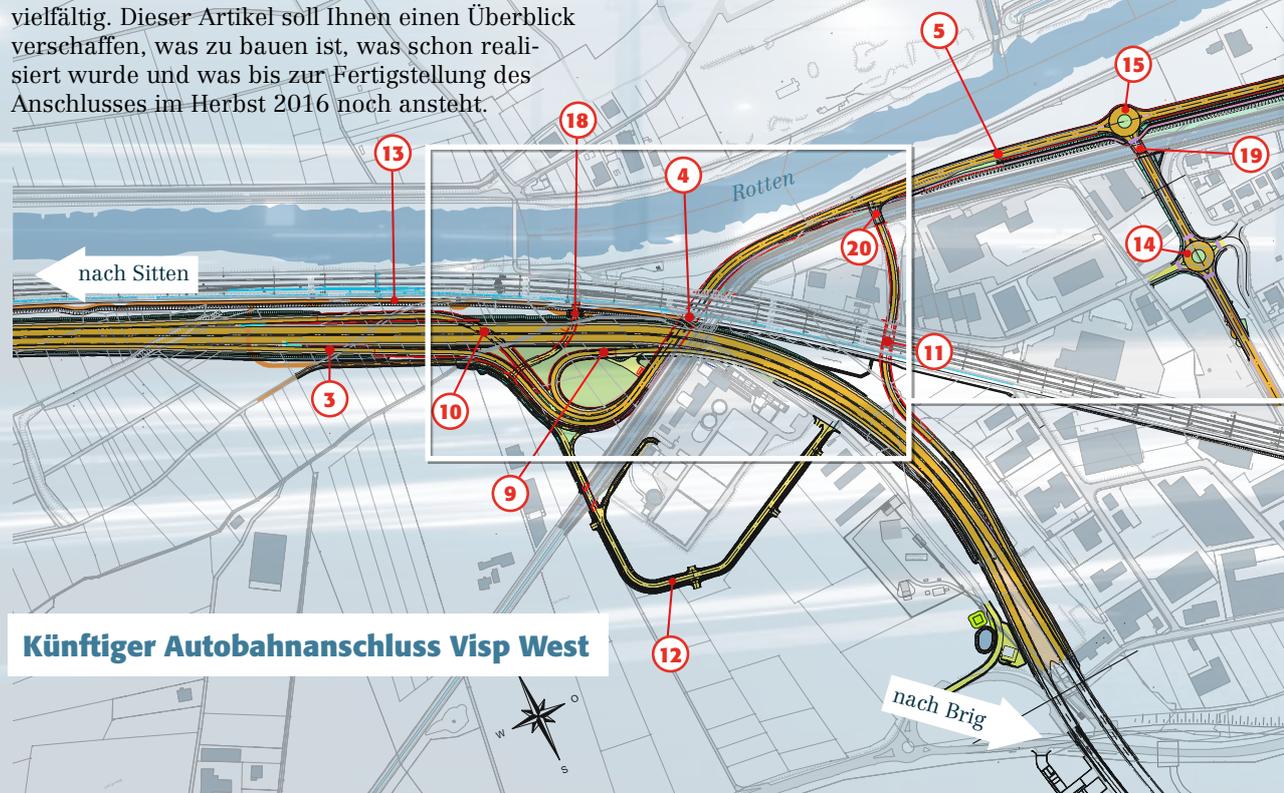
Das Anschlussbauwerk Visp West hat es in sich: zwei anspruchsvolle Unterführungen unter die Bahnlinie der SBB, herausfordernde Bauarbeiten im Grundwasser, vier neue Kreisel, acht neue Brücken, zu erstellende Zufahrts- und Abfahrtsstrassen – und das alles unter Aufrechterhaltung der Bahn-, Auto-, Velo- und Fussgängerverbindungen!

Das Projekt verlangt nicht nur Flexibilität und Verständnis seitens der Bevölkerung, sondern auch engagierte Projektbeteiligte auf allen Seiten.

Der Anschluss Visp West stellt die Zu- und Abfahrten der künftigen Autobahn im Raum Visp West dar. Was dort zur Zeit entsteht, ist äusserst vielfältig. Dieser Artikel soll Ihnen einen Überblick verschaffen, was zu bauen ist, was schon realisiert wurde und was bis zur Fertigstellung des Anschlusses im Herbst 2016 noch ansteht.

Folgende Bauwerke sind erstellt (Stand November 2014):

- **Baltschiederbrücke (8):** Neue, unter Berücksichtigung der Vorschriften zum Hochwasserschutz gebaute Brücke über den Rotten.
- **Laldnerkanalbrücke:** Diese Brücke befindet sich unter dem Kreisel Baltschieder (16).
- **Kreisel Baltschieder (16):** Nördlich der neuen Brücke über den Rotten. Damit verbunden sind auch die Zufahrten zum Kreisel. Der Kreisel garantiert einen flüssigen Verkehr, insbesondere von der Entlastungsstrasse Visp Nord.
- **Kreisel Ausserlos (7):** Der neu gebaute Kreisel, gewährleistet ebenfalls eine Verflüssigung des Verkehrs, vor allem bei Spitzenzeiten.
- **Vispabrücke (6):** 2013 erstellt. Parallel zur neuen Brücke bleibt die alte Vispabrücke für Velofahrer und Fussgänger bestehen.
- **Kreisel Pomona (14):** Der Kreisel verbindet das Industriegebiet Pomona und das Wohngebiet Visp West mit der künftigen Autobahn und der Entlastungsstrasse Visp Nord.
- **Brücke Pomona (20):** 2013 erstellt.
- **Verschiebung und Altlastensanierung des Grossgrundkanals:** Zwischen der Brücke Pomona und der Unterführung SBB wurde der Grossgrundkanal für die Erstellung der Auffahrt/Abfahrt Visp West auf einer Länge von ca. 170 m fortlaufend umgelegt.



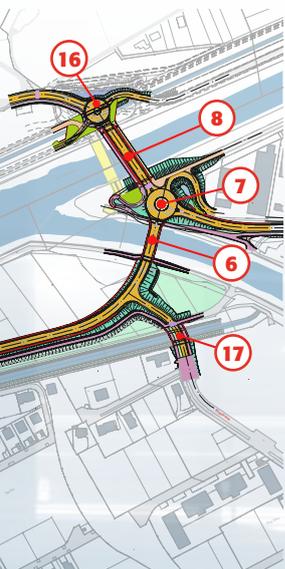
Künftiger Autobahnanschluss Visp West



- **Gemeindestrasse (12)** rund um die Abwasserreinigungsanlage (ARA). Ersetzt die bisherige Strasse vom Schwarzen Graben in Richtung Grosseya. Dabei wurde auch eine Brücke über den Grossgrundkanal gebaut. Der Grossgrundkanal selber wurde auf diesem Abschnitt verbreitert.
- **Erstellen der Zufahrt (10) bzw. Abfahrt (3)** der Autobahn. Vgl. hierzu die Erklärungen auf S. 4 (Baustelle im Grundwasser).
- **Verschiebung der Erdgasleitung** der Swissgas und **Bau des ARA-Werkleitungskanals**.
- **Unterführung unter die Bahnlinie der SBB (4):** Diese 14 m breite Unterführung umfasst die Zu- und Abfahrt der Autobahn sowie den Grossgrundkanal. Im Sommer 2015 ist der Strassenteil gebaut. Die Unterführung des Grossgrundkanals erfolgt anschliessend.
- **Unterführung unter die Bahnlinie der SBB (11):** Diese Unterführung dient der Abfahrt ab der Autobahn, wenn man vom Tunnel Visp kommend (Südumfahrung Visp) in Visp West die Autobahn verlassen will. Die Strasse führt in die Verbindungsstrasse Wehreya (5).
- **Neues ARA-Regenwasserklärbecken:** Für den Bau der Kunstbauten der A9 ist der Ersatz des bestehenden Regenklärbeckens der ARA zwingend.

Bis Sommer 2015 fertiggestellt (zur Zeit in Ausführung):

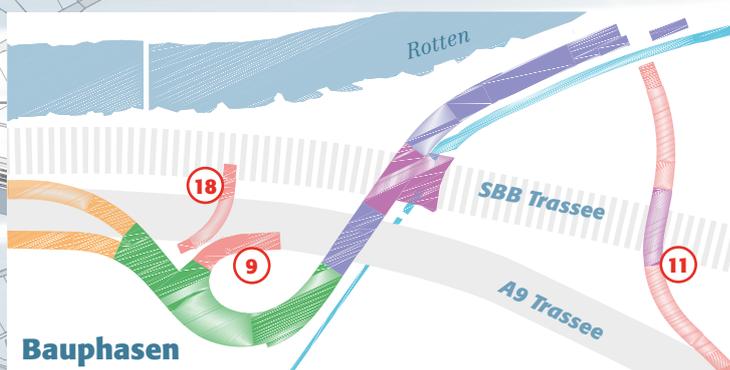
- **Brücke Ringstrasse (17):** Anbindung der Ringstrasse des Quartiers Visp West an die Entlastungsstrasse Visp Nord. Die Brücke ersetzt die bisherige Verbindung über den Grossgrundkanal.
- **Kreisel Wehreya (15):** Der Kreisel bildet die Verbindung zwischen der Auffahrt zur künftigen Autobahn (bzw. Abfahrt) und der Entlastungsstrasse Nord.
- **Brücke Bockbart (19):** verbindet den Kreisel Wehreya über den Grossgrundkanal mit der Anbindung zur Kantonsstrasse.
- **Strasse Wehreya (5):** Diese ist die neue Verbindungsstrasse zwischen der Vispabrücke, dem Kreisel Wehreya und der Auffahrt bzw. Abfahrt der künftigen Autobahn. Sie verläuft zwischen zwei Mauern, welche beide aus Auflagen zum Projekt stammen: Die nördliche Mauer garantiert den Hochwasserschutz gemäss der dritten Rhonekorrektur, die südlichen Steinkorbmauern wurden auf Wunsch der Gemeinde Visp gebaut und dienen dem Lärmschutz des Wohnquartiers Visp West.



Weitere Arbeiten

(zum Teil schon in Ausführung):

- **Unterführung unter die Bahnlinie der SBB (4):** Fertigstellung der Unterführung inkl. Grossgrundkanal.
- **Auffahrt zur Autobahn (9) und Fertigstellung der Zufahrten (3, 4, 5, 10):** Diese Arbeiten beginnen im Sommer 2015 und finden ihre Fortsetzung in der Verbindung der obigen Unterführung (4) mit der Autobahn. Ergänzung zu den oben beschriebenen Arbeiten unter (3) und (10) sowie die Verlängerung der Strasse Wehreya (5) zur Autobahnzufahrt/-abfahrt.
- **Verlängerung Baltschieder-Unterführung (18):** Die bestehende Unterführung zur unteren Baltschiederbrücke wird ab Sommer 2015 verlängert.
- **Abfahrt Autobahn (11):** Bau der Strasse vor und nach der Unterführung unter die SBB, welche die Autobahnausfahrt vom Tunnel Visp kommend darstellt.
- **Autobahn Überführung (Brücke) Baltschieder:** stellt den letzten Bestandteil des Flurstrassenanschlusses Baltschieder an das Landwirtschaftsgebiet Grosseya dar.



Bauphase 1: April 2014–Nov. 2014

Bauphase 1-2: April 2014–Juli 2015

Bauphase 2: Nov. 2014–Juli 2015

Bauphase 3: Juli 2015–Dez. 2015

Bauphase 3-4: ab Juli 2015

Bauphase 4: ab Jan. 2016



Teilstrecke Visp West – Visp Ost

Baustelle Vollanschluss Visp West Anspruchsvolle Arbeiten im Grundwasser und am Bahn- damm der SBB

Die Baustelle Visp West ist punkto Technik und Sicherheit eine Herausforderung. Die Arbeiten im Grundwasser erfolgen gemäss dem neuesten Stand der Technik. Die hochsensible Erdgasleitung der Swissgas und das stark frequentierte Trasse der SBB verlangen ein hohes Sicherheitsbewusstsein. Nicht zu vergessen sind die Erfüllung der Anforderungen des Projekts aus der dritten Rhonekorrektur bezüglich Hochwasserschutz, Aufrechterhaltung des alltäglichen Strassenverkehrs sowie die Sanierung der Altlasten aus den letzten Jahrzehnten.

Eine Unterwasser-Baustelle!

Aufgrund des sensiblen SBB-Dammes kann das Grundwasser in der Region Visp nicht weiträumig abgesenkt werden, da es sonst zu Setzungen kommen könnte, welche einen unerwünschten Unterbruch der Bahnlinie zur Folge hätten. Deshalb muss man im Grundwasser bauen. Eine Baustelle unter Wasser oder eine Unterwasser-Baustelle? Auf den ersten Blick ist es schwer vorstellbar, wie man beispielsweise betonieren kann, wenn die Baugrube noch voller Wasser ist. Aber hierzu gibt es neue Techniken, die in Visp West angewendet werden.

Wie eine Unterführung im Grundwasser entsteht

Am Beispiel der künftigen Auffahrt von Visp in Richtung Sitten (vgl. Nr. 10 auf dem Plan auf S. 2/3) und der künftigen Abfahrt von Sitten in Richtung Visp West lässt sich die Bauweise im Grundwasser erklären.

Die ersten Meter werden noch «trocken und konventionell» erstellt. Nach dem Einvibrieren der Spundwände verankert man diese seitlich, hebt die Baugrube, mit einem Bagger, unter Wasser aus und erstellt die Auftriebszugpfähle von einer schwimmenden Plattform (Ponton) aus. Mit Hilfe einer spezialisierten Taucherequipe wird der Sohlenbeton unter Wasser betoniert. Anschliessend kann die Baugrube ausgepumpt (gelenzt) werden. In der trockenen Baugrube folgt der Einbau des Fundamentbetons (Bodenplatte) und dann das Erstellen der Seitenwände. Je länger die Auffahrt und je tiefer die Baugrube wird, desto mehr Grundwasser tritt auf. Nach dem Einvibrieren und Verankern der Spundwände beginnt der Aushub im Grundwasser. Eine Schlammpumpe, welche von einer schwimmenden Plattform aus (Pontons) überwacht wird, saugt das Wasser über eine schwimmende Leitung ab. Das schlammreiche Wasser gelangt so in ein Absetzbecken, wo der an sich saubere Schlamm sich absetzt und anschliessend entsorgt wird. Sobald es keinen Schlamm mehr in der Baugrube hat (Kontrolle durch Taucher), beginnen die Fachleute mit dem Bohren von Auftriebszugpfählen unter Wasser von einem Ponton aus. Die Taucher kontrollieren die Aushubkote sowie die Lage der Auftriebspfahlköpfe.

Nach einem zweiten Absaugen des Schlammes, wird in Begleitung der Taucher unter Wasser betoniert. Der Beton wird mittels «Contractor» Verfahren mit einem Rohr von der Sohle nach oben gepumpt, bis die gewünschte Höhe der Betonsohle erreicht ist. Dies verlangt einerseits eine spezielle Betonzusammensetzung und erfordert andererseits aber auch eine Technik, bei welcher das «Contractor»-Rohr während dem Pumpen immer im Beton, welcher unter Wasser ist, eingetaucht

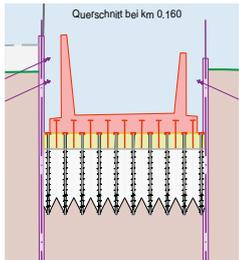
Baustelle Grosseya: Gut sichtbar die Bauarbeiten im Grundwasser, beim Erstellen der Auffahrt nach Sitten (rechts) und der Abfahrt nach Visp (links) der künftig in der Mitte durchführenden Autobahn.
(Foto: Swissgas)



*Die im Juli 2014 versetzten Stahl-Hilfsbrücken für die SBB-Bahnlinie machen den Bau der Unterführung erst möglich.
(Foto: Swissgas)*



bleiben muss. Die Betonsohle bildet zusammen mit den Auftriebspfählen einen «Zapfen», der gegen den Auftrieb des Grundwassers wirkt (vgl. Abbildung). Sobald der Sohlen-Unterwasserbeton ausgehärtet ist, kann das Wasser abgepumpt werden.



Nach dem Trocknen und Reinigen des Sohlenbetons, werden die korrosionsbeständigen Zuganker in diesen versetzt. Diese

verbinden den Sohlenbeton mit der Bodenplatte. Anschliessend betoniert man die Bodenplatte, sowie die Wände, bzw. Decken im Trockenen.



Unter den Hilfsbrücken entsteht bis Sommer 2015 die **SBB-Unterführung** für die zukünftige Strasse der Zu- und Abfahrt der Autobahn.

Ein seltenes Bild: **Die offene Erdgasleitung**. Um die Auswirkungen der Bauarbeiten auf die Leitung der Swissgas zu prüfen, wurde die Leitung aus Sicherheitsgründen freigelegt. Die Stahlleitung für das Erdgas verfügt über einen Durchmesser von rund 30 cm und ist hier mit Holz abgedeckt.

Die Bohrmaschine steht auf einer schwimmenden Plattform und versetzt die Auftriebszugpfähle.

Unter Zugsverkehr

Beim Bau der zwei Unterführungen unter den SBB-Bahndamm gelangen Stahl-Hilfsbrücken zum Einsatz. Diese wurden innert vier Tagen im Sommer 2014 versetzt (vgl. Foto). Neben dem Bauen im Grundwasser kommt nahe der Schienen noch die Gefahr von Setzungen und von Erschütterungen hinzu, welche den Betrieb der Bahn gefährden könnten. Die SBB kennt entsprechend anspruchsvolle Bauvorschriften für Arbeiten in der Nähe von Bahnlinien. Die SBB Bahnlinie, die Erdgasleitung der Swissgas sowie mehrere Nachbarbauwerke werden durch einen Geometer regelmässig überwacht.



Bodenplatte konventionell (ohne Unterwasser-Beton).

Betonieren der Bodenplatte und der Seitenwände.

Täglich ein Bad auf der Baustelle!

Berufstaucher Alexander Kindl von der Spezialfirma Nautilus aus Österreich nimmt täglich ein Bad auf der Baustelle. Natürlich könnte er sich idyllischere Orte zum Tauchen vorstellen. Doch auf die Frage, ob man denn in dem trüben Wasser überhaupt etwas sehen könne, sagte er, dass insbesondere nach der Wochenendpause das Wasser doch sehr klar sein könne... Mit einer Unterwasserkamera macht er Bilder und überwacht, ob es noch Schlamm auf dem Boden der Baugrube hat. Der Unterwasserbeton kann nur dann erstellt werden, wenn der ganze Schlamm mit der Schlammpumpe via Leitung abgesaugt werden konnte und kein Schlamm mehr in der Baugrube liegt.



Mit einer Schlammpumpe wird der Schlamm vom Boden abgesaugt und durch eine schwimmende Leitung in ein Absetzbecken gepumpt.

Die künftige Zufahrt zur Autobahn von Visp West nach Sitten entsteht zur Zeit im Grundwasser.



Teilstrecke Visp Ost – Visp West

Tunnel Eyholz und Tunnel Visp

Das Portal Grosshüs ist fertig: Eindrücke aus dem Tunnel Eyholz

Im Tunnel Eyholz laufen die Arbeiten nach Bauprogramm. Während der Innenausbau der Südröhre praktisch beendet ist, beträgt der Ausbau der Nordröhre rund 70%. Der Einfahrtstunnel Staldbach ist fertiggestellt. Sämtliche Querverbindungen sind betoniert. Auch das Portal Grosshüs präsentiert sich bereits in seiner endgültigen Gestaltung.

Das Baulos Tunnel Eyholz ist zu 80% ausgebaut. Der Innenausbau der Südröhre, die Verzweigung Süd sowie der Einfahrtstunnel Staldbach sind fertiggestellt. Die Belagsarbeiten sowie der Gussasphalt für die Bankette werden bis Ende Jahr ausgeführt. Sämtliche Querverbindungen sind betoniert. Zur Zeit laufen die Betonarbeiten in der Nordröhre sowie in der Verzweigung Nord (vgl. Abbildung S.7).



Das **Portal Grosshüs** im Osten des Tunnels Eyholz.
Zwischen den beiden Portalen:
die Antirezirkulationswand.

Das Portal Grosshüs präsentiert sich in seiner endgültigen Form

Die Gestaltung der Portale der A9 im Oberwallis lehnen sich an die Gestaltung des Ostportals des Tunnels Geronde in Siders an. Das Portal Grosshüs ist jedoch etwas weniger wuchtig ausgefallen. Es wurde im Sommer 2014 betoniert und versteckt sich zur Zeit noch hinter Baumaterialdepots und Maschinen, welche jedoch bis Ende 2014 alle weggeräumt sind. Seitlich steht die Betriebszentrale. Ab Frühjahr 2015 erfolgt die Endgestaltung der Tunnelportale mit den erforderlichen Terrainanpassungen.

Die Funktion der Antirezirkulationswand

Zwischen den beiden Portalen ragt eine Mauer hervor (vgl. Bild). Dies ist die sogenannte Antirezirkulationswand. Im Fachhandbuch Tunnel des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) steht hierzu: «Bei zwei oder mehreren parallelen Tunnelröhren ist die Rezirkulation von Rauch und giftigen Gasen im Ereignisfall von einer Tunnelröhre in die andere durch geeignete bauliche Massnahmen zu vermeiden. Dies ist durch eine Antirezirkulationswand oder durch einen Versatz der Tunnelportale zu erreichen.» Da die beiden Tunnelportale im Grosshüs also nicht versetzt angeordnet sind, sondern sich auf der gleichen Höhe befinden, war der Bau dieser Stahlbetonwand notwendig. Sie verhindert, dass bei einem Brandfall Rauch oder giftige Gase in die andere Tunnelröhre gelangen.

Kreisel Staldbach: im Winter ohne Behinderungen

Die Bauarbeiten am Kreisel Staldbach und an der Talstrasse erfordern eine Lichtsignalanlage auf der Strasse Visp–Stalden. Im Spätherbst werden die Bauarbeiten unterbrochen, so dass die Strasse im Winter wieder zweispurig befahrbar ist. Im Frühjahr erfolgt dann die zweite Etappe des Kreiselsbaus sowie der Anschluss zum Ausfahrtstunnel der A9. Diese Arbeiten werden im Sommer 2015 abgeschlossen. Der Kreisel gewährleistet in einer späteren Phase die Abfahrt vom Ausfahrtstunnel Eyholz auf die Talstrasse Stalden–Visp.



Portal des Tunnels Eyholz im Staldbach: Auf der Sohle werden die Elemente des begehbaren Werkleitungskanals versetzt.



Einfahrtstunnel Staldbach: Hier fährt man künftig vom Vispertal durch den Tunnel Eyholz in Richtung Brig.



Steinkorbmauer beim Einfahrtstunnel Staldbach.



Der fertig betonierte **Einfahrtstunnel Staldbach** kurz nach dem Tunnelportal.



Blick von der Süd-röhre des Tunnels Eyholz auf die eingerüstete **Betriebszentrale im Grosshüs.**



Bankett noch ohne Gussasphalt, mit Schacht und Schlitzrinne zur Entwässerung der Fahrbahn.

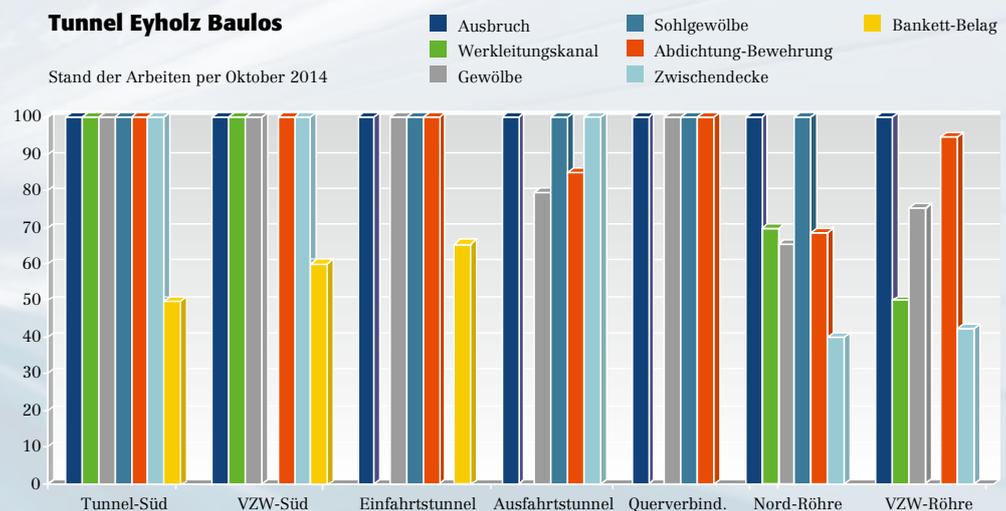
Tunnel Visp Der Tunnel Visp ist im Bau

Die Arbeitsgemeinschaft ARGE Tunnel Visp hat mit der Baustelleninstallation im Schwarzen Graben und Chatzuhüs begonnen. Die Vortriebsarbeiten werden noch dieses Jahr in Angriff genommen.

Die beauftragte ARGE hat mit den Installationen für die Vortriebsarbeiten im September begonnen. Die Vortriebe beginnen noch dieses Jahr: Der bestehende Sondierstollen wird auf das Lichtraumprofil eines Autobahntunnels ausgeweitet. Bei den Sprengarbeiten fallen rund 30'000 m³ Material an, welches mehrheitlich, wenn es die Materialqualität erlaubt, für die Trasseeschüttungen zwischen Gampel und Visp verwendet wird. Die Stollenausweitung dauert rund eineinhalb Jahre bis Mitte 2016. Die Arbeiten werden im Zweischicht-Betrieb ausgeführt.

Tunnel Eyholz Baulos

Stand der Arbeiten per Oktober 2014





Teilstrecke Leuk/Susten Ost – Visp West

**Leuk/Susten Ost – Gampel/Steg West
Die Teileröffnung rückt näher**

In rund 2½ Jahren soll der Grossteil des Verkehrs nicht mehr durch Agarn und Turtmann rollen: Geplant ist die Eröffnung des zweiten Autobahn-Teilstückes im Oberwallis. Viel Feinarbeit ist noch zu tun. Doch mit der Fertigstellung des Gedeckten Einschnitts Turtmann ist ein Schlüsselprojekt auf der Zielgeraden. Im Herbst 2015 steht die Teilstrecke soweit bereit, dass die notwendigen Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen (BSA) installiert und montiert werden können.

Die in rund 2½ Jahren zu eröffnende Teilstrecke gliedert sich in folgende Teilprojekte:

- **Auffahrt / Abfahrt in Gampinen:** Die definitive Anbindung des Autobahnstückes an die Kantonsstrasse ist im Moment in Planung. Verschiedene Varianten stehen zur Diskussion. Sicher ist, dass die Autobahn durch einen Kreisel auf der Kantonsstrasse erschlossen wird, welcher etwa auf der Höhe des heutigen Wollcenters Jakob zu liegen kommt (Roscheten).
- **Offene Strecke Gampinen – Wanne West:** Zu erstellen sind noch rund 700 m Strasse vom neu zu bauenden Kreisel in Gampinen bis zum bereits bestehenden Trasse der Autobahn im Leukerfeld. Während auf Autobahnen bisher grüne Mittelstreifen galten, verlangen die neuen Bestimmungen heute einen befestigten Mittelstreifen. Zurzeit wird der bestehende Mittelstreifen umgebaut, d.h. die Belagsschicht wird geschnitten, um dort Schlitzrinnen zu verlegen. Diese dienen der Strassenentwässerung. Gleichzeitig verbreitert man die seitlichen

Strassenränder und versetzt die Randabschlüsse. Die Fundamente für die Signalträger (grosse Stahlträger, welche über die Fahrbahn reichen, um dort die Signale aufzuhängen) entstehen ab dem Frühling 2015. Ebenfalls im Frühling 2015 erfolgt der Einbau der letzten Belagsschichten.

- Der **Gedeckte Einschnitt Turtmann** beginnt mit der Wanne West und endet mit der Wanne Ost. Zwischen diesen bereits betonierten Wannen senkt sich die Strasse in den Tagbautunnel hinein. Sowohl die Wanne im Westen als jene im Osten sind betoniert. Zur Zeit läuft auf der ganzen Länge des Tunnels der Innenausbau: Es entstehen Elektro- und Entwässerungsschächte sowie Entwässerungsleitungen. Erste Vorarbeiten für den Belageinbau laufen. Der Innenausbau sollte bis Mitte 2015 fertig erstellt sein.
- **Offene Strecke Wanne Ost – Riedberg West:** Auf diesem Teilprojekt werden die gleichen Arbeiten ausgeführt wie auf der offenen Strecke zwischen Gampinen und Turtmann. Ende September 2015 ist dieser Bereich fertiggestellt.
- **Auffahrt / Abfahrt in Gampel/Steg West:** Die provisorische Anbindung des Autobahnstückes an die Kantonsstrasse erfolgt mittels Kreisel im Bereich der Brücke zum Riedberg tunnel. Eine der wichtigsten Herausforderungen ist es, den Kreisel so zu bauen, dass ein Benutzen der Autobahnstückes vor allem für den Schwerverkehr attraktiv erscheint.

Bevor die Teilstrecke zwischen Gampinen und Riedberg West schliesslich eröffnet werden kann, montieren die Verantwortlichen noch die Signalträger und die Signale, bringen Leitplancken (Rückhaltesysteme) und Wildschutzzäune an. Es folgen die Tunnelbeschichtung und die Markierungen. Nicht zu vergessen sind dabei die umfangreichen Sicherheitstest, um die Teilstrecke in Betrieb nehmen zu können. Zu erstellen sind neben den Kreiseln noch der Rastplatz Martischeiu sowie die Zufahrten zum Bahnhof Turtmann, zu den technischen Lokalen, zur Pumpstation und zu den Hochspannungsmasten.



In rund 2½ Jahren soll das nächste A9-Teilstück im Oberwallis (Susten Ost – Gampel West) in Betrieb gehen.



Der Innenausbau im Gedeckten Einschnitt Turtmann verläuft programmgemäss.



Eine Schlitzrinne im Gedeckten Einschnitt Turtmann: Sie dient zur Entwässerung der Fahrbahn.



Teilstrecke Leuk/Susten Ost – Visp West



Leuk/Susten Ost – Gampel/Steg West
Stand der Arbeiten zwischen
Gampel/Steg West und Visp West

Auf der Westseite des Tunnels Riedberg werden die Vorbereitungs- und Stabilisierungsmassnahmen für den anstehenden Bau des Westportals grösstenteils bis Ende 2014 abgeschlossen. Die Wiederaufnahme der Vortriebsarbeiten ist im Frühjahr 2015 geplant. Zwischen Gampel/Steg und Raron wird am künftigen Trasseee gearbeitet. Sobald die entsprechenden Genehmigungen aus Bern vorliegen, stehen die Arbeiten für den gedeckten Einschnitt Raron zur Ausschreibung bereit.

Tunnel Riedberg

Die Stabilisierungsmassnahmen für den Bau des künftigen Westportals sind Ende Jahr abgeschlossen. Insgesamt hat die Unternehmung bis heute zur Verbesserung und Stabilisierung des Bodens mehr als 1'800 Jettingsäulen erstellt. Hierzu sind rund 27'500 t Zement verwendet worden. Der Portalbereich ist damit gesichert und ermöglicht den gefahrlosen Bau des Portals sowie der ersten Tunnelmeter im Westen ab Frühjahr 2015. Die Ausschreibung dieser Arbeiten erfolgte im Spätsommer 2014.

Zur Zeit ist eine Beschwerde bezüglich des Ausschreibungsverfahrens hängig. Welchen Einfluss dies auf den Baubeginn hat, lässt sich nur schwer abschätzen.

Erste Trasseeschüttung zwischen Gampel und Visp

Zwischen dem Tunnelportal Ost des Riedbergs und Raron entsteht stellenweise das künftige Autobahntrasseee mit Ausbruchmaterial des Werkleitungskanals aus dem Tunnel Eyholz. Sobald die Arbeiten am Tunnel Visp beginnen, wird auch von hier geeignetes Material zum Bau des Trasseees verwendet.

Kreisel Turtig

Der Kreisel im Turtig auf der Höhe der Brücke nach Niedergesteln ist sehr aufwändig, denn eigentlich ist der Kreisel eine Überführung über den Grossgrundkanal. Man könnte auch von einer Brücke sprechen. Die Pfahlfundationen sind erstellt und die Widerlager ausgeführt.

Ablagerung Schnidrigu

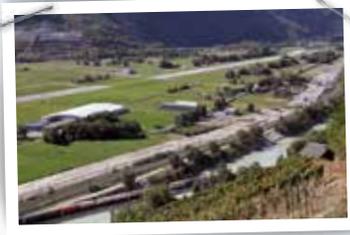
Das übergeordnete Materialbewirtschaftungskonzept (üMBK) sieht eine Ablagerung von feinkörnigem Aushubmaterial im Bereich Schnidrigu vor. Zurzeit wird beidseitig der Kantonsstrasse das bestehende Terrain überschüttet und wieder humusiert. Gleichzeitig transportierte man das angefallene und auf dem Trasseee der Autobahn zwischengelagerte Jettingmaterial von Schnidrigu auf die Ablagerung Goler.



Trasseeschüttungen im Osten des Tunnels Riedberg. Ein Teil der Autofahrt auf die Autobahn wurde bereits erstellt.



Der Kreisel Turtig wird als Überführung über den Grossgrundkanal konstruiert und dient als Hauptelement des künftigen Anschlusses Raron.



Erste Trasseeschüttungen zwischen der Ausfahrt des künftigen Gedeckten Einschnittes Raron und Visp West.



Die Stabilisierungsmassnahmen am Riedberg sind grösstenteils beendet: Rund 27'500 t Zement sichern das Lockergestein, damit die Wiederaufnahme der Vortriebsarbeiten im Tunnel 2015 erfolgen können.



Teilstrecke Siders Ost – Leuk/ Susten Ost

Pfywald

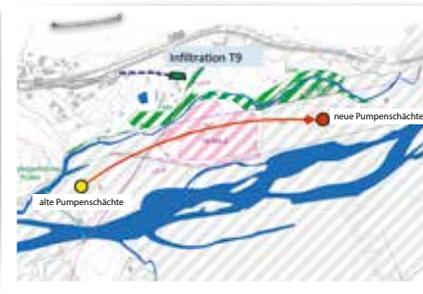
Ein Projekt, mehr als nur eine Autobahn

Die künftige Autobahn führt im Pfywald bekanntlich durch einen Naturpark, mit der notwendigen bautechnischen Anpassung an ein Umfeld, in dem die Natur vorherrschend bleiben soll. Neben dem Hauptprojekt der Autobahn ist die A9 noch für weitere zwei Projektauflagen verantwortlich: Für die Passerelle über den Rotten auf der Höhe von Salgesch, welche später Teil eines Lehrpfades durch den Pfywald bilden soll, sowie für die Trinkwasserversorgung von Salgesch und Siders.

Das Autobahnprojekt im Pfywald zieht sich schon längere Zeit hin. Mit dem im Jahre 2013 getroffenen Entscheid des Bundes und des Kantons, das generelle Projekt (GP) im Pfywald zu überarbeiten, sind auch Projekte in die Jahre gekommen, welche mit dem Autobahnbau gekoppelt sind. Auf zwei davon gehen wir hier näher ein und stellen sie in den Gesamtzusammenhang: die Trinkwasserversorgung Salgesch/ Siders sowie die Fussgänger-Passerelle über den Rotten (Verbindung Salgesch–Milljeren).

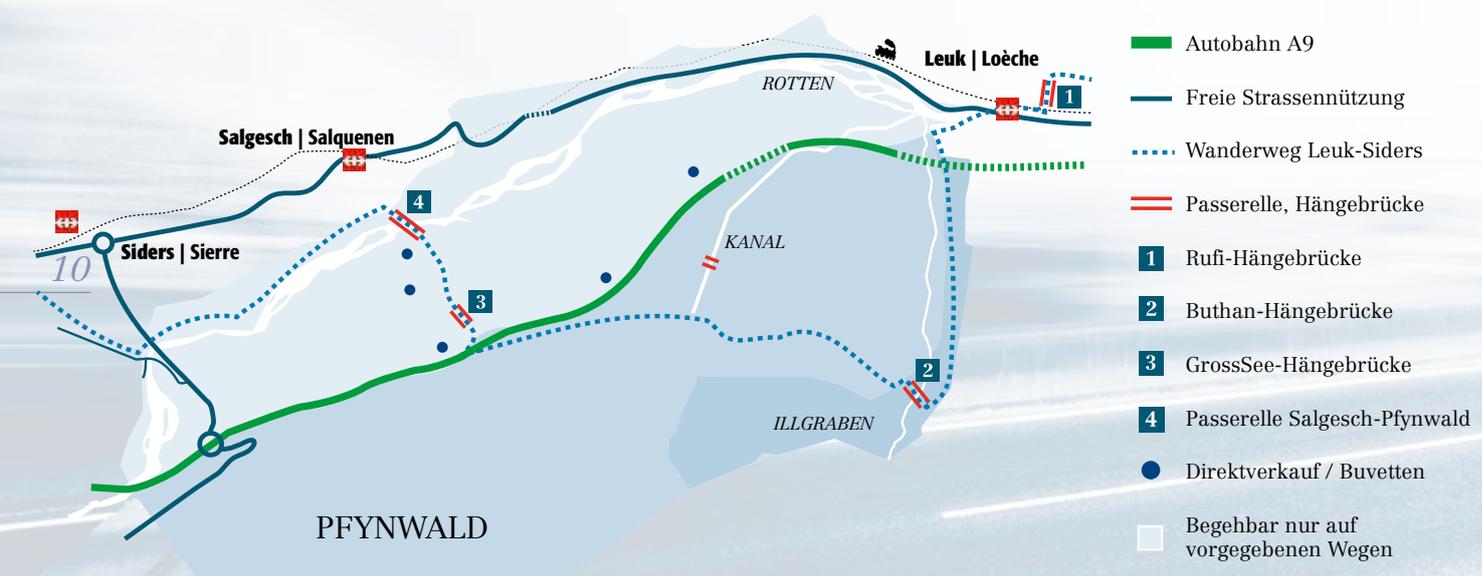
Neue Brunnen für die Trinkwasserversorgung von Salgesch und Siders

Durch den Pfywald fliesst das einzige Stück Rotten, welches nicht kanalisiert wurde. Ziel ist, dem Rotten im Pfywald noch mehr Raum zu lassen, damit er so natürlich als möglich fliesen kann. Die heutige Trinkwasserfassung der Gemeinde Salgesch befindet sich in jenem Gebiet des Rottens, welche vom Fluss künftig wild durchflossen werden soll. Deshalb muss der Pumpenschacht versetzt werden. Die öffentliche Planaufgabe für dieses Vorhaben, im Rahmen einer Ersatzmassnahme für den Autobahnbau, erfolgte bereits im Jahre 1999 und wurde genehmigt.



Die neuen Trinkwasser-Schächte werden weiter nach Osten verlegt.

Im Jahre 2001 bekundete die Gemeinde Siders ihr Interesse, im gleichen Gebiet Trinkwasser zu pumpen, womit es im Jahre 2006 eine neue öffentliche Planaufgabe gab, mit zwei Pumpenschächten bei Tschüdanga für die Gemeinden Siders und Salgesch. Die damit verbundene Erweiterung der Pumpenmenge führte zu Einsparungen durch einen Naturschutzverband. Weil sich das Bewilligungsverfahren der A9 sowie die Verhandlungen über die Trinkwasserversorgung in die Länge zogen,

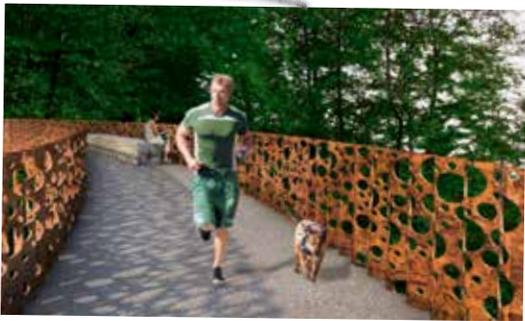




verlangte das General-Sekretariat vom Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation (UVEK) im Sommer 2013 neben dem Gesamtprojekt A9 Pfywald auch eine Neuauflage des Projektes Trinkwasserversorgung. Es soll nun im nächsten Jahr aufgelegt und im Jahre 2018 realisiert werden. In das Projekt integriert sein muss auch das Strassenentwässerungs- und Behandlungssystem der T9 Salgesch-Siders.

Die Fussgänger-Passerelle Salgesch – Pfywald über den Rotten

Eine ähnlich langwierige Entstehungsgeschichte ist mit der Passerelle über den Rotten verbunden, welche von Salgesch über den Rotten zum Weiler Milljere führt. Die Brücke wurde nach einem Projektwettbewerb im Jahre 2006 gemäss den Vorschriften des Bundes aufgelegt. Wie bei den anderen Projekten verlangte das UVEK auch hier 2013 eine Neuauflage. Das Projekt der Fussgängerbrücke erfährt dabei keine Änderungen. Einzig die bestehende Trinkwasserleitung von Salgesch zum Weiler Milljere muss abgebrochen und der Weiler neu über das Netz von Leuk/Susten ans Trinkwasser angeschlossen werden.



Fotomontage der künftigen Fussgänger-Passerelle, welche Salgesch über den Rotten mit dem Weiler Milljere verbindet.

Der «Vier-Brücken-Weg» durch den Naturpark

Der Naturpark Pfywald soll künftig vor allem zu Fuss oder mit dem Fahrrad erkundet werden. Die Autobahn A9 soll dazu beitragen, die Wege durch den Park attraktiver zu gestalten. Im Rahmen der gesetzlich verordneten Kompensationsmassnahmen will die A9 im Pfywald zusätzliche Brücken bauen, welche miteinander verbunden einen interessanten Naturlehrpfad durch den Pfywald darstellen könnten.

Der «Vier-Brücken-Weg», wie sein Arbeitstitel heissen könnte, führt von Siders über Salgesch hinein in den Pfywald und schliesslich bis nach Susten. Dabei traversiert der Wanderer vier Brücken bzw. Passerellen:

- Die **Passerelle über den Rotten Salgesch – Milljeren** (vgl. Abbildung und Fotomontage). Es handelt sich hier um ein separates Auflageprojekt.
- Eine neu zu bauende **Passerelle beim GrossSee** im Pfywald (nicht weit vom Gebäude Ermitage), welche als Hängebrücke zwei Pfywald-Hügel miteinander verbindet und damit Einblicke auf die Natur von oben frei gibt. Diese Brücke ist Teil der Planaufgabe A9-Pfywald.
- Die **Buthan-Hängebrücke** über den Illgraben, welche bereits seit 2005 existiert.
- Eine **neu zu bauende Hängebrücke Ruffi** über den Rotten, östlich des Bahnhofs Susten, am Orte genannt Ruffi. Dies ermöglicht die direkte Fussgängerverbindung vom Bahnhof Leuk/Susten auf die andere Seite des Rottens, in den existierenden Weg, der von Getwing her kommt. Die Hängebrücke Ruffi ist Teil des Gesamtprojektes A9 Pfywald.

Stand des Projektes A9 Pfywald

Nach einer praktisch einjährigen Konsultation innerhalb der Bundesämter hat der Bundesrat Anfang Oktober 2014 das Generelle Projekt durch den Pfywald genehmigt. Seit längerem wird das Ausführungsprojekt erarbeitet, welches im Frühjahr 2015 dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) zur Genehmigung vorgelegt werden soll. Die Projektverantwortlichen rechnen mit einer öffentlichen Planaufgabe des Ausführungsprojektes in der zweiten Jahreshälfte 2015.

	4. Quartal 2014	1. Quartal 2015	2. Quartal 2015	3. Quartal 2015	4. Quartal 2015	2016	2017
Genehmigung Generelles Projekt durch Bundesrat	■						
Erarbeitung Ausführungsprojekt (AP)	→						
Versand AP an ASTRA		■					
Formale Kontrolle und Freigabe durch UVEK			→				
Öffentliche Planaufgabe in den Gemeinden				→			
Genehmigung / Auflagen UVEK					→		



Interview mit Herrn Niklaus Furger

Präsident der Gemeinde Visp/Eyholz

Gemeinde Visp und Autobahn – an was denken Sie spontan, Herr Furger?

Visp ist in Bewegung und entwickelt sich. Diese Dynamik zeigt sich einerseits in der grossen Bautätigkeit im privaten Sektor: Im Jahr 2014 kommen 120 neue Wohnungen auf den Markt. Weitere 150 Wohnungen sind zurzeit im Bau. Die Einwohnerzahl zieht entsprechend mit. Auf der anderen Seite erwähne ich die Grossprojekte im öffentlichen Bereich: Neben der dritten Rottenkorrektur ist es in Visp vor allem die A9, welche als Grossbaustelle sichtbar ist. Rund um Visp investiert die Autobahn mehr als 1,5 Mrd. Franken.

Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit mit der A9?

Die Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen der A9 und insbesondere mit deren Chef Martin Hutter ist ausgezeichnet. Von ihm werden wir im Rahmen der sogenannten PROKO-Sitzungen regelmässig informiert und besichtigen auch die Baustellen. Die Anliegen der Gemeinde werden in diesem Projekt berücksichtigt.

Wie sehen Sie die Zukunft bezüglich A9?

Ich stelle fest: Die Autobahn kommt so langsam aus den Löchern! (lacht). Im Grosshüs in Eyholz, im Staldbach und in Visp West sieht man jetzt sehr konkret, dass es vorwärts geht. Die Südumfahrung von Visp ist damit voll im Bau. Sorge bereitet mir ein wenig die anstehende Schliessung des Vispertaltunnels. Visp verfügt über 8'500 Arbeitsplätze. Täglich pendeln rund 6000 Personen, davon ein grosser Teil mit dem Privatauto, zur Arbeit nach Visp. Das Verkehrsaufkommen ist beachtlich. Entsprechend erwarte ich von der Autobahn ein professionelles Management der Verkehrsströme während der Zeit der Schliessung. Ich weiss jedoch, dass die Verantwortlichen der A9 sich diesbezüglich gut vorbereitet haben.

Und ihr Schlusswort?

Visp wird jetzt auch zum Brückendorf! Neben der neuen Landbrücke, welche ein separates Projekt im Rahmen des Hochwasserschutzes war, der Erweiterung der Eisenbahnbrücke für das 4. Geleise Visp-St. German sowie der neuen Fussgänger- und Velobrücke (beide über die Vispa), entstehen auch im Rahmen der A9 neue Brücken über den Rotten nach Baltschieder, über die Vispa zum Kreisel Kleegärten, sowie vom Autobahnzubringer nach Visp-West. Die Fertigstellung der Autobahn bedeutet für Visp sicher die erhoffte und erwartete Entlastung insbesondere vom Schwerverkehr. Ich hoffe deshalb, dass auch Teiletappen, sobald sie fertiggestellt sind, sofort dem Verkehr übergeben werden können.

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

Die nächste Nummer erscheint im Mai 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**