

A9 Umfahrung Visp Süd Tunnel Eyholz und Visp sowie Staldbachbrücken

Bauherr

Departement für Mobilität, Raumentwicklung
 und Umwelt des Kantons Wallis
 Amt für Nationalstrassenbau

Projektierung

IUB Engineering AG in Ingenieur-Gemeinschaft

Baujahr

2005–2015 Tunnel Eyholz
 2005–2020 Tunnel Visp
 2004–2006 Staldbachbrücken

Baukosten

Tunnel Eyholz 722 Mio. CHF
 Tunnel Visp 425 Mio. CHF
 Staldbachbrücken 15 Mio. CHF

Leistungen

- Projektstudie
- Generelles Projekt/Vorprojekt
- Detailprojekt/Bauprojekt
- Zuarbeit Auflageprojekt
- Ausführungsprojekt
- Bauleitung
- Inbetriebnahme und Abschluss

Beschreibung

Die Umfahrung Visp Süd ist Teil der A9 zur Netzvollendung der Nationalstrassen in den Ortslagen Visp und Eyholz. Sie besteht aus den beiden Tunneln Eyholz und Visp sowie der Staldbachbrücken, welche über das Tal der Vispa führen und die beiden Tunnel miteinander verbinden.

Der Tunnel Eyholz besteht aus zwei Röhren mit je zwei Fahrbahnen sowie den unterirdischen Verzweigungen zur Anbindung des Ein- bzw. Ausfahrtstunnels an die Kantonsstrasse im Tal der Vispa. Der Tunnel Visp umfasst den Neubau einer doppelspurigen Röhre sowie den unterirdischen Halbanschluss der Nationalstrasse an die Vispertäler. Dabei wird der bestehende Vispertaltunnel als Teil Südröhre der A9 integriert. Der Halbanschluss besteht aus drei unterirdischen Verzweigungen, einem Überwurfunnel und dem bestehenden Vispertaltunnel als Ausfahrt in Richtung Zermatt. Als Rettungswege sind in den Tunnel begehbare und befahrbare Querverbindungen zur jeweiligen Nachbarröhre eingebaut.

Beide Tunnelröhren haben Betriebs- und Lüftungszentralen an den Tunnelportalen sowie unterirdische Technische Lokale zur Aufnahme der Komponenten der BSA. Die neuen Tunnelröhren haben Zwischendecken mit darüber liegendem Abluftkanal.

Im bestehenden Vispertaltunnel wird die Zwischendecke umgebaut und an das neue Lüftungssystem mit Strahlventilatoren im Fahrraum und Absaugung über steuerbare Abluftklappen in der Zwischendecke angepasst. In allen Tunnelröhren wird ein begehbare Werkleitungskanal eingebaut.

Die Tunnel durchfahren die Rhone-Simplon-Störung, die sich durch starke tektonische Beanspruchung und druckhaftes Verhalten auszeichnet. Sie wurden im Sprengvortrieb und als maschinenunterstützter Vortrieb in Lockergesteinszonen ausgebrochen. In den Lockergesteinsabschnitten erfolgte der Vortrieb im Schutze von Rohrschirmen.

Hauptdaten

Tunnel Eyholz
 Süd-/Nordröhre 4'255 m / 4'231 m
 Einfahrtstunnel 368 m
 Ausfahrtstunnel 256 m
 Verzweigungen 443 m / 280 m

Tunnel Visp
 Nordröhre 2'645 m
 Südröhre neu 922 m / 1'694 m Umbau
 Ausfahrt nach Zermatt 1'224 m
 Überwurfunnel 1'641 m
 Davon Verzweigungen: 435 m / 241 m / 131 m

