



# Ein kleiner Schritt für das Oberwallis, aber ein grosser Sprung für Visp

Heute wird die Nordröhre des Vispertaltunnels eröffnet. Die Hälfte der Autobahn im Oberwallis ist geschafft. Das Ziel ist aber noch fern.



Drei Kilometer Länge beträgt der Vispertaltunnel (Bild Ostportal beim Staldbach). Für die Region Visp bringt der Tunnel eine massive Entlastung vom Verkehr.

Bild: pomona.media/Daniel Berchtold

**Rebecca Schüpfer  
und Herold Bieler**

Die Autobahn im Oberwallis wird eines Tages eine Länge von 32 Kilometern aufweisen. Die Hälfte davon in Tunnels und gedeckten Einschnitten sowie zahlreichen Kunstbauten. Der Tunnel Gamsen ist schon seit 2002 in Betrieb, der gedeckte Einschnitt in Turtmann seit 2016 und der Eyholtztunnel seit 2018.

Heute Freitag öffnet ein weiterer Abschnitt der Autobahn A9 im Oberwallis. Der Vispertaltunnel, etwa drei Kilometer lang. Insgesamt sind es jetzt 18 Kilometer und ein Tunnel voller Hoffnung.

Mit dem Tunnel Eyholz und dem Tunnel Visp wird die komplette Südumfahrung von Visp nach Brig und dem Matter- und Saastal endlich möglich sein. Kein Warten mehr vor Visp, kein Ampelwirrwarr mehr. In Zukunft geht es mit einer moderaten Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 Kilometern pro Stunde von Brig nach Visp. Autobahnchef Martin Hutter sagt: «Ich verspüre eine grosse Freude und Dankbarkeit, dass es so weit ist.» Man mag es ihm glauben – und gönnen. Als A9-Chef gibts für ihn oft verbale

Prügel von der Bevölkerung, der Politik und den Medien.

## 125 Millionen pro Kilometer

Langsam drängt sich auch für Autofahrerinnen und Autofahrer, die nie weiter als bis Leuk fahren, der Kauf einer Autobahnvignette auf. Die Autobahn im Oberwallis wird pro Kilometer 125 Millionen Franken kosten. Mindestens. Bei der Eröffnung des ersten Abschnitts in Gamsen 2002 rechnete man noch mit 67,8 Millionen Franken pro Kilometer. Pleiten, Pech und Pannen



gab es viele. Kostenüberschreitungen waren die Regel.

2002 wurde der erste Autobahnabschnitt im Oberwallis fertiggestellt. Der ein Kilometer lange Gamsentunnel zwischen Brig und Eyholz sollte der Beginn einer neuen Ära sein. Der «Walliser Bote» titelte damals: «Ausbruch Tunnel Gamsen in Rekordzeit». Eine Schlagzeile, die sich nicht mehr wiederholen sollte. Die Rekorde türmen sich seither sehr wohl. Meistens waren es aber Negativrekorde.

Zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gamsentunnels sollte der Riedberg an der Reihe sein: die grösste Fehlleistung und -planung. Im September 2004 erfolgte der offizielle Spatenstich, ein Jahr später ging es richtig los.

Die Arbeiten wurden bereits 2007 für zehn Jahre eingestellt. Dies aufgrund unerwarteter Deformationen in einem Gebiet mit losem Gestein. Die projektierten Kosten beliefen sich auf 40 Millionen Franken. Im Januar 2018 korrigierte der Kanton die Kosten für den Bau des Riedbergtunnels auf 54 Millionen Franken. Im September 2018 erklärte Staatsrat Melly im Parlament, dass die Kosten sich auf 220 Millionen Franken belaufen werden. Am Ende werden es sicher noch mehr werden. Die Inbetriebnahme des Tunnels Riedberg ist übrigens für 2025/2026 geplant. Es wären dann zwei Jahrzehnte Bauzeit für einen 565 Meter langen Tunnel.

Als Vorsteher des Baudepartements, wie das Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt im Volksmund auch heute noch oft genannt wird, beschäftigten sich die Staatsräte Franz Stei-

ner, Bernard Bornet, Jean-Jacques Rey-Bellet, Jacques Melly und seit 2021 nun Franz Ruppen mit der A9. End-Prognosen sind schwierig. Zumindest bis Susten ist Ruppen zuversichtlich. Mitte August,

## «Ich verspüre eine grosse Freude und Dankbarkeit, dass es so weit ist.»



**Martin Hutter**  
A9-Chief

als der Kanton zur Besichtigung des neuen Vispertaltunnels lud, verspracher: «Die Zeichen stehen gut, dass wir 2026 die A9 durchgehend zwischen Brig und Susten offen haben.»

### Die vierte A9-Eröffnung

Nun muss man mit Vorhersagen mit der A9 tatsächlich vorsichtig sein. Eigentlich sollte die A9 seit 2009 in Betrieb sein. 2002 «verschob» sie dann der damalige A9-Chef Charly Schwarzen auf 2019. Was natürlich immer noch viel zu optimistisch und eine Fehlprognose war. Damals, am 25. Oktober 2002, wusste Schwarzens Chef Jean-Jacques Rey-Bellet noch nicht, welch

grausames Elend ihn, den Ingenieur, ereilen würde. Die Eröffnung des Abschnitts Gamsen Ost bis Gamsen West war sein erster und letzter A9-Festtag.

Mehr Glück hatte sein Nachfolger Jacques Melly. Carunternehmer Melly durfte den Abschnitt Susten-Gampel und den Eyholztunnel dem Verkehr übergeben. Den Vispertaltunnel hätte Melly gerne eröffnet, das betonte er mehrmals. Er hat dieses Ziel um eineinhalb Jahre verpasst.

Und jetzt darf heute Franz Ruppen erstmals Zeremonienmeister bei einer Eröffnung eines A9-Teilstücks spielen. Es wird ganz sicher nicht seine letzte sein. Es ist kein Zufall, dass ausgerechnet dem Juristen das Glück hold ist. Juristen spielten beim Bau der Autobahn in der Tat fast noch eine grössere Rolle als Bauunternehmer und Ingenieure. Mit der A9 beschäftigten sich in den letzten Jahrzehnten auch ganze Heerscharen von Anwälten. Sie verdienten dabei auch gutes Geld.

Durch die Eröffnung des Vispertaltunnels gewinnt der Automobilist rund drei bis vier Minuten. Das Ende der Autobahn liegt im Industriegebiet der Pomona. Ein mögliches Nadelöhr bei hohem Verkehrsaufkommen. Bereits jetzt staut es an hoch frequentierten Tagen beim Bockbartkreisel auf allen Seiten.

Klar ist derweil: Je länger das A9-Projekt dauert, desto mehr wird es Teil der Oberwalliser. Für die Milliarden Tonnen von Beton bleibt eine Art Faszination übrig. Die Euphorie ist ungebrochen. Am Tag der offenen Tür vor einem Monat besuchten 2000 Menschen den neuen Autobahn-



abschnitt. Andere Anlässe haben es weitaus schwieriger, so viele Menschen zu mobilisieren.

Als Erster durch die Röhre fahren darf heute Franz Ruppen zusammen mit Jürg Röthlisberger, Direktor Bundesamt für Strassen ASTRA. Gegen 14 Uhr wird die Strecke anschliessend für den gesamten Verkehr freigegeben. Es wird das erste Mal in der Geschichte des Oberwallis sein, dass Visp auf der A9 umfahren werden kann. Martin Hutter sagt, es würde zeigen, dass der Bau der Autobahn voranschreite. «So weit, wie wir heute sind, waren wir noch nie.»

Aber das endgültige Ziel ist längst nicht erreicht. Das letzte Teilstück Susten-Siders erweist sich wie erwartet als harter Brocken. Die Einsprachen sind de-

poniert. In rund zwei Jahren sollen die Bauarbeiten für die Autobahn durch den Pfywald zwischen Susten und Siders trotzdem beginnen. Ab dann wird die Kantonsstrasse durch den Pfywald nur mehr von Anwohnern, vom Langsam- und Baustellenverkehr genutzt werden können. Der gesamte Verkehr muss also während der Bauzeit über die heutige T9 geführt werden. Die Strasse am rechten Rhoneufer muss dann täglich rund 14'000 Fahrzeuge schlucken.

#### Wann ist es vollbracht?

Allein schon die Ankündigung dieser Massnahme sorgte bei der Politik für rote Köpfe und panikartige Reaktionen. Thomas Egger, Präsident des Vereins Oberwallis Verkehr und Tourismus,

will «lieber gar keine Autobahn als eine solche Übung». Da dürfte der Präsident des einstmaligen starken OVT dann doch ziemlich allein im Abseits stehen.

Egger sprach von einer «60-jährigen Trauerphase rund um den Autobahnbau». So lange wird es dann doch wohl nicht dauern. Aber weit weg wird er am Ende nicht sein. 37 Jahre sind mittlerweile seit dem Staatsratsbeschluss zur Linienführung der N9 im Oberwallis, wie sie damals noch hiess, vergangen. Ein halbes Jahrhundert wird es wohl dauern, bis das Werk vollbracht ist. Franz Ruppen werden drei Amtsperioden in der Walliser Regierung jedenfalls nicht reichen, um an der letzten A9-Eröffnungszeremonie sagen zu können: «Es ist vollbracht.»