Walliser Bote

Freitag, 28. Oktober 2022

AZ 3930 Visp | Nr. 250 | 182. Jahrgang | Leserinnen und Leser: 43 000 | **Fr. 3.00** **walliserbote.ch**

zu Quickline Internet & TV für 54.–/Mt.

Sony-TV für nur 99.–

statt 899.–

Jetzt profitieren: valaiscom.ch/tv

valaiscom | QUICKLINE

Walburga Berchtold
Ist eine langjährige Darstellerin bei der Theatergruppe ihres Jodlerklubs. **Seite 9**

Ernennung der Chefin der DGW überrascht

Gesundheitswesen Der Staatsrat hat die Nachfolge des abtretenden Chefs der Dienststelle für Gesundheitswesen, Victor Fournier, geregelt. Ab Mitte November wird Danièle Tissonnier die Leitung der Dienststelle übernehmen. Diese Wahl des Staatsrats mag überraschen, hat Tissonnier ihr Lizenziat doch einst in Literaturwissenschaften erlangt. Der zuständige Staatsrat für Gesundheit Mathias Reynard erklärt, weshalb sich Tissonnier trotzdem für dieses Amt qualifiziert. Und wieso er sie gar als die bestmögliche Wahl dafür erachtet. **Seite 5**

Klimaneutraler Alpen-Verkehr bis 2050

Klimapolitik Sieben von acht Alpenländern haben sich am Donnerstag zu einem internationalen Aktionsplan bekannt. Sie wollen die CO_2-Emissionen des Verkehrs im Alpenraum bis 2050 auf null senken. Dafür soll der Verkehr auf Schienen verlegt und von fossilen Treibstoffen gelöst werden. Sollte das Unterfangen gelingen, gäbe es im Alpenraum 30 Prozent weniger Emissionen. Doch es gibt offene Fragen. **Seite 7**

Neuer Agrola TopShop in Glis

Wirtschaft Bei der alten Landi in Glis tut sich etwas. Seit zwei Jahren ist es dort still, weil Landi nach Eyholz zog und eine grössere Filiale eröffnete. Lange war unklar, was mit dem Gebäude und dem Platz geschieht. Nun wurde am Donnerstag Klarheit geschaffen: Es wird ein weiteres Angebot für die Region geschaffen. Mit neuen Arbeitsplätzen, Shop und Tankstelle. Geschäftsführer Beat Furrer hat erklärt, wie gross der neue Shop wird und was es nachher alles gibt. **Seite 6**

Wenn Siege plötzlich zur Rarität werden

Lokalfussball Es gab Zeiten, in denen die Oberwalliser Fussballklubs einigermassen regelmässig den Walliser Cup gewannen. Seit 1950 immerhin 18 Mal, in den letzten 22 Jahren aber nur noch drei Mal. Das zeigt einerseits, dass die jährlichen Favoriten fast nur mehr aus dem qualitativ stärkeren Unterwallis stammen. Aber auch, dass viele hiesige Trainer (und wohl auch Spieler) dem Cup nicht mehr die ganz grosse Bedeutung schenken. **Seite 15**

Wer baut die Walliser Autobahn zu Ende?

10 Jahre lang hat Martin Hutter die Geschicke der Oberwalliser Autobahn geleitet. Damit ist bald Schluss. Die Suche nach einem Nachfolger beginnt. **Seite 3**

10 Jahre sind genug, findet Martin Hutter. Der Oberwalliser Autobahnchef will aus gesundheitlichen Gründen kürzertreten und gibt seinen Posten per September 2023 ab. Bild: pomona.media/Daniel Berchtold

Warum Francis Sermier von der Héli-Alpes mit der Rega zusammenspannt

Der Héli-Alpes-Chef steht am Ursprung der Ausschreibung. Und erklärt sich. **Seite 2**

Kommentar

Die Konstante im Oberwalliser Autobahnbau

Der Oberwalliser Autobahnbau ist keine schöne Walliser Geschichte. Sie ist gespickt mit Skandalen und Fehlentscheidungen. Symptomatisch dafür ist der eigentlich unbaubare Riedbergtunnel. Hätte man sich diesen 500 Meter kurzen überflüssigen Tunnel erspart und stattdessen die wichtigen Abschnitte forciert, könnten die Oberwalliser womöglich schon heute durchgehend Autobahn fahren. Und nicht erst im Jahr 203x, wie von Staatsrat Franz Ruppen in Aussicht gestellt. Dies nur ein Beispiel der vielen Irrungen und Wirrungen in der unendlichen Oberwalliser Autobahngeschichte.

Der scheidende Autobahnchef Martin Hutter kann dafür nichts. Er liess sich vom politischen Geplänkel und der Kritik, die immer wieder auf ihn einprasselte, kaum beeindrucken. Er machte einfach seine Arbeit. Und die machte er gut. Vorschusslorbeeren hatte er keine. Ganz im Gegenteil. Er war kein grosser Name. Viele trauten ihm nicht zu, diese Aufgabe zu meistern. Doch anders als seine Vorgänger, darunter grosse Namen, die kamen und schnell wieder gingen, amtete Hutter eine ganze Dekade als Autobahnchef und baute dabei Kilometer für Kilometer Oberwalliser Autobahn. In seiner 10-jährigen Tätigkeit konnte er drei Autobahnabschnitte eröffnen. Und er brachte das Kunststück fertig, den eigentlich unbaubaren Riedbergtunnel zu realisieren.

Sein noch zu bestimmender Nachfolger ist wahrlich nicht zu beneiden. Denn unter dem Illgraben in Susten warten nicht minder grosse geologische Herausforderungen. Dazu kommen auf dem letzten grossen Autobahnabschnitt durch den Pfynwald noch die hartnäckigen Einsprachen der Kieswerkbetreiber Volken und Theler, die ihre Geldmaschinen bis zu den Bundesgerichtsbeschlüssen weiterbetreiben werden. Vor diesem Hintergrund ist eine vollständige Eröffnung der Oberwalliser Autobahn vor 2035 wohl eher utopisch. So wird letzten Endes wohl eher der Nachfolger von Hutters Nachfolger die fertige Autobahn eröffnen können – bestenfalls.

Martin Kalbermatten
m.kalbermatten@mengisgruppe.ch

9 771660 065005 50043

Aboservice Telefon: 027 948 30 50, **E-Mail:** abo@pomona.ch **Redaktion Telefon:** 027 948 30 00, **E-Mail:** info@walliserbote.ch
Inserate Telefon: 027 948 30 40, **E-Mail:** inserate@pomona.ch **Internet** www.walliserbote.ch

Der Oberwalliser Autobahn-Chef Martin Hutter nimmt den Hut

Zehn Jahre lang hat Martin Hutter die Realisierung der Oberwalliser Autobahn vorangetrieben. Nun macht er den Weg frei für einen Nachfolger. Wer wird die Oberwalliser Autobahn zu Ende bauen?

Martin Kalbermatten

Martin Hutter überlässt sein Amt als Oberwalliser Autobahn-Chef ab September 2023 einem anderen. Er will aus gesundheitlichen Gründen kürzer treten, bleibt der Dienststelle aber als Projektleiter mit einem 80-Prozent-Pensum erhalten. Bilder: pomona.media

Martin Hutter war nie ein Mann der lauten Töne. Dazu passend war auch die Ankündigung seines Rücktritts, die er am Donnerstag anlässlich einer Pressekonferenz zum Baufortschritt der A9 beiläufig fallen liess. Noch bis im September 2023 wird er die Geschicke der Oberwalliser Autobahn leiten. Ab dann übernimmt sein Nachfolger. Wer das ist, ist noch unklar.

Abschied mit einem lachenden Auge

Hutter musste sich vor eineinhalb Jahren einer grossen Operation unterziehen. Was denn auch der Grund für seinen Rücktritt ist, wie er selbst sagt: «Aus gesundheitlichen Gründen ist es sinnvoll, dies so zu machen. Gleichzeitig bietet mir mein Arbeitgeber, der Staat Wallis, die Möglichkeit einer Bogenkarriere an, wo ich das A9-Projekt mit meinen Fachkenntnissen weiter unterstützen kann.» Wer in seine Fussstapfen trete, sei noch offen. Er gehe davon aus, dass seine Stelle im nächsten Frühjahr öffentlich ausgeschrieben werde.

Der scheidende Oberwalliser Autobahnchef blickt auf turbulente Zeiten zurück. Vor seinem Amtsantritt herrschte in seiner Dienststelle der reinste Exodus. Viele Namen, auch grosse, kamen und waren schnell wieder weg. Hutter hingegen blieb. Im September 2023 macht er die Dekade voll. «Ich bin dankbar, dass ich dieses Amt zehn Jahre ausführen konnte. Es macht mich zufrieden und stolz, zu sehen, wie der Bau der Oberwalliser Autobahn immer weiter voranschreitet. Ohne die guten Mitarbeiter und das ganze Arbeitsumfeld, das stets hinter mir stand, wäre das nicht möglich gewesen», sagt Hutter.

Indessen muss man als Oberwalliser Autobahnchef auch viel Kritik einstecken. Schliesslich ist die unendliche Geschichte der A9 gespickt mit Skandalen und Fehlentscheidungen. Passend dazu ein Leserkommentar zu Hutters Rücktritt, wonach Hutter keinen Lohn, sondern Schmerzensgeld erhalte. Hutter dazu: «Selbstverständlich bekomme ich auch negative Feedbacks und höre Voten wie ‹Heimatland, warum ist die Autobahn immer noch nicht fertig?› Doch die positiven Rückmeldungen überwiegen, so beispielsweise jene anlässlich des Tags der offenen Autobahn im vergangenen August.» Viele hätten gar keine Vorstellung gehabt, wie komplex, schwierig und hart der Autobahnbau im Oberwallis sei. Es sei einfach, die Arbeiter von der warmen Stube aus zu kritisieren.

Nach dem Riedberg ist vor dem Pfynwald

Aufgrund der vielen Abschnitte unter Tage war der Arbeitsfortschritt kaum zu sehen. Das hat sich inzwischen geändert. Der 2,6 Kilometer lange Abschnitt Schnidrigu zwischen Gampel-Steg und Raron beispielsweise ist mittlerweile einschliesslich aller Ein- und Ausfahrten fertiggestellt, sodass der Vollanschluss Raron bereits im nächsten Jahr in Betrieb genommen werden kann.

2024/2025 soll dann auch die Südumfahrung Visp in Betrieb genommen werden. Vorerst müssen jedoch noch die Umbauarbeiten in der Südröhre des Vispertaltunnels in einen Autobahntunnel fortgesetzt werden.

Weiter voran gehts auch im 500 Meter langen Riedbergtunnel bei Gampel-Steg. Die Vortriebsarbeiten sind inzwischen abgeschlossen, ebenso die Verstärkung des Ausbaus im rückwärtigen Bereich der Nordröhre. Doch es gibt noch viel zu tun. Die Bautechnik im instabilen Rutschhang bleibt eine Herausforderung. Nicht umsonst gilt der Riedbergtunnel als der teuerste Tunnel der Schweiz. Im Schnitt kostet ein Kilometer Oberwalliser Autobahn mittlerweile 130 Millionen Franken – Tendenz steigend. Dafür sorgen nebst geologischen Hürden auch die steigenden Materialpreise durch den Ukraine-Krieg. Die Inbetriebnahme des Riedbergtunnels ist 2025/2026 vorgesehen und die Fertigstellung der Autobahn zwischen Brig und Leuk/Susten Ost schliesslich für 2026 geplant.

Nach dem Riedberg ist vor dem Pfynwald. Letzterer ist die letzte grosse Herausforderung im Oberwalliser Autobahnbau. Dies wird Martin Hutter nicht mehr als Autobahnchef erleben. Wurmt ihn das? Hutter winkt ab: «Bis zur vollständigen Eröffnung der Oberwalliser Autobahn werde ich längst pensioniert sein. Doch ich konnte 2016 die Eröffnung des Teilstücks Gampel–Leuk, 2018 die Eröffnung des Tunnels Eyholz und 2022 die Eröffnung der Nordröhre des Tunnels Visp feiern. Ich denke, das ist gut genug.» Man müsse auch mal zufrieden sein.

Gleichzeitig freut sich Hutter auf seinen letzten Karriereabschnitt als Projektleiter mit Fach- und Führungsunterstützung in der Autobahn-Dienststelle: «Wir bereiten uns derzeit auf die Arbeiten im Pfynwald vor. Zudem gibt es noch viele andere Dinge zu erledigen.» Er wolle dafür sorgen, dass die Kontinuität in der Dienststelle weiterhin gewährleistet werden könne.

Noch fünf Einsprachen hängig

Die Suche nach Hutters Nachfolge dürfte sich als schwierig erweisen. Mit dem Abschnitt im Pfynwald wartet auf den neuen Dienstchef eine Herkulesaufgabe. Von den anfangs 92 Einsprachen sind mittlerweile noch fünf beim Bundesverwaltungsgericht hängig. Widerstand gibt es, nebst Gemeinden, Burgerschaften und der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, auch von den Kieswerkbetreibern Volken und Theler. Seitens der Umweltschutzverbände haben weder Pro Natura noch WWF gegen den Pfynwald-Abschnitt eingesprochen.

Der zuständige Staatsrat Franz Ruppen ist sich bewusst, dass sich die Bauarbeiten im Pfynwald hinziehen könnten: «Die Beschwerdeführer haben die Möglichkeit, das Dossier noch ans Bundesgericht weiterzuziehen. Zudem könnten sie später, womöglich ebenfalls bis vor Bundesgericht, auch gegen die Arbeitsvergaben einsprechen. Dies würde den Baubeginn im Worst Case über Jahre blockieren.» Unabhängig davon bereite man jedoch schon jetzt alles vor, sodass man bereit sei, wenn die Baubewilligung vorliegen würde.

Doch im letzten Autobahnabschnitt liegen nicht nur bürokratische, sondern auch geologische Stolpersteine. Die grossen Knacknüsse sind der Tunnel Susten sowie der Gedeckte Einschnitt Pfyn. «Gerade beim Tunnel unter dem Illgraben könnten Probleme auftreten. Wir haben bereits viele geologische Gutachten erstellen lassen, die uns dabei helfen, die Detailprojekte auszuarbeiten.» Doch es brauche noch weitere Untersuchungen.

Wann die unendliche Geschichte der Oberwalliser Autobahn endlich ein Ende findet, steht also noch in den Sternen. Staatsrat Ruppen spricht vom Jahr 203X. Ist dann das X eher eine 1 oder eine 9? Ruppen: «Ich bin zuversichtlich, dass das X eher im unteren Bereich sein wird.» Wobei dies wie gesagt vor allem von den Einsprachen abhängen werde. Dies könne man schwer vorhersagen. Er habe sich schon beim geplanten Eröffnungstermin der Autobahn zwischen Brig und Leuk/Susten Ost aus dem Fenster gelehnt.

Aufgrund der instabilen Geologie muss der Riedbergtunnel von innen verstärkt werden.

Der gerade mal 500 Meter lange Riedbergtunnel gilt als der teuerste Tunnel der Schweiz.

Beim Gedeckten Einschnitt in Raron gibt es noch viel zu tun.