



Umbau Vispertaltunnel (Südröhre),
Verzweigung II

MAI 2021



VERBINDET
DAS WALLIS

Mit der geplanten Eröffnung der Nordröhre des Tunnels Visp im Frühjahr 2022 und der gesamten Südumfahrung Mitte 2024 wird Visp eine deutliche Entlastung erfahren! Die umfangreichen Bauarbeiten an der Autobahn A9 fungieren im Oberwallis als Wirtschaftsmotor insbesondere für das Bauhaupt- aber auch für das Baunebengewerbe. Sie generieren zudem zahlreiche Arbeitsplätze und Investitionen. Gerne informieren wir Sie über den Stand der Arbeiten – wie immer aus erster Hand.

- S. 2/3 **Tunnel Visp:** Umbau des bestehenden Vispertaltunnels.
- S. 4/5 **Tunnel Visp:** Ausrüstung und Fertigstellung der Nordröhre.
- S. 6/7 **Visp West:** Strassenabwässer umweltgerecht entsorgt.
- S. 8/9 **GERA Raron:** Die erste Decke wird im Laufe des Monats Mai betoniert.
- S. 10 **Tunnel Riedberg:** Voll ausgebrochen, Ausbruchsicherung im rückwärtigen Bereich.
- S. 11 **Pfyn:** Plangenehmigungsverfügung erhalten – Ersatzmassnahmen an der Raspille-Mündung.
- S. 12 **Interview mit dem neuen Staatsrat Herrn Franz Ruppen.**
Vorsteher des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt.



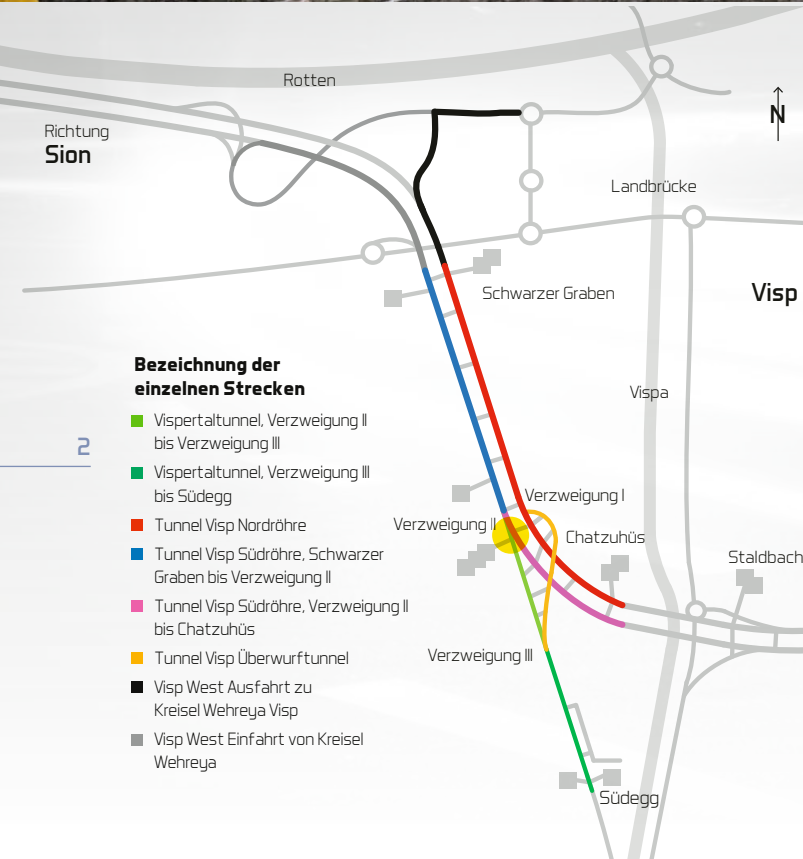
TUNNEL VISP, UMBAU DES BESTEHENDEN VISPERTAL TUNNELS IN DIE SÜDRÖHRE

EINE BAUSTELLE VOLLER HERAUSFORDERUNGEN UND DETAILS



Bauarbeiten seit März 2021 bis Ende 2021.

Einbau eines Sohlgewölbes und statische Verstärkung der Fundamente auf einer Länge von rund 150 m (Störzone). Dadurch erhält der Tunnel einen höheren Ausbauwiderstand.



Aus einem 25-jährigen Tunnel einen neuen, allen aktuellen Vorschriften und Anforderungen entsprechenden Autobahntunnel zu erstellen, ist eine Herausforderung. Doch die Projekt- und Bauverantwortlichen haben diese angenommen. Dabei sind sie immer wieder mit Unwägbarkeiten konfrontiert – beispielsweise mit dem hohen Gebirgsdruck, wo selbst der Rückbau der bestehenden Tunnelverkleidung alles andere als einfach ist.

Der Umbau des bestehenden Vispertaltunnels in einen Autobahntunnel fordert die Verantwortlichen heraus. Wie die bereits fertiggestellte Nordröhre des Tunnels Visp führt die Südröhre durch eine geologische Störzone mit hohem Gebirgsdruck. Der Rohbau der Südröhre wird Ende 2022 fertiggestellt sein. Ein Rundgang durch diese Südröhre zeigt die wesentlichen, aktuellen Bauarbeiten.



Bau der Verzweigung II (Verbindung des bestehenden Vispertaltunnels mit der neu erstellten Aufweitung im Bereich der Südröhre Richtung Chatzuhüs). Die bergmännischen Arbeiten sind seit Februar 2021 ausgeführt.



Einbau eines begehbaren **Werkleitungskanals (WLK)** in der Tunnelsohle. Rechts im Bild: 2.5 m tiefe Baugrube.



Erstellung der westlichen Anschlussbauwerke der **8 Querverbindungen** zur fertigen Nordröhre des Tunnels Visp.



Rückbau und Neubau der Tunnelverkleidung (inkl. Zwischendecke und Bankette). Aufgrund des hohen Bergdruckes muss die bestehende Tunnelverkleidung vor dem etappierten Rückbau mit Ankern stabilisiert und gesichert werden. Neubau der Zwischendecken ab April 2022.



Bauliche Arbeiten für die Tunnellüftung im Ereignisfall:
 - Bau eines neuen Lüftungsschachtes in der Nähe des Tunnelportals Schwarzer Graben
 - Schliessen von bestehenden Lüftungsschlitten
 - Bau von neuen Abluftklappen in die Zwischendecke
 - Einbau von Strahlventilatoren im Fahrraum



Neubau bzw. **Umbau von SOS-Nischen**, zum Teil kombiniert mit Hydrantennischen.

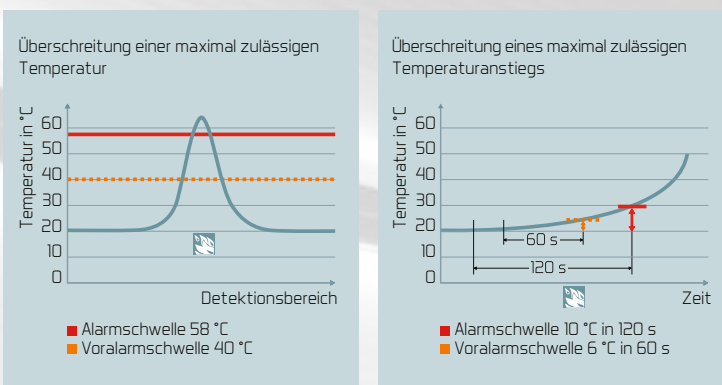


TUNNEL VISP, MONTAGE BETRIEBS- UND SICHERHEITSAUSRÜSTUNG (BSA) IN DER NORDRÖHRE

HOCHSENSIBLES WÄRMEMELDESYSTEM IM TUNNEL MITTELS GLASFASERKABEL



Montage der Deckenbeleuchtung im Überwurf-tunnel, mit Strahlventilatoren und SOS-Nische.



Beispiele für individuelle Parameter-Festlegung. Die Parameter sind in der Praxis frei wählbar und werden jeweils entsprechend dem Risiko und den Umgebungsbedingungen angepasst. (Quelle: Siemens, Fibrolaser Broschüre)

Brände in einem Tunnel sind folgeschwer. Um Wärmeentwicklungen so früh wie möglich erkennen zu können, kommt im Tunnel Visp eine industrielle Technologie zum Einsatz: Ein Glasfaserkabel ist der Sensor, um die Wärmestrahlung und Wärmeströmung (Konvektion) zu erfassen und genau lokalisieren zu können.

Die Eigenschaften des Glasfaserkabels werden genutzt, um Temperaturen und Temperaturanstiege innert einer kurzen Zeitspanne zu messen. Wenn ein Laserstrahl durch das Kabel gesendet wird, reflektiert die Glasfaser dieses Licht und streut es zurück. Die damit gesendeten Signale ermöglichen es, die Temperatur und Position von Hitzequellen sowie Temperaturanstiege zuverlässig zu lokalisieren.

Auf dem Glasfaser-Sensorkabel lassen sich Zonen einrichten, für welche eine bestimmte Temperatur definiert wird, die nicht überschritten werden darf (Maximaltemperatur). Erfasst wird auch eine zu hohe Abweichung von der Durchschnittstemperatur einer Zone oder ein zu schneller Temperaturanstieg (vgl. Grafiken links). Das sogenannte linienförmige Wärmemeldesystem ist auch mit den verschiedenen Anlagen der Ereignisbewältigung (z. B. Signalisierung, übergeordnetes Strassenleitsystem, Tunnelbeleuchtung, Tunnellüftung, etc.) verbunden. Das Voralarmsystem lässt Brände frühzeitig erkennen und eine Reaktion kann rasch erfolgen.

Hochbetrieb bei der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) für die Nordröhre des Tunnels Visp

Die Fachleute installieren zurzeit folgende Anlagen, die demnächst in Betrieb genommen werden:

Lüftung:

- 6 Abluftventilatoren: 6 Stk. à 355 kW
- 12 Strahlventilatoren: 12 Stk. à 50 kW
- 44 Abluftklappen: 44 Stk.

Steuerung:

- 350 Schaltschränke (Schaltgerätekombinationen) in den technischen Betriebszentralen
- 470 Schaltschränke im Werkleitungskanal (WLK) unter der Fahrbahn
- 30 Schaltschränke auf der offenen Strecke

Beleuchtung:

- 1'550 Leuchten der Durchfahrtsbeleuchtung
- 75 Leuchten der Adaptionsbeleuchtung
- 90 Brandnotleuchten
- 250 Leuchten der optischen Leiteinrichtung

Weitere Elemente:

- 35 SOS-Kabinen
- 175 km Kupferkabel
- 350 Signale im Tunnel
- 300 Signale auf der offenen Strecke

Eröffnung der Nordröhre des Tunnels Visp ab Frühjahr 2022

Die Verantwortlichen der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) bauen im Jahr 2021 die letzten Elemente ein. Es folgen die Tests der einzelnen Anlagen (z. B. brennt die Lampe, wenn ich den Schalter drücke?) und dann das Zusammenspiel aller Anlagekomponenten - sogenannte integrale Tests.

Ab dem Frühjahr 2022 kann Visp im Süden umfahren werden und zwar aus der Richtung Simplon/Brig in Richtung Visp West. Diese Möglichkeit bedeutet auch eine Verflüssigung des Verkehrs aus den Tourismusorten der Vispertäler. Diese können ab Sefinot einen Teil des bestehenden Vispertaltunnels und den Überwurf-tunnel nutzen, um direkt nach Visp West zu fahren. Auch der Verkehr vom Vispertal in Richtung Brig führt seit der Eröffnung des Tunnels Eyholz nicht mehr durch die Lonzastadt. Visp dürfte somit ab 2022 eine deutliche Verkehrsentslastung erfahren. Wir informieren Sie im Detail in unserer Novemberausgabe.



Letzte Arbeiten am Vollanschluss Visp West.

Fertigstellung Vollanschluss Visp West

Ab Frühjahr 2022 ist die Nordröhre des Tunnels Visp für den Ost-West-Verkehr geöffnet. Diese Inbetriebnahme bedingt die Teil-Eröffnung des Vollanschlusses Visp West. Die Signalisation der «Ausfahrt» ist bereits erstellt - hier werden die Fahrzeuge aus dem Tunnel Visp die Autobahn verlassen und entweder auf die Kantonsstrasse T9 gelangen oder Richtung Baltschieder/Eggerberg/Ausserberg abbiegen. Während die Leitplanken (Rückhaltesysteme) bereits montiert sind, wird im Osten an der Lärmschutzwand aus Steinkörben noch gebaut.



Bau einer Lärmschutzwand aus Steinkörben. Die Ausfahrt ist bereits signalisiert.



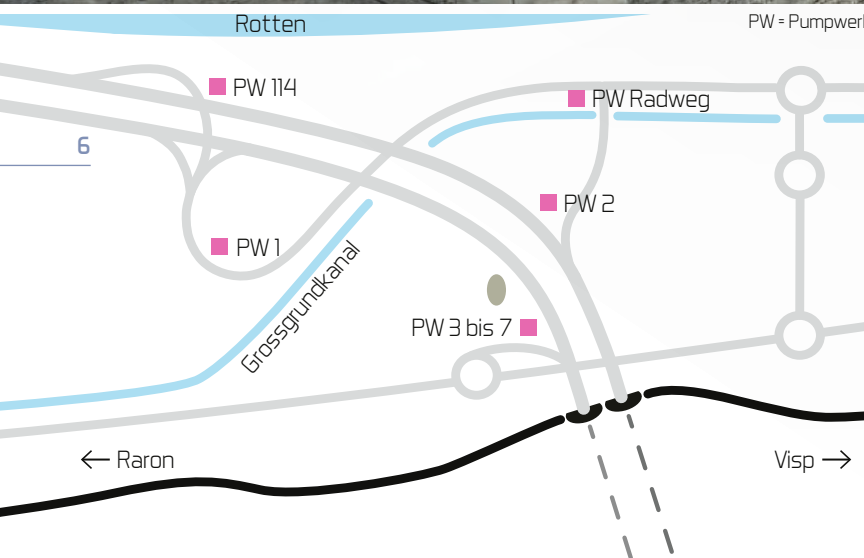
BSA TUNNEL VISP . ANSCHLUSS VISP WEST



WAS PASSIERT EIGENTLICH MIT DEM STRASSEN-ABWASSER?



Strassenabwasser-Behandlungsanlage (SABA) beim Tunnelportal Schwarzer Graben mit offenem Retentionsfilterbecken (bepflanzter Sand-Kies-Filter).



Die neuen Gewässerschutzvorschriften des Bundes verlangen, dass die Strassenabwässer behandelt werden. Besonders bei stark befahrenen Strassen braucht es ein aufwändiges System an Sammelbecken, Pumpstationen und Abwasserbehandlungsanlagen. So präsentiert sich dieses in Visp West.

Einst wurden Abwässer von Tunnels und Autobahnen direkt und ungefiltert in unsere Gewässer eingeleitet. Während die Umsetzung der Vorschriften des Gewässerschutzes im Normalfall bei den Kantonen liegt, gelten bei Nationalstrassen die Regeln des Bundes.

Wie setzt sich das Abwasser von Strassen und Tunnels zusammen?

Im Strassenverkehr wird beschleunigt, gefahren und gebremst. Es entstehen damit Schadstoffe aus Brems-, Reifen- und Fahrabrieb. Bei starken Regenfällen kann Kies und Sand auf die Fahrbahn geraten. Aus dem Tunnel fällt kalkhaltiges Bergwasser an. Es gibt Strassennutzer, welche ihren Abfall gerne aus dem Fenster werfen. Im Ereignisfall können auch brennbare oder schädliche Flüssigkeiten austreten, wo die Einsatzkräfte froh sind, sich auf ein zuverlässiges, gesteuertes Entwässerungssystem verlassen zu können, das im Bedarfsfall sofort in den Notfallmodus schaltet, den Betrieb der Pumpen einstellt und damit verhindert, dass sich das Ereignis weiter ausdehnt.

Sammlung des Wassers in Pumpwerken

Strassenabwässer fallen sehr unterschiedlich an. Bei uns regnet es relativ selten – der Niederschlag kann aber auch sehr heftig sein. Das Wasser muss also gespeichert werden. Im Raum Visp-West gibt es mehrere Becken (Pumpwerke, vgl. Grafik links unten), die in ihrem Bereich das Strassenabwasser sammeln und es dann mittels Pumpen entweder zur Strassenabwasser-Behandlungsanlage (SABA) leiten oder (im Falle von sauberem Bergwasser) direkt dem Grossgrundkanal zuführen (vgl. Abbildung Anlagendiagramm Schwarzer Graben). In der Planung wurde sorgfältig darauf geachtet, beim Weiterleiten der Abwässer so oft als möglich die Schwerkraft zu nutzen und den Einsatz von Pumpen auf ein notwendiges Minimum zu reduzieren. Leitungen, welche das Wasser ohne direkte Pumpleistung transportieren, nennt man Freispiegelleitungen. In der späteren Betriebsphase können dadurch der Aufwand für die Instandhaltung an der Pumpeinrichtung reduziert und technisch bedingte Störungen auf ein Minimum verringert werden.

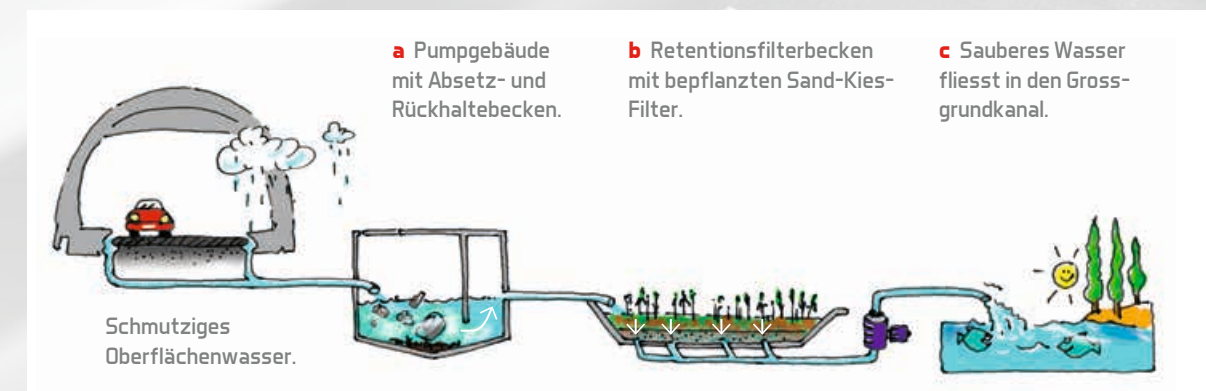
Strassenabwasser-Behandlungsanlage (SABA) im Schwarzen Graben

Aus der Entwässerung der Fahrbahn und den Pumpbecken im Tunnel Visp und auf der offenen Strecke gelangen die Abwässer in die Strassenabwasser-Behandlungsanlage (SABA), genauer in das Absetzbecken/Rückhaltebecken des Pumpgebäudes Schwarzer Graben (vgl. a). Dieses dient als Multifunktionsbecken – als grober Filter für Abfälle, die sich absetzen. Regelmässig werden diese Abfälle von einem Saugwagen entsorgt. Je nach Herkunft und Qualität des Wassers wird es im Pumpgebäude an einer anderen Stelle eingeleitet, so dass beispielsweise unverschmutztes Bergwasser nicht mit anderen Abwässern in Kontakt kommt und direkt in den Grossgrundkanal weitergeleitet werden kann (vgl. c).

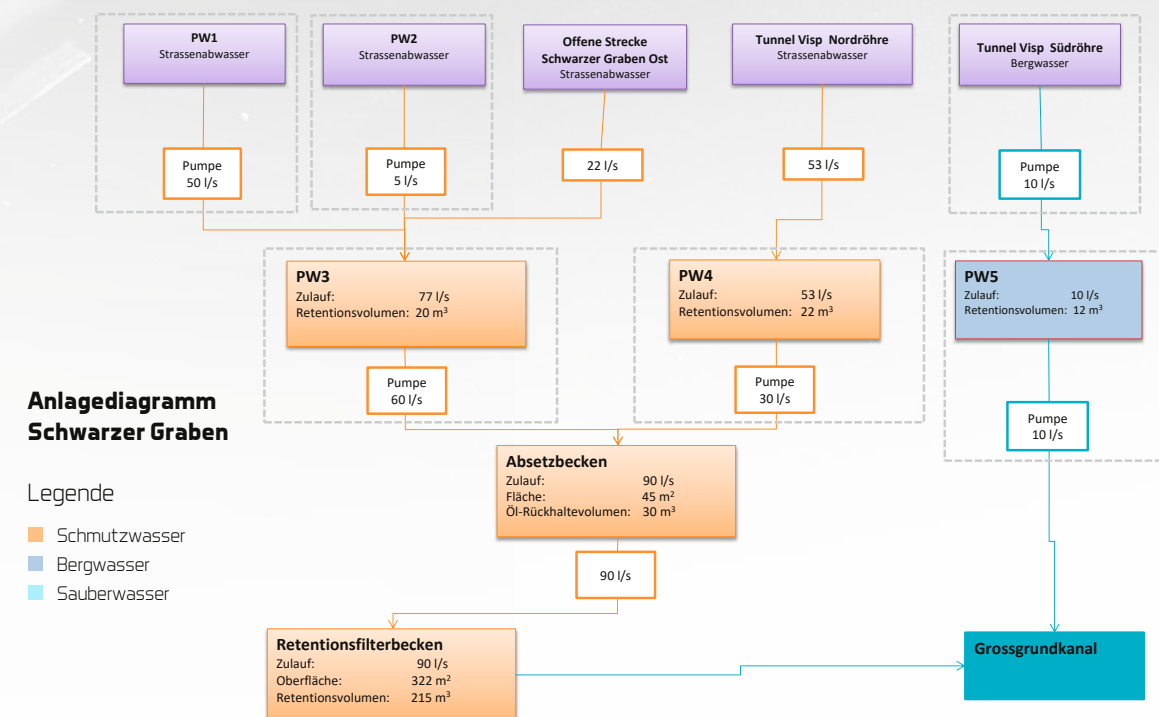
Beim anschliessenden, offenen Retentionsfilterbecken (vgl. b) handelt es sich um einen bepflanzten Sand-Kies-Filter, wo ungelöste Schadstoffe herausgefiltert werden. Das gereinigte Wasser gelangt so in die natürlichen Gewässer.

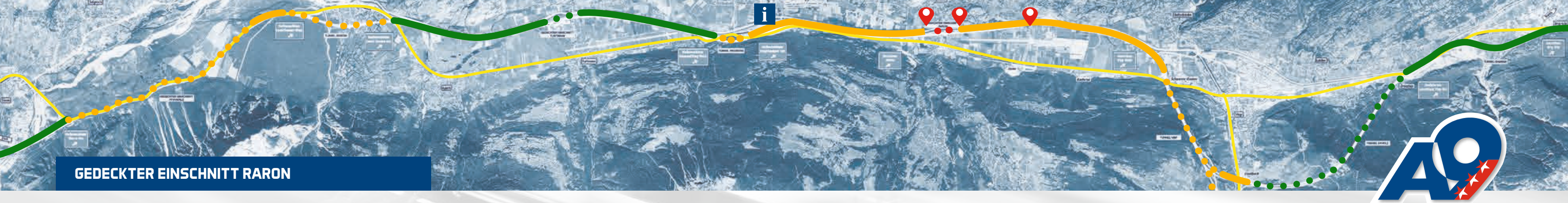
Aktuelle BSA-Arbeiten

In Visp West werden aktuell die Pumpstationen Pumpwerk 1, Pumpwerk 2 (Entwässerung der grossen Betonwannen im Auf- und Abfahrtsbereich Visp West) sowie die SABA (Entwässerung des Tunnels Visp, der Staldbachbrücken und der offenen Strecke Visp West) durch den Fachbereich BSA (Betriebs- und Sicherheitsausrüstung) aufgebaut.



Ein illustratives Kurzvideo (ca. 2 Minuten) erklärt, wie eine SABA funktioniert.





GEDECKTER EINSCHNITT RARON

SPRIESS UM SPRIESS VON WESTEN NACH OSTEN



Während die Wanne West des Gedeckten Einschnittes Raron fertig betoniert und auch die Arbeiten an der Wanne Ost begonnen haben, wird der Bereich des Haupttunnels etappenweise erstellt. Die erste Decke wird im Laufe des Monats Mai betoniert. Die Baumethode mit den Spriessen bewährt sich.

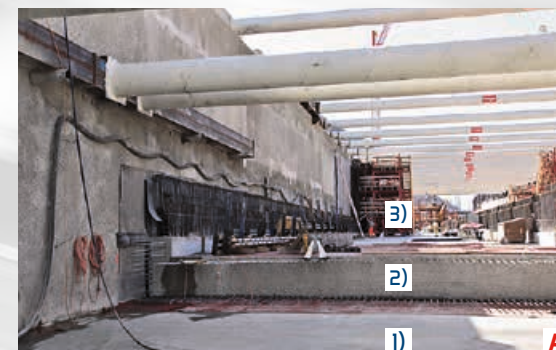
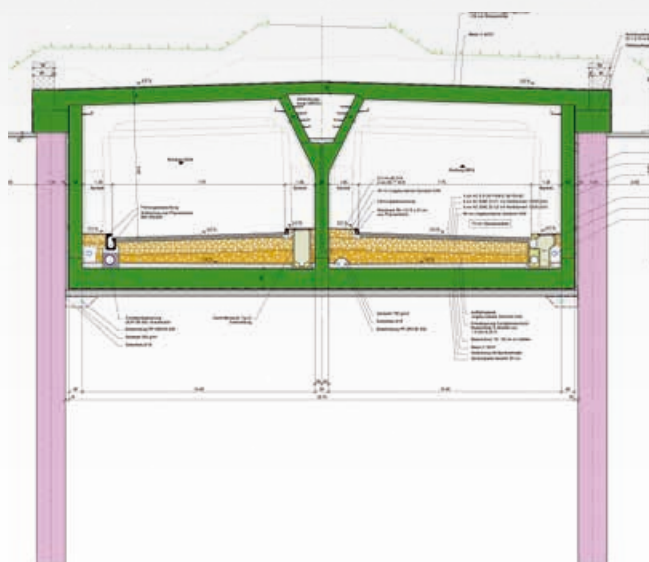
Die Betonarbeiten am Haupttunnel schreiten plangemäss voran. Während die Baugrube mit Spriessen auf zwei Ebenen gesichert wird, kann die Arbeitsgemeinschaft unterhalb der Spriessen den Aushub beenden – jeden Tag rund 6 m weiter fortschreitend. Anschliessend erstellt sie eine 30 cm dicke Spriessplatte aus Beton. Vor dem Betonieren der eigentlichen Bodenplatte bedecken die Arbeiter die Seitenwände mit Spritzbeton, die Abdichtung erfolgt mit einer Betonitmatte. Schritt für Schritt entsteht so der Tagbautunnel:

- 1) Spriessplatte aus Beton erstellen.
- 2) Bodenplatte bewehren und betonieren.
- 3) Seitenwände schalen, bewehren und betonieren.
- 4) Mittelwand mit integriertem Werkleitungskanal (Y) schalen, bewehren und betonieren.
- 5) Decke schalen, bewehren und betonieren.

Das erste vollständige Tunnelelement wird nach Mitte Mai fertiggestellt werden. Zurzeit sind 30 % der Betonarbeiten am GERA ausgeführt.

Verständnisvolle Nachbarn

Die Bauherrschaft steht mit den unmittelbar betroffenen Nachbarn regelmässig in Kontakt. Die Bauphase ist anspruchsvoll, aber die Lösung für die Zukunft – wenn die Autobahn unterirdisch verlaufen wird – ist optimal.



A Rohbau-Etappen auf einen Blick: Vorne 1) die betonierte Spriessplatte, dahinter 2) die armierte, betonierte Bodenplatte. Hinten links 3) das verschiebbare Schalgerüst zum Armieren der Seitenwände.

B Baugrubensicherung mittels überschchnittener Bohrpfehlwand verkleidet mit Spritzbeton und Spriessen auf zwei Ebenen.

C Links und rechts armieren und betonieren die Arbeiter die Seitenwände. In der Mitte die Anschlussarmierung für die Mittelwand.

D Armierte Seitenwände werden betoniert und anschliessend für die Nachbehandlung mit einer roten Matte abgedeckt.

E Betonierte Mittelwand.



Unterführung St. German

Seit dem 6. April 2021 haben die Sanierungsarbeiten am ursprünglichen Teil der Unterführung begonnen. Anschliessend bekommt die ganze Strasse einen neuen Belag und ein neues Trottoir.

Mit dem Fortschreiten der Betonarbeiten wird die Lärm- und Staubbewicklung laufend reduziert.

Die Bauherrschaft bedankt sich bei den Nachbarn für Ihr Verständnis!



TUNNEL RIEDBERG, VOLLANSCHLUSS RARON, GERA

PFYN, TEILSTRECKE SIDERS OST - LEUK/SUSTEN OST



BEIDE TUNNEL- RÖHREN SIND AUS- GEBROCHEN



Am 17. März 2021 konnten die Mineure den Durchschlag der zweiten Tunnelröhre (Südröhre) am Riedberg feiern. Herausforderungsreich gestalten sich die Arbeiten der Ausbruchsicherung im Tunnelbereich, der vor 2006 ausgebrochen worden ist.

Durch die Hangverschiebungen und Konvergenzen waren auch die vor 2006 erstellten Tunnelröhren betroffen. Die Ausbruchsicherung muss ersetzt werden. Im Schutze eines Rohrschirmes weiten die Verantwortlichen den Tunnelquerschnitt auf und bauen eine neue, steifere Ausbruchsicherung.

Diese anspruchsvolle Arbeit, Nachprofilierungen genannt, muss in der Nordröhre auf 133 m (bis Frühjahr 2022) und in der Südröhre auf 192 m ausgeführt werden (bis Frühjahr 2023), d. h. sie dauern gemäss Programm rund 1 1/2 Jahre. Die Mineure erstellen zudem eine Querverbindung, 13 SOS-Nischen, mehrere Drainage- und Hydrantennischen, den Werkleitungskanal sowie die Innenschale.

DIE PLANGENEHMIGUNG LIEGT VOR



Eine Plangenehmigungsverfügung (PGV) ist vergleichbar mit einer Baubewilligung und kann innerhalb von 30 Tagen vor dem Bundesverwaltungsgericht angefochten bzw. an das Bundesgericht weitergezogen werden. Die ersten Mandate für die Ingenieurarbeiten wurden beauftragt. Bis Ende April sind jedoch mehrere Beschwerden gegen die PGV eingegangen. Deren Behandlung wird einige Zeit erfordern.

Die öffentliche Planaufgabe dieser Teilstrecke erfolgte ab August 2017. Alle Etappen des aufwändigen Plangenehmigungsverfahrens (vgl. Grafik) sind nun durchlaufen. Jetzt ist die Baubewilligung da – auch Plangenehmigungsverfügung für das Ausführungsprojekt genannt.

Zeitlicher Ablauf Plangenehmigungsverfahren

2017	Vollständigkeitsprüfung
August 2017	Öffentliche Auflage / Einsprachen
Juni 2018	Stellungnahme des Kantons zu den Einsprachen
2019	Stellungnahme der Bundesämter, Einspracheverhandlungen
30. November 2020	Abschliessende Stellungnahme des Kantons
26. März 2021	Abschluss des Verfahrens: Plangenehmigung durch das UVEK

Die 499 Seiten umfassende Bewilligung gilt neben der Teilstrecke Siders Ost-Leuk/Susten durch den Pfynwald auch für die Realisierung der Trinkwasserfassung Salgesch/Siders, die Strassenabwasser-Behandlungsanlage (SABA) und für die Kompensationsmassnahme Fussgängerweg/Brücke über den Rotten. Sie enthält die Stellungnahme des eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie die Stellungnahme des UVEK zu den Stellungnahmen der Bundesämter (z. B. Bundesamt für Strassen, für Landwirtschaft, etc.).



Renaturierung der Raspille-Mündung ist abgeschlossen

Die Renaturierung des Mündungsgebietes der Raspille bildet eine Ersatzmassnahme für die Teilstrecke Siders Ost-Leuk/Susten Ost durch den Pfynwald. In den Jahren 2020/2021 ausgeführt, ist sie nun fertiggestellt.

Zurzeit präsentiert sie sich noch im Rohbau. Es braucht etwas mehr als ein Jahr Zeit, bis sich die Pflanzen wieder neu entfaltet und angesiedelt haben. Die Raspille fliesst in einem neuen Flussbett und die bestehende Brücke bei der Mündung wurde rückgebaut. Ein Fussgängersteig bildet neu die Verbindung zwischen den beiden Ufern des Flusses. Die natürliche Bewegung des Rottens wird neue Biotope schaffen. Ein Gebiet, das der Natur zurückgegeben werden konnte. Aber nicht nur der Natur, auch dem Menschen, der sich an der Natur erfreuen und beispielsweise seltene Vogelarten beobachten möchte.



OFFENE STRECKE GAMPEL/STEG -
KREISEL TURTIG



VOLLANSCHLUSS RARON



GERA MATERIALBEWIRTSCHAFTUNG

Ein weiteres Stück Autobahn

Am Trasse zwischen dem Ostportal des Tunnels Riedberg und dem Kreisel im Westen von Turtig/Raron wird intensiv gebaut. Mit einer Auffahrt/Abfahrt ab Schnydrigu im Westen und ab dem Kreisel Turtig im Osten könnte das 3,2 km lange, neue Autobahnstück befahren werden. Wann dieses für den Verkehr freigegeben wird, ist noch nicht entschieden.

Ende Sommer 2021 ist dieser Trasse-Abschnitt inkl. Belageinbau beendet. Werkleitungen, Entwässerung und Versickerungsgräben sind dann ebenfalls ausgeführt. Im Herbst folgen die Rückhaltesysteme (Leitplanken), Wildschutzzäune und die 8 grossen Signalträger.

Arbeiten an der Anschluss- rampe beginnen demnächst

Nach der Vergabe der Arbeiten durch den Staatsrat kann der Bau der Rampen des A9-Anschlusses Raron beginnen. Als erstes stehen Ertüchtigungsarbeiten an der bestehenden Brücke nach Niedergesteln an: die Foundationen der neuen Brückenpfeiler werden erstellt und die bestehende Fahrbahn etappenweise erneuert. Während die ersten Betonpfeiler der neuen Rampen ab Mitte 2022 geplant sind, erfolgt die Montage der Rampen 2023.

Zum Schutz des Bahnverkehrs entstand im März 2021 ein Schutztunnel über die Geleise der SBB.

Zwischenlager Steineia

Das Aushubmaterial aus dem Gedeckten Einschnitt Raron wird auf das Zwischenlager Steineia transportiert, in unmittelbarer Nähe des Südportals des Lötschberg-Basistunnels. Auf dem Zwischenlager sind rund 135'000 m³ Kiessand und 60'000 m³ Siltesand («Litta») aufgeschüttet. Das Material dient der Hinterfüllung des Gedeckten Einschnittes Raron (GERA).

Diverse kleinere Rodungen

Kleinere Rodungen im Pfynwald und beim Möderstein dienen der Terrainerkundung für die Baustelle, aber auch der archäologischen Erforschung von Spuren menschlicher Präsenz 700 v. Chr.



Interview mit Staatsrat Franz Ruppen

Vorsteher des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt.

Ihre Fragen zur Autobahn

Möchten Sie, dass das **A9 INFO** ein spezielles Thema aufgreift? Ihre Vorschläge können Sie an folgende E-Mail-Adresse senden: info@a9-vs.ch

Aktuelle Informationen zum Bau der Autobahn A9 finden Sie unter www.a9-vs.ch

DIE NÄCHSTE NUMMER ERSCHEINT IM NOVEMBER 2021

Herr Staatsrat Franz Ruppen, sind Sie zufrieden mit Ihrem Wahlresultat?

Mit meinem Wahlresultat bin ich sehr zufrieden und es ist ein grosser Vertrauensbeweis mir gegenüber. Aber auch eine grosse Verantwortung. Nun gilt es, dieses Vertrauen mit seriöser Arbeit zu rechtfertigen.

Zu Ihrer neuen Verantwortung gehört auch die Dienststelle für Nationalstrassenbau, welche zuständig für die Netzzvollendung der Autobahn A9 im Oberwallis ist. Wie gehen Sie an diese Aufgabe heran?

Ohne Angst, aber mit viel Respekt. Entscheidend ist, wie man an neue Aufgaben herangeht – sowohl von der Einstellung als auch von der Umsetzung her. Für mich war es immer wichtig, mir rasch vertiefte Dossierkenntnisse anzueignen, einen Überblick über Daten und Fakten zu erhalten und das Team kennenzulernen. Danach geht es darum, gemeinsam mit einem motivierten Team diese Netzzvollendung zielführend anzugehen und weiterzutreiben.

Hatten Sie bereits die Gelegenheit, einzelne oder mehrere Baustellen der Autobahn A9 im Oberwallis zu besichtigen?

Ich bin erst seit dem 1. Mai 2021 im Amt. Bereits in der ersten Woche fand die Session des Grossen Rates des Kantons Wallis in Brig statt. Bis jetzt hatte ich noch keine Gelegenheit, die verschiedenen Projekte und Baustellen der Autobahn A9 zu besichtigen. Dafür war die Zeit zu kurz. Ich werde dies gerne nachholen und mir so auch einen persönlichen Überblick über die verschiedenen Örtlichkeiten schaffen können. Bereits früher habe ich aber in meiner Funktion als Nationalrat den Tunnel Riedberg, den Vispertaltunnel und den Tunnel Eyholz besichtigt.

Wie beurteilen Sie die Relevanz des Baus der Autobahn A9 für das Wallis in wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Hinsicht?

Unbestritten ist, dass die heutige Wirtschaft und Gesellschaft ohne funktionierendes Verkehrssystem kaum vorstellbar sind. Die Erreichbarkeit beeinflusst die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung und ist ein wichtiger Faktor für die regionale Wirtschaftsaktivität und für den Tourismus. Zusätzlich finden viele Arbeitskräfte im Bauhaupt- und Baunebengewerbe oder in den verkehrsnahen Betrieben Beschäftigung und Einkommen. Verkehrspolitisch dient der Bau der Autobahn A9 im Oberwallis u.a. auch der Umfahrung einzelner Dörfer und ermöglicht so eine Aufwertung im Bereich der Sicherheit und der Lebensqualität.

Was sind Ihre (persönlichen) Ziele hinsichtlich der Autobahn A9?

Als Vorsteher des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt ist es mir wichtig, mit allen Anspruchsgruppen einvernehmliche Lösungen zu finden und dieses Generationenprojekt ziel- und terminorientiert umzusetzen. Dabei geht es nicht nur um die wirtschaftliche und verkehrspolitische Perspektive. Die Autobahn leistet beispielsweise auch einen nicht unwesentlichen Beitrag zur Kohäsion des Wallis und somit zum Zusammenhalt zwischen dem Ober- und Unterwallis. Für ein starkes und vereintes Wallis. Die A9 verbindet das Wallis.

Wir wünschen Ihnen bei der Ausübung Ihres Amtes viel Freude und Erfolg. Danke, dass Sie sich die Zeit genommen haben, unsere Fragen zu beantworten.

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt (DMRU)
Dienststelle für Nationalstrassenbau (DNSB)
Kantonsstrasse 275, 3902 Glis
Tel. 027 606 97 00



**CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS**