



Freudige Gesichter an der Eröffnung der Nordröhre des Tunnels Visp am 23. September 2022.
V. l. n. r.: Stefan Wenger (A9), Valentina Kumpusch (ASTRA), Staatsrat Franz Ruppen,
Jürg Röthlisberger (ASTRA), Martin Hutter (A9), Reinhard Pollinger (A9).



NOVEMBER 2022



VERBINDET
DAS WALLIS

INFO

Der erste Teil der Südumfahrung von Visp ist Realität: Am 23. September 2022 konnten zusätzliche 5.2 km Strasse der Autobahn A9 für den Verkehr freigegeben werden. Die Arbeiten unter Tag waren anspruchsvoll und bleiben beim Umbau des Vispertaltunnels zur Südröhre des Tunnels Visp herausfordernd. Was tief im Berg entsteht, ist für den Ausenstehenden nicht sichtbar. Sichtbar sind jedoch die Arbeitsfortschritte beim Gedeckten Einschnitt Raron, beim Vollanschluss Raron, im Tunnel Riedberg und beim lückenschliessenden Trasseebau.

- S. 2/3 **Nordröhre Tunnel Visp:** Ein wahres Meisterwerk ist eröffnet!
- S. 4/5 **Gedeckter Einschnitt Raron:** Der Rohbau ist erstellt.
- S. 6/7 **Grossi Brigga Gesch:** Dank optimiertem Vorgehen erfolgt die Sperrung früher als geplant.
- S. 8/9 **Tunnel Riedberg:** Der Innenausbau ist in Ausführung.
- S. 10/11 **Tunnel Visp:** Tausende bestaunen das eindrucksvolle Tunnelsystem.
- S. 12 **Interview mit Valentina Kumpusch**
Vizedirektorin des Bundesamtes für Strassen (ASTRA).



NORDRÖHRE TUNNEL VISP (TUVI)

EIN WAHRES MEISTERWERK DER TECHNIK IST ERÖFFNET



Pfarrer Pascal Venetz stellt den Tunnel unter den Schutz Gottes.

Am 23. September 2022 um 14 Uhr fuhren die ersten Fahrzeuge offiziell über die Staldbachbrücke Nord durch die Nordröhre des Tunnels Visp. Ab 15 Uhr nutzten die ersten Verkehrsteilnehmer den bereits umgebauten Teil des Vispertaltunnels und den neuen Überwurtunnel. Die Südumfahrung von Visp ist Realität!

5.2 km mehr Autobahn fürs Oberwallis



Wie der Direktor des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), **Jürg Röthlisberger**, in seiner Eröffnungsansprache erklärte, dienen Autobahnen in der Schweiz in erster Linie der Entlastung der Ortschaften, es seien also eher «nationale Ortsumfahrungen»

als Transitstrecken. Während er einerseits das Bauwerk würdigte, legte er andererseits den Finger auf einen wunden Punkt: In der Schweiz hätten wir die Unart entwickelt, Fehler zu personalisieren. Dies führe zu Stillstand und Bewegungslosigkeit. Wer wolle denn da noch Verantwortung übernehmen für ein Grossprojekt? Es gebe keine Chancen ohne Risiken.

Ein Freudentag für Visp



Staatsrat Franz Ruppen freute sich über die Eröffnung und über den Beitrag, den die Autobahn A9 als verbindendes Element für den ganzen Kanton leiste. Nicht alle Entscheide lägen in der Hand der Projektverantwortlichen.

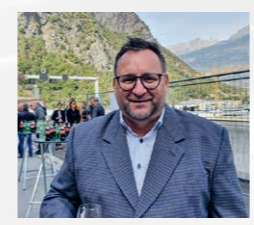


Martin Hutter, der Chef der Dienststelle für Nationalstrassenbau, sagte: «Für die Bevölkerung, die Anwohner und Gewerbetreibenden dauert der Bau der Südumfahrung von Visp sehr lange. Auch weil man sich nicht Tag für Tag vom Baufortschritt überzeugen kann.» Die Komplexität der eröffneten Tunnels habe es aber in sich: für eine Autobahn schweizweit einzigartig ist die unterirdische Einspurstrecke des Überwurtunnels in die Nordröhre des Tunnels Visp, sowie die Überführung der beiden Tunnelröhren des Tunnels Visp im Berg (vgl. 3D-Grafik auf S.11).



Niklaus Furger, Gemeindepräsident von Visp

Die A9-Südumfahrung bedeutet für Visp eine spürbare Verkehrs-entlastung, insbesondere vom Ost-West Schwerverkehr, der über den Simplon fährt. An stark frequentierten Wochenenden wird es auf der Talstrasse keinen Stau mehr geben, da die abreisenden Feriengäste nun bereits im Vispertal in Richtung Autobahn abzweigen können. Der Kreisel im Westen von Visp ist besser geeignet, diesen Verkehr aufzunehmen, als der Landbrückenkreisel von Visp. Dies ist ein Freudentag für Visp!



René Abgottspon, Gemeindepräsident von Baltschieder

Die Ausfahrt Visp West führt den Automobilisten auf die Umfahrungsstrasse und bindet Baltschieder damit direkt an die Autobahn an. In den Projektkommissionssitzungen (PROKO) konnten und können wir als Gemeinde unsere Anliegen direkt einbringen. Einige davon wurden von den Verantwortlichen aufgegriffen. Die nun eröffnete Südumfahrung Ost – West bedeutet auch für Baltschieder eine begrüssenswerte Entlastung.



Andreas Imstef, Gemeindepräsident von Zeneggen

Ich bin froh und dankbar für die weiteren Schritte, die in Richtung Netzvollendung der Autobahn A9 gehen. Zwar nutze ich hauptsächlich den öffentlichen Verkehr, werde mich aber freuen, wenn ich aus der neuen Seilbahn zwischen Visp und Zeneggen auf die Autobahn herunter blicken kann (schmunzelt).



Reinhard Pollinger, Oberbauerleiter Tunnel Visp

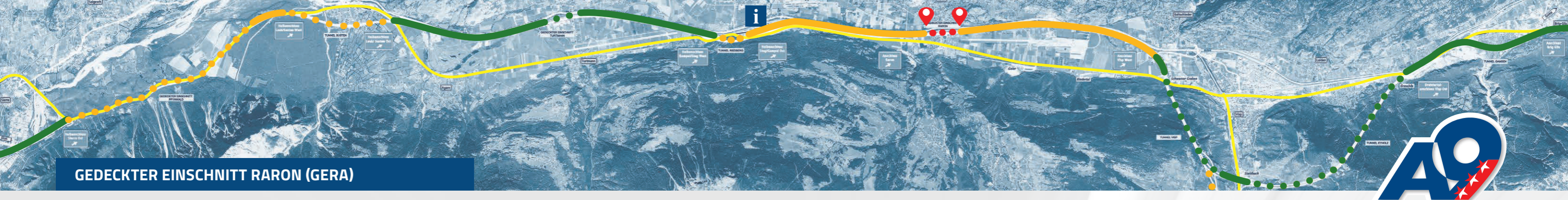
Es freut mich, dass wir den Tunnelabschnitt vorzeitig dem Verkehr übergeben konnten. Die Tunnelröhre Nord wird uns zwar bei der Baustellenlogistik Umbau Vispertal fehlen, andererseits bringt sie uns bezüglich der Sicherheit auch mehr Fluchtwege. Die Umstellung fordert von jedem Bauarbeiter höhere Aufmerksamkeit: wird nämlich eine überwachte Türe versehentlich geöffnet, wird die Autobahn Gamsen bis Schwarzer-Graben sofort auf Rot gestellt!



Stefan Wenger, Bereichsleiter BSA Tunnel Visp

Der Tunnel Visp mit dem «Lüftungstechnischen Kurzschluss» der beiden Hauptröhren durch den Überwurtunnel, stellt für die Verantwortlichen der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) eine ausserordentliche technische Herausforderung dar. Die Tunneleroöffnung ist deshalb mit intensiven Tests im Vorfeld und grosser Verantwortung verbunden. Klar freuten sich alle auf den Tag der Eröffnung. Die wirklich grosse Freude und Erleichterung stellt sich für die Verantwortlichen der BSA aber erst Tage danach ein, mit dem bestätigten und sicheren Betrieb der komplexen Anlagen.

Die neu eröffneten Bauwerke im Überblick	
Bauwerk	Besonderheiten und gemeisterte Herausforderungen
Staldbachbrücke Nord: Länge: 220 m	Eingebauter heller Gussasphalt heizt sich im Sommer weniger auf.
Tunnel Visp, Nordröhre: Länge: 2'536 m	Aufwändige Bewältigung der geologischen Störzonen. Sehr grosse Spannweiten in den drei Verzweigungsbauwerken (bis 25 m).
Vispertaltunnel, Südegg bis Verzweigung III: Länge: 700 m	Aufwändigere Sanierung des über 25-jährigen Vispertaltunnels als erwartet.
Überwurtunnel: Länge: 1'066 m	Eine «Überführung» im Berg: mit einem Abstand von 7 m führt er über die beiden Tunnelröhren des Tunnels Visp. Eine unterirdische Einspurstrecke auf die Autobahn.
Portalbauwerk Schwarzer Graben und Tagbaustrecke: Länge: 101 m	Bau unter Verkehr der T9 mit engen Platzverhältnissen.
Visp West, Ausfahrt zu Kreisel Wehreye: Länge: 750 m	Fachgerechte Sanierung des Grossgrundkanals in diesem Bereich.
Total neu in Betrieb 5'272 m	



GEDECKTER EINSCHNITT RARON (GERA)

BIS ENDE DES JAHRES 2022 IST DER ROHBAU ERSTELLT!



Die letzten Meter Beton beim Ostportal des GERA.

Im Schutz der weissen Stahlspriese entstand – auf diese Weise «getarnt» – Etappe um Etappe des Gedeckten Einschnitts Raron, so dass die Betonarbeiten (Rohbau I) Ende Jahr termingerecht ausgeführt sein werden. Insgesamt wurden durch die Arbeiter 87'530 m³ Beton verarbeitet.

Beendet sind damit alle Bodenplatten, Wände und Decken des Tagbautunnels, ebenso wie der Rohbau der Betriebszentralen im Osten und im Westen. Seit Mai 2022 arbeitet man im westlichen Bereich des GERA bereits am Innenausbau: Kabelschutzrohre zur Aufnahme der Elektroleitungen, die Hydrantenleitung für das Löschwasser und die Tunnelentwässerung sowie Kontroll-, Kabel- und Entwässerungsschächte sind im Bau.

Gestaltung der Oberflächen

Bis zur Pumpstation etwa in der Mitte des Tagbautunnels ist der Gedeckte Einschnitt Raron von Westen her bereits mit Erde überdeckt. Seitlich sind noch Geländeanpassungen erforderlich. Das Ansäen gestaltete sich in diesem heissen Sommer etwas schwierig, doch sieht der Herbst diesbezüglich vielversprechender aus. Mehrere Schutzwände sowie Versorgungsleitungen konnten bereits entfernt werden. Im Rahmen des Konzeptes Raron plus arbeiten die Verantwortlichen der A9 mit der Gemeinde zusammen, um die Endgestaltung vorzunehmen.



Der GERA ist im Westen bereits überschüttet.



Verlegen der Abdichtungsfolien auf der Tunneldecke.



Insgesamt wurden 87'530 m³ Beton verbaut.

Dank an die Anwohner für ihr Verständnis

Jede Baustelle ist mit Staub, Lärm und Erschütterungen verbunden. Nachdem im Wohnbereich der grösste Teil bereits wieder aufgefüllt ist, gestaltet sich die Situation wieder deutlich erträglicher. Die Verantwortlichen der Autobahn A9 danken den Anwohnerinnen und Anwohnern für das Verständnis und die Geduld, die sie gegenüber der Baustelle aufgebracht haben.



Die Autobahn A9 verläuft zwischen Raron und Visp gebündelt zum Bahntrasse.

Offene Strecke Überführung St. German – Visp West

Vor einem Jahr, im November 2021, haben die Bauarbeiten am Trasse zwischen Visp West und der Unterführung St. German begonnen. Heute sind auf dieser Strecke alle Werkleitungen für Strom und Entwässerung verlegt, die Schlitzrinnen für die Entwässerung der Fahrbahn sind verlegt und seit September entsteht von Osten her der Strassenoberbau mit den seitlichen Böschungen, die fortlaufend kultiviert werden. Im Oktober erfolgte der Probeeinbau für den Belag. Dabei überprüften die Verantwortlichen die optimale Beschaffenheit des künftigen Belags im Westen von Visp.

Offene Strecke Ostportal GERA – Überführung St. German

Im Frühjahr 2023 beginnen die Bauarbeiten für die Strecke zwischen dem Ostportal des GERA und der Überführung St. German.

Frage an die Bauleitung: Welches sind die Erkenntnisse nach Abschluss des Rohbaus I?

Nach 4 ½ Jahren Bauzeit müssen wir sagen: alle Projektbeteiligten haben gut zusammengearbeitet, und das ist das Wichtigste. Wir haben untereinander immer optimale Lösungen gefunden und umgesetzt. Dabei hat uns die Bevölkerung unterstützt. Die von den Projektierenden ausgeschriebene und vom Unternehmen umgesetzte Baugrubensicherung (überschnittene Bohrpfahlwand) hat funktioniert; wir hatten keinen Wassereintritt zu verzeichnen. Zudem freuen wir uns, dass wir das Bauprogramm zeitnah umgesetzt haben.



GROSSI BRIGGA GESCH



DIE GEPLANTE BRÜCKENSPERRUNG ERFOLGT EIN JAHR FRÜHER



Vollanschluss Raron im Juni 2021...



... und 16 Monate später, im Oktober 2022.



Das Widerlager Süd musste komplett neu gebaut werden.



Die heute fertiggestellte Ostrampe im Bau. Dies ist die künftige Anbindung des Verkehrs Ost-West, die vom Gedeckten Einschnitt Raron auf die Brücke führt, um die Autobahn in Raron zu verlassen.

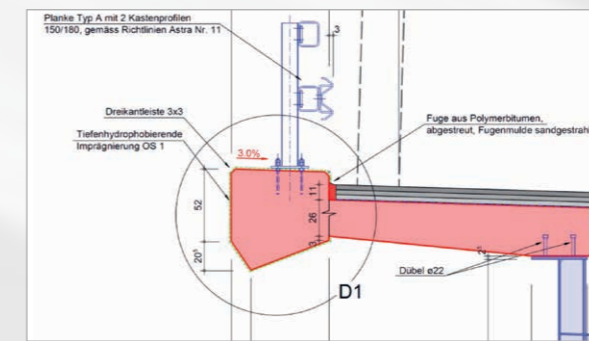
Im Westen des Rarner Dorfteils Turtig wird zurzeit die Sanierung der bestehenden Brücke nach Niedergesteln ausgeführt. Die Grossi Brigga Gesch ist ein wichtiges Element des künftigen A9-Vollanschlusses Raron. Trotz Lieferverzögerungen beim Corten-Stahl für die Auf- und Abfahrtsrampen gelang es den Verantwortlichen, die Arbeiten so zu optimieren, dass man die vorgesehene Sperrung um ein Jahr vorzieht.

Rund um die Grossi Brigga Gesch geht es eigentlich um vier Baustellen:

- Sanierung der bestehenden Stahl-Verbundbrücke aus dem Jahre 1974.
- Neubau der Rampen als Ab- und Zufahrten des künftigen A9-Verkehrs Richtung Ost-West.
- Neubau des Kreuzungsbereichs auf der Brücke.
- Rückbau bestehender Teile, Fertigstellungsarbeiten.

Sanierung der Brückenränder: im Frühjahr 2023 abgeschlossen

Auf der ganzen Länge der Brücke schnitten die Bauleute etappenweise und beidseitig rund 2.50 m des äusseren Randes der Brücke ab und bauten diesen Teil neu. Er besteht dabei jeweils aus einem Gehweg und dem Brückenrand (sogenannter Konsolkopf), auf dem später das Rückhaltesystem (Leitplanken, Zaun) montiert wurde (vgl. Abbildung rechts). Mit diesen Arbeiten verbunden sind eine neue Abdichtung und Entwässerung sowie ein neuer Belag. Im Frühjahr 2023 sind diese Arbeiten abgeschlossen. Die Sanierung umfasst sowohl den Ober- als auch den Unterbau der Brücke, inkl. Verstärkungen des Stahlbaus. Das neu gebaute Widerlager Süd mit Fahrbahnübergang ist von der Kantonsstrasse aus gut sichtbar.



Die bestehenden Brückenränder werden beidseits abgeschnitten und neu erstellt: Konsolkopf, Gehweg, Abdichtung, Entwässerung, Belag, Leitplanken, etc.

Erdbebenertüchtigung

Sieben der dreizehn bestehenden Brückenpfeiler (Querträger) liegen neu auf einem weicherem, elastischerem Material, so dass sich bei einem Erdbeben der Fahrbahn- und der Brückenträger um max. 25 cm unabhängig voneinander verschieben können. Diese Arbeiten sind rund zur Hälfte ausgeführt.

Corten-Stahl für die Auf- und Abfahrtsrampen

Die acht neuen Brückenpfeiler mit den entsprechenden Fundamenten, die auf je vier mehr als 20 m tief in den Boden reichenden Pfählen gebaut sind, ragen schon seit einiger Zeit in die Höhe. Der Unternehmer wollte den Corten-Stahl für die Rampen ursprünglich aus Mariupol beschaffen, was infolge des Ukraine-Krieges nicht mehr möglich war. Kurzfristig fand er eine alternative Lösung – der Stahl für die heutigen Rampenkonstruktionen stammt teils aus Italien, teils aus Deutschland. Die Rampe im Osten wird Ende 2022 zusammen mit der Fahrbahnplatte fertiggestellt. Die Anschlussrampe im Westen ist bis Frühjahr 2023 ebenfalls erstellt.

Vollsperrung der Brücke

Wie bereits im Herbst 2021 angekündigt, wird die Brücke zur Erstellung des Kreuzungsbereichs in der Mitte der Brücke (Anschluss der beiden Rampen sowie Verbreiterung) während sechs Monaten gesperrt. Die Verantwortlichen der Autobahn A9 werden rechtzeitig über den genauen Zeitraum für diese Sperrung sowie über alternative Fahrwege informieren.



TUNNEL RIEDBERG (TURI)

TRASSEE SCHNIDRIGU – RARON WEST



DER BETON- INNENAUSBAU IST IN AUSFÜHRUNG

Während die Sanierungsmassnahmen im ursprünglich ausgebrochenen bzw. rückwärtigen Bereich der Nordröhre Ende September 2022 abgeschlossen werden konnten, sind diese in der Südröhre noch bis im Januar 2023 in Ausführung. Das bedeutet: Der Innenausbau der Nordröhre begann im Oktober 2022 mit dem Sohlgewölbe, gefolgt vom Einbau des Innengewölbes.

Zwei Schalungen im Einsatz

In der Nordröhre des Tunnels Riedberg haben die Bauarbeiter die Tunnelröhre vom Ostportal her mit einem Beton-Innenkleid zu versehen. Dies erfolgt in zwei, sich nachfolgenden Schritten:

- Schritt 1: Sohlgewölbe.

Betoniert man den unteren Teil des Tunnelprofils, nennt man dies «Sohlgewölbe». Hierzu kommt ein spezieller Schalwagen zum Einsatz, der sich etappenweise vorwärtsschieben lässt. Auf diese Art verlängert sich das Sohlgewölbe jeden Tag um 6 m. Die Schale des Sohlgewölbes weist vom untersten Punkt bis zum Rand eine Höhe von 3.41 m auf. Im Tunnel Nord ist die Schalung seit Oktober 2022 im Einsatz. Pro Etappe werden für die Sohle 80 m³ Beton eingebaut.

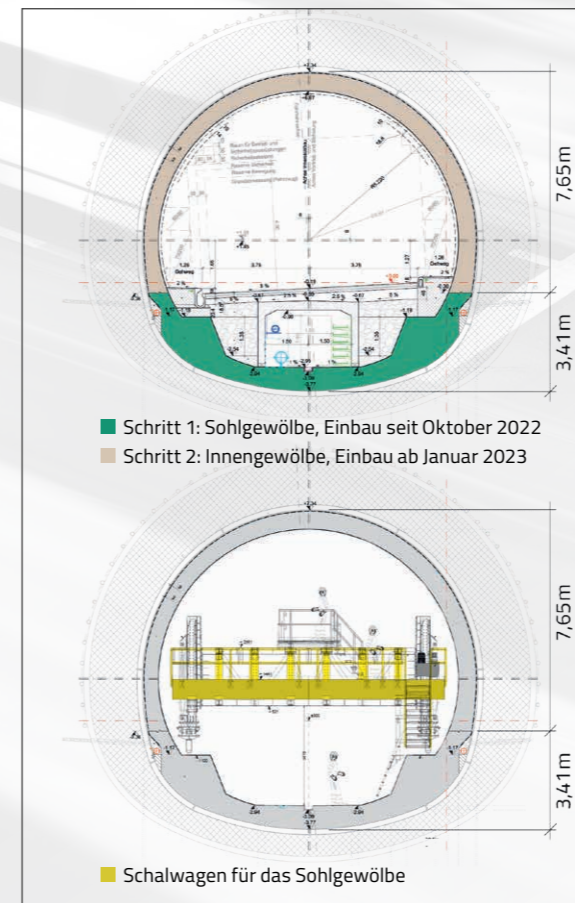
- Schritt 2: Innengewölbe.

Die obere Betoninnenschale wölbt sich über die Schale des Sohlgewölbes. Mit einer Höhe von 7.65 m ist dieses Innengewölbe rund zweimal so hoch wie das Sohlgewölbe. Mit einer zweiten Schalung betonieren die Bauarbeiter 6 m Gewölbe pro Tag, das entspricht einem Betoneinbau von 70 m³.

In der Tunnelröhre Nord folgen sich die beiden Schalwagen. Die Schalung für das Sohlgewölbe wird das Portal im Westen im Frühjahr 2023 erreichen. Die Schalung des Innengewölbes erreicht das Westportal der Nordröhre im Herbst 2023.

Und dann wechselt man in die Südröhre

Die südliche Tunnelröhre wird in umgekehrter Richtung, von Westen nach Osten, ausbetoniert. Die Sohlgewölbe-Schalung wechselt im Frühjahr 2023 von der beendeten Nordröhre in die Südröhre und schreitet dort erneut im 6m-Tagesrhythmus vorwärts. Im Herbst 2023 sollte sie so wieder im Osten des Tunnels Riedberg angelangt sein, ebenso die Innengewölbeschalung im Frühjahr 2024.



Verlegen der Armierung und Montieren der Abschalung für das Sohlgewölbe.

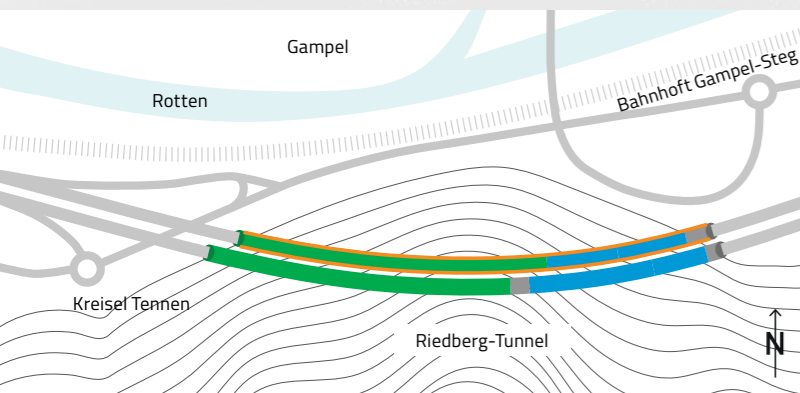


Der Schalwagen zum Betonieren des Sohlgewölbes stand im Oktober 2022 vor dem Ostportal des Tunnels Nord.

WEITERE 2.5 KM AUTO- BAHN A9 ZWISCHEN RARON WEST UND SCHNIDRIGU



Die offene Strecke zwischen Schnidrigu und Raron West ist grundsätzlich betriebsbereit, die Markierungen sind ausgeführt und die Betriebs- und Sicherheitsanlagen eingebaut. Das rund 2.5 km lange Autobahnstück wird während des Jahres 2023 eröffnet, sobald die notwendigen Funktions- und Sicherheitstests der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) erfolgt sind.



- ab 1. Juni 2017 ausgebrochener Tunnel.
- Bereits sanierter rückwärtiger Bereich.
- Gewölbedrainage.



TUNNEL VISP

TAUSENDE AM TAG DER OFFENEN AUTOBAHN A9



Nach seiner kurzen Rede blieb Zeit, sich mit den Besucherinnen und Besuchern auszutauschen.



Private Anbieter im Verpflegungsbereich.



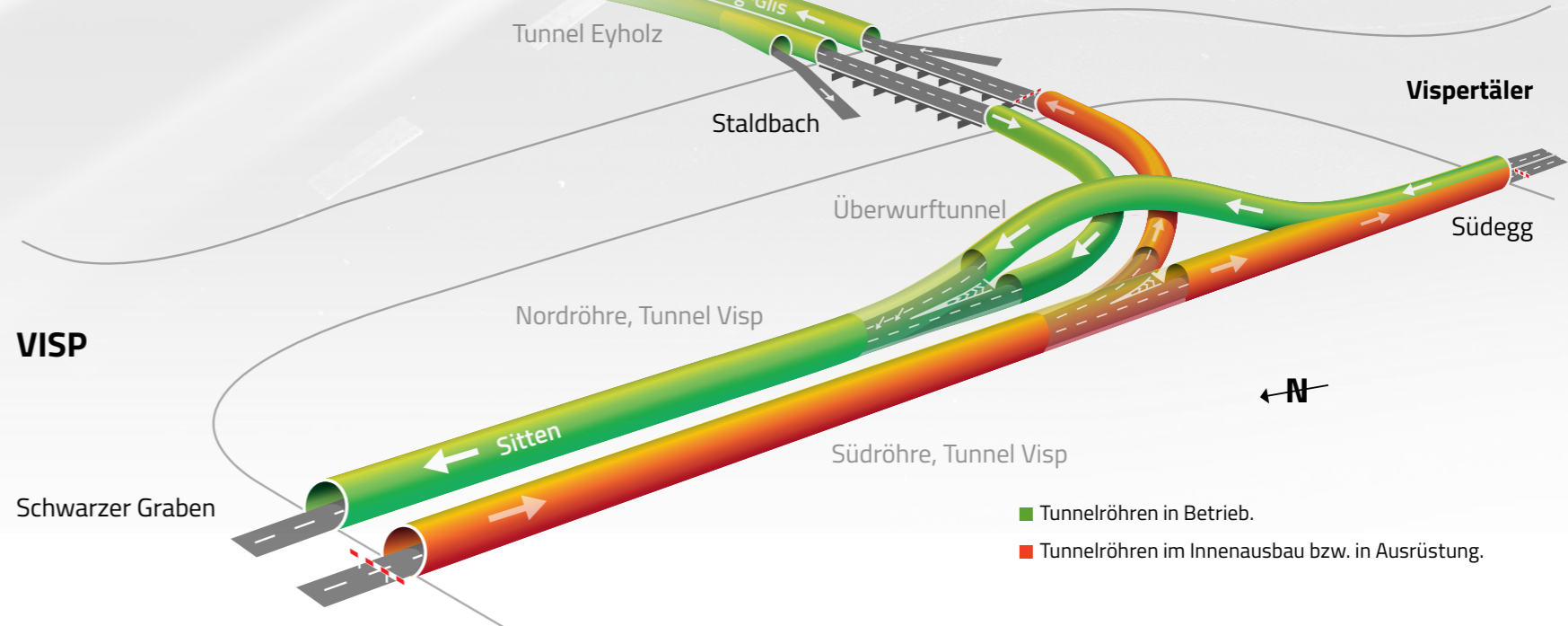
Imposante Gewölbeschalung in der Verzweigung III.



Informationen aus erster Hand.



Es fühlte sich an wie ein Volksfest. Am 20. August 2022 öffneten die Verantwortlichen der Autobahn A9 den Tunnel für die Bevölkerung. Und diese nutzte das Angebot. Staunend bewegten sich die zahlreichen Besucherinnen und Besucher durch die imposanten Tunnelquerschnitte, manche zu Fuss, ein Grossteil jedoch mit einem Gefährt des Langsamverkehrs. Es war ein Tag, an dem es nicht nur darum ging, eine Baustelle zu besichtigen. Es war ein Tag, an dem man wieder einmal spürte, was das Wallis ist: Menschen, die einander verstehen und kennen, miteinander reden und gemütlich sind. Menschen, die miteinander verbunden sind. So wie es die A9 für sich in Anspruch nimmt: Sie verbindet das Wallis.





Interview mit Valentina Kumpusch

Vizedirektorin des Bundesamtes
für Strassen (ASTRA)

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
MAI 2023**

Frau Kumpusch, Sie sind Vizedirektorin des Bundesamtes für Strassen und haben bei der Eröffnung der Nordröhre des Tunnels Visp auch das Band durchschnitten. Welches sind Ihre Aufgaben im Zusammenhang mit der Netzvollendung der Autobahn A9?

Der Kanton erstellt die A9, das ASTRA hat die sogenannte Oberaufsicht: Kontrolle der Aktivitäten, Akteneinsicht, Teilnahme an strategischen Sitzungen und Inspektionen der Baustellen. So kann ich meine und die Erfahrungen des ASTRA einbringen, damit auch dieses Grossprojekt gemeinsam im beabsichtigten Kosten- und Terminrahmen fertiggestellt werden kann.

Welche sind die bevorstehenden Herausforderungen aus Ihrer Sicht?

Die Fertigstellung der Strecke im Oberwallis ist in Sicht. Nach der Eröffnung des Tunnels Visp am 23. September 2022 werden praktisch im jährlichen Takt bis 2026 die weiteren Abschnitte eröffnet. Jetzt geht es vor allem darum, die Tunnels, die Gedeckten Einschnitte und die offenen Abschnitte mit der anspruchsvollen Betriebs- und Sicherheitsausrüstung auszustatten. Am 20. August 2022 konnte sich die Bevölkerung einen Einblick verschaffen, was es alles braucht, um sicher durch einen Tunnel fahren zu können. Parallel arbeiten wir gemeinsam mit dem Kanton am letzten Abschnitt durch den Pfywald. Nach der Projektprüfung und -optimierung befinden wir uns hier in der Phase der Detailprojektierung. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Beschwerde der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SLS) gutgeheissen. Der Kanton Wallis wird die am 26. Oktober 2022 ergangenen Entscheide des Bundesverwaltungsgerichtes zunächst eingehend prüfen und das weitere Vorgehen abstimmen. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes kann innert 30 Tagen ab Eröffnung an das Bundesgericht weitergezogen werden.

Wie sind die Bauwerke, die im Rahmen der Netzvollendung im Oberwallis entstehen, im gesamtschweizerischen Kontext einzuordnen?

Sie sind sicher anspruchsvoll! Die A9 ist eine Abfolge von Tunnels, Brücken und Gedeckten Einschnitten, welche unter stark variierenden Bedingungen (Geologie, Bodenbeschaffenheit, Grundwasser, etc.) gebaut werden. Zudem ist die Umwelt zu berücksichtigen. Ich komme aus dem Tessin – der Talboden ist auch dort immer eng – und die Einflüsse auf die Bevölkerung und die Natur sind während der Bauzeit unmittelbar spürbar. Diese grossen Bauvorhaben sind aber auch eine Chance, einen Mehrwert gerade für die Umwelt zu schaffen: durch Tunnels und Eindeckungen wird wieder Platz für die Natur zurückgewonnen. Das beste Beispiel ist der Pfywald. Ergänzend kommen «kleinere» Massnahmen hinzu wie neue Biotope, die bereits vor den eigentlichen Bauarbeiten realisiert werden können.

Welchen Bezug haben Sie zum Autobahnbau und zu wichtigen Infrastrukturprojekten in der Schweiz?

Die Autobahnen sind genau wie die Bahnlinien das Kernstück der Infrastruktur für die Mobilität in der Schweiz. Ich nutze diese während der Arbeit, in der Freizeit aber auch für Güter – indem ich beispielsweise Walliser Aprikosen in Bern kaufen kann. Infrastrukturprojekte sind für mich durch deren Komplexität sehr spannend: Tunnels für die Schiene, die Strasse oder für Kraftwerke betreffen alle Fachbereiche des Ingenieurwesens. In der Schweiz konnten wir diese Fähigkeit zur Zusammenarbeit und zum Kompromiss bereits mehrfach unter Beweis stellen, zum Beispiel beim Lötschberg-Basistunnel oder im soeben eröffneten Pumpspeicherkraftwerk Nant-de-Drance. Meine Motivation ist es, mich für die Mobilität zu engagieren, indem ich als Bindeglied zwischen Technik und lokalen Bedürfnissen agiere.

Was denken Sie, wie wird sich der Verkehr in der Schweiz entwickeln?

Durch das Bevölkerungswachstum wird die Nachfrage nach Mobilität weiterhin steigen. Diese können wir nur gewährleisten, indem wir weiterhin in alle Infrastrukturen (Bahn und Strasse) investieren – sowohl beim Unterhalt als auch beim Ausbau. Das Strassennetz ist gemäss dem vom Parlament bereits freigegebenen Programm gezielt auszubauen. Es geht darum, diese Verkehrsflächen besser zu nutzen. Da wird uns die Technologie sicher helfen, aber auch gemeinschaftliche Modelle wie Carsharing oder Carpooling können entscheidend sein. Die aktuellen Krisen und die Umstellung auf Elektromobilität gefährden in absehbarer Zeit das ganze Finanzierungsmodell der Strassen- und Bahninfrastruktur. In diesem Rahmen ist das ASTRA vom Bundesrat beauftragt worden, bis Ende 2023 eine Vorlage zum Ersatz der Mineralölsteuern zu erarbeiten.

Besten Dank für das Gespräch, Frau Kumpusch.

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**