

„Melkkuh“ der Nation

- Steuern
- Abgaben
- Gebühren
- Eigenmietwert

Eigenmietwert ABSCHAFFEN!
Werden Sie Mitglied im

Hauseigentümerverband **H E V** Oberwallis

Walliser Bote

MFH 4 ½ Z, 136m² G+K in Bitsch
Fr. 550'000.-



Holzbau AG
www.holzbaum.ch
Mörel-Filet 027 928 77 77

www.1815.ch

Redaktion Telefon 027 948 30 00 | Aboservice Telefon 027 948 30 50 | Mediaverkauf Telefon 027 948 30 40

Auflage 20 001 Expl.



Wallis
«Kontrastreich»
Geld gewonnen, aber Kunden verloren: Karin Perraudin von der Groupe Mutuel über das Jahr 2017. | **Seite 2**



Wallis
Neue Vision
Heinz Julen wünscht sich ein neues Motto für Sion 2026: nämlich «Olympia unplugged». | **Seite 5**



Sport
Ausgerastet
Nach dem fragwürdigen Penalty von Real rastete Gigi Buffon aus und beschuldigte den Ref. | **Seite 13**

INHALT

Wallis	2 – 12
Traueranzeigen	10
Sport	13 – 17
Ausland	18/19
Wirtschaft/Börse	20
Schweiz	21
TV-Programme	22
Wohin man geht	23
Wetter	24

Oberwallis | Heute wird der Eyholz-Tunnel der A9 für den Verkehr freigegeben

Die Hälfte ist geschafft

Mit der Eröffnung des dritten Autobahnstücks wird das Oberwalliser Autobahnnetz auf knapp 15 Kilometer Länge erweitert. Damit ist Halbzeit. Bis ins Ziel bleibt es also noch ein langer Weg.

Trotzdem spricht Martin Hutter, Chef des Amts für Nationalstrassenbau, von einem «Feiertag». Der Tunnel ist Teil der Südumfahrung und er ist der längste der A9 im Wallis. Die Südumfahrung wird für die verkehrsgeplagte Visper Bevölkerung Entlastung bringen. Vorerst allerdings nicht. Denn Teil zwei, der Visper Tunnel, wird noch zwei bis drei Jahre nicht in Betrieb gehen. Damit werden vorerst vor allem die Bewohner des Vispertals oder Touristen vom 700 Millionen Franken teuren Bauwerk profitieren.

Derzeit laufen die Arbeiten sowohl beim gedeckten Einschnitt Raron als auch beim Riedberg weiter. Beim Abschnitt Susten-Siders gingen nach der Planaufgabe 89 Einsprachen ein. Diese gilt es nun erst einmal zu erledigen. Es ist aber mit Verzögerungen bereits beim Plangenehmigungsverfahren zu rechnen. Auf die Autobahnbauer wartet also auch in der zweiten Halbzeit noch viel Arbeit. | **Seiten 6/7**



Freie Fahrt. Ab heute wird der Verkehr im Eyholz-Tunnel (Bild Ostausfahrt) rollen.

FOTO WB

Martinach | Eigenkapital erhöht und Aufwand gesenkt

Die Migros Wallis ist «kerngesund»



Solide aufgestellt. Migros-Direktor Max Alter ist mit dem Geschäftsergebnis 2017 zufrieden.

FOTO WB

Die Migros Wallis erzielte im vergangenen Jahr trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds ein ansprechendes Geschäftsergebnis.

Mit einem Cashflow von 21,5 Mio. Franken (Vorjahr 32,2 Mio. Franken) konnte der Grossverteiler die Investitionen von 5,2 Mio. Franken vollumfänglich finanzieren und die Verschuldung reduzieren. Das Eigenkapital wurde gestärkt und machte zum Jahresende mit 218,8 Mio. Franken 77,95 Prozent der Bilanzsumme aus, wie Direktor Max Alter am Donnerstag an der Bilanz-Medienkonferenz berichtete. Der Geschäftsaufwand verringerte sich um 2,9 Mio. Franken. «Wir sind ein kerngesundes Unternehmen», resümierte Alter. Umsatzmässig bekam der orange Riese allerdings den «verschärften Marktdruck» zu spüren. | **Seite 3**

Zermatt | Viel Soul und eine Menge Jazz

Norah Jones sorgte für grosse Momente



Rundum begeistert. Die Amerikanerin Norah Jones.

FOTO WB

KOMMENTAR

Ein Tunnel auf Halde

Vor 34 Jahren hat der Walliser Staatsrat die Linienführung der N9 beschlossen. Vor bald zwei Jahrzehnten war die A9 bis Siders gebaut. Seit heute haben wir nun immerhin auch fast 15 Kilometer Autobahn im Oberwallis. Damit ist Halbzeit. Für die Verantwortlichen ist das ein Feiertag. Wieder einmal. Es gab im Oberwalliser Autobahnbau schon manch «historische Tage, Freudentage und echte Meilensteine». Alle sind natürlich froh, dass die A9 allmählich auch im Oberwallis Gestalt annimmt. Die A9 im Oberwallis bleibt aber ein Flickenteppich, aber nicht ohne Wirkung. Die Umfahrung von Turtmann bringt dem Dorf seit mehr als einem Jahr die erhoffte Verkehrs-entlastung. Wie wichtig die Autobahn zwischen Eyholz und Gamsen ist, zeigte sich erst gestern wieder. Die Schliessung aufgrund der heutigen Feierlichkeiten führte beim Bildackerkreisel sofort zu Staus.

Viel Entlastung wird auch der Eyholz-Tunnel bringen. Für Visp, das seit Jahren unter dem Verkehr leidet, aber auch für Lalden mit der Entlastungsstrasse. Vorerst hält sich die Freude in Grenzen. Denn spürbar weniger Verkehr werden Visp und Lalden erst mit der Eröffnung des Tunnels Visp erdulden müssen. Das wird frühestens in zwei bis drei Jahren sein. Prognosen wollen die Verantwortlichen längst keine mehr machen. Der Eyholz-Tunnel, ein zweifellos gelungenes und stolzes Bauwerk, ist so vorerst ein Tunnel auf Halde. Und ein teurer Luxus. Das passt zur Geschichte der A9 im Oberwallis.

Herold Bieler

auto-bei

DER OBERWALLISER
KLEINZEIGER FÜR AUTOS

**FINDEN STATT
SUCHEN**



NEU AUF 1815.ch



DIE ERÖFFNUNG DES ERSTEN OBERWALLISER A9-TEILSTÜCKS IM WB VOM 26. OKTOBER 2002

WALLIS

Walliser Bote Samstag, 26. Oktober 2002

11

Ein historischer Tag fürs Oberwallis

Eröffnung der ersten Autobahnteilstrecke der A9 im Oberwallis

G a m s e n. — Seit gestern Mittag verfügt das Oberwallis über einen ersten Autobahnabschnitt. Mit einer feierlichen Zeremonie ist die Teilstrecke der A9 zwischen Visp Ost und Brig-Glis offiziell eröffnet worden. Damit ist ein langes Warten zu Ende gegangen. Neben vieler lobender Worte waren aber auch kritische Töne zu vernehmen.

Landesbischof Norbert Brunner eröffnete gestern gegen Mittag die Autobahn A9 zwischen Visp Ost und Brig-Glis. Mit zwei gezielten Axtschlägen durchtrennte er das symbolische Band. Zuvor hatte er sich in einem spannenden Trottnett-Rennen gegen andere Würdenträger durchgesetzt. Dem Sieger sollte die Ehre der Eröffnung zuteil werden.

Gedanke an die Ewigkeit

Zusammen mit dem Gliser Pfarrer Edouard Imhof von Brig gab Landesbischof Norbert Brunner der A9 seinen Segen. Auf dass die Verkehrsteilnehmer möglichst unfallfrei auf ihr fahren mögen. Bischof Brunner richtete aber auch mahnende Worte an die versammelte Gästeschar. Bei jeder Tätigkeit müsse der Blick auf die Ewigkeit gerichtet werden. Ansonsten werde aus Schaffen schnell einmal Zerstoren. Die Autobahn sei ein positives Zeichen und Symbol, denn sie bringe die Menschen einander näher.

Keine leichte Aufgabe
Staatsrat Jean-Jacques Rey-Bellet bekundete seine Freude, an diesem wunderbaren Ereignis teilhaben zu dürfen. «Die Aufgabe war nicht leicht. Die entstandenen Kunstbauten sind aber wunderschön geworden», schwärmte der Vorsteher des Departements für Verkehr, Bau und Umwelt. Die Farbe der neuen Rhodenerbrücke nach Brigebad sei einigen Parteien vielleicht ein Dorn im Auge, doch er könne sie beruhigen. Das aggressive starke Blau der Brücke werde sich im Laufe der Jahre sicher zu einem sanfteren Blau abschwächen. Böse Zungen hätten behauptet, das neue Teilstück sei nutzlos. «Die Autobahn ist aber wie ein Puzzle. Jeder Stein muss einzeln gesetzt werden», so der Staatsrat weiter. Es sei klar, dass dieses Teilstück für Visp keine Lösung bringe. «Hätte man aber deshalb mit dem Bau in Brig warten und die finanziellen Mittel nicht nutzen sollen? Was gemacht ist, ist gemacht.» Der Staatsrat kämpfte nun dafür, dass weitere Mittel nicht eingefroren würden, schloss Jean-Jacques Rey-Bellet seine Rede.

Kritische Töne

Willy Burgunder, Vizepräsident des Bundesamts für Strasse, richtete kritische Worte an die Zuhörer. «Ich habe vor zwei Wochen in Ungarn eine neue Autobahn besichtigt. Diese ist 60 Kilometer lang und der Kilometer hat etwa 6 Millionen Franken gekostet. Planung und Realisierung sind innerhalb von vier Jahren über die Bühne gegangen. Das Autobahnteilstück Visp Ost–Brig-Glis ist hingegen nur drei Kilometer lang, der Kilometer hat aber fast 70 Millionen Franken gekostet. Ebenfalls die Planung und Realisierung haben etliche Jahre mehr in Anspruch genommen. Machen wir etwas falsch», fragte sich Willy Burgunder. Trotzdem freute er sich, dass nun ein erster Schritt für die bessere Angliederung des Oberwallis an die «Ausserschweiz» getan sei. Die nächsten Schritte müssten unbedingt folgen.

Visp ähnelt dem «Baregg»

Das Verkehrsproblem in Visp ähnele bald einmal jenen vom «Baregg» oder «Gubrist». Die Vollendung des beschlossenen Netzes habe deshalb immer noch oberste Priorität. Die finanziellen Mittel seien aber dünner als auch schon. Die Schuldenbremse zwingt zu Einsparungen. Bevorzugt würden natürlich die bereits im Bau befindlichen Projekte. Es sei deshalb bedauerlich, dass der Autobahnbau noch nicht überall im Oberwallis begonnen habe. Es könnten in den nächsten Jahren nämlich gewichtige Konkurrenzprojekte für die Rhodenerbrücke anfallen, beschloss der Vizepräsident des Bundesamts für Strassen seine kritische Botschaft.

2009 oder 2019?

Charly Schwarzen, ehemaliger Sektionschef Nationalstrassen Oberwallis, kommentierte diese Rede folgendermassen: «Die voraussichtliche Inbetriebnahme der gesamten A9 ist für das Jahr 2009 geplant. Nach dieser Rede müssen wir die zweite Null wohl durch eine Eins ersetzen.» Die Brig-Gliser Stadtpräsidentin Viola Amherd würdigte die Eröffnung als Anlass von historischer Bedeutung. Das ständige zunehmende Verkehrsaufkommen verlange nach Lösungen. Der Tourismuskanon Wallis brauche eine leistungsfähige Verkehrsader. Mit dem Autobahnabschnitt Visp Ost–Brig-Glis ist ein erstes Teilstück der Rhodenerbrücke A9 durch das Oberwallis vollendet worden. Die ersten Puzzlestücke sind also gelegt. Nun muss das Puzzle nur noch zu Ende gebracht werden.



Die ersten Fahrzeuge rollen über den neu eröffneten Autobahnabschnitt der A9 zwischen Visp Ost und Brig-Glis.

Foto wb



«Was gemacht ist, ist gemacht»: Staatsrat Jean-Jacques Rey-Bellet.



Landesbischof Norbert Brunner setzte sich im Trottnett-Rennen durch.

A9 | Für Martin Hutter, Chef des Amtes für Nationalstrassenbau

«Ein besonders

VISP | Der Chef der Walliser Autobahn zum heutigen «Feiertag», zu Besonderheiten des längsten A9-Tunnels und weiteren Meilensteinen im Bau der Oberwalliser Autobahn.

Martin Hutter, heute Freitag steht für Sie ein grosser Moment an. Wie wichtig ist nach zehn Jahren Bauzeit diese Eröffnung des Tunnels Eyholz für Sie oder für das Fortschreiten des gesamten Projekts der A9?

«Das ist ein wichtiger Schritt. Der Tunnel ist einerseits Teil der Südumfahrung Visp, andererseits ist er der längste Tunnel der Autobahn A9 im Wallis und damit ein besonders wichtiges Bauwerk. Es bereitet Freude, dieses komplexe Werk nun gemeinsam eröffnen zu können.»

«Die Beleuchtung ist anders und schonender als in anderen Tunnels»

Martin Hutter, Chef Amt für Nationalstrassenbau Wallis

Der Zeitpunkt der Eröffnung erfolgt mit ein paar Jahren Verzögerung doch reichlich spät. Was hat zur massiven Verspätung geführt?

«Einerseits gab es im Berg während des Baus zum Teil erhebliche geologische Schwierigkeiten, die gemeistert werden mussten. Dann führten auch Komplikationen bei der Ausführung zu unvorhergesehenen Verzögerungen. Doch nun ist der Tunnel betriebsbereit und in seiner Art einer der modernsten überhaupt in Bezug auf Betriebs- und Sicherheitseinrichtung.»



Im Einsatz für die A9. Martin Hutter wird der Eröffnung des Tunnels Eyholz das Wort

Was ist derart modern oder anders als bei herkömmlichen Tunnels?

«Beispielsweise die Beleuchtung ist anders als bisher in anderen Tunnels. Dank dieser neuartigen LED-Beleuchtung kann das Licht je nach Tages- und Nachtzeit bzw. die Helligkeit bei der Ein- und Ausfahrt in den Tunnel besser angepasst werden. Dies schont das Auge des Autofahrers und führt zu besserer Sicht.»

Was für andere, wesentlich verbesserte Punkte im 4,3 Kilometer langen Bauwerk gibt es im Vergleich zu bereits bestehenden Tunnels?

«Der Werksleitungskanal ist direkt unter

A9 | Ab heute ist die halbe Oberwalliser Autobahn in Betrieb. Der Autobahnbau im Oberwallis bleibt eine Geschichte fast ohne Ende

Einsprechende Unternehmer, rutschende Berge und

OBERWALLIS | Heute wird der A9-Tunnel Eyholz offiziell dem Verkehr übergeben. Ein feierlicher Tag, obwohl der Autobahnbau im Oberwallis ein eher tristes Kapitel ist.

HEROLD BIELER

Ab heute ist die Oberwalliser Autobahn also fast 15 Kilometer lang. Und damit fast zur Hälfte in Betrieb. 33 Jahre sind mittlerweile seit dem Staatsratsbeschluss zur Linienführung der N9 vergangen... Die Autobahn im Oberwallis wird, wenn sie fertig gebaut sein wird, eine Länge von 31,8 Kilometern aufweisen. Die Hälfte davon in Tunnels und gedeckten Einschnitten sowie zahlreichen Kunstbauten. Die A9 wird eines Tages durch fünf Tunnels führen. Der Tunnel Gamsen ist schon seit mehr als 15 Jahren in Betrieb.

Martin Hutter hat für Ruhe gesorgt

Am Autobahnbau im Oberwallis waren auch mehrere Chefs beteiligt. In der Anfangsphase war es Charly Schwarzen, Chef des Nationalstrassenbaus. Später war Christian Pfammatter von 2002 bis 2008 Leiter der Sektion Nationalstrassen Oberwallis. Der Elsässer Jean-Pierre Jaeger übernahm den Chefposten auf den 1. Januar 2010, nachdem er ab 2008 als administrativer Leiter der Sektion Nationalstrassenbau des Kantons Wallis tätig war. Per Ende Februar 2012 quittierte er seinen Dienst.

Nach langer Suche wurde dann Mitte 2013 Martin Hutter, damaliger Adjunkt des Amtes für Nationalstrassenbau, als Nachfolger von Jaeger installiert. Trotz zahlreicher Stellenausschreibungen wollte sich damals kein Nachfolger finden lassen. Hutter, heute 53-jährig, hat in den letzten fünf Jahren bewiesen, dass er alles andere als eine Notlösung war. Es ist ruhiger geworden um den Au-

tobahnbau im Oberwallis. Die Chancen sind intakt, dass Hutter die A9 zu Ende bauen kann.

Viel Arbeit – und Geld für die Juristen

Mit der A9 beschäftigten sich in den letzten Jahrzehnten nicht nur Politiker, Planer, Bauarbeiter und Ingenieure. Auch ganze Heerscharen von Anwälten und Richtern durften und mussten sich immer wieder mit der A9 auseinandersetzen.

«Im Pfywald stehen wir noch am Anfang. Dieser letzte Abschnitt wird noch lange dauern»

Staatsrat Jacques Melly

In den Jahren 2004 und 2005 wurden in Teil- bzw. Abschlagsrechnungen der Unternehmer auch Arbeiten aufgenommen, genehmigt und auf dem Dienstweg zur Auslösung zur Zahlung weitergeleitet, welche erst in den Monaten Januar bis März des folgenden Jahres ausgeführt wurden. Damit konnte der Kanton Wallis die vom Bund zugewiesenen Budgetmittel für 2004 und 2005 möglichst voll ausschöpfen. Dann rutschte der Riedberg und die Vorauszahlungen kamen ans Tageslicht. Angeklagt waren sechs Mitarbeiter der früheren Sektion Nationalstrassen Oberwallis und drei Mitarbeiter eines privaten Ingenieurkonsortiums, denen die örtliche Bauleitung auf drei Baustellen anvertraut war. Man warf ihnen Urkundenfälschung im Amt, Urkundenfälschung und Anstiftung zu diesen Delikten vor. Das Bezirksgericht Brig und

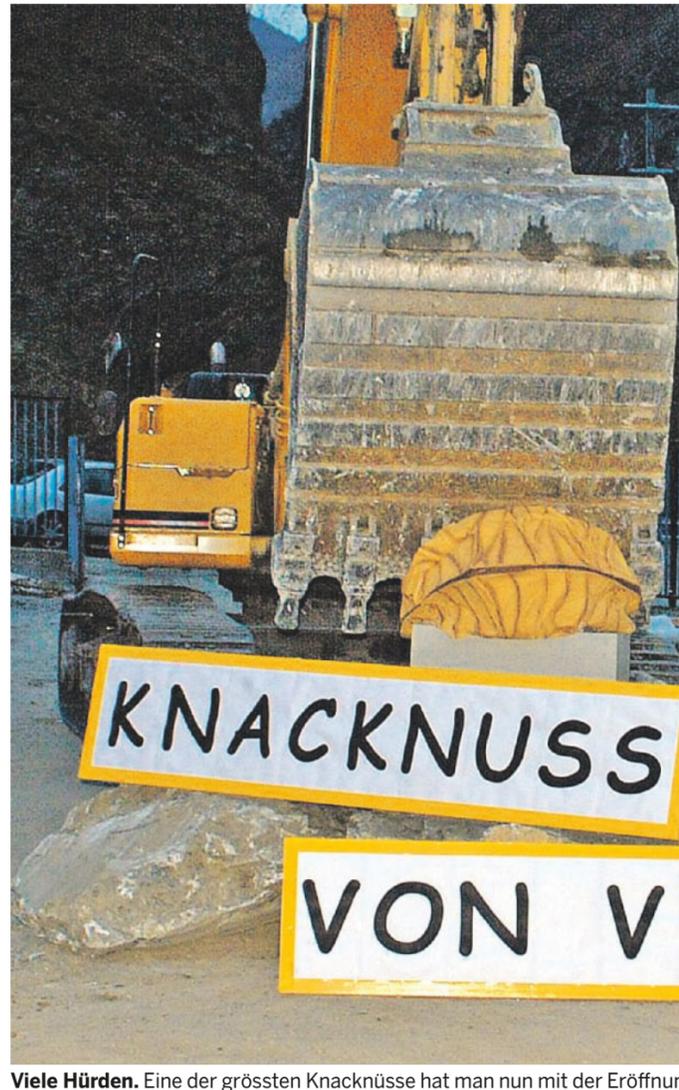
später auch das Kantonsgericht sprachen die Angeklagten 2010 und 2011 frei. Die Gerichtskosten in der Höhe von 13000 Franken gingen zulasten des Staates Wallis. Den Freigesprochenen wurden zudem zulasten des Fiskus Parteientschädigungen zugesprochen. Insgesamt bezahlte der Kanton Wallis den Parteien Entschädigungen in der Höhe von 145 650 Franken.

Natürlich gab und gibt es auch Einsprachen gegen die Linienführung. Jüngstes Beispiel ist die Planaufgabe im Raume Susten. Beim A9-Teilstück Susten–Siders handelt es sich um ein grosses Projekt, das durch den Pfywald führt, ein Schutzgebiet von nationaler Bedeutung. Zudem wird es einen Tunnel unter dem Wohngebiet von Susten geben. Hier gingen 89 Einsprachen ein.

Die Richter hatten auch viel Arbeit bei den Arbeitsvergaben. Oftmals wurde um Ingenieurmandate, Ausbrucharbeiten von Tunnels, Lieferungen von Zement oder Steinen oder Elektroarbeiten bis vor Bundesgericht gekämpft. Und es gab immer wieder Streitigkeiten wegen Nachforderungen. Beim Eyholz-Tunnel sind 60 Millionen Franken strittig. Die Schwierigkeiten im Autobahnbau waren und sind bisweilen abseits der Baustellen viel grösser. Zumindest haben sie die diversen Teilstücke ebenso verzögert wie das Lockergestein beim Tunnelportal Ost-Eyholz, das Grundwasser beim gedeckten Einschnitt Turtmann oder der rutschende Riedberg in Gampel.

Mehr als ein Jahrzehnt falsch prognostiziert

All das macht(e) Prognosen schwierig. Entsprechend falsch und mit Vorsicht zu geniessen waren und sind denn auch Voraussagen, wann denn welches Teilstück und wann die A9 im Oberwallis zwischen Siders und Brig durchgehend befahrbar sein werden. Beispi-



Viele Hürden. Eine der grössten Knacknüsse hat man nun mit der Eröffnung

Strassenbau, ist die Eröffnung des Eyholz-Tunnels heute Freitag, dem 13., ein Freudentag

wichtiges Bauwerk der Autobahn A9»



wie auch Staatsratspräsident Jacques Melly und Jürg Rötthlisberger vom ASTRA an die Gäste richten. FOTO WB

der Fahrbahn angelegt und begehbar. In demselben sind sämtliche Versorgungsleitungen, aber auch die Löschwasserleitung für Brandfälle untergebracht. Unterhalts- und Wartungsarbeiten können so direkt unter der Fahrbahn ausgeführt werden, was zu weniger Betriebsunterbrüchen führt.»

Kann man gar von einer Art «Jahrhundertprojekt» sprechen oder ist der Tunnel Eyholz bloss ein weiteres lang ersehntes Puzzleteil der Autobahn im Oberwallis?
«Von einem Jahrhundertbauwerk würde ich nicht sprechen, aber von einem sehr

wichtigen und zentralen Bauwerk, da der Tunnel ja wie erwähnt der längste der Autobahn A9 im Wallis und bestens ausgestattet ist.»

Und immerhin ist er gleichfalls das grösste Baulos, das vom Kanton für die A9 vergeben wurde. Wie lassen sich die anfangs budgetierten 385 Millionen mit den tatsächlichen Kosten des Projekts mit 670 Millionen erklären?

«Das muss man differenzierter betrachten. Die 385 Millionen Franken standen damals allein als Kostenvoranschlag für den Tunnel Eyholz. In den 670 Millionen

sind ebenfalls die Vorlose, Honorare und Beststellungsänderungen sowie Mehrleistungen enthalten. Bevor mit dem Bau des Tunnels begonnen werden konnte, wurden in beiden Richtungen Sondierstellen gebaut. Und auch die aufwendigen Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen haben zu den Mehrkosten geführt. Es gab auch wesentliche Beststellungsänderungen wegen Anpassungen an die Vorschriften und Normen nach den Tunnelbränden im Gotthard-, Mont-Blanc- oder Tauern-Tunnel.»

«Sicher profitieren vorerst die Bewohner des Visperts»

Martin Hutter

Aber insgesamt sehr viel Geld und Aufwand für einen Tunnel, der derzeit lediglich oder vorwiegend den Bewohnern im Vispertal hilft?

«Die Bewohner des Visperts profitieren nach der Eröffnung heute Freitag vom Tunnel, genau wie zum Beispiel die Anwohner von Visp und Eyholz oder auch der Durchgangsverkehr. Es gibt sicher auch Autofahrer, die von Brig her durch den Tunnel und dann via Sefinot durch den Vispertaltunnel nach Visp West fahren. Mit der kompletten Südumfahrung Visp und dem direkten Anschluss an den Tunnel Visp wird der Tunnel Eyholz künftig zusätzlich an Bedeutung gewinnen.»

Nennen Sie doch bitte ein konkretes Datum, ab wann das so weit sein und die Südumfahrung Visp komplett realisiert sein wird?

«Die Eröffnung des Tunnels Visp ist auf 2021/2022 geplant. Der jetzige Vispertal-

tunnel muss in einer zweiten Etappe ausgebaut werden. Es ist zusätzlich eine Verzweigung im Berg zu erstellen, welche die Verbindung zur Brücke im Staldbach sicherstellt. Der Umbau bzw. Ausbau des Vispertaltunnels wird zwei bis zweieinhalb Jahre dauern. Die Vorbereitungen für diese Ausschreibung sind im Gang. Solange diese jedoch nicht ausgeführt ist, kann ich keine Zahlen oder Daten nennen. Einsprachen an die Gerichte können die einzelnen Etappen weiter verzögern.»

Wie weiter rhoneabwärts beim Abschnitt Leuk nach Siders, wo gar noch 92 Einsprachen hängig sind. Wie weit ist man mit der Bewältigung dieser Einsprachen?

«Wir behandeln jede einzelne Einsprache und werden bis Mitte Jahr unsere Stellungnahmen an das Generalsekretariat des UVEK übermitteln.»

Könnte ein Ja an der Urne im Juni zur Olympiakandidatur «Sion 2026» die Arbeiten an der A9 zusätzlich beschleunigen?

«Nein, abgesehen vom Abschnitt im Pfnwald wird ja die Autobahn dann zum grössten Teil realisiert sein. In Bezug auf die mögliche Olympiakandidatur haben wir intern eine Verkehrsstudie in Auftrag gegeben, wie man den eventuellen Mehrverkehr bewältigen könnte.»

Man würde diesen über die T9 via Salgesch nach Leuk führen, oder nicht?

«Ja, so könnte man den zusätzlichen Verkehr aufnehmen. Bei den Kreiseln käme es zwar wohl zu Stockungen, die aber unserer Ansicht nach vertretbar sind. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen wäre ja von den Wettkämpfen abhängig und damit vorausseh- und planbar.»

Werden Sie gelegentlich persönlich angefeindet, weil der Autobahnbau im Oberwallis sich als nicht enden wollende Geschichte dahinzieht?

«Angefeindet sicher nicht! Die Leute sehen ja die Fortschritte, die Arbeiten, die ausgeführt werden, ausser beim Tunnelbau im Fels. Vor genau 72 Wochen wurde der Abschnitt Leuk Ost–Gampel West eröffnet, nun ist heute der Tunnel Eyholz an der Reihe.»

Welches sind die nächsten Meilensteine der A9 im Oberwallis?

«Am 12. März dieses Jahres wurde mit den Arbeiten im gedeckten Einschnitt Raron begonnen. Die entsprechenden Arbeiten verlaufen gemäss Terminplan. Im Tunnel Visp sind bereits mehr als 70 Prozent der Betonarbeiten ausgeführt. Anschliessend folgen die Installationen für die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung. Im Tunnel Riedberg schreiten die Vortriebsarbeiten mit 50 Zentimetern pro Tag kontinuierlich weiter.»

Interview: Daniel Zumoberhaus

OHNE BUNDESRÄTIN

Martin Hutter wird wie Staatsratspräsident und Departementsvorsteher Jacques Melly das Wort an die Gäste richten. Ebenfalls Jürg Rötthlisberger, Direktor des Bundesamts für Strassen (ASTRA), wird über den Tunnel und seine Entstehung reden. Derweil lässt sich Bundesrätin Doris Leuthard ihrer vollen Agenda wegen entschuldigen. Sie hätte die Reise ins Oberwallis offenbar gerne angetreten, hatte sie doch vorerst zugesagt, am offiziellen Eröffnungsakt teilzunehmen. Auch die Präsidenten der Gemeinden Brig-Glis, Visp und Visperterminen sowie die Verantwortlichen des Tunnelbaus und der involvierten Unternehmen werden anwesend sein.

und überlastete Gerichte

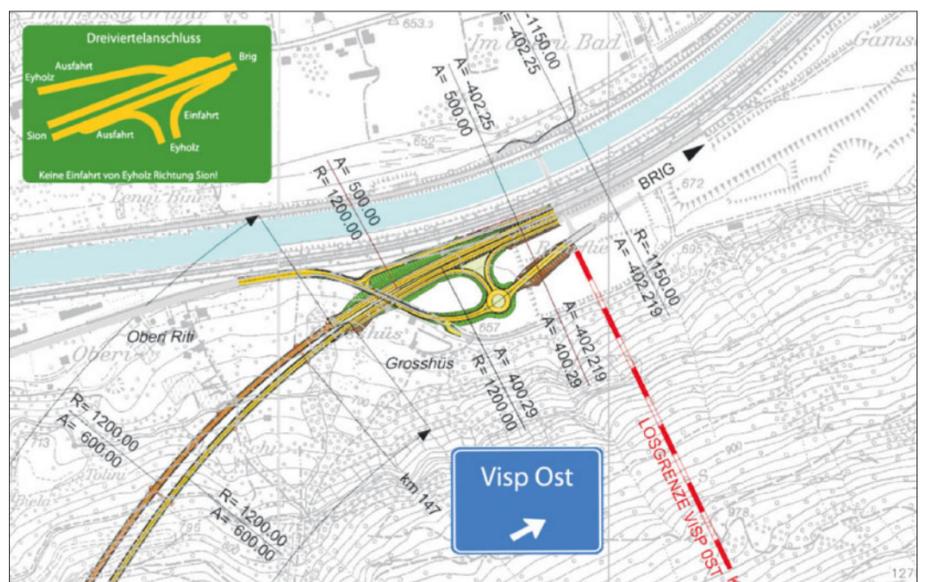
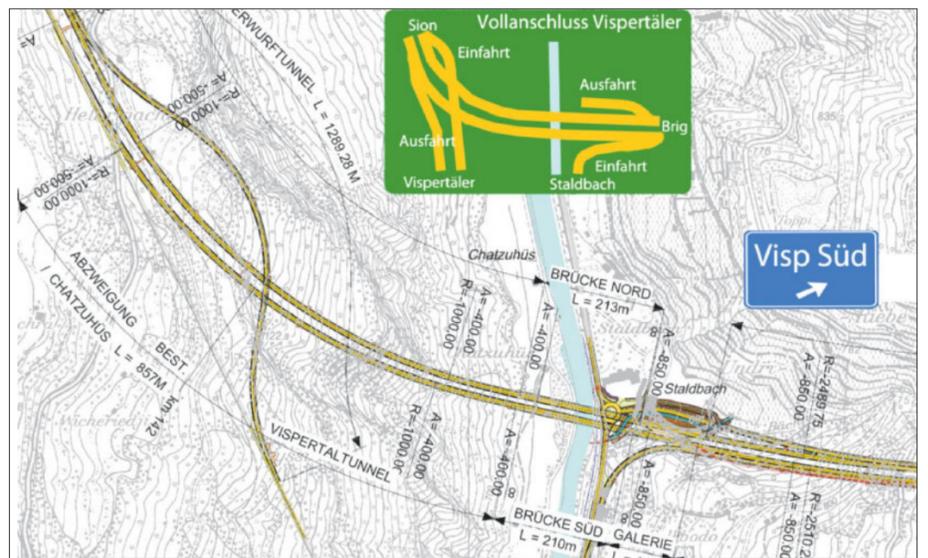


ng des Tunnels Eyholz endgültig geknackt. FOTO WB

le liessen sich Dutzende zitieren. Als das erste Teilstück bei Gamsen 2003 eröffnet wurde, meinte Charly Schwarzen, der damalige Chef des Nationalstrassenbaus: «Die Inbetriebnahme der gesamten A9 war für 2009 geplant, die zweite Null müssen wir wohl durch eine Eins ersetzen.» Selbst das war viel zu optimistisch.

Drei Jahre später, im November 2007, lud Staatsratspräsident Jean-Jacques Rey-Bellet mit seinem Stab zu einer Pressefahrt. Damals waren zwischen dem Autobahnende in Siders und dem Ostportal des Tunnels Eyholz rund 200 Leute auf 40 Baustellen im Einsatz. Alles in allem beschäftigte die Realisierung der A9 im Oberwallis Ende 2007 rund 1200 Personen. Rey-Bellet nannte dies «das Vorspiel zum Sturmloch». Gemeint war damit der Eyholz-Tunnel, 2007 mit einer Bauzeit von fünf Jahren und mit Kosten von 400 Millionen Franken geplant. Das Vorspiel dauerte ein ganzes Jahr. Denn erst im November 2008 gings richtig los, heute ist der Tunnel fertig, also sechs Jahre später als von Rey-Bellet prophezeit. Und Kosten tut er fast 700 Millionen Franken. Für 2016 wurde der Betrieb der gesamten A9-Südumfahrung in Aussicht gestellt, jetzt wird es dann wohl 2021/22.

Rey-Bellet ging 2009 in Pension, konnte nur ein einziges Autobahn-Teilstück einweihen. Sein Nachfolger Jacques Melly darf ab heute Mittag schon auf gut elf eröffnete A9-Kilometer zurückblicken. In seiner dritten Amtsperiode hat Melly aber eines gelernt. Prognosen, wann man auf der A9 durchgehend fahren kann, macht er keine mehr. «Seit Langem lege ich mich nicht mehr auf Daten fest. Vor allem auch hinsichtlich des Abschnitts durch den Pfnwald. Dort stehen wir noch am Anfang, dieser letzte Abschnitt wird noch lange dauern.» Licht sieht er hingegen am Ende des Vispertaltunnels. Drei Jahre hat Melly noch Zeit – wenn er ihn noch selber eröffnen will...



Teilentlastung. Während die Ausfahrt in Gamsen/Eyholz (unten) voll in Betrieb geht, bringt die Ausfahrt beim Staldbach (oben) nur eine Teilentlastung. Immerhin kann man von Brig kommend beim Staldbach auf die Kantonsstrasse in Richtung Landbrücke abbiegen.