

HÔTEL-RESTAURANT
DIDIER DE COURTEN
SIERRE



einfach
geniessen...
Letzter Zug ab Siders um 23:25

Walliser
Bote

Heute mit
Immobilienmarkt

**Holzbau AG**
www.holzbaum.ch



5 1/2 Zi-EFH 160 m2
schlüsselfertig Fr. 450'000.--
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 18 753 Expl.



Wallis
Schriftsteller
Oskar Freysinger im Gespräch über Kulturpolitik und seine Stellung in der Literaturszene. | **Seiten 6/7**



Wallis
Staatsrecht
Dr. Marie-Claude Schöpfer hat die Walliser Kantonsverfassungen seit 1798 analysiert. | **Seite 7**



Sport
Duell der 7
Atléticos Felix (Bild) gegen Juves Ronaldo, das Duell der beiden Nummern 7 verspricht viel. | **Seite 13**

INHALT

Wallis	2 – 12
Traueranzeigen	10/11
Sport	13 – 18
Ausland	19
TV-Programme	20
Schweiz	21
Wirtschaft/Börse	22
Wohin man geht	23
Wetter	24

Eishockey | EHC Visp und HC Siders – das Derby gibt es wieder. Endlich

Das Revival



Präsidenten-Bully. Visps Norbert Eyer (links) und der Siderser Alain Bonnet kreuzen vor der Lonza Arena schon mal die Stöcke. | **Seiten 14/15**

FOTO WB

Visp | Bauarbeiten der A9 schreiten voran

Absehbares Ende

Letzte Etappe. Jacques Melly wird die Eröffnung der Südumfahrung Visp nicht mehr als Staatsrat erleben. FOTO KEYSTONE

Für die Südumfahrung Visp hat die letzte Bauphase begonnen.

Im Jahr 2022 sollten die Verkehrsteilnehmer durchgehend auf der Autobahn von Brig nach Visp West gelangen. Und im Jahr 2024 gehts weiter bis nach Raron. Bis 2025/26 sollte dann die A9 zwischen Brig und Leuk durchgehend befahrbar sein. Knackpunkt bleibt der Pfywald. Wann es von Leuk bis Siders geht, kann derzeit beim besten Willen niemand sagen. | **Seite 3**

Zermatt | Was bewirken die Enduro World Series?

Rennserie als Tourismusmotor

Zermatt ist das klare Mountainbike-Mekka im Oberwallis. Als Weltkurort misst sich die Destination jedoch mit ganz anderen Kalibern. Eine Rennserie soll dabei helfen.

In den letzten vier Jahren leisteten Gemeinde, Tourismusunternehmer und Planer in Zermatt jede Menge wichtige Basisarbeit, um möglichst bald mit den grossen Mountainbike-Destinationen auf dieser Welt mithalten zu können. Über sechs Millionen Franken fliessen in Biketrails, während die Gewerbetreibenden neue Angebote für das Kundensegment geschaffen haben.

Das Fundament stimmt, ist Adrian Greiner von BikePlan überzeugt. Nun soll mit der Durchführung der Enduro World Series richtig Schwung aufgenommen werden. Am 21. September messen sich die besten Enduro-Fahrer der Welt im Ort und machen damit jede Menge Werbung... | **Seite 12**

KOMMENTAR

Ketzerischer Verdacht

Zwischen 2005 und 2018 sind für Arbeiten an der Oberwalliser Autobahn A9 rund 1,5 Milliarden Franken ausgegeben worden. In den letzten Jahren haben Bund und Kanton durchschnittlich 100 bis 120 Millionen Franken verbaut. Die A9 sei ein bedeutender wirtschaftlicher Faktor für das Wallis, betonte Staatsrat Jacques Melly bei der gestrigen Baustellenbesichtigung. Da keimt der Verdacht auf, dass der Kanton eigentlich alles Interesse haben könnte, die Baustellen der A9 möglichst lange am Leben zu erhalten, und es ihm gar nicht sonderlich pressiert, bis sie fertiggestellt sind. Immerhin bieten sie Lohn und Brot. Melly verneinte diesen ketzerischen Gedanken. Die Verzögerungen seien hauptsächlich aufgrund von unzähligen Varianten-Streitereien zustande gekommen. Und jetzt, wo der Bau endlich, endlich gewaltig Fahrt aufgenommen hat, befindet sich die gesamte Baubranche in einer Boomphase. Es sei schwierig, für Bauvorhaben überhaupt Baufirmen dafür interessieren zu können. Komme hinzu, dass Werke wie die Südumfahrung Visp, der gedeckte Einschnitt Raron oder der Riedbergertunnel gar nicht mehr Arbeiter verträgen. Ansonsten diese sich auf den Füßen stützen. Gleichwohl: Die beiden NEAT-Tunnels am Lötschberg und noch viel mehr jener am Gotthard waren Jahrhundert-Bauwerke. Und sind um etliches schneller fertig geworden als die A9. Irgendwie kriege ich meinen ursprünglichen Verdacht einfach nicht los. **Werner Koder**



Für eine
konsequente
Asylpolitik

FRANZ RUPPEN
NATIONALRAT UND GEMEINDEPRÄSIDENT

Wieder in den Nationalrat
2 x auf Ihre Liste

ruppen2019.ch

www.svpo.ch
Nationalratswahlen 2019

A9 | Für die Südumfahrung Visp hat die letzte Bauphase begonnen

Auf der Zielgeraden

VISP | Wenn nichts Un-erwartetes passiert, sollte man ab 2022 von Brig bis Visp West durchgehend auf der Autobahn fahren können. Ab Mitte 2024 dürfte dies auch in der Gegenrichtung möglich sein. Und ab 2025/26 sollte die A9 durchgehend von Leuk bis Brig befahrbar sein. Noch unbekannt ist, wann die A9 auch durch den Pfynwald führt.

Die letzte Phase der Bauarbeiten an der Autobahn A9-Südumfahrung von Visp beginnt mit den Umbauarbeiten am bestehenden Vispertaltunnel. «Der Autobahnbau ist für das Oberwallis, ja das ganze Wallis und die benachbarten Länder ein wichtiges Ereignis. Von den insgesamt 31,8 Kilometer der A9 sind inzwischen 14,7 Kilometer gebaut und stehen dem Verkehr zur Verfügung», teilte Jacques Melly mit. Bis der nächste Abschnitt eröffnet wird, der Tunnel Visp, wird Jacques Melly nicht mehr Staatsrat sein. Seine Amtszeit endet 2021, der Tunnel geht erst 2022 in Betrieb.

Vispertaltunnel fast fünf Jahre lang gesperrt

Um den Vispertaltunnel planmässig in die A9-Südumfahrung Visp zu integrieren, muss er ab dem 7. Oktober fast fünf Jahre lang bis Mitte 2024 gesperrt werden. Für den Bau der Ausfahrt in die Vispertäler wird eine 240 Meter lange Verzweigungskaverne mit einer Ausbruchfläche von bis zu 300 Quadratmetern erstellt. Die Aufweitung des Tunnelprofils erfolgt sprengtechnisch, teilt Martin Hutter, Chef des Amtes für Nationalstrassenbau, mit. Neben dem Bau dieser Kaverne sind Sanierungsmassnahmen an der Fahrbahn und die Erneuerung der Trottoirs einschliesslich der Strassenentwässerung notwendig.

Verkehrstechnische Massnahmen

«Zur Verringerung der durch die Sperrung verursachten Staugefahr in Visp sind verkehrstechnische Massnahmen vorgesehen, die sich bei der vorangegangenen Sperrung des Vispertaltunnels zwischen 2015 und 2017 bereits bewährt haben», so Hutter. Der 2018 in Betrieb genommene Tunnel Eychholz entlastet die Verkehrssituation zusätzlich. Kommt hinzu, dass ab 2022 die Nordröhre des Tunnels Visp für den Verkehr geöffnet wird. Verkehrsteilnehmer können ab dann von Brig bis Visp West durchgehend auf der A9 fahren. Dies dürfte für eine zusätzliche Entspannung der Verkehrssituation sorgen.

Ab 2024 bis Raron

Die Kunstbauten des Vollanschlusses der Autobahn in Visp West sind erstellt und die Fertigstellungsarbeiten grösstenteils in Ausführung. Ab Mitte 2024 dürfte der Verkehr durchgehend von Brig bis nach Raron fliessen. Um weiter nach Westen gelangen zu können, muss aber erst der gedeckte Einschnitt Raron fertig erstellt werden. Bei diesem sind zurzeit rund 60 Prozent der 2400 Bohrpfähle erstellt (der WB berich-

tete). In den Jahren 2021 bis 2023 erfolgen dort anschliessend die Hauptarbeiten: der Aushub und das Betonieren für den Tagbautunnel, sowie das anschliessende Zuschütten und Überdecken, so Hutter. Nach der Fertigstellung des gedeckten Einschnitts Raron können auch die Anbindungen im Osten zur Südumfahrung von Visp und im Westen zum Tunnel Riedberg fertiggestellt und anschliessend in Betrieb genommen werden. Dies dürfte in den Jahren 2025/2026 der Fall sein.

Beim Riedberg rutscht der Hang

Die Ausbrucharbeiten im Tunnel Riedberg werden gemäss der im Sommer 2018 definierten Planung ausgeführt. Zurzeit sind 66 Prozent der Süd-röhre und 75 Prozent der Nord-röhre ausgebrochen. Aussergewöhnliche Niederschläge im Januar 2018 und im Herbst 2018 haben gezeigt, dass die bekannten Kriechraten im Riedberg stark abhängig vom Einfluss des in den Hang infiltrierenden Wassers sind. «Im Rahmen der regelmässigen Überwachung des Riedberghanges wurden im Jahr 2018 dementsprechend erhöhte Verschiebungsraten festgestellt. Diese nehmen jedoch seither langsam und konstant wieder ab. Die aktuellen Arbeiten am Tunnel Riedberg sind aus heutiger Sicht nicht die Ursache für die Bewegungen und werden auch planmässig weitergeführt. Die Verschiebungsraten in den beiden Tunnelröhren bewegen sich in einem normalen Rahmen. Der Hang wird aus diesem Grund noch umfangreicher als bisher messtechnisch überwacht. An der Oberfläche des Hanges und im Talgrund sind Verformungen feststellbar und diese haben zu vereinzelt Rissen an Gebäuden und Bauwerken geführt. Die Verantwortlichen zeigen sich zuversichtlich, dass der Riedberg-tunnel trotz dieser Rutschungen dennoch gebaut werden kann. «Wir schreiten mit rund 25 Zentimetern pro Tag mit den Ausbrucharbeiten fort», teilt Martin Hutter mit. Er rechnet damit, dass ab 2025/26 die gesamte Autobahn zwischen Brig und Leuk für den Verkehr freigegeben werden kann.

Pfynwald: die grosse Unbekannte

Während das Bauende für die oben beschriebenen Strecken immerhin bereits absehbar ist, steht noch völlig in den Sternen, wann auch zwischen Leuk und Siders eine Autobahn steht. Denn während der öffentlichen Planaufgabe des Ausführungsprojektes der Teilstrecke Siders Ost–Leuk/Susten Ost sind nicht weniger als 92 Einsprachen eingegangen. In der Zwischenzeit hat das Generalsekretariat des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation sämtliche notwendigen Stellungnahmen seitens Kanton und Bund erhalten. Zurzeit werden die Einsprache-verhandlungen durchgeführt. Der Plangenehmigungsent-scheid für das Ausführungs-projekt wird seitens des Bundes für 2020 erwartet.

wek



Autobahnbrücke. Staatsrat Jacques Melly (links) und der Chef des Amtes für Nationalstrassenbau, Martin Hutter, vor dem Portal der Nord- und Südröhre der Umfahrung Visp.

FOTOS WB/KEYSTONE



Ausfahrt. Aus der Südumfahrung Visp kann direkt in die Vispertäler abgebogen werden.



Fast fertig. Fahrt durch die Nordröhre des Vispertaltunnels in Richtung Visp West.



Augenschein. Staatsrat Melly und Martin Hutter inspizieren die Kunstbauten beim Vollanschluss Visp West.