Eröffnungen 2025:
24. Juni Südumfahrung Visp
27. Oktober Visp–Raron inkl. GERA.

Juni 2025

Verbindet das Wallis

A9 Info

S. 2/3/4 **Vollständig eröffnete Südumfahrung Visp:** Was alles gebaut worden ist.

S. 5 **Nutzung des Vollanschlusses Visp West:** ab Juni und ab Oktober 2025.

S. 6 **Eröffnung Visp – Raron:** Ab 27. Oktober durchgehend zwischen Brig und Gampel/Steg in beide Richtungen.

S. 7/8/9 **Auf dem Abschnitt Pfyn haben die Vorarbeiten begonnen:** Was steht in den kommenden Jahren an? BIM beim Gedeckten Einschnitt Pfyn? Angebot des Naturparks Pfyn-Finges.

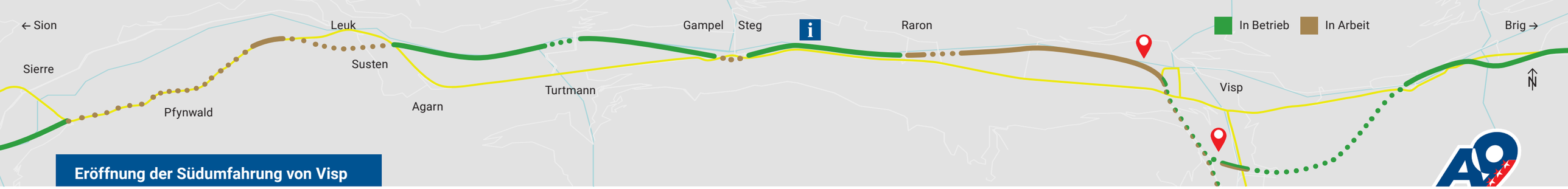
S. 10/11 **Erkundungs- und Entwässerungsstollen Riedberg:** Pro Woche 30 m mehr Tunnel. Ausführung im Rahmen eines Allianzvertrages.

S. 12 **Interview mit Bundesrat Albert Rösti**

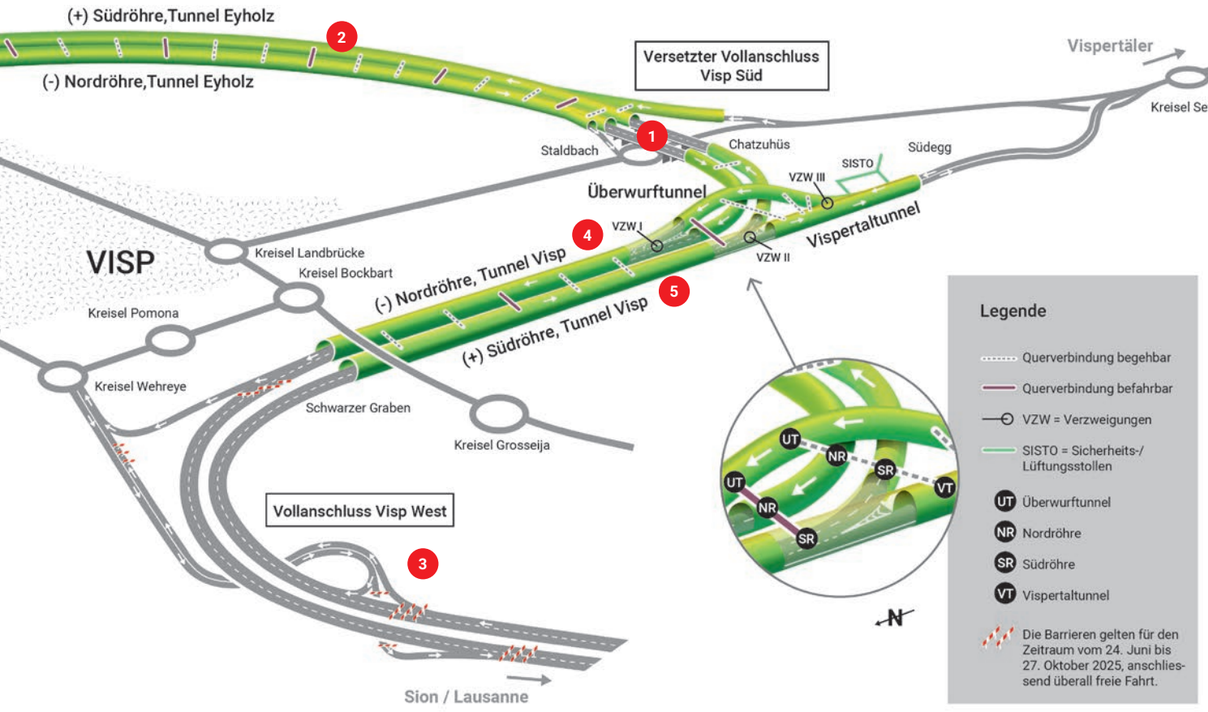
Diese Nummer des A9-Info ist historisch: gleich zwei Grossereignisse prägen das Jahr 2025:

- 24. Juni 2025: Eröffnung der A9-Südumfahrung von Visp
- 27. Oktober 2025: Eröffnung des Abschnittes Visp West nach Raron, mit dem Gedeckten Einschnitt Raron

Lassen Sie sich von dieser Freude mittragen und die verschiedenen Bauetappen Revue passieren. In dieser Nummer schauen wir aber auch in die Zukunft: Die Projektallianz beim Erkundungs- und Entwässerungsstollen sowie Building Information Modelling (BIM) beim Abschnitt Pfyn stellen mögliche neue Formen der Zusammenarbeit dar. Gerne informieren wir Sie – wie immer aus erster Hand!



Eröffnung der Südumfahrung von Visp



Während der Tunnel Eyholz seit 2018 und die Nordröhre des Tunnels Visp seit 2022 in Betrieb stehen, sind mit der Südröhre des Tunnels Visp und der Verzweigung II ab 24. Juni 2025 alle Teile der A9-Südumfahrung offen!

Für die rund 7.5 km lange Umfahrung von Visp West bis Eyholz braucht ein Fahrzeug bei 100 km/h rund 4 ½ Minuten. Die Südumfahrung entlastet jedoch nicht nur das Städtchen vom Durchgangsverkehr, sondern garantiert ebenso die optimale Anbindung der touristisch bedeutsamen Vispertäler. Als letztes Puzzleteil des komplizierten Bauwerks kann die Südröhre des Tunnels Visp eingeweiht werden: Der alte Vispertaltunnel ist nur noch an der streckenweise dunkler gefärbten Decke erkennbar. Die Südumfahrung ist geprägt von vier ausserordentlichen, unterirdischen Verzweigungsbauwerken mit Querschnitten von bis zu 26 m, einem einzigartigen Überwurftunnel, der Staldbach-Zwillingsbrücke und dem anspruchsvollen Vollanschluss Visp West.

Nach der Eröffnung der Nordröhre des Tunnels Visp am 23. September 2022 reduzierte sich der Verkehr beim Kreisel Landbrücke in Visp bereits um 50 %. Ist die Südumfahrung ab 24. Juni 2025 vollständig geöffnet, dürfte die Verkehrsbelastung in Visp weiter deutlich zurückgehen.

14.4 km Tunnel ausgebrochen, ausgebaut und ausgerüstet;
2.8 km Tunnel umgebaut, verstärkt und ausgerüstet

Realisierungsphasen der Südumfahrung

Etappe 1 Zwillingsbrücke Staldbach

- Länge je 213 m, Breite 12.55 m, Höhe über Boden: 5–15 m
- Konventionelle, 5-feldrige, längs vorgespannte Durchlaufträger mit Hohlkastenquerschnitt aus Stahlbeton, mit kreisförmig abgerundeten Brückenpfeilern
- Bauzeit: September 2004 bis September 2006

2005

2024

Etappe 2 Tunnel Eyholz

- Länge: Nordröhre: 4‘255 m, Südröhre: 4‘231 m
- Vortriebsbeginn: Südröhre Januar 2009, Nordröhre März 2009
- Durchschlag Nordröhre: 13. April 2012, Durchschlag Südröhre: 31. August 2012
- Abschluss Innenausbau: September 2016
- Beginn Betriebs- und Sicherheitsausrüstung: Januar 2016
- Inbetriebnahme: 13. April 2018

Durchschlag 2012

Verzweigung 2015

Etappe 3 Vollanschluss Visp West

- Baubeginn: 2013
- Abschluss Rohbau: März 2018, aufwändige Unterwasserbeton-Baustelle
- Belagseinbau: 2019, Fertigstellung: 2020
- Erste teilweise Inbetriebnahme Südumfahrung am 23. September 2022: Ausfahrt der Nordröhre Tunnel Visp
- Zweite teilweise Inbetriebnahme Südumfahrung am 24. Juni 2025: neu auch mit der Einfahrt in die Südröhre Tunnel Visp
- Definitive Inbetriebnahme des Vollanschlusses Visp West am 27. Oktober 2025 für die Nutzung in alle Richtungen

Baubeginn 2014

Unterwasserbeton 2015

Eröffnung der A9-Südumfahrung Visp

Etappe 4 Tunnel Visp Nordröhre, Verzweigungen I und III, Überwurftunnel:

- Länge: Nordröhre 2'644 m, Überwurftunnel: 1'075 m, Sicherheitsstollen: 330 m, Lüftungsstollen Schwarzer Graben: 220 m, Lüftungsstollen Chatzuhüs: 450 m
- Baubeginn: 17. April 2014
- Bewältigung der Störzone: 120 m (2015)
- Ausbruch der Verzweigung I: 2015
- Ausbruch der Verzweigung III: 2015
- Ende der Ausbrucharbeiten: August 2016. Total Felsausbruch: 320'000 m³, 620'000 Felsanker
- Abschluss Innenausbau inkl. Portalbauwerke: Mai 2020; Belagseinbau 20'000 t
- Einbau Betriebs- und Sicherheitsausrüstung: ab Oktober 2019
- Inbetriebnahme: 23. September 2022

Bewältigung Störzone 2015

2016 Schwarzer Graben

Etappe 5 Tunnel Visp Südröhre (inkl. Umbau des 25-jährigen Vispertaltunnels):

- Länge Südröhre: 2'688 m, davon umgebauter Vispertaltunnel: 1'685 m, insgesamt 14 Querverbindungen zwischen den Röhren
- Ausbau Vispertaltunnel. Neu: Richtung Zermatt 1'282 m (davon 131 m Neubau in Verzweigung III)
- Baubeginn: 2015
- Bewältigung der 120 m langen Störzone ab Herbst 2020: Einbau eines Sohlgewölbes und eines Ringschlusses, Verstärkung der Fundamente
- Schlüsselbauwerk Verzweigung II: 250 m Länge, 24 m Spannweite. Ende des Ausbruchs: Herbst 2021, Ende der Bauarbeiten inkl. Belag: Oktober 2023
- Tagbautunnel Schwarzer Graben und Neubauabschnitt
- Einbau eines Werkleitungskanals in der Sohle und von Abluftkanälen
- Ende Ausbrucharbeiten inkl. 8 Querverbindungen und Ausstellbuchten (Total Ausbruch von 51'000 m³, 77'000 Felsanker, 12'500 m³ Spritzbeton): Ende 2022
- Innenausbau ab April 2021: Neubau Zwischendecke und Betoninnenverkleidung (34'500 m³), statische Verstärkungen, Belagseinbau (11'300 t)
- Einbau Betriebs- und Sicherheitsausrüstung: ab April 2023
- Inbetriebnahme: 24. Juni 2025

Verzweigung II

Umbaubeginn 2019

Umgebaut 2023

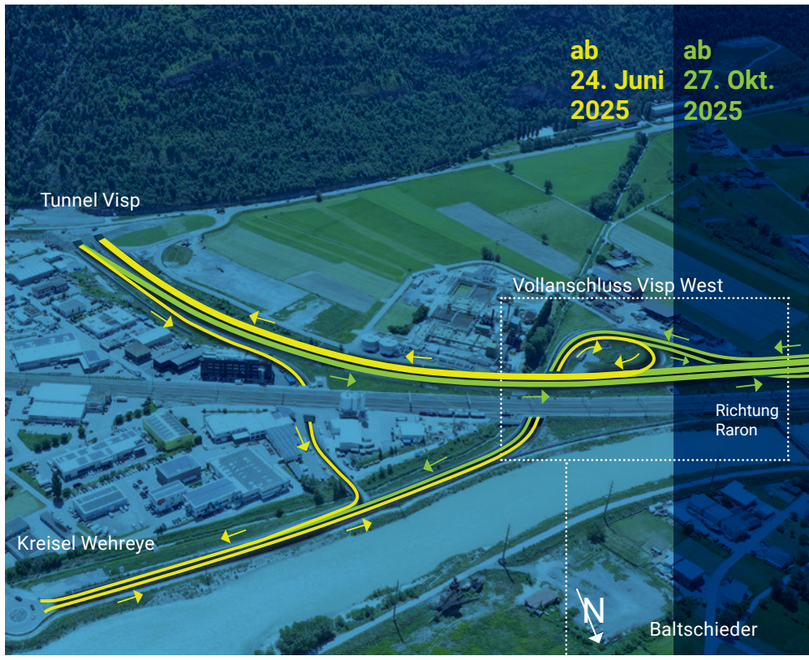
Vollanschluss Visp West

Verkehrsführung im Vollanschluss Visp West

Ab 24. Juni 2025

Von Visp nach Brig oder Stalden:
Ab Kreisel Wehreye (Pomona) kann ich neu via A9- & SBB-Unterführung und kreisförmiger Auffahrt in den Tunnel Visp gelangen, der mich entweder nach Gamsen/Brig, auf die A9-Simplonstrasse oder direkt ins Vispertal (Saas/Zermatt) führt.

Von Brig oder Stalden nach Visp:
Via Tunnel Eyholz und Tunnel Visp verlasse ich die A9 wie bisher in Visp West und gelange auf den Kreisel Wehreye. Ich kann auch direkt von den Vispertälern nach Visp West gelangen, ebenfalls wie bisher.



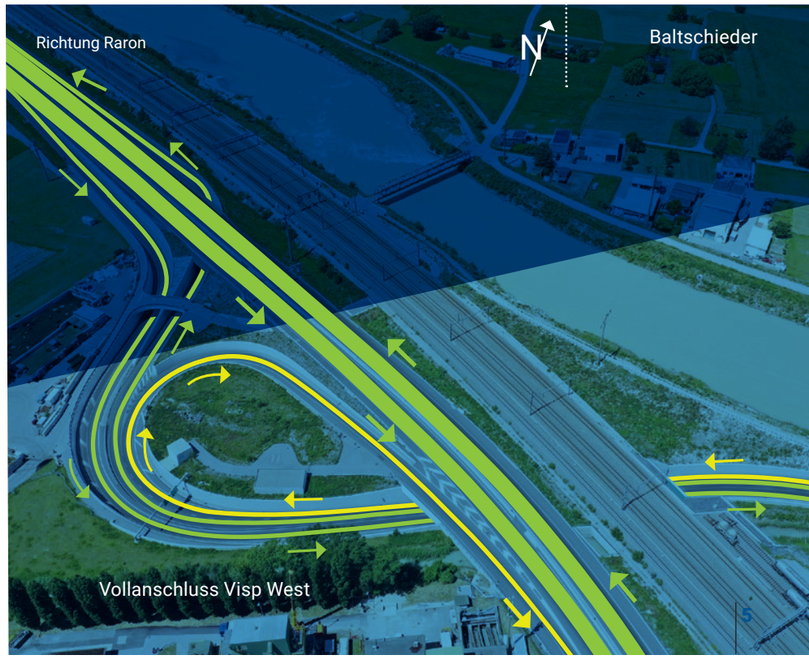
Ab 27. Oktober 2025

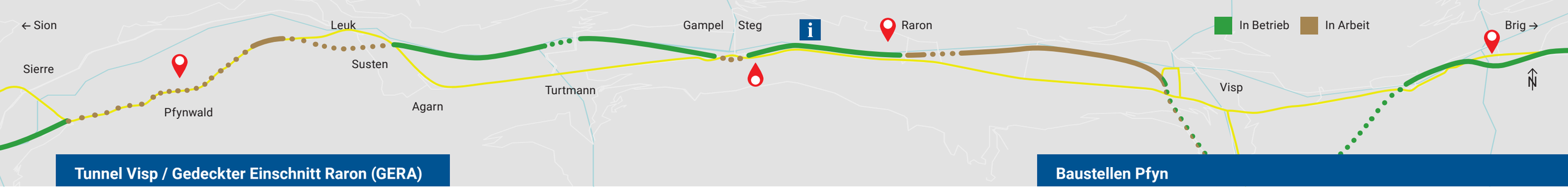
Die Autobahn A9 ist durchgehend geöffnet von Brig bzw. den Vispertälern bis Gampel/Steg, in beide Fahrtrichtungen.

Von Visp in alle Richtungen:
Ab Kreisel Wehreye (Pomona) kann ich via A9- & SBB-Unterführung in alle Richtungen weiterfahren:

- Nach Raron / Gampel-Steg, indem ich nochmals die A9 unterquere.
- Nach Brig, indem ich den Tunnel Visp und den Tunnel Eyholz nutze.
- Nach Stalden / in die Vispertäler, indem ich in der Verzweigung II des Tunnels Visp geradeaus fahre.

Von allen Richtungen nach Visp
- Von Gampel-Steg nach Visp
- Vom Simplon/Brig nach Visp





Am 27. Oktober 2025: Autobahn A9 ist von Brig bis Gampel/Steg durchgehend eröffnet

Mit Ausnahme des Tunnels Riedberg ist die Autobahn A9 zwischen Brig und Leuk/Susten in vier Monaten fertiggestellt und am 27. Oktober 2025 in beide Richtungen offen. Gefeiert wird diese wichtige Eröffnung mit einem Tag der offenen Tür und dem Konzert der Musikgesellschaft Echo Raronia. Mit der Eröffnung verringern sich die Fahrzeiten zwischen Visp und Susten um mehrere Minuten. Der Rarner Ortsteil Turtig erfährt – ähnlich wie damals die Ortschaft Turtmann – eine massive Verkehrsentlastung. Kernstücke der Eröffnung sind die volle Inbetriebnahme des Vollanschlusses Visp West sowie des Gedeckten Einschnittes Raron (GERA).

Facts zum Gedeckten Einschnitt Raron

- Länge: 1'460 m, davon 1'000 m Tunnel
- Plangenehmigungsverfügung am 7. April 2015 (war hängig seit 2011)
- Arbeitsvergaben: 2016
- Baubeginn GERA: 5. März 2018
- Baugrubenabschluss durch überschnittene Bohrpfahlwände, abgestützt durch weisse Baugruben-Stahlspriesse, im Juni 2020 sind alle 2'600 Bohrpfähle erstellt
- Ende 2021: 50 % des Tagbautunnels sind betonniert
- Abschluss Innenausbau: Mai 2023
- Belagsarbeiten: Sommer 2023
- Beschichtung des Tunnels: Herbst 2023
- Betriebs- und Sicherheitsausrüstung inkl. Inbetriebnahmetests: 2024–2025

Trassee Überführung St. German bis Visp West,

inkl. Vorarbeiten zum Lastwagen-Stauraum und Stellplätze Steineya

- Länge: 2 km
- Baubeginn: November 2021
- Bauende: Juli 2023
- Belagseinbau zwischen Visp West und Unterführung St. German: Frühjahr/Sommer 2023
- Einbau Betriebs- und Sicherheitsausrüstung: 2024

Trassee Wanne Ost GERA bis Überführung St. German

- Beginn Trassee-Arbeiten zwischen Unterführung St. German und GERA Wanne Ost: Sommer 2023
- Länge: 1.14 km
- Baubeginn: Juli 2023
- Bauende: November 2024

Anbindung der Wanne West an das Trassee Schnidrigu

Vollanschluss Raron

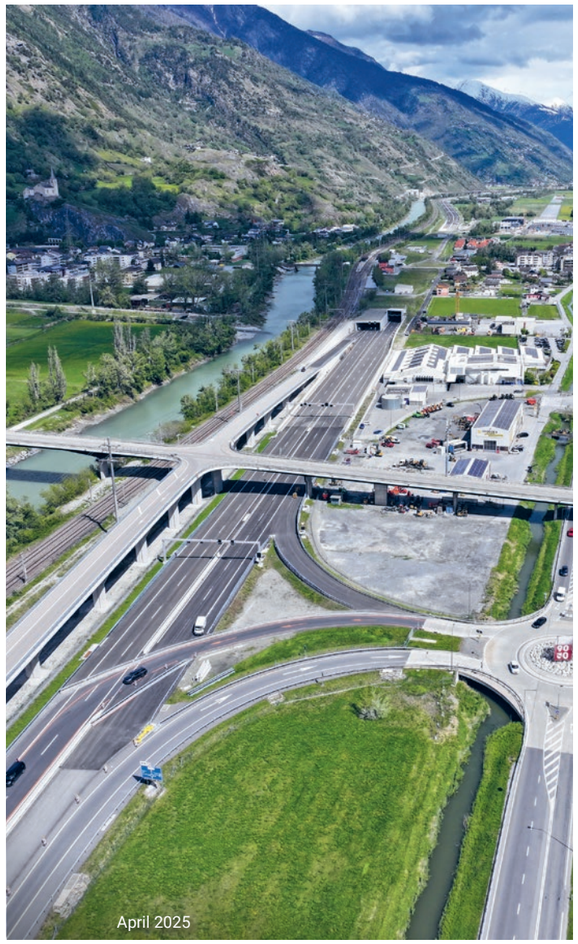
- Sanierung und Ertüchtigung Grossi Brigga Gesch 2023
- Bau von neuen Auffahrts- und Abfahrtsrampen für den Vollanschluss Raron

Kreisel beim Bahnhof Gampel/Steg wird nicht ausgebaut

Der vorgesehene Ausbau des Kreisels beim Bahnhof zum Turbokreisel hätte eine vorübergehende Entlastungsmassnahme bis zur Eröffnung des Tunnels Riedberg im Jahre 2027 dargestellt. Die Swisstraffic AG hat das Verkehrsaufkommen beim Kreisel während eines Jahres analysiert.
Hier das Ergebnis:

- Keine Verlustzeiten an 60 Tagen pro Jahr.
- Geringe Verlustzeiten an 235 Tagen pro Jahr.
- Hohe Verlustzeiten an 60 Tagen pro Jahr.

Angesichts dieser Zahlen sowie den nicht verhältnismässigen Kosten für den Bau und Rückbau der temporären Massnahme haben die Beteiligten zusammen mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) beschlossen, auf die Investition zu verzichten. An Spitzentagen werden Verkehrshelfer eingesetzt.


April 2025

Juni 2021

Die Plangenehmigungsverfügung ist rechtskräftig, die Vorarbeiten im Pfynwald haben begonnen

Mit dem Bundesgerichtsentscheid Ende November 2024 war der Startschuss zu den Bauarbeiten auf dem Abschnitt Pfyn gegeben. Was 2025 läuft und wie es weitergeht.

Bauarbeiten 2025

Die Rodungen zu Jahresbeginn machten es klar: Die Bauarbeiten für die A9 durch den Pfynwald gehen los. Im Sommer 2025 stehen folgende Vorarbeiten an:

- Entfernen der Wurzelstöcke
- Vorbereitung der Deponieplätze
- Pfähle bei der Wildtierpassage über den Kanal
- Pfähle zur Verstärkung des Kanaldamms

In der zweiten Jahreshälfte 2025 beginnen diese Hauptlose:

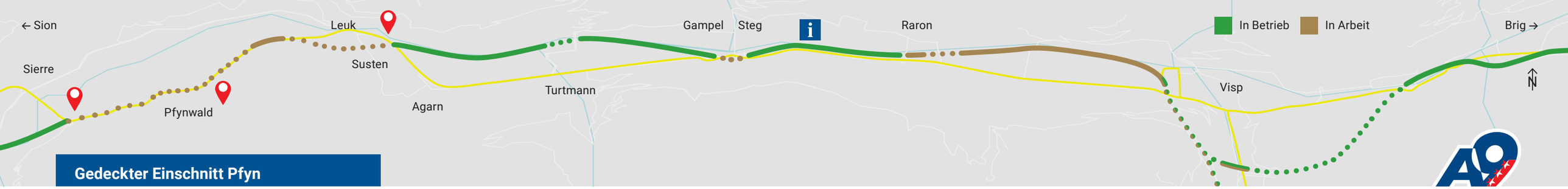
- Verschieben der Gasleitung (bis Frühjahr 2027)
- Bau der Trinkwasserfassung und Strassenabwasserreinigungsanlage Salgesch (bis Ende 2026)
- Realisierung Fischzucht Salgesch (bis Herbst 2026)
- Anpassung der beiden T9-Kreisel in Siders Ost (bis Ende 2026)

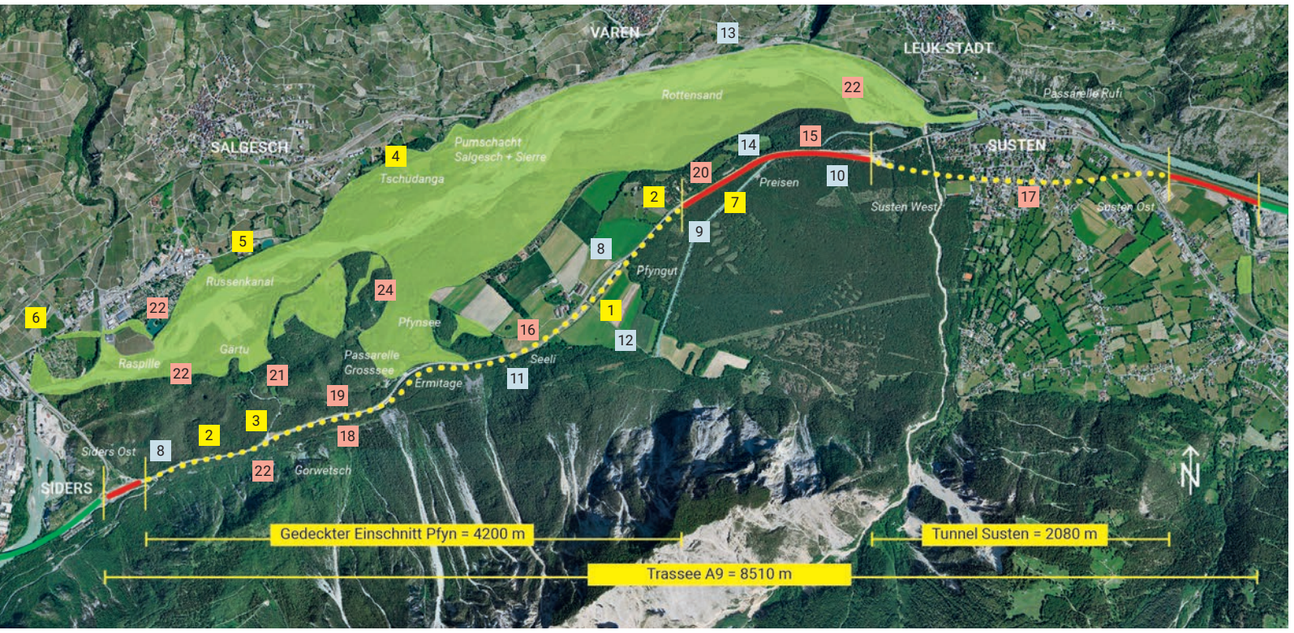
Gleichzeitig dürfen die Archäologen im Pfyn noch bis Ende 2026 ihre Grabungsarbeiten fortsetzen.

Die Realisierung der Grossbauwerke

1)	Gedeckter Einschnitt Pfyngut mit Galerie Seeli	ab 2027
2)	Gedeckter Einschnitt Gorwetsch	ab 2028
3)	Tunnel Susten	ab 2029
4)	Offene Strecke Preisen (Überführung Kanal)	ab 2027
5)	Anbindung Siders Ost	ab 2031
6)	Halbanschluss Leuk/Susten West	ab 2031
7)	Halbanschluss Leuk/Susten Ost	ab 2032
8)	Materialbewirtschaftung Pfyn	ab 2026

Die Ausschreibungen der Gedeckten Einschnitte sowie der Materialbewirtschaftung erfolgen im Jahre 2025.





Perimeter der Ersatzmassnahmen — Offene Strecke A9 neu — Unterirdische Strecke A9 neu — Bestehende Strecke A9

2025 startende Projekte

1	Archäologie + Bodenabtrag
2	Rodung (Teil Nord)
3	Versetzung Gasleitung + Vorlose
4	Trinkwasserfassung Salgesch & Siders + SABA
5	Fischzucht Salgesch
6	Kreisel T9 Siders Ost
7	Vorlose Pfähle Kanal

2026 startende Projekte

8	Baupiste
9	Wildtierpassage über den Kanal
10	Erschiessungsstrasse Ost
11	Rodung (Teil Süd)
12	Materialbewirtschaftung und Anlagen
13	Umleitung T9
14	Verstärkung Damm Kanal

2027 oder später startende Projekte

15	Überführung Kanal
16	Gedeckter Einschnitt Pfyngut & Seeli
17	Tunnel Susten + Anschlüsse Susten
18	Gedeckter Einschnitt Gorwetsch + Anschlüsse Siders Ost
19	Erschliessungsstrasse West
20	Trassee Offene Strecke + Strassenabwasserbewirtschaftungsanlage (SABA)
21	Passerelle Grosssee + Teiche
22	Diverse Ersatzmassnahmen Tschüdanga / Gärtu-Gorwetsch / Rufi / Russenkanal

Die ebenfalls 2027 startenden Ersatzmassnahmen Fühla und Leukerfeld befinden sich nicht auf dem Planausschnitt.

Building Information Modelling (BIM) beim Gedeckten Einschnitt Pfyn?

BIM, zu Deutsch «Bauwerkinformationsmodellierung», beschreibt eine digitale Methode, welche alle Informationen rund um die Planung, den Bau und die Bewirtschaftung von Bauwerken auf einer gemeinsamen Plattform sammelt, dreidimensional darstellt, aber auch für die konkrete Umsetzung und für die spätere Wartung zur Verfügung stellt.

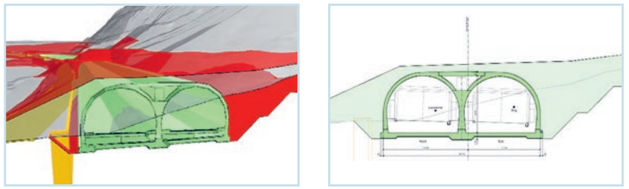
Beim BIM geht es vor allem um vier Aspekte:

– **Die zentrale Datenplattform vereint alle Projektbeteiligten** (Bauherrschaft, Planende, Fachspezialisten, Unternehmer) miteinander und sorgt für den stets aktuellen, koordinierten Austausch der Informationen zu allen Projektelementen und liefert die Basis für die Zusammenarbeit.

– **Das digitale, intelligente Modell bildet das Projekt dreidimensional ab.** Jedes Bauteil wird dreidimensional beschrieben und ist damit einfacher vorstellbar. Es lassen sich Mengen und Zusammenhänge erkennen und berechnen.

– **BIM kann auch bei der Offertausschreibung verwendet werden.** Die Bauherrschaft der A9 prüft zurzeit, ob der Gedeckte Einschnitt Pfyn als BIM ausgeschrieben und mit digitalen Plänen realisiert werden soll.

– **Digital und computergestützt statt auf Papier:** Bereits heute hebt ein Baggerführer beispielsweise eine Baugrube gestützt auf GPS-Daten aus. Ebenso können Pläne auf Papier künftig durch digitale Pläne auf Tablets, Smartphones oder Messgeräten ersetzt werden.



BIM-Darstellung des Gedeckten Einschnittes am Gorwetschhang: links dreidimensional, rechts als digitaler Planauszug.

Vom 3D-Plan in die Realität umgesetzt: ein BIM-Beispiel in der Praxis.

Schulung der Naturpark Pfyn-Finges Guides.

Erkundungsangebot des Naturparks Pfyn-Finges

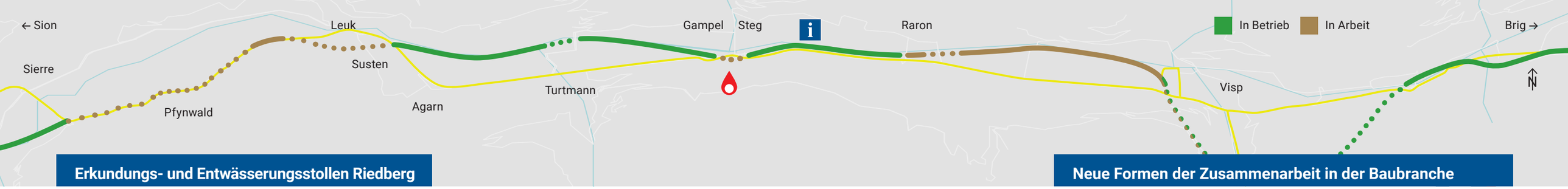
Eine Strasse für alle – Blumen, Insekten, Pendler, Dichter und Soldaten

Der Naturpark Pfyn-Finges bietet **für Gruppen** einen maximal rund 3.5-stündigen Rundgang an, der verschiedene historische Ereignisse, Landschaftsentwicklung, Lebensräume, Menschen und Verkehrswege beleuchtet und in den Kontext des aktuellen Baus der A9 durch das Schutzgebiet Pfynwald stellt. Das Angebot kostet CHF 350.– (zzgl. MwSt) und lässt sich für Gruppen buchen unter obigem QR-Code oder unter der Nummer 027 452 60 60.

Für Einzelpersonen: Teilnahmemöglichkeit am Angebot der Uni60+

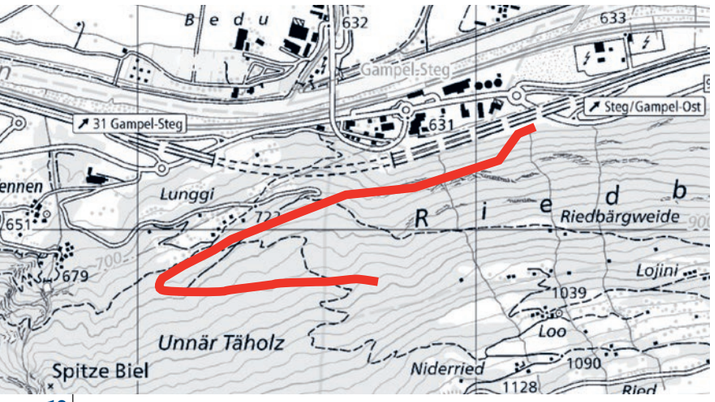
Am **24. Juni 2025** gibt es für Einzelpersonen die Möglichkeit, sich am Angebot der Uni 60+ zu beteiligen, das sich nicht nur an 60+ richtet. Inhalte der von 9 bis 13 Uhr dauernden Exkursion sind ehemalige und heutige Verkehrswege, das Schutzgebiet, Archäologie und Klimaforschung. Anmelden kann man sich bei der Fernuni 60+ unter folgendem Link: https://fernuni.ch/dienstleistungen/uni60plus
Autobahn gestern und heute – Exkursion im Pfynwald auf den Spuren der A9. Kosten: CHF 15.–.

Start und Ziel:	Bahnhof Leuk in Susten, 9 bis 13 Uhr
reine Marschzeit:	1 Std. 45 Min.
Schwierigkeit:	7 km auf einfachen Wegen / Fahrstrassen, Auf- / Abstieg ca. 140 m



Entwässerungsstollen mit Nische, April 2025.

Portal Entwässerungsstollen.



Der Tunnel ist eigentlich eine Sackgasse und führt stetig nach oben.

Ein U-förmiger, smarter **Entwässerungstunnel** im Dienste des gesamten Riedberghangs

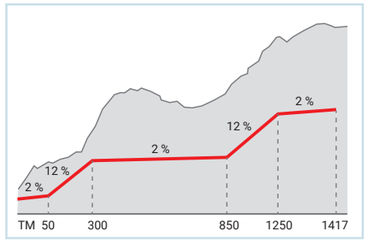
Im Juni 2025 sind 370 m und damit bereits ein Viertel des 1'417 m langen Erkundungs- und Entwässerungsstollens gebaut. Nach den Vorbereitungsarbeiten beim Portal läuft seit dem 3. März 2025 der klassische Sprengvortrieb von Montag–Freitag. In den zwei 9-Stunden-Schichten lassen es die 14 Mineure jeden Tag zweimal krachen. Insgesamt entstehen pro Woche rund 30 Tunnelmeter.

Der genauen Zusammensetzung des Hangs auf der Spur

Seinen Namen «Erkundungsstollen» trägt der Tunnel, da er auch Aufschluss über die Ausdehnung der verschiedenen geologischen St. Christophe-Schieferschichten gibt. Bekanntlich rutscht die «Rutschmasse» auf einer «Kriechmasse», die auf einer wasserabweisenden, basalen Gleitschicht liegt. Wird durch Drainagebohrungen Wasser in den Entwässerungsstollen abgeleitet, sollte der Riedberghang weniger rutschen, was wiederum die Stabilität des Riedbergtunnels für die geforderten 80 Jahre gewährleistet.

Alle 50 m eine Nische

Aus diesen 10 Meter langen, seitlichen Nischen sollen dann die Drainagebohrungen erfolgen. Diese Bohrungen sind unterschiedlich lang – je nachdem, wann man in wasserführende Schichten gelangt. Der Tunnel selbst wird nur mit Spritzbeton verkleidet und mit einer Betonsohle ausgestattet.



Längenprofil

Tunnel Riedberg

Beide Tunnelröhren vollständig mit Beton ausgekleidet

Zurzeit werden die Betonelemente für den begehbaren Werkleitungskanal verlegt, der sich unter der Fahrbahn befindet. In der zweiten Hälfte 2025 entstehen bis Frühjahr 2026 die beiden Portalbauwerke, im Innern verlegt man in dieser Zeit Schlitzrinnen, Randsteine und erstellt den Belag. Ein weiteres Stück des Trassees ist im Osten fertiggestellt worden. Die betriebliche Ausrüstung des Tunnels Riedberg erfolgt ab 2026.

Realisierung im Rahmen einer «Projektallianz»

Für die Realisierung des Erkundungs- und Entwässerungsstollens haben Planer, Bauleiter und Unternehmer ein gemeinsames Angebot im Rahmen eines Allianzvertrages unterbreitet. Der Bauherr ist bei den Teamsitzungen dabei.

Was ist ein Allianzvertrag?

Ein Allianzvertrag ist ein alternatives Vertragsinstrument nach dem Grundsatz «das Beste für das Projekt erreichen». Im Gegensatz zur herkömmlichen Ausgestaltung von Verträgen im Baugewerbe, wo manchmal mittels tiefen Einheitspreisen versucht wird, in den Markt einzutreten, um dann entgangene Erträge mittels juristisch ausgeklügelter Nachforderungen einzuverlangen, will der Allianzvertrag Auftraggeber und Auftragnehmer gemeinsam am Erfolg bzw. am Misserfolg des Projektes partizipieren lassen.

In einem Allianzvertrag sind alle Beteiligten gleichrangig. Risiken werden gemeinsam getragen und für den Erfolg sind alle gleichsam verantwortlich. Entschieden wird im Rahmen der operativen «Projektallianzleitung» und der strategischen «Projektallianzsteuerung». Gemeinsam definieren die Beteiligten die Zielkosten, welche bei Projektänderungen angepasst werden können.

Ein Beispiel:

Gemeinsam wurde beschlossen, die erste geplante Nische des Erkundungs- und Entwässerungsstollens nicht zu bauen. Warum? Weil in dieser Nische noch keine Drainagebohrungen vorgenommen werden – also ist die Nische unnötig. Das Kostenziel wurde aufgrund dieser Projektänderung nach unten angepasst. Weder für den Bauherrn noch für den Unternehmer noch den Planer sind zusätzliche Kosten entstanden.

Abrechnung nach dem Bonus-Malus-System

Der Allianzvertrag funktioniert zudem als Bonus-Malus-System: Sollte man am Ende des Projektes mit den Kosten unter dem Projektziel liegen, bezahlt der Bauherr dem Unternehmer eine «Prämie», da er die Kosten unterschritten hat. Sollten die Kosten höher ausfallen als angepeilt, muss auch der Unternehmer einen Teil dieser Kosten tragen.

Positive Erfahrungen

Wie Projektbeteiligte sagten, seien die Erfahrungen mit dem Vertragsmodell «Projektallianz» äusserst positiv. Die Diskussionsthemen in den Sitzungen verlagerten sich von finanziellen und juristischen vermehrt zu technischen Themen, die lösungsorientiert und partnerschaftlich angegangen würden – zum Wohle der Nerven aller Projektbeteiligten!

© Bundeskanzlei / Béatrice Devènes

Bundesrat
Albert Rösti
Vorsteher des UVEK

Am 24. November 2024 lehnten die Schweizer Stimmberechtigten den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen mit 52.7 % ab. Hat dies einen Einfluss auf den Autobahnbau im Wallis?
Nein. Die Schweizer Bevölkerung hat über sechs klar definierte Projekte abgestimmt, nicht über die Zukunft des Nationalstrassenbaus an sich. Der Kanton Wallis hat sich gesamthaft gegen dieses Ausbauprojekt ausgesprochen. Die Gemeinde Visp allerdings, die sehr genau weiss, was es heisst, wenn Durchgangsverkehr durch die Ortschaft fährt, hat mit 54,6 % zugestimmt. Das freut mich sehr.

Die Netzvollendung der A9 im Oberwallis ist mit der Eröffnung der Südumfahrung von Visp um einen Meilenstein reicher. Was bedeutet dieser Schritt für Sie?
Es ist ein wichtiger Schritt. Und es ist auch ein richtiger Schritt, der überfällig war. Die Durchfahrt mitten durch die Stadt war der Bevölkerung von Visp kaum mehr zuzumuten. Jetzt wird vieles besser. Die Menschen erhalten ihre Stadt zurück. Fuss- und Langsamverkehr profitieren enorm. Menschen und Güter erreichen schneller ihr Ziel. Zudem wird für die Verkehrsteilnehmenden die Fahrt sicherer.

Der Bund finanziert 96 % der Kosten für die Netzvollendung im Wallis. Die Mittel für den Ausbau und den Unterhalt der Autobahnen stammen aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Reichen diese Mittel für die Netzvollendung der A9 im Wallis (insbesondere bis zur Vollendung des letzten Abschnitts Pfyn)?
Dies vorab: Die Finanzierung der Nationalstrassen erfolgt durch die Nutzerinnen und Nutzer: Der Erlös aus der Autobahnvignette und insbesondere Steuerabgaben auf dem Benzinpreis gehen in einen Fonds, der für Bau und Unterhalt der Nationalstrassen eingesetzt wird, den Nationalstrassen- und Aggolmerationsverkehrs-Fonds, NAF. Um die Elektromobilität zu fördern, sind Elektroautos heute noch nicht an der Finanzierung beteiligt. Das will der Bundesrat mit einer Ersatzabgabe für die Mineralölsteuer zukünftig ändern, so bleibt der NAF stabil. Für die A9 heisst das: Ja, das Geld soll reichen, auch wenn sie bisher deutlich teurer wurde als geplant.

Sind Sie mit der Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene und den öffentlichen Verkehr in der Schweiz zufrieden?
Es erfüllt mich mit Stolz, wie die Schweiz es geschafft hat, durch gute Infrastruktur Schiene, ÖV und Strasse so leistungsfähig zu machen. Darum beneidet uns die ganze Welt! Wichtig ist hier, dass jedes der beiden Systeme – Schiene und Strasse – seine je individuellen Stärken ausspielen kann. Wir müssen die bestehenden Kapazitäten auf die Zukunft ausrichten. Die Infrastruktrur sowohl von Schiene als auch der Strasse bedarf ständiger Anpassung. An der Verlagerung muss weiter gearbeitet werden.

Und zum Schluss: Welchen Bezug haben Sie zum Wallis?
Für mich sind die Walliser wie gute Nachbarn, die sich gut mit den Berner Oberländern verstehen. Das spüre ich bei meinen Besuchen im Wallis immer sofort. Die Herausforderungen, denen sich der Kanton Wallis stellen muss, sind mir als Kandersteger bestens vertraut. Wir sind aus ähnlichem Holz geschnitzt.

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-info.ch

Die nächste Nummer erscheint im November 2025

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