

G E M E I N S A M

BAUEN

N°20
12.2025



MOBILITÄT, WALLISER HERAUSFORDERUNGEN

Wirtschaftswachstum, alpine Herausforderungen und ökologischer Wandel:
Das Wallis steht am Scheideweg und muss seine Mobilität neu überdenken.

IMPRESSUM

Grafische Gestaltung: Boomerang Marketing SA, Siders
Redaktion: Thomas Pfefferlé und WBV
Fotografie: Olivier Maire / Studio54, Louis Dasselborne, Pierre Daendliker
Illustration: Ludovic Chappex
Druck: Les Encreés Schmid – Sitten

4

EDITO: GAËTAN REYNARD
**DEN REALITÄTEN INS AUGE SEHEN,
RISIKEN ANTIZIPIEREN**

6

DOSSIER
**DAS WALLIS UND DIE
HERAUSFORDERUNGEN DER MOBILITÄT**



14

HISTORISCHES
BOHREN DES LÖTSCHBERGTUNNELS

16

DER GAST: GUILLAUME FAVRE-BULLE
**ZWISCHEN KLIMAWANDEL,
STÄDTEBAULICHEM DRUCK UND
SICHERHEITSERWARTUNGEN**



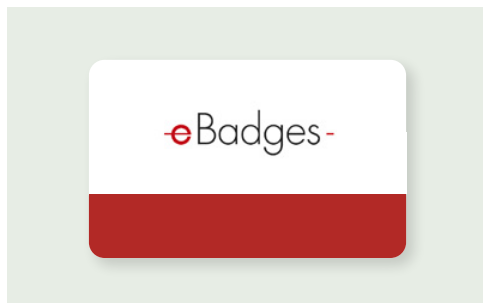
20

BILDUNG
**AUSBILDUNG UND INTEGRATION:
DER GEMEINSAME FONDS ZIELT AUF
ZENTRALE THEMEN AB**



22

INNOVATION
eBADGES WERDEN EINGEFÜHRT



26

ZOOM WV
DIE PKBW INVESTIERT IM WALLIS



28

SICHT VON OBEN
**ZUSAMMENBRUCH DES
BIRCH-GLETSCHERS, BLATTEN**

Agenda

FEBRUAR 2026

LOKALSITZUNGEN

Freitag, 20. Februar
Oberwallis

Dienstag, 24. Februar
Mittelwallis

Donnerstag, 26. Februar
Unterwallis

APRIL 2026

PRÄSIDENTENKONFERENZ

Mittwoch, 8. April
Bern

MAI 2026

DELEGIERTENVERSAMMLUNG

Mittwoch, 27. Mai
Olten

JUIN 2026

FRÜHLINGS- GENERALVERSAMMLUNG

Freitag, 12. Juni
Granges, Siders

SBV-GENERALVERSAMMLUNG

Freitag, 26. Juni
Campus Sursee



EINE INTERESSENSABWÄGUNG IN BEZUG
AUF DIE NUTZUNG DER RESSOURCEN IST
UNERLÄSSLICH

Gaëtan Reynard
Präsident WBV

DER REALITÄT INS AUGE SCHAUEN, UM DIE RISIKEN ZU ANTIZIPIEREN

Seit einigen Jahren entwickelt sich unser Kanton ausserordentlich rasch. Sowohl in Bezug auf die Ansiedlung neuer Unternehmen (+10,7 % im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr) als auch hinsichtlich des demografischen Wachstums – die Wohnbevölkerung ist im vergangenen Jahr um 0,7 % stärker als der Schweizer Durchschnitt gewachsen – weist das Wallis eine bemerkenswerte Vitalität auf. Wirtschaftlich macht sich der Boom in Schlüsselbereichen wie der Chemie und der Biotechnologie bemerkbar. Indirekt wirkt er sich ebenfalls stark auf die übrigen Wirtschaftszweige aus.

Gleichzeitig sind wir aufgrund unserer geografischen Situation eine der vom Klimawandel am stärksten betroffenen Regionen. Die Folgen sind dramatische und immer extremere Naturereignisse.

Die öffentliche Politik kann diese Tatsachen nicht ignorieren, obwohl sie klar für eine starke Unterstützung der Wirtschaft und der Entwicklung einsteht. Sie muss die entsprechenden Massnahmen treffen, um die notwendigen Mittel zur Anpassung unserer Strukturen und Verkehrswege bereitzustellen. Die Fachleute sind sich einig: Die Herausforderungen in Zusammenhang mit dem Schutz der Bevölkerung und der Güter erfordern koordinierte Antworten.

Allerdings müssen in Bezug auf die Entwicklung und Nutzung des Territoriums gewisse Prioritäten gesetzt werden. Ebenso ist eine Interessensabwägung in Bezug auf Raumplanung und Nutzung der Ressourcen unerlässlich.

Wer eine Wahl treffen muss, nimmt Risiken auf sich. Und diesbezüglich wäre es vielleicht an der Zeit, wieder zu einer gewissen kollektiven Weisheit zurückzufinden, wie der Kantonsgeologe dies so treffend formuliert.

Wir müssen uns mit der aktuellen Realität auseinandersetzen, um die künftigen Risiken zu antizipieren.

Gaëtan Reynard



DAS WALLIS UND DIE HERAUS FORDERUNGEN DER MOBILITÄT

Mit seiner einzigartigen Topografie und einer starken wirtschaftlichen Entwicklung steht das Wallis in Bezug auf die Mobilität immer wieder in der Pflicht, die richtigen Weichen zu stellen. Die kommenden Jahre werden für die künftige Verkehrspolitik des Gebirgskantons entscheidend sein. Zwischen Modernisierung und Sicherung der bestehenden Infrastrukturen sowie der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs bestehen zahlreiche Herausforderungen.



Das Wallis ist einer der dynamischsten Kantone der Schweiz. Es profitiert von einer besonders grossen wirtschaftlichen und demografischen Entwicklung. Als Beispiel kann angeführt werden, dass das Wallis in Bezug auf die Gründung von Start-ups zu den fünf besten Kantonen unseres Landes gehört. Ausserdem ist in den meisten Tätigkeitssektoren weiterhin ein Wachstum zu beobachten. Auch in Bezug auf die Demografie zeigt sich dieselbe Tendenz. Bis 2050 wird die Bevölkerung auf über 415 000 Einwohnerinnen und Einwohner geschätzt. Im Vergleich zur aktuellen Situation bedeutet das eine Zunahme von etwas mehr als 60 000 Bewohnern.

Die Mobilität als neuralgischer Punkt des Wachstums bildet für den Kanton eine Achse der strategischen Entwicklung. Und es sind zahlreiche Herausforderungen zu meistern: Sanierung der bestehenden Infrastruktur, Sicherung gewisser Verkehrswege vor Naturgewalten und Ausweitung des Angebots des öffentlichen Verkehrs. Als Gebirgskanton ist das Wallis ausserdem mit spezifischen geografischen Einschränkungen konfrontiert. Dieser entscheidende Aspekt erfordert ein Vorgehen, das an die erhöhten Risiken von Naturkatastrophen angepasst ist. Ausserdem muss ein engmaschiges, mit der Bevölkerung der Seitentäler solidarisches Verkehrsnetz aufrechterhalten werden.

Strassennetz: in erster Linie Sanierung und Sicherung

Das über 1500 Kilometer lange Kantonsstrassennetz des Wallis ist rauen klimatischen Bedingungen ausgesetzt, was die Abnutzung beschleunigt und ein umfangreiches Sanierungsprogramm erforderlich macht. Für den neuen Chef der Dienststelle für Mobilität des Kantons (DFM), Sylvain Dumoulin, besteht die Priorität in erster Linie in der Gewährleistung der Sicherheit für die Nutzer und in der Aufrechterhaltung der lebenswichtigen Verbindungen zwischen den verschiedenen Regionen des Kantons.

«Im Walliser Mobilitätssystem bildet das Strassennetz das Gerüst, an das alle anderen Transportformen angebunden sind: Langsamverkehr,

Schienenverkehr, Seilbahnen und öffentlicher Verkehr. Um diese Angebote weiterentwickeln zu können, muss unser Strassennetz gut unterhalten sein.»

Wirtschaftliche und gesellschaftliche Herausforderungen

Die Umsetzung dieser Vision hängt mit wichtigen wirtschaftlichen und sozialen Fragen zusammen. Im Besonderen geht es um die Finanzierung dieser Programme. Insbesondere im Zusammenhang mit den vom Bund geplanten Sparmassnahmen handelt es sich um eine grosse Herausforderung für den Kanton. Die Problematik ist äusserst besorgniserregend, da die Bundessubventionen 63 % des Defizits des regionalen Personenverkehrs im Wallis decken.

«Die Sparmassnahmen auf Bundesebene sind noch nicht klar», führt Sylvain Dumoulin aus. «Sie widersprechen ausserdem der nachhaltigen Vision der Schweiz, die eine umweltschonende Mobilität fördern will. Auf jeden Fall wollen wir unsere Linien aufrechterhalten, um zu verhindern, dass die Mobilitätsbedürfnisse der bevölkerungsärmeren Seitentäler gegenüber denjenigen der grossen Stadtzentren in den Hintergrund gedrängt werden.»

Für die DFM handelt es sich um ein zusätzliches Element neben der bestehenden Schwierigkeit, ein Netz zu unterhalten und zu entwickeln, das immer stärker unter Abnutzung und klimatischen Bedingungen leidet. Das Bevölkerungswachstum, das zu immer mehr Automobilisten führt, und der Klimawandel mit den häufigeren extremen Wetterlagen beeinträchtigen ebenfalls den Strassenunterhalt. «Und das alles mit notwendigerweise begrenzten menschlichen, technischen und finanziellen Ressourcen. Deshalb müssen die Projekte priorisiert werden. Vorerst gilt es, die Sicherheit der Nutzer und die Resilienz unseres Strassennetzes zu garantieren», ruft Sylvain Dumoulin in Erinnerung.



Oben und nebenstehend: Sicherungsarbeiten am Abschnitt zwischen Loye und Vercorin

Urbane Mobilität: künftig ein verbindendes Element zu den Seitentälern?

In den Städten geht es vor allem darum, die Zentren vom Transitverkehr (Autos, welche die Agglomerationen durchqueren, ohne anzuhalten) zu entlasten. Gewisse Projekte könnten dabei eine verbindende Rolle zu den Ortschaften in den Seitentälern spielen. Ein Beispiel ist der mögliche Bau einer Seilbahn, welche die Mayens de l'Ours mit dem Bahnhof der Walliser Hauptstadt verbinden würde. Das Projekt mit Kosten von rund 25 Millionen Franken hat gemäss dem Präsidenten der Stadt Sitten, Philippe Varone, gute Chancen, bis 2027 verwirklicht zu werden.

«Solche Projekte bieten zahlreiche Vorteile. Es müssen keine zusätzlichen Strassen gebaut und unterhalten werden, die Auswirkungen auf den Boden sind gering und es handelt sich um nachhaltige Lösungen. In Bezug auf die Nutzung ermöglichen diese Infrastrukturen die Entwicklung des Tourismus, indem sie dazu beitragen, in den Tourismusdestinationen den Autoverkehr zu reduzieren. Diese Projekte verbessern jedoch auch das Angebot des regionalen öffentlichen Verkehrs.»

Ein anderes Seilbahnprojekt steht noch ganz am Beginn. Es handelt sich um die Verbindung von Bramois mit Nax. Ein Pendelbus zwischen Nax und den umliegenden Dörfern soll das Projekt der künftigen Seilbahn ergänzen. Wenn es die administrativen, rechtlichen und finanziellen Hürden überwindet, könnte es bis 2030 realisiert



Computergrafik des Projekts für eine Seilbahnverbindung zwischen Sitten und Veysonnaz



werden. Schliesslich befassen sich die Stadt Sitten und der Kanton mit der Verbesserung der Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Spital Sitten. In nächster Zeit wird der Campus des Gesundheitspools eröffnet. Am Standort werden dann über 5000 Nutzer pro Tag erwartet. Ein Auftrag ist vergeben worden, um das ideale Transportmittel zu bestimmen. Es handelt sich wahrscheinlich um eine Buslinie mit hoher Frequenz.

In Richtung einer nachhaltigeren Mobilität

Abgesehen von der Sanierung der bestehenden Infrastrukturen muss sich das Wallis auch mit dem Übergang in Richtung einer nachhaltigeren Mobilität befassen. Die vom Kanton erstellte Strategie Langsamverkehr 2040 enthält ehrgeizige Ziele in Bezug auf den Modalanteil und die Reduktion des CO₂-Ausstosses in Zusammenhang mit dem Verkehr. Zum Beispiel möchte der Staat bis 2040 ein Velowegnetz von 300 Kilometern Länge realisieren, um die wichtigsten Walliser Agglomerationen miteinander zu verbinden. Das Projekt erfordert innerhalb von zwanzig Jahren Investitionen zwischen 200 und 250 Millionen Franken. Bezweckt wird damit eine Erhöhung der täglich mit dem Velo zurückgelegten Distanzen von 5 auf 15 %. «Den Nutzern sollen verschiedene Transportmöglichkeiten angeboten werden, die sich ergänzen und nicht konkurrenzieren», präzisiert der neue Chef der DFM.

Zum Vergleich: Auf nationaler Ebene beträgt der aktuelle Durchschnitt der täglich mit dem Velo oder zu Fuss zurückgelegten Reisen 8,5 %. Obwohl die Steilheit der Strassen die massive Nutzung des Velos auf dem gesamten Kantonsgebiet erschwert, erklärt sich der aktuelle Rückstand in Bezug auf den Langsamverkehr vor allem durch den ungenügenden Schutz der Velofahrer. Eine erste Analyse in der Talebene hat aufgezeigt, dass die Sicherheit der Velofahrer nur auf knapp 20 % der Kantonsstrassen gewährleistet ist.

In Bezug auf die nachhaltige Mobilität ist auch die Schaffung eines Netzes von Ladestationen für Elektrofahrzeuge zu erwähnen, das den gesamten Kanton abdecken soll. «Im Zusammenhang mit der bedeutenden Elektrisierung der Mobilität liegt diese Aufgabe vor allem in der Zuständigkeit der Privatinvestoren und der wichtigsten Energielieferanten», betont Sylvain Dumoulin.



Arbeiten an der Eisenbahnstrecke Martigny-Chamonix © TMR – Olivier Maire

SCHIENEN- VERKEHR: ZWISCHEN VORZÜGEN UND ANPASSUNGEN

Die verschiedenen auf dem Gebiet des Kantons Wallis tätigen Bahnunternehmen weiten ihr Angebot des öffentlichen Verkehrs im Kanton aus. Um gewisse Linien zu modernisieren und zu sichern, sind bedeutende Arbeiten geplant. Übersicht über die wichtigsten Projekte der kommenden Jahre.

Die Sicherung und Modernisierung der Eisenbahnlinie AOMC (Aigle-Ollon-Monthey-Champéry) zwischen Collombey-Muraz und Monthey ist eines der grossen Eisenbahnprojekte im Wallis. Ursprünglich wurde mit Kosten von rund 200 Millionen Franken gerechnet. Mit den Arbeiten wird hauptsächlich eine verbesserte Sicherheit des Abschnitts bezweckt. Dazu wird die Eisenbahnlinie vom übrigen Verkehr getrennt. Die neue Linie sieht den Bau eines Gleises zwischen dem Kreisel von Corbier in Collombey-Muraz und dem SBB-Bahnhof von Monthey vor, wobei ein Teil des Abschnitts

unterirdisch geführt wird. Dank dieses Neubaus können die Gleise entfernt werden, die das Dorf Collombey durchqueren. So bietet sich die Gelegenheit, die Mobilität und die Gestaltung des Zentrums vollständig zu überdenken. In Monthey wird ein Bahnhof AOMC-SBB gebaut. Damit wird die Gemeinde zu einem regionalen Pool des öffentlichen Verkehrs. In Collombey entsteht eine neue unterirdische Haltestelle, mit der die Verbindungen zur Tonkin-Linie von RegionAlps erleichtert werden. Mit dem Projekt sollen die Dienstleistungen wesentlich verbessert werden. Die Reisezeit zwischen Monthey und Aigle reduziert sich um rund 5 Minuten und während der Stosszeiten wird alle 15 Minuten eine Verbindung angeboten.

«Diese Neugestaltung stellt für die Region, die während der letzten Jahrzehnte mit ständigen Änderungen konfrontiert war, eine einmalige Gelegenheit dar, die Mobilität zu überdenken und der Bevölkerung ein effizientes und allen zugängliches Netz des öffentlichen Verkehrs anzubieten», betont Grégoire Praz, Direktor der Transports Publics du Chablais (TPC).

Im Frühling dieses Jahres erfolgte der symbolische erste Spatenstich für den Beginn der Arbeiten an der Linie im Talgrund, die 2028 abgeschlossen sein sollten. Ein Jahr später wird voraussichtlich der Anschluss ins Seitental in Betrieb genommen. Das Projekt wird von einer erweiterten Reflexion in Bezug auf die Neugestaltung der öffentlichen Räume und des Langsamverkehrs in den beiden Gemeinden begleitet. Zwischen Collombey und Monthey soll eine richtige Verbindung entstehen.

Eisenbahntunnels: Die TMR modernisieren die Linie des Mont- Blanc Express

Die Transports de Martigny et Régions (TMR) planen ihrerseits eine bedeutende Modernisierung der Linie des Mont-Blanc

Express, der Martinach über Vernayaz, Salvan, Les Marécottes, Le Trétien und Finhaut mit der französischen Grenze verbindet. Diese grenzüberschreitende Linie, die aufgrund ihres Verlaufs im Gebirge vielen Naturgefahren ausgesetzt ist, bildet einen wichtigen Bestandteil der Mobilität und des Tourismus im Vallée du Trient.

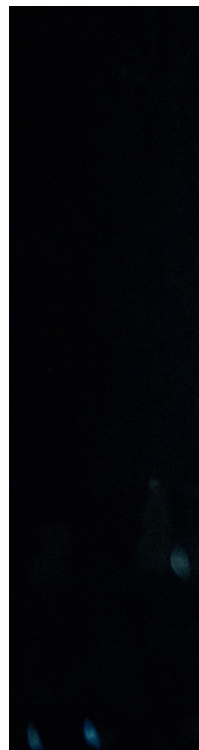
Die laufenden Arbeiten betreffen insbesondere die Erneuerung der Gleise – einschliesslich des Kehrtunnels auf dem Zahnradabschnitt – sowie die Umgestaltung mehrerer Bahnhöfe (Salvan, Le Trétien, Les Marécottes, Châtelard-Village und Châtelard-Frontière). Diese Arbeiten erfordern stellenweise vorübergehende Sperrungen der Linie, um die Sicherheit und die Zuverlässigkeit des Betriebs zu gewährleisten. Gleichzeitig werden neue Zugskompositionen von Stadler geliefert. Sie sollten den Reisenden nach der Bewilligung durch den Bund ab Mitte 2026 zur Verfügung stehen.

Mit diesen Investitionen möchten die TMR die Zukunft der historischen Linie sicherstellen und die Nutzung der Eisenbahn in den Gebirgsregionen fördern. Mit einer verbesserten Sicherheit und Pünktlichkeit soll auch ein nachhaltiger Tourismus unterstützt werden. Ausserdem wird eine bessere Erschliessung der Bergdörfer bezweckt. Und nicht zuletzt soll ein einmaliges Eisenbahnkulturgut erhalten bleiben.



Sylvain Dumoulin, neuer Chef der DFM

Nach seiner Ausbildung zum Bauingenieur an der ETHZ arbeitete Sylvain Dumoulin während mehr als zehn Jahren in einem Büro mit 30 Mitarbeitenden in Sitten. Dort stieg er zum stellvertretenden Direktor auf. Politisch engagierte er sich anschliessend als Gemeinderat von Savièse. Seit acht Jahren ist er Präsident dieser Gemeinde. Gleichzeitig begann er 2018 seine Tätigkeit als wissenschaftlicher Mitarbeiter in der DFM, unter der Leitung des Dienstchefs Vincent Pellissier, dessen Nachfolge er am 1. August angetreten hat. Er ist verheiratet, Vater von zwei Kindern und wohnt in Savièse. Er freut sich, innerhalb der kantonalen Verwaltung in drei Bereichen arbeiten zu dürfen, die ihn am meisten begeistern: Engineering, Management und öffentlicher Dienst.







Der unter extremen Bedingungen gebaute Lötschbergtunnel war eine technische Meisterleistung, die von menschlichen Dramen und grossen technischen Herausforderungen geprägt war, insbesondere vom Bau der gewagten Nord- und Südrampen. Trotz der Schwierigkeiten hat diese Infrastruktur die Mobilität im Wallis verändert, den Nord-Süd-Verkehr erleichtert und die strategische Position des Kantons im alpenweiten Eisenbahnnetz gestärkt. Sie ist nach wie vor eine tragende Säule des Personen-, Güter- und Kombiverkehrs durch die Alpen.



Naturgefahren

« WIR MÜSSEN WIEDER ZU EINER GEWISSEN KOLLEKTIVEN WEISHEIT ZURÜCKFINDEN. »

Am 1. Oktober übernahm Guillaume Favre-Bulle als Nachfolger von Raphaël Mayoraz die Leitung der Dienststelle Naturgefahren (DNAGE). Zwischen Klimawandel, urbanem Druck und Erwartungen an die Sicherheit spricht er sich für eine gemeinsame Kultur des Risikos und ein integriertes Management des Territoriums aus. Interview.

Guillaume Favre-Bulle
Neuer Leiter der Dienststelle Naturgefahren



WIR LEBEN HEUTE
IN EINEM GEWISSEN
WIDERSPRUCH: DIE
GESELLSCHAFT
STREBT NACH NULL
RISIKO, MÖCHTE ABER
GLEICHZEITIG SEHR
SCHNELL UND STÄNDIG
ZUGANG ZU DEN BERGEN
HABEN

Guillaume Favre-Bulle ist 43-jährig und kennt die Herausforderungen des Wallis in Bezug auf die Naturgefahren. 2017 begann er seine Tätigkeit in der Kantonsverwaltung. Ein Jahr später wurde ihm die Verantwortung der Sektion Geologische Gefahren und Ressourcen des Untergrunds anvertraut. Anfang Oktober 2025 übernahm er von Raphaël Mayoraz die Direktion der DNAGE. Diese Dienststelle steht im Fall von Überschwemmungen, Erdbeben oder Lawinen an vorderster Front und muss sich sowohl mit dem Management von Notfallsituationen als auch mit einer langfristigen Prävention befassen.

Für ein besseres Verständnis der Prioritäten der Dienststelle stellt der Verantwortliche die aktuelle Situation des Wallis vor, die von Gefahren geprägt ist, deren Intensität und Häufigkeit zunehmen. Gleichzeitig wird die Problematik durch eine Gesellschaft verschärft, die weniger Risiken toleriert und gleichzeitig von einem ständigen Zugang zum Gebirge profitieren möchte.

Gemeinsam Bauen: Welche wichtigen Dossiers hat Ihnen Raphaël Mayoraz übergeben?

Guillaume Favre-Bulle: Zusätzlich zur 3. Rhonekorrektur betreut die DNAGE laufend rund 800 andere Dossiers. Die wichtigste Aufgabe besteht deshalb darin, die Kontinuität dieser Projekte sicherzustellen: Gefahrenkarte, Überwachungsprojekte und Schutzbauten, die noch zu realisieren sind. Aufgrund der intensiven Ereignisse, die das Wallis vor Kurzem erlebte – Überschwemmungen durch die Rhone im vergangenen Jahr, die



Situation in Blatten in diesem Jahr oder im Dorf Lourtier im Val de Bagnes –, arbeitet unsere Dienststelle ständig im Krisenmodus. Dadurch werden ausserordentlich viele menschliche, technische und finanzielle Ressourcen mobilisiert, was das Management der übrigen Projekte, an denen wir arbeiten, erschwert.

Wie sehen die Herausforderungen für den Gebirgskanton Wallis aus?

Wir leben heute in einem gewissen Gegensatz: Die Gesellschaft strebt einerseits ein «Nullrisiko» an und verlangt andererseits sowohl während der Freizeit als auch während eines Aufenthalts einen ständigen Zugang zum Gebirge. Gleichzeitig intensivieren und vermehren sich aufgrund des Klimawandels extreme Wetterlagen wie heftige Gewitter und Niederschläge, die zu Murgängen, instabilem Gelände und anderen Problemen führen. Dazu kommt der Druck der Wohnungsnot: Gewisse

Personen suchen Bauland in exponierten Zonen. Die grosse Herausforderung besteht also darin, für die Bevölkerung das höchste Sicherheitsniveau zu garantieren und gleichzeitig all diese Elemente zu berücksichtigen.

Welche Faktoren beeinflussen heute die Risikoexposition am stärksten?

Hauptsächlich handelt es sich um die Tatsache, dass wir an die Grenzen einer rein technischen Antwort stossen. Wir können nämlich nicht überall betonieren, um Schutzbauten zu erstellen. Wir müssen deshalb wieder zu einer Risikokultur zurückfinden und begreifen, dass das Gebirge niemals vollständig beherrschbar sein wird. Die «Auswirkungen von Internet und sozialen Netzwerken» können ausserdem dazu führen, dass man sich Risiken aussetzt, um spektakuläre Ereignisse zu filmen. Wir müssen deshalb wieder zu einer gewissen kollektiven Weisheit zurückfinden.

Wie kann die Bevölkerung am besten geschützt werden?

Die erste Achse betrifft die Raumplanung. In diesem Zusammenhang spielen die Gefahrenkarten eine zentrale Rolle. Aber diese Achse wurde vor allem nach dem alpinen Immobilienboom in den 1950er-Jahren entwickelt und entspricht nicht mehr der aktuellen Lage. Wir müssen deshalb die Bewohner dort schützen, wo sie wohnen. Dies geschieht durch Überwachung, vorübergehende Schliessung von Strassen, den Bau und den Unterhalt von Schutzbauten und schliesslich die Erarbeitung von Alarm- und Evakuierungsplänen. Das Ziel besteht darin, das Risiko technisch und finanziell auf ein akzeptables Niveau zu senken.

Wie kann man, insbesondere im Tourismus, Sicherheit und wirtschaftliche Herausforderungen in Einklang bringen?

Diesbezüglich hat der Bund klare Vorschriften erlassen: Ein investierter Franken muss den Wert eines Frankens schützen und das Risiko für die Bevölkerung ist zu begrenzen. Wir müssen deshalb für die Schlüsselregionen und -werke Schutzbauten erstellen. Dazu benötigen wir natürlich die entsprechenden menschlichen, technischen und finanziellen Ressourcen. Und wir leiden heute unter einem grossen Mangel an Fachingenieuren. Ausserdem war es nach den Überschwemmungen im letzten Jahr aufgrund der Notfalleinsätze an den Wasserläufen im gesamten Kanton schwierig, genügend Baumaschinen einzusetzen, sodass sich die Realisierung der übrigen Schutzmassnahmen verzögerte.

Spielt der Wald beim Schutz vor Naturgefahren noch eine Schlüsselrolle?

Absolut. Rund 90 % der Walliser Wälder haben eine Schutzfunktion gegen Lawinen oder Steinschlag. Das steht übrigens im Gesetz und ist seit langer Zeit in unserer Kultur verankert. Der Wald stellt zudem eine natürliche und günstige Schutzinfrastruktur dar. Deshalb arbeiten wir eng mit der Dienststelle für Wald, Natur und Landschaft (DWNL) zusammen. Wenn ein Schutzwald verschwindet, kommt es zum Beispiel rasch zu Steinschlägen. Der regelmässige Austausch und die Synergien zwischen unseren beiden Dienststellen ermöglichen deshalb den Unterhalt dieser Zonen und der wichtigen Gebiete.

Welches Projekt bildet für Ihre Dienststelle die grösste künftige Baustelle?

Die 3. Rhonekorrektur. Es handelt sich um ein grosses Projekt, welches das gesamte Gebiet des Talgrunds betrifft. Wir haben es mit grösseren Herausforderungen in den Bereichen Technik, Umwelt und Sicherheit zu tun. Das Dossier ist auch spannend, da es sich im weiteren Rahmen um ein Projekt eines globalen und modernen Managements der Naturgefahren gemäss dem Grundsatz des integrierten Risikomanagements handelt.

EINE REIN TECHNISCHE
ANTWORT STÖSST
HEUTE AN IHRE
GRENZEN

DER PARITÄTISCHE FONDS BEFASST SICH GEZIELT MIT ENTSCHEIDENDEN HERAUS- FORDERUNGEN



Angesichts des Mangels an qualifizierten Arbeitskräften ergreifen die Walliser Akteure der Bauwirtschaft zahlreiche Initiativen. Verbindliche Sprachkurse für fremdsprachige Arbeitnehmer und Öffnung des E-Campus für andere Westschweizer Kantone: Gewerkschaften und Unternehmen vereinen sich, um die Branche zu modernisieren und aufzuwerten und so neue Talente anzuziehen.

Weiterbildung und Integration stellen für den Sektor der Bauwirtschaft gegenwärtig bedeutende Herausforderungen dar. Aufgrund des zunehmenden Mangels an qualifizierten Arbeitskräften setzt die Branche im Wallis auf konkrete Lösungen, die bereits erste Früchte tragen. «Wir müssen mit den Akteuren des Sektors neue Bevölkerungsgruppen ansprechen und den Arbeitnehmern, welche die Sprache ihrer Arbeitsregion nicht beherrschen, interessante Karrieremöglichkeiten anbieten», betont Blaise Carron, Vizepräsident des paritätischen Fonds des Bauhauptgewerbes und Regionalsekretär der Unia Wallis.

Um dieses Bedürfnis abzudecken, werden in den Regionalzentren des Unter- und Oberwallis von September bis Mai Französisch- und Deutschkurse organisiert. Diese beinhalten 62 Ausbildungstage. Die Kurse sind für Grenzgänger und fremdsprachige Fachkräfte bestimmt, die bereits unter Vertrag stehen. Sie sollen diesen Personen ermöglichen, anschliessend Berufe mit einem Abschluss EBA oder EFZ zu erlernen. «Es ist auch ein Sprungbrett für ihre Karriere. Sie können sich in der Branche weiterentwickeln und längerfristig in der Bauwirtschaft arbeiten», fügt Blaise Carron an.

Vierversprechende Digitalisierung

Der andere Pfeiler dieser Strategie ist die Digitalisierung. Der vor einigen Jahren eingeführte E-Campus ist bereits weit über die Kantons Grenzen hinaus bekannt. «Die im Wallis entwickelte technologische Lösung wird nämlich jetzt auch in anderen Westschweizer Kantonen übernommen. Die Digitalisierung erleichtert nicht nur den Zugang zu den Ausbildungsgängen. Auch das Image der Branche wird mit ihr modernisiert und aufgewertet», erklärt Eddy Emery, Präsident des paritätischen Fonds.

Dieser Online-Campus legt, in Verbindung mit der Modernisierung des Zentrums PASEC in Siders – künftiger «Campus Bildung und Sicherheit» –, den Schwerpunkt auf die Prävention und die Signalisation. Er deckt insbesondere die Ausbildung der Baumaschinenführer (Führerausweis M1 bis M7) ab. Die Inhalte sind auf Französisch und Deutsch verfügbar und Erklärungen können online in mehreren Sprachen abgerufen werden: Portugiesisch, Italienisch, Spanisch, Serbisch und Kroatisch. Eine Antwort auf die kulturelle Vielfalt eines inklusiven und attraktiven Sektors!

Ein paritätischer Fonds im Dienst der Arbeitnehmer und der Branche

Diese Initiativen zeigen die unterstützende Rolle des paritätischen Fonds für das Wirtschaftsgefüge auf: Gewerkschaften und Unternehmen rund um konkrete Projekte für die Fachkräfte vereinen. «Damit wird die Bildung aufgewertet, die Attraktivität der Branche gestärkt und ein respektvoller, bereichernder und motivierender Arbeitsrahmen garantiert», fassen Blaise Carron und Eddy Emery zusammen.

Mit dem Schwerpunkt auf die sprachliche und digitale Ausbildung will das Wallis nicht nur dem Mangel an Arbeitskräften begegnen, sondern auch über moderne und aufwertende Instrumente jeder Fachperson Zukunftsperspektiven in der Bauwirtschaft bieten. Und das alles, indem die Plattform zu einer Referenz für die Westschweiz wird.

Innovation

EINFÜHRUNG DES SYSTEMS eBADGES

Der Kanton Wallis führt ein innovatives Kontrollsystem in Bezug auf die Arbeitsbedingungen auf den Baustellen ein: eBadges. Das System, das von einer breiten Koalition von öffentlichen und privaten Akteuren getragen wird, ist seit Oktober 2025 für das kantonale öffentliche Beschaffungswesen obligatorisch.

Mathias Reynard, Leiter des Departements für Gesundheit, Soziales und Kultur, und Paul Bovier, Vertreter der Arbeitgeber und ehemaliger Präsident des Vereins zur Verstärkung der Kontrollen auf Baustellen (ARCC), erläutern die Herausforderungen.



*eBADGES INTEGRIERT ALLE
AKTEURE DER KONTROLLE
DER ARBEITSBEDINGUNGEN
FÜR EINEN UMFASSENDEN
UND FAIREN ANSATZ*

Inwiefern entspricht eBadges im Vergleich zu den übrigen Badges und den bisherigen Lösungen den Bedürfnissen besser?

Mathias Reynard: Die Lösung eBadges unterscheidet sich von den übrigen Systemen durch ihren umfassenden Ansatz. Sie beinhaltet sämtliche Aspekte in Bezug auf die Arbeitsbedingungen. Darunter fallen auch die Inspektionen durch die Dienststelle für Arbeitnehmerschutz (DAA) und die Suva, aber auch der Kontrolleure der paritätischen Berufskommissionen (PBK), welche die Unternehmen und die Baustellen kontrollieren. Nicht zu vergessen sind auch sämtliche Sozialkassen und die Dienststellen, welche für die Arbeitsbewilligung und die Erhebung der Quellensteuer zuständig sind.

Paul Bovier: Bei eBadges handelt es sich um eine starke Koalition, die dem Wallis ein einmaliges Kontrollinstrument ermöglicht. Es gibt keinen anderen Kanton mit einer so vollständigen Lösung. Deshalb ist diese Plattform auch eine Referenz auf nationaler Ebene, welche die übrigen Kantone inspiriert.

Für welche Art von Aufträgen – öffentliche, private – ist eBadges obligatorisch?

MR: Seit dem 1. Oktober 2025 ist eBadges obligatorisch für die Aufträge des öffentlichen Beschaffungswesens des Kantons Wallis beim freihändigen Verfahren und beim Einladungsverfahren. Die Gemeindebehörden wurden für die Entwicklung dieses Projekts von Beginn an sensibilisiert und wir hoffen, dass sie das System ebenfalls übernehmen.

Wer soll von der Einführung dieses Systems profitieren?

PB: Für die Unternehmen ist eBadges ein Garant für Gerechtigkeit und soziale Vorbildlichkeit. Nach den ersten administrativen Schritten ermöglicht ihnen das System, von der Automatisierung gewisser verbindlicher administrativer Formalitäten zu profitieren. Sie können sich damit aber auch gegen den unlauteren Wettbewerb und das Sozialdumping absichern. Abgesehen von den positiven Auswirkungen auf ihr Image erleichtert dieses Instrument den Unternehmen auch den administrativen Zugang zu gewissen Ausschreibungen des öffentlichen Beschaffungswesens. eBadges bestätigt nämlich, dass der Arbeitgeber die Bestimmungen der Gesamtarbeitsverträge (GAV) einhält, den Sozialkassen angeschlossen ist, die Beiträge bezahlt und die geltenden Sicherheitsvorschriften anwendet. Auch die Arbeitnehmer, welche den Badge tragen, können sicher sein, dass ihr Arbeitgeber die gesetzlichen Pflichten erfüllt. eBadges kann mit einem Label verglichen werden, mit dem Bauwerke zertifiziert werden, welche die höchsten nachhaltigen Baunormen einhalten. Hier handelt es sich im Gegensatz dazu um die Einhaltung der guten sozialen Praktik und der Sicherheitsnormen durch das Unternehmen. Allgemein garantiert die Einführung des Systems, dass der Wettbewerb zwischen den Unternehmen den Vorschriften entspricht und dass nur Konkurrenten daran teilnehmen können, die sich fair verhalten.

Warum eBadges?

Verwaltungseffizienz, Arbeitnehmerschutz und fairer Wettbewerb in Einklang bringen: Das ist das Ziel der Plattform eBadges.

Dieses neue digitale Tool, das für Fairness im öffentlichen Beschaffungswesen des Wallis sorgt, wird vom Staat, den Sozialpartnern und den Sozialkassen unterstützt. Es zentralisiert somit die gesetzlichen und vertraglichen Kontrollen auf Baustellen.

Das Ergebnis: vereinfachte Verfahren für vorbildliche Unternehmen, mehr Transparenz für die Behörden und ein Ende des Sozialdumpings.



Wie sieht es für Gemeinden und Kanton aus?

MR: Auch für sie ist das System ein grosser Zeitgewinn, da eBadges ihnen die Möglichkeit bietet, sehr rasch und online zu überprüfen, ob die Anbieter und Subunternehmen alle für den Zuschlag eines öffentlichen Auftrags erforderlichen Voraussetzungen erfüllen. Die Verfahren werden so für die öffentliche Hand und für die Unternehmen vereinfacht. Durch die Bevorzugung von eBadges-Unternehmen schränkt der Auftraggeber die Risiken im Zusammenhang mit illegaler Arbeit und Unfällen ein und stärkt gleichzeitig die Vorbildfunktion des Kantons, der Behörden und anderer Auftraggeber. Die Auswahl der Unternehmen, die beim Einladungsverfahren eingeladen werden oder denen beim freihändigen Verfahren ein Auftrag erteilt wird, ist so einfacher geworden.

Paul Bovier: Über den Verband Walliser Gemeinden haben wir übrigens unsere Plattform den Gemeinden vorgestellt. Anhand der Rückmeldungen scheint unsere Lösung in die richtige Richtung zu gehen. Den Gemeinden bietet die Einführung von eBadges viele Vorteile.

Wie sehen Sie nach drei Jahren als Präsident den Verband und seine Arbeit im Rahmen dieses Projekts?

PB: Ich übergebe das Amt nicht ohne Empfindungen an den Gewerkschaftsvertreter Bernard Tissières. Das Projekt hat sich für mich nämlich als vielversprechend und bereichernd herausgestellt. Die Einführung dieses ausgefeilten Projekts eBadges widerspiegelt eine einmalige Kompromissfähigkeit, wie sie nur in der Schweiz möglich ist. Man muss sich der Tatsache bewusst sein, dass die Profile und Visionen der beteiligten Akteure sehr unterschiedlich sind. In diesem Sinn sind wir sehr erfreut, dass wir beim Staat so viel Gehör gefunden haben.

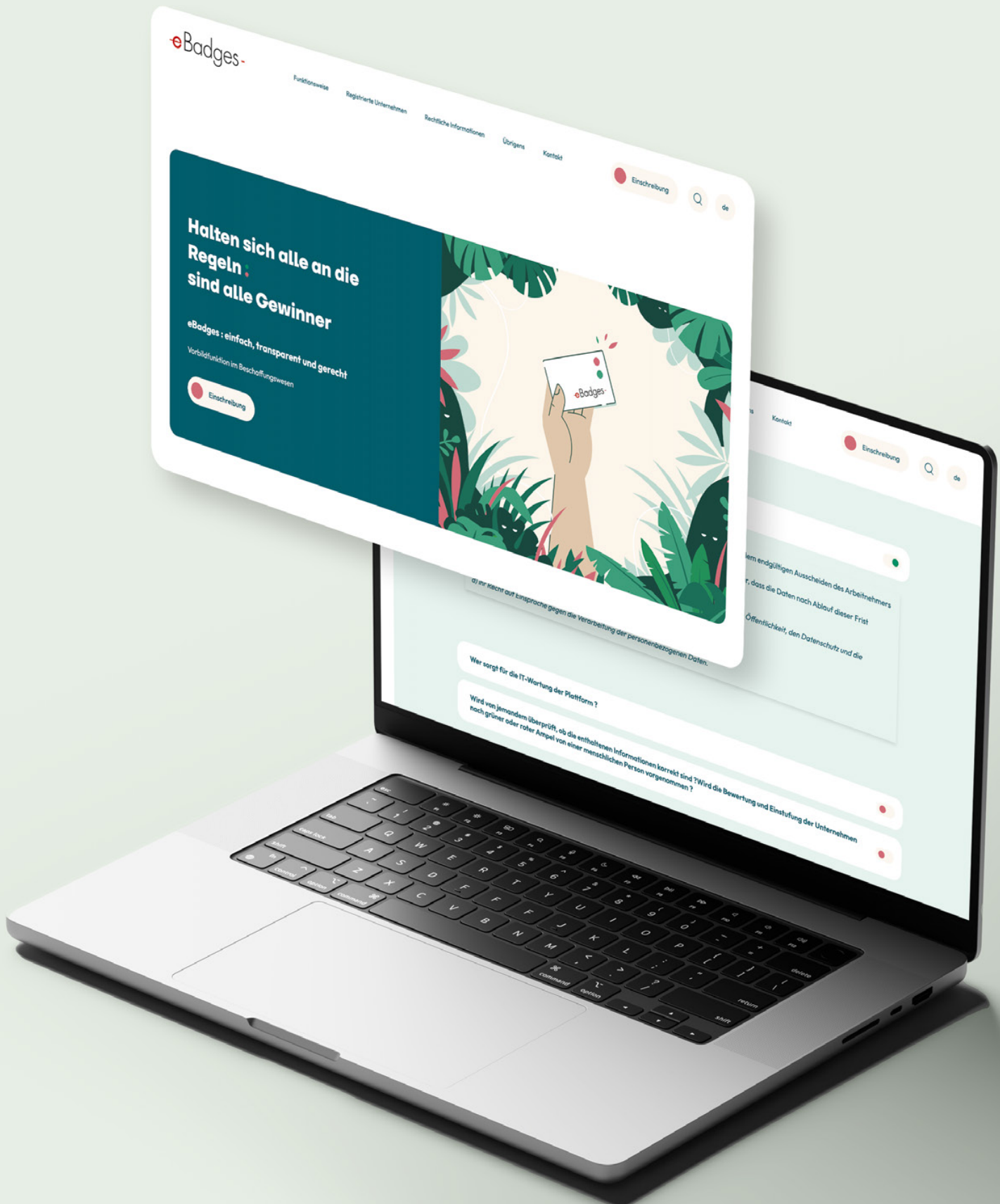


*DAS WALLIS VERFÜGT ÜBER EIN
EINZIGARTIGES INSTRUMENT,
DAS ZUR NATIONALEN
REFERENZ WIRD*

eBadges, eine starke Partnerschaft im Dienste des Bauwesens


Dieses System wird vom Departement für Gesundheit, Soziales und Kultur (DGSK) in Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern des Bauwesens umgesetzt.





ZOOM BY



 ÎLOT
DU LÉMAN

DIE PKBW INVESTIERT IM WALLIS

Im Dienst ihrer Versicherten und der regionalen Wirtschaft verfolgt die Pensionskasse des Baugewerbes eine lokale und ehrgeizige Immobilienstrategie. Mit symbolträchtigen und zukunftsweisenden Projekten will die PKBW ihren Immobilienpark ausbauen und weiterhin einen sozialen, wirtschaftlichen und konstruktiven Mehrwert generieren. Erläuterungen.

Seit mehr als fünfzehn Jahren ist die direkte Investition in Immobilien einer der strategischen Pfeiler der Pensionskasse des Baugewerbes des Wallis (PKBW). «Unser Ziel ist klar: mit Bauprojekten und lokalen Unternehmen im Wallis nachhaltige Renditen für unsere Versicherten generieren», erklärt Yvan Jollien, Verwalter der PKBW.

Diese im Jahr 2008 definierte Strategie stellt eine entscheidende Wende dar. Statt bestehende Gebäude zu kaufen, baut die Kasse ihre eigenen Immobilien und wird so zur Bauherrin. Das Ergebnis ist greifbar: ein Park von 26 Gebäuden (davon 16 gekauft und 10 durch die PKBW gebaut) mit insgesamt 750 Wohnungen und Gewerberäumlichkeiten und einem Wert von rund 250 Millionen Franken. Mit einem Ertrag von 5 % erwirtschaftet dieses Immobilienportfolio jedes Jahr 11 Millionen Franken an Mieteinnahmen.

Werterhaltung und künftige Herausforderungen

Neben dem Bau bildet auch die Verwaltung des grossen Immobilienparks eine Herausforderung. Gemäss Yvan Jollien sind dabei vor allem zwei Punkte zu erwähnen. Der erste betrifft die Energiewende. «In den nächsten zehn Jahren müssen wir für die Renovierung unserer bestehenden Gebäude zwischen 27 und 30 Millionen Franken investieren.» Wärmedämmungen, Heizungen und Einrichtungen: Die Arbeiten sind nötig, um den Wert der Gebäude zu erhalten und den Normen zu entsprechen.

Der zweite Punkt betrifft die Verwaltung und die Politik. Die schleppenden Verfahren erschweren die rasche Realisierung der notwendigen neuen Projekte. Das Beispiel des Petit-Chasseur in Sitten verdeutlicht diese Realität. Das Gelände wurde 2015 gekauft. «Ursprünglich hatten wir es nicht unbedingt eilig. Aber die aktuellen administrativen Hindernisse erschweren die Aufgabe und verzögern die Baubewilligung, die wir hoffentlich noch in diesem Jahr erhalten», betont Yvan Jollien.

Heute bestehen rund 30 % des Vermögens aus Immobilien. Der Rest kann in den Walliser Immobilienpark investiert werden. Diese Strategie bestätigt den Wunsch der PKBW, ihre lokale Verankerung beizubehalten, nachhaltig zu bauen sowie den Versicherten und den Unternehmen konkrete Erträge zu garantieren.



Effondrement du glacier du Birch, Blatten, mai 2025

7°81'15.31



46°41'68.07 N

