Date: 23.02.2023

Neue Zürcher Zeitung

Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
044/ 258 11 11
https://www.nzz.ch/

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse journ./hebd.
Tirage: 84'518
Parution: 6x/semaine

Page: 8
Surface: 51'333 mm²

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Ordre: 1095432
N° de thème: 999.099

Référence: 87251838
Coupure Page: 1/2

Die skandalöse Geschichte der Walliser Autobahn geht weiter

Finanzkontrolle veröffentlicht Bericht über das zu schmal gebaute Teilstück der A9

MATTHIAS VENETZ

Die Geschichte der A 9 im Oberwallis ist eine schier endlose Aneinanderreihung von Bauverzögerungen, Kostenüberschreitungen, Planungsfehlern, Rücktritten, Gerichtsurteilen. In den letzten neun Jahren musste die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) dreimal eine Prüfung im Zusammenhang mit der A 9 durchführen.

Die letzte Prüfung datiert vom Frühling 2022. Damals wurde bekannt, dass die Autobahn auf einem Teilstück von 500 Metern zu schmal gebaut ist. Es fehlten teilweise bis zu 50 Zentimeter Trasse. Der Chef der kantonalen Dienststelle für Nationalstrassenbau sagte dazu: «Es wäre sicher nicht verkehrt gewesen, wenn jemand mal einen Meter in die Hand genommen hätte.» Warum das nicht geschah, sollte ein Bericht der EFK klären. Nun liegen die Ergebnisse vor.

Ein Generationenprojekt

Schon in den 1970er Jahren hat die Politik beschlossen: Wir bauen eine Autobahn im Oberwallis. Dann wurde jahrelang über die Linienführung gestritten. Ende der 1990er Jahre wurden für die Autobahn 2,1 Milliarden Franken budgetiert. Die Kosten werden zu 96 Prozent vom Bund getragen, die restlichen 4 Prozent übernimmt der Kanton Wallis.

Im neusten Bericht der EFK wird für die insgesamt 32 Kilometer nun mit Kosten von 4,4 Milliarden Franken gerechnet. Wird diese Summe nicht mehr überschritten, kostet ein Kilometer Oberwalliser Autobahn am Ende 140 Millionen Franken. Zumindest teilweise ist dies auf die Topografie der Region zurückzuführen. Fast die Hälfte der Strecke verläuft in Tunneln und gedeckten Einschnitten. Laut dem Bundesamt für Strassen sind die Kosten für dieses Projekt und die baulichen Voraussetzungen angemessen und liegen im Schweizer Durchschnitt.

Zum schlechten Ruf der A 9 beigetragen haben aber nicht allein die hohen Kosten, sondern auch eine Reihe von Skandalen. Als 2003 das erste Teilstück der A 9 eröffnet wurde, prophezeite der damalige Chef der Dienststelle für Nationalstrassenbau, eigentlich hätte 2009 die gesamte A 9 im Oberwallis durchgehend befahrbar sein sollen. Nun müsse man die zweite Null wohl durch eine Eins ersetzen.

2004 urteilte das Bundesgericht, dass es bei der Arbeitsvergabe von Planungsarbeiten zu willkürlichen Entscheiden gekommen sei. Ein Jahr später wurden die Arbeiten am Riedberg-Tunnel aufgenommen. Schon zwei Jahre später wurden sie für zehn Jahre eingestellt, weil der Hang ins Rutschen geraten war. Ursprünglich sollte dieser Tunnel 54 Millionen Franken kosten. 2021 korrigierte der Staatsrat diese Summe nach oben – auf 220 Millionen Franken. Der «Blick» titelte: «Das ist das teuerste Loch der Schweiz». Fertig ist der Riedberg-Tunnel nun voraussichtlich 2025 oder 2026. Mehrere «Chefs» der A 9 traten nacheinander zurück. Die Stelle war derart unbeliebt, dass sie zwischen März 2012 und Sommer 2013 vakant war.

2016 wurde bekannt, dass im Eyholz-Tunnel minderwertiger Beton verwendet worden war. Auf einer Länge von 600 Metern musste die Zwischendecke abgebrochen werden.

Im Teilstück zwischen den Gemeinden Gampel und Leuk bekamen Bauarbeiter Probleme in einem gedeckten Einschnitt. Hier verliefen zwei Tunnelröhren in der Ebene, gleich neben der Rhone. Der Grundwasserspiegel schwankte, Wasser drang ein. 2016 wurde das Teilstück schliesslich eröffnet. Wenige Monate später registrierte das Amt für Nationalstrassenbau: Jetzt schwanken auch die Tunnelröhren. Et cetera . . .

Planungsgrundlagen stimmen

Vor knapp einem Jahr wurde schliesslich die Geschichte mit dem zu schmal gebauten Abschnitt publik. In den Hauptrollen waren eine Ingenieurgemeinschaft, die der Kanton 2008 mandatiert hatte, und ein Unternehmer, der die Fahrbahn gemäss den vorgegebenen Richtlinien aufschütten und asphaltieren sollte. Gemäss dem Bericht der EFK fehlten auf der mangelhaften Strecke bis zu 50 Zentimeter Aufschüttungen und 50 Zentimeter Asphalt. Die Planungsdaten der Ingenieurgemeinschaft für diesen Abschnitt hat die EFK ebenfalls geprüft. Dort lagen keine Fehler vor.

Beide Parteien, die Ingenieurgemeinschaft und der Unternehmer, haben laut Bericht der EFK komplett unterschiedliche Erklärungen für den Baufehler. Diese Erklärungen sind laut der EFK auch nicht in allen Punkten nachvollziehbar. Im Verlauf der Untersuchung stellte die EFK zudem fest, dass auch im vorangehenden Streckenabschnitt die Asphaltierung zu schmal ausgeführt und später ergänzt worden war. Die Aufschüttung war hingegen ausreichend breit.

Laut dem Bericht der EFK stimmen zumindest die Planungsgrundlagen der Ingenieurgemeinschaft. Der Fehler muss also in der Übermittlung der Daten von der Ingenieurgemeinschaft an den Unternehmer, in der Weiterverarbeitung durch den Unternehmer oder in der praktischen Ausführung liegen. Eine abschliessende Beurteilung konnte die EFK jedoch nicht vornehmen. Begründung: Dazu müsste die EFK Zugang zur Datenverarbeitung der beiden Parteien erhalten.

Bereits bei vorangehenden Prüfungen wies die EFK die kantonale Dienststelle

ARGUS DATA INSIGHTS® WISSEN ZUM ERFOLG
ARGUS DATA INSIGHTS® Schweiz AG | Rüdigerstrasse 15, case postale, 8027 Zurich
T +41 44 388 82 00 | E mail@argusdatainsights.ch | www.argusdatainsights.ch

Date: 23.02.2023

Neue Zürcher Zeitung

Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
044/ 258 11 11
https://www.nzz.ch/

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse journ./hebd.
Tirage: 84'518
Parution: 6x/semaine

Page: 8
Surface: 51'333 mm²

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Ordre: 1095432
N° de thème: 999.099

Référence: 87251838
Coupure Page: 2/2

darauf hin, dass eine lückenlose Dokumentation unerlässlich sei. Speziell, falls es zu Mängeln oder Abweichungen kommen sollte und unklar ist, wer diese Kosten zu tragen hat. Das könnte nun der Fall sein. In ihrem Bericht schreibt die EFK, dass bisher keine Lehren gezogen und keine nachhaltigen Verbesserungsmassnahmen initiiert worden seien.

Sowohl der Unternehmer wie auch die Ingenieurgemeinschaft werden laut dem EFK-Bericht Nachforderungen stellen. Dann wird abschliessend zu klären sein, wer den Fehler verschuldet hat und wer die zusätzlichen Kosten von derzeit 410 000 Franken bezahlen muss.

Nach neuestem Stand soll die A 9 im Jahr 2035 fertig werden.

Zur Geschichte der A 9 gehört auch eine Reihe von Skandalen. GAËTAN BALLY / KEYSTONE

ARGUS DATA INSIGHTS® WISSEN ZUM ERFOLG
ARGUS DATA INSIGHTS® Schweiz AG | Rüdigerstrasse 15, case postale, 8027 Zurich
T +41 44 388 82 00 | E mail@argusdatainsights.ch | www.argusdatainsights.ch