Walliser Bote

Schweiz am Wochenende

Samstag, 7. Oktober 2023

AZ 3930 Visp | Nr. 233 | 183. Jahrgang | Leserinnen und Leser: 41 000 | **Fr. 3.50** **walliserbote.ch**

Adolf Kempf
Aussergewöhnlicher Mann aus Reckingen. Das ist seine Geschichte. **Seite 21**

ANZEIGE

Ich wähle Nicole Luggen

- weil sie weiss, wo sie hinwill,
- weil sie fleissig, offen und ehrlich ist,
- weil sie besser als jeder andere für ein geeintes und wohlhabendes Wallis eintreten wird.

Florian Piasenta,
Präsident FDP Wallis

Wie die BLS Probleme am Verlad lösen will

Verkehr Der Autoverlad der BLS wird von seinem eigenen Erfolg eingeholt: Der zunehmende Verkehr kann zu grossen Sicherheitsproblemen führen. Nun wurden Sofortmassnahmen ergriffen, so die Verantwortlichen. Doch reicht das? **Seite 2**

SVP im Aufwind

Wahlprognose Der Rechtsrutsch in Europa und die Flüchtlingsbilder aus Lampedusa geben der SVP einen starken Schub für die Wahlen. Das sagt Urs Altermatt, Herausgeber des Bundesratslexikons. Er erklärt auch, weshalb der Zeitgeist für Die Mitte und gegen die FDP spricht. **Seiten 26/27**

ANZEIGE

Ein Mann – ein Auftrag – eine Autobahn

Marco Walter, neuer Chef der Dienststelle für Nationalstrassenbau, will den Ruf der Walliser Autobahn aufpolieren. **Seiten 10/11**

Wird zu viel Bauland ausgezont?

Das kantonale Vorgehen wird hinterfragt. **Seite 3**

Kommentar

Kanton muss bei der Raumplanung umgehend über die Bücher

Wenn es sich bewahrheiten sollte, kommt das einer Bombe gleich. Die-Mitte-Grossräte Pfammatter, Juon und Biner hinterfragen das kantonale Vorgehen bei den Rückzonungen von Bauland. Jeder betroffene Bodeneigentümer und seine Nachfolger verlieren damit viel privatesVermögen.

Einverstanden: Jahrelang waren wir zu lasch und haben grosszügig Bauland eingezont. Teils zwar aus guten Gründen, aber unter dem Strich halt doch zu viel des Guten.

Nicht umsonst stehen die Gemeinden, die Ortsplaner und die zuständigen kantonalen Ämter unter Beobachtung aus Bundesbern, damit das Wallis pflichtbewusst seine Hausaufgaben macht.

Doch wegen der gemachten Fehler in der Vergangenheit darf das Wallis auf keinen Fall künstlich zum Musterschüler mutieren und bücklings mathematisch starr an nackten Zahlen festhalten.

Gerade dieser Punkt ist den drei Grossräten ein Dorn im Auge. Sie vermuten nämlich stark, dass der Kanton eben genau das macht und deswegen übers Ziel hinausschiesst. Wenn ihre These stimmt, werden all diejenigen Gemeinden, die ihre Hausaufgaben bereits erledigt haben, die Gelackmeierten sein. Im schlechtesten Fall hätten sie zu viel ausgezont, und die davon betroffenen Eigentümer hätten eigentlich genügend Argumente für einen Volksaufstand.

Dazu darf es um Gottes willen auf keinen Fall kommen. Deshalb braucht es eine saubere Analyse der bisherigen Praxis, und wenn dabei tatsächlich Übermotivation zutage kommen sollte, einen Druck auf den Resetknopf.

Fehler passieren und können korrigiert werden. Das Wallis hat sich an gesetzliche Vorgaben zu halten und muss in jedem Fall sein Bauland reduzieren. Das muss aber mit Augenmass, klugen Köpfen und in einem vernünftigen Rahmen passieren.

Peter Abgottspon
p.abgottspon@mengisgruppe.ch

ANZEIGE

9 771660 065005 60040

Aboservice Telefon: 027 948 30 50, **E-Mail:** abo@pomona.ch **Redaktion Telefon:** 027 948 30 00, **E-Mail:** info@walliserbote.ch
Inserate Telefon: 027 948 30 40, **E-Mail:** inserate@pomona.ch **Internet** www.walliserbote.ch

Der 47-jährige Ingenieur Marco Walter ist überzeugt, dass er die Autobahn durch das Wallis termingerecht fertigstellen kann.

«Ich bin gerne der Che

Seit 1. September im Amt: Marco Walter, neuer Chef der Dienststelle für Nationalstrassenbau, spri über die Autobahn, deren Kosten und warum er trotz Negativschlagzeilen gut schläft.

Interview: Monika Bregy

Guten Morgen, Herr Walter. Haben Sie gut geschlafen?
Wunderbar. Man muss abschalten und die Dinge, die tagsüber geschehen sind und am kommenden Tag anstehen, so bewältigen können, dass einige Stunden ruhiger und tiefer Schlaf drin liegen.

Sie sind seit einem Monat Chef der Dienststelle für Nationalstrassenbau, was sind Ihre Hauptaufgaben?
Ich bin Chef von rund 30 Leuten, die auf der Dienststelle für Nationalstrassenbau arbeiten. Ich muss die Stärken meiner Mitarbeitenden kennen, sie am richtigen Ort einsetzen können, und vor allem ist es meine Aufgabe, die Autobahn im Oberwallis termingerecht fertigzustellen.

Wie unterscheidet sich Ihre jetzige Tätigkeit von der vorhergehenden als Gesamtprojektleiter?
Die deutlichste Veränderung ist die Ansprechperson gegenüber Dritten. Da bin ich nun derjenige, der sich mit den Partnern an den Tisch setzt und verhandelt. Als Gesamtprojektleiter war ich technisch zuständig für die vier Abschnitte von Brig bis Siders. Jetzt ist meine Arbeit weniger technisch, dafür eher administrativ.

Was sagt Ihnen mehr zu?
Ich bin gerne der Chef. *(lacht)*

Was sind dabei die grössten Herausforderungen?
Wir haben einige interne Reorganisationen hinter uns, und es ist jetzt die grosse Herausforderung, all diese internen Beteiligten so weit zu bringen, dass wir alle auf dem gleichen Weg vorwärtsarbeiten.

Wie reagierte Ihr Umfeld, als klar wurde, dass Sie neuer Chef ebendieser Nationalstrasse sind?
Es kamen natürlich Sprüche und die allgemeinen A9-Witze, die wir alle kennen. Aber im Grossen und Ganzen waren die Reaktionen sehr positiv. Ich sehe es als Würde und auch als eine Bürde, aber ich habe den Eindruck, man traut mir zu, dass ich diese Autobahn fertig bauen kann.

Wie wollen Sie dem maroden Ruf dieser A9 und dem Walliser Autobahnbau entgegenwirken?
Was ganz wichtig ist, und das ist das Ziel aller Mitarbeitenden, wenn sie morgens aufstehen: Wir wollen die Autobahn hier im Oberwallis fertig bauen. Das Ziel ist, dass wir bis Ende 2026 auf der Autobahn von Brig nach Susten fahren können. Der Ruf, den Sie ansprechen, der ist gemacht. Wir können nur zeigen, dass wir voller Motivation und Begeisterung dahinter sind und unsere Verantwortlichkeiten in den Bereichen Termine, Qualität und Finanzen wahrnehmen.

Die Eröffnung des Teilstücks Raron–Visp West wird angegeben mit 2025/2026. Das sind genau genommen 24 Monate. Warum ist keine konkretere Zeitplanung möglich?
Das hängt von verschiedenen Faktoren ab. Wir hatten eine Phase, in der wurde gebaut, und jetzt haben wir eine Phase, da sieht man nicht so viele Leute beim Arbeiten auf der Strasse. Das ist die Phase der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung. Ziel ist es, dass Ende 2025 bis nach Gampel-Bratsch gefahren werden kann und Ende 2026 bis nach Susten.

Und zurück?
Ja. Bis dahin werden sowohl die Nord- als auch die Südröhre der Umfahrung Visp geöffnet werden.

Dafür müsste jetzt alles reibungslos laufen. Konnte das Baustellen-Controlling inzwischen verstärkt werden?
Innerhalb des Teams der Planer und Bauer haben wir als Dienststelle Rechte und Pflichten. Das ist nicht etwas Neues, sondern unser täglich Brot. Wenn man ein Haus baut, achtet man auch darauf, dass Kontrollmechanismen vorhanden sind. Das nehmen wir wahr.

Und dennoch passieren Fehler.
Es kann vorkommen, dass jemand einmal falschen Beton liefert. Man muss aber betrachten, in welchem Verhältnis es zum Objekt steht. Wenn das ganze Objekt 20 Millionen Franken kostet und die Kosten, um die 30 Meter Anschlussrampe zu ersetzen, 200'000 bis 300'000 Franken betragen, entspricht der Schaden einem Prozent. Und dieses Prozent muss nicht vom Steuerzahler berappt werden, sondern es zahlt der Unternehmer.

> «Meine Aufgabe ist es, die Autobahn im Oberwallis termingerecht fertigzustellen.»

Anders bei der verpatzten Fahrbahnbreite.
Ja, der Fehler wurde behoben und die Lehren daraus gezogen.

Hat die Dienststelle inzwischen auf den Bericht der Eidgenössischen Finanzkontrolle reagiert?
Wer den Bericht, der öffentlich zugänglich ist, liest, der kommt zum Schluss, dass auch die Eidgenössische Finanzkontrolle eigentlich nicht erklären kann, wie es zu diesem Fehler gekommen ist. Auch im Bau ist heute vieles digitalisiert. Diese Grundlagen der Digitalisierung müssten besser überwacht und kontrolliert werden. Dazu haben wir einen Prozess eingeführt.

Neben den Kosten sorgt auch das Teilstück Leuk–Siders durch den Pfynwald für rauchende Köpfe. Zuletzt beschäftigte sich das Bundesgericht damit. Wo stehen wir heute?
Insgesamt hatten 92 Personen Einsprachen gegen das Projekt erhoben. Wir konnten uns mit Ausnahme von fünf Fällen mit allen einigen. Auch das ist Aufgabe der Dienststelle, diese Verhandlungen zu führen. Bei den verbleibenden fünf Beschwerden geht es in keiner um die Autobahn selbst. Diese ist unbestritten.

Sondern?
Es geht um die Kieswerke und um die Passerelle Richtung Salgesch. Nachdem der Fall vor dem Bundesverwaltungsgericht verhandelt worden war, zogen vier Parteien eine Instanz weiter. Jetzt liegen die Unterlagen seit Mitte dieses Jahres beim Bundesgericht. Den Entscheid warten wir jetzt ab. Wir rechnen jeden Moment damit – das kann morgen sein, dass sie entscheiden.

Dann fangen Sie übermorgen mit Bauen an?
Nicht ganz. Die Ausschreibungen für die Arbeiten dürfen wir erst machen, wenn der Entscheid des Bundesgerichts da ist. Die Ausschreibungen mit Beträgen in der Grössenordnung, wie er für diese Strecke vorgesehen ist, dauern in der Regel etwa ein halbes Jahr. Wenn wir also morgen einen positiven Bescheid bekommen, würden wir Mitte des nächsten Jahres mit dem Bau beginnen. Also nicht übermorgen, sondern überübermorgen.

Und bis wann wird sie fertig sein?
Man darf mit 203x rechnen. Alles Weitere wird sich zeigen. Das hängt unter anderem auch von Einsprachen und Beschwerden ab.

Wie rechtfertigt man vor der Bevölkerung, dass die komplette Autobahn am Schluss mindestens doppelt so teuer wird wie ursprünglich geplant?
Es sind schwierige geologische und topografische Verhältnisse und man muss sehen, dass man auf dem ganzen Autobahnstück von Brig bis Siders durch viele Tunnel fährt. Allein das Stück Pfynwald wird zu drei Vierteln unterirdisch geführt werden. Wir führen einen Grossteil unserer Autobahn durch Kunstbauwerke, die sind sehr teuer. Ausserdem haben wir im Vergleich zum Rest der Schweiz sehr viele Ausfahrten. Innerhalb von 30 Kilometern kann man fünf- bis sechsmal irgendwo in ein Dorf fahren.

Die Ausfahrt Visp West in Fahrtrichtung Simplon.

Der dereinstige Autobahnanschluss «Grosseya».

Die Baustelle vor dem Riedbergtunnel, Blickrichtung Visp.

Bilder: pomona.media/Daniel Berchtold

f»

icht

Die zerstückelte Eröffnung der Autobahn führt zurzeit besonders während der Hauptverkehrszeiten zu mehr Stau als zu fliessendem Verkehr. Warum hat dieses Vorgehen dennoch einen Sinn ergeben?
Es war ursprünglich geplant, die Autobahnstücke fortlaufend zu bauen, sodass man sie im Idealfall auf einen Endpunkt gesamthaft hätte aufmachen können. Zu jedem Teilstück mussten wir eine Planauflage und eine Ausschreibung machen, und da können wir es nicht verhindern, dass es zu Einsprachen kommt. So wurde der Bau der einzelnen Teilstücke von den jeweils eingegangenen Einsprachen gesteuert. Da haben wir keinen Einfluss darauf. Aber dennoch ist es der politische Wille, dass jedes fertige Teilstück auch eröffnet und benutzt wird.

Wie steht es um das Raststättenprojekt mit dem Warteraum für den Schwerverkehr?
Es ist bekannt, dass auf dem Abschnitt zwischen Raron und Visp eine Raststätte entstehen soll. Wir sprechen von einem Raststättengebäude, von Parkplätzen, einem See und vor allem von Stau- und Stellräumen für Lastwagen. Die Plangenehmigung für das Projekt liegt vor.

Wo liegt dann das Problem?
Es liegen einige Beschwerden vor. Der Fall liegt aktuell beim Bundesverwaltungsgericht. Das muss jetzt entscheiden. Danach könnten die Beschwerdeführer den Fall ans Bundesgericht weiterziehen. Das kostet alles Zeit. Sobald ein positiver Entscheid gefällt ist, fangen wir mit dem Bau an. Die technischen Massnahmen, damit die Zufahrten von beiden Seiten gewährleistet sind, haben wir bereits getroffen, damit der Abschnitt für den Bau der Raststätte nicht nochmals gesperrt werden muss.

Das heisst, die geplante Raststätte hat keinen Einfluss auf die Fertigstellung des Autobahnstücks.
Nein, das läuft so wie es geplant, unabhängig voneinander.

Jedes Stück Autobahn, das fertiggestellt ist, wird dem ASTRA übergeben. Wie läuft die Zusammenarbeit mit dem ASTRA?
Sehr gut. Auf der technischen Ebene, auf der wir uns treffen, besprechen wir jeweils die Themen Qualität, Termine und Finanzen. Zweimal jährlich tauschen wir uns auch auf politischer Ebene innerhalb des Steuerungsausschusses mit dem Direktor des Bundesamtes für Strassen, Jürg Röthlisberger, aus. Auch diese Zusammenarbeit ist sehr angenehm.

Sie sind Chef der Dienststelle für Nationalstrassenbau. Was passiert mit Ihnen und Ihrer Dienststelle, wenn dereinst die Autobahn A9 fertiggestellt sein wird?
Dann werde ich mir einen neuen Job suchen müssen. Wenn wir 2026 bis Susten und 203x durch den Pfynwald fahren können, ist meine Aufgabe erledigt.

Im Vispertaltunnel fehlt noch der Belag.

Es sind die zahlreichen Tunnel, im Bild der Riedbergtunnel, welche den Preis der Autobahn in die Höhe treiben.