Vernichtende Kritik am A9-Autobahnbau

Korruption, mangelhafte Projektierungen, Millionenklagen. Das sind die Vorwürfe an die Adresse der Walliser A9-Bauer.

Norbert Zengaffinen, Armin Bregy

Die Geschichte der vielen Pannen rund um den Bau der Autobahn im Oberwallis erlebte im September 2021 einen vorläufigen, fast aberwitzigen Höhepunkt: Bei Asphaltarbeiten auf dem Teilstück Gampel–Raron stellte sich heraus, dass die Asphaltbreite auf einer Länge von etwa 500 Metern runde 50 Zentimeter zu schmal war. Spott und Häme liessen nicht lange auf sich warten. Der Schaden wurde indes durch das Baukonsortium Schmid Pius / Frutiger schnell behoben und schlug sich in rund 410'000 Franken an Zusatzkosten nieder.

Ein Pappenstiel in Anbetracht der Summe für die gesamten A9-Teilstücke, die etwa mit vier Milliarden Franken zu Buche stehen. Drei Milliarden sind bereits verbaut. Bis zur Vollendung des Bauwerks mit dem Teilstück durch den Pfynwald bis in die frühen 2030er-Jahre kostet es jedes Jahr rund 100 Millionen Franken. 96 Prozent dieser Gelder kommen aus Bern.

Die «Asphalt-Blamage» machte allerdings auch die Finanzdelegation der eidgenössischen Räte (FinDel) hellhörig. Sie beauftragte die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK), die Ursachen für diesen Baumangel festzustellen. Am Mittwoch gab sie ihren Abschlussbericht für die Öffentlichkeit frei.

In ihrer finalen Beurteilung hält die EFK fest, dass die Fehlerursache nicht abschliessend beurteilt werden konnte. «Die Erklärungen der beteiligten Baufirmen und der Walliser Dienststelle für Nationalstrassenbau decken sich nicht und sind für die EFK auch nicht in allen Punkten nachvollziehbar.» Und weitere Untersuchungen auf dem Abschnitt zeigten weitere Planabweichungen bei der Umsetzung des Bauwerks.

Und wieder kritisiert die EFK, dass das Bauwerk mangelhaft dokumentiert und es deswegen schwierig sei, eine einwandfreie Fehlerzuweisung zu machen. Die EFK rügte diese ungenügende Dokumentation bereits in Berichten zum A9-Bau im Oberwallis von 2016 und 2018.

In einer Stellungnahme schreibt der zuständige Departementschef Franz Ruppen (SVP), «dass die Verantwortlichen ein gewisses Versagen in diesem Bereich zur Kenntnis nehmen und die Lehren daraus ziehen müssen». Die Dienststelle für Nationalstrassenbau habe auch schon Sofortmassnahmen eingeleitet. «Dazu gehören auch personelle Anpassungen im Führungsbereich der Dienststelle für Nationalstrassen.»

Da drängt sich die Frage auf, ob Ruppen bei der Schadensbegrenzung den langjährigen Dienststellenleiter Martin Hutter geopfert hat. Dieser trat im Sommer 2022 überraschend als Dienstchef zurück und will künftig in Beratungsfunktion beim Kanton weiterarbeiten. Das würde sich auch mit Informationen des «Walliser Boten» aus einer Astra-nahen Quelle decken, wonach das Bundesamt für Strassen auf die Absetzung Hutters gedrängt habe.

Im Gespräch mit Hutter sagt dieser gegenüber dem «Walliser Boten», dass er keinen Druck gespürt habe, sein Amt abzugeben. Vielmehr habe eine lebensbedrohliche Erkrankung den Ausschlag gegeben, mit 58 Jahren und nach zehn Jahren als A9-Chef ins zweite Glied zurückzutreten. Die Ärzte hätten in der Zwischenzeit aber Entwarnung gegeben, sodass er weiterarbeiten könne. Hutter liess es sich bei dieser Gelegenheit auch nicht nehmen, die Eröffnung des Teilstücks zwischen Gampel und Raron im Sommer 2023 anzukündigen.

Blick in den Riedbergtunnel: Er ist zum Sinnbild geworden für den schleppend vorankommenden Autobahnbau im Oberwallis. Bild: zvg

Brisant wird der Bericht der EFK auf den Seiten 28 und 29, deren Streichung Franz Ruppen in seiner Stellungnahme verlangte, «weil sie meiner Ansicht nach zu polemisch und nicht zielführend für die Fertigstellung der A9 im Oberwallis sind».

Auf den zwei Seiten wird von einer «besorgniserregenden Situation bezüglich der Fertigstellung der Autobahn A9 im Oberwallis» gesprochen. So sei es aufgrund unpräziser Ausschreibungen der Projekte durch die Dienststelle für Nationalstrassenbau in der Vergangenheit immer wieder zu unerwarteten Verteuerungen von einzelnen Abschnitten gekommen.

Der Bericht erwähnt in diesem Zusammenhang die 50-Millionen-Franken-Forderung für Mehraufwände des Baukonsortiums, zu dem die Unternehmen Frutiger, Interalp Bau, CSC und Jäger gehörten, beim Bau des 670 Millionen Franken teuren Eyholz-Tunnels. Allerdings ist diese Klage vom Bundesgericht kürzlich abgeschmettert worden. Und bestätigte damit Entscheide des Bezirksgerichts Visp und des Walliser Kantonsgerichts, wonach das Baukonsortium lediglich 300'000 Franken an Mehrkosten geltend machen könne.

Nicht im EFK-Bericht erwähnt wird indes die Tatsache, dass auch die Walliser Dienststelle für Nationalstrassenbau als Klägerin vor Gericht gezogen ist. Wie Recherchen des «Walliser Boten» zeigen, fordert sie von einem ausserkantonalen Ingenieurbüro im Zusammenhang mit Mehrkosten rund um den Gedeckten Abschnitt Turtmann 40 Millionen Franken Schadenersatz. Auch dieser Fall ist hängig.

Zugleich wird auf den zwei Seiten des Berichts festgehalten, dass das Astra seit 2015 umfangreiche Audits zu problematischen Teilstücken gemacht hat. Und Empfehlungen zur Verbesserung abgegeben hat. In den Jahren 2018 und 2019 habe das Astra dann aber festgestellt, dass die Empfehlungen durch die Dienststelle für Nationalstrassenbau nicht umgesetzt werden. Es informierte die EFK im Jahr 2020 darüber.

Über die Empfehlungen des Astra werde zwar viel diskutiert, jedoch kaum danach gehandelt. Die Probleme betreffen die meisten Grossbaustellen wie den Eyholz-Tunnel, die Goler-Deponie, den Tunnel und die Umfahrung von Visp, die Pfynwald-Sektoren.

Insbesondere bei der Goler-Deponie herrscht zwischen Dienststelle und Astra grosse Disharmonie. Deshalb gab das Astra bei einer Anwaltskanzlei eine Untersuchung in Auftrag, die klären sollte, ob es bezüglich finanzieller Differenzen zu strafrechtlichen Vorfällen gekommen ist. «Die Anwaltskanzlei kam zum Schluss, dass es sehr schwierig sei, den strafrechtlichen Charakter der Ungereimtheiten zu beweisen. In der Tat gibt es keine nachweisbaren Beweise für Korruption, Urkundenfälschung und ungetreue Geschäftsführung», zeigt der Bericht auf.

Auch der Riedbergtunnel wird im Bericht thematisiert. Das Astra hat 2019 erhebliche Mängel an der Arbeit der Walliser Dienststelle festgestellt und finanzielle Korrekturen gefordert. Die Dienststelle ihrerseits erhob dagegen Einspruch. Ein Gutachten hat die Forderungen des Astra schliesslich bestätigt. Es hält fest, dass Zusatzkosten in der Höhe von 60 Millionen Franken anstünden, sollten Korrekturen des Astra nicht umgesetzt werden.

Die Dienststelle bestreitet das bis heute und hat ihrerseits ein Rechtsgutachten bei einer Anwaltskanzlei sowie ein weiteres bei einem Ingenieurbüro in Auftrag gegeben. Deshalb ist das Dossier nach wie vor blockiert.

In ihrer abschliessenden Erklärung schreibt die EFK, dass sie die Herausforderungen und Schwierigkeiten des Astra in seiner Aufgabe als Oberaufsichtsorgan der A9-Fertigstellung zur Kenntnis nehme. «Die EFK betrachtet diese Schwierigkeiten als schwerwiegende und wiederholte Mängel von grundlegender Tragweite und erheblicher finanzieller Bedeutung. Und erinnert daran, dass diese Autobahn zu 96 Prozent vom Bund finanziert wird.»

Bei Bedarf behält sich die EFK das Recht vor, künftig eigene Audits durchzuführen, um die Feststellungen des Astra zu unterstützen.

«Ein Angriff gegen den gesamten Autobahnbau im Wallis»

Die Eidgenössische Finanzkontrolle EFK nimmt die A9-Verantwortlichen ins Visier. Chef Martin Hutter nimmt Stellung.

Interview: Armin Bregy und Norbert Zengaffinen

Martin Hutter, im Bericht der Eidgenössischen Finanzkontrolle steht, dass die Situation bezüglich der Fertigstellung der A9 besorgniserregend sei. Das ist dicke Post. Was sagen Sie dazu?
Die Herausforderung der Fertigstellung des Netzes ist sehr gross, mit vielen Ansprechpartnern und noch mehr äusseren Einflüssen. Das Departement wird mit den Verantwortlichen der Dienststelle konkrete Verbesserungsmassnahmen festlegen und diese so rasch wie möglich umsetzen. Alle strategischen Entscheidungen werden übrigens in Absprache mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA getroffen. Ich bin heute fest überzeugt, dass wir die gesetzten Ziele erreichen werden.

Die EFK stellt weiter fest, dass das Astra bei der Nachverfolgung der Umsetzung seiner Empfehlungen auf erhebliche Schwierigkeiten stösst. Wieso ignoriert Ihre Dienststelle die Empfehlungen des Astra?
Das ist so nicht korrekt. Die Empfehlungen werden aufgenommen und gründlich geprüft. Angesichts der Grösse des Projekts kann es aber immer zu Meinungsverschiedenheiten über die Technik und die Vergütungen kommen. In diesem Punkt stehen wir in ständigem Kontakt mit dem Astra und den betroffenen Unternehmen.

Der Bericht der EFK spricht eine deutliche Sprache. Und diese ist für Ihre Dienststelle alles andere als vorteilhaft.
Gemäss Astra haben sich die enge Begleitung und Überwachung grundsätzlich positiv ausgewirkt. Die überwiegende Mehrheit der Baustellen verläuft technisch und wirtschaftlich gut. Das Astra betont ja auch, dass die Fortsetzung der engen und grundsätzlich guten Zusammenarbeit zwischen dem Astra und dem Kanton Wallis es ermöglichen wird, die A9 gemäss den geltenden technischen und finanziellen Regeln zu realisieren.

Seit 2015 verfolgt die EFK den Autobahnbau im Wallis. Berichte mit Empfehlungen wurden erarbeitet. Nochmals: Wieso wurden die Massnahmen in der Praxis nicht umgesetzt?
Solche Berichte sind im Zusammenhang mit der Netzfertigstellung üblich und sind auch richtig. Verbesserungsvorschläge wie im Bereich Abschnitt Raron–Gampel werden akzeptiert und laufend umgesetzt. Wie gesagt: Angesichts der Grösse des Projekts kann es immer zu Meinungsverschiedenheiten über die Technik und die Vergütung kommen.

Der EFK-Bericht wurde eigentlich in Auftrag gegeben, weil die Fahrbahn zwischen Gampel und Raron zu wenig breit gebaut wurde. Wer trägt hierfür die Verantwortung?
Bis dato übernehmen die Projektbeteiligten die jeweiligen Kosten. Bis heute kann die Ursache, die zum Mangel führte, nicht genau eruiert werden.

Wieso gab es keine Kontrollmessungen? Das wäre doch naheliegend gewesen.
Es war ein Fehler unsererseits. Seit diesem Mangel mit der Fahrbahnbreite wurden die Arbeitsprozesse wie empfohlen angepasst und regelmässigere Kontrollen der Baustelle werden durchgeführt.

Im Bericht der EFK ist auch eine Stellungnahme des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt publiziert. In dieser steht, dass die Verantwortlichen innerhalb des Kantons ein gewisses Versagen zur Kenntnis nehmen müssten. Wer hat versagt?
Im Bereich der Kontrolle des Abschnitts wurden wie erwähnt Fehler gemacht. Wer Fehler macht, muss diese eingestehen und korrigieren. Das haben wir gemacht. Es ist aber auch nicht fair, aus einem Bericht über einen technischen Fehler einen Angriff gegen den gesamten Autobahnbau im Wallis zu starten.

Im Bericht wird moniert, dass wesentliche Dokumentationen für den Abschnitt Raron–Gampel fehlen.
Seit diesem Mangel mit der Fahrbahnbreite wurden die Arbeitsprozesse wie empfohlen bereits angepasst.

Wieso wollte der zuständige Staatsrat die Seiten 28 und 29 des Berichts löschen? Waren diese Seiten zu brisant? Dort steht ja, dass die Situation beim Bau der A9 besorgniserregend ist.
Der Bericht der Eidgenössischen Finanzkontrolle betrifft die Prüfung der Baumängel des Abschnitts Raron–Gampel der A9 und sollte nicht dafür missbraucht werden, die Situation mit anderen Baustellen zu vermischen. Gesamthaft läuft der Bau der Netzvollendung zwischen Brig und Susten gut, bleibt aber herausfordernd. Das Hauptziel bleibt die Fertigstellung der Autobahn Brig–Leuk bis 2026.

Werden Sie dieses erreichen?
Ja, ich gehe davon aus.