

INDUAL
WEBENTWICKLUNG · HOSTING

WWW.INDUAL.CH · TELEFON 027 922 90 00

Professionelle Webseiten

Walliser Bote

Heute Grossauflage 33 000 Exemplare

SZ CONSULTING
FINANCIAL SERVICES

Joe Zurbriggen
Matthias Fux

Anlageberatung
und Vermögensverwaltung

Rainaldstrasse 4, 3900 Brig
T 027 922 11 51, www.szconsulting.com

www.1815.ch

Redaktion Telefon 027 922 99 88 | Abonnementdienst Telefon 027 948 30 50 | Mediaverkauf Telefon 027 948 30 40

Auflage 33 000 Expl.

	Wallis Am Scheideweg Die Luftseilbahn Fiesch-Egghorn stellt laut Präsident Fredy Huber bald wichtige Weichen. Seite 10		Schweiz Rücken gestärkt Gewerkschaftsbund-Präsident Paul Rechsteiner setzt sich für eine Stärkung der AHV ein. Seite 35		Sport FCB lacht Brel Embolo und der FC Basel sind in Champions-League-Fahrt: 1:0-Heimsieg gegen Liverpool. Seite 21	INHALT
						Wallis 2-19 TV-Programme 14 Traueranzeigen 16/17 Sport 21-26 Ausland 27/29 Wirtschaft/Börse 34 Schweiz 35 Wohin man geht 37/39 Wetter 40

Oberwallis | A9-Chef Martin Hutter spricht über die Entwicklungen beim Jahrhundertprojekt

Aus Vergangenheit gelernt

Nach über einem Jahr als Chef des Amtes für Nationalstrassenbau (ANSB) zieht Martin Hutter im Gespräch Bilanz und wagt einen Blick in die Zukunft.

Bauende, Vispertaltunnel, Quecksilber, Schwarzarbeit und Rechnungsstellungen: Der Autobahnbau stand im letzten Jahr gleich mehrfach im Fokus der Berichterstattung. Es sei ein intensives Jahr gewesen, erklärt Hutter. «Glücklicherweise konnte ich mich auf gute Mitarbeitende innerhalb des Amtes sowie der restlichen Kantonsverwaltung stützen.» Während die verschiedenen Teilstücke der Oberwalliser Autobahn fortlaufend weitergebaut werden konnten, wurde beim Amt selbst im selben Zeitraum eine umfassende Reorganisation mit Neustrukturierungen und Zusammenlegungen von Arbeitsplätzen umgesetzt. Unter Berücksichtigung der heutigen Planung, betont der Amtschef weiter, sei das komplexe Bauprojekt aber durchaus auf Kurs. Er geht deshalb davon aus, dass der neue Zeitplan mit vorgesehenem Bauende der A9 im Jahr 2025 realistisch ist. «Die Zukunft wird aber zeigen, ob die Planung trotz allfälliger Störungen oder gar Rechtsverfahren eingehalten werden kann.» | Seite 7



Auf Kurs. Im letzten Jahr wurde auf den verschiedenen Baustellen viel gearbeitet und einiges bewegt. FOTO: WB

KOMMENTAR

«Driifränggler»

Wer Medien konsumiert, soll dafür auch aufkommen. Also zahlen wir Gebühren fürs Fernsehen sowie Radiohören und berappen Abonnements für Zeitungen und Zeitschriften. Kostenlos zugänglich sind hierzulande – leider – immer noch recht zahlreiche Onlinoportale. Der Kampf um die Gunst des Publikums – und der Inserenten – ist in den letzten Jahren massiv härter geworden. Medien müssen also neue Wege finden, um finanziell über die Runden zu kommen. Subventionen alleine reichen für Fernseh- und Radioanstalten nicht. Das Walliser Lokalfernsehen Canal9/Kanal9 setzt dabei auf Freiwilligkeit: Jeder Walliser Haushalt soll diesen Sender mit monatlich drei Franken unterstützen. Macht ein Drittel der über 150 000 einheimischen Haushalte mit, hat der Sender 1,8 Millionen Franken auf sicher und sein Ziel erreicht. Zumindest auf die Unterstützung einiger Politikerinnen und Politiker kann der TV-Sender bei seiner «Bettelaktion» bereits zählen: Die Staatsräte Cina und Freysinger und Nationalrätin Amherd engagieren sich in TV-Spots. Sicher verlangten sie keine Gage. Warum auch? Schliesslich kommen sie bei Canal9/Kanal9 ausreichend zum Zuge. Ob Walliserinnen und Walliser der einheimische TV-Sender jährlich 36 Franken wert ist? Ob es Canal9/Kanal9 gelingt, 50 000 Haushalte für die «freiwillige Abgabe» zu gewinnen? Bis anhin spendeten rund 50 000 Haushalte die 36 Franken über einen andern Weg. «Bestand halten» ist also angesagt. Misslingt dies, verkommt die «Driifränggler-Aktion» zum Misstrauensvotum.

Lothar Berchtold

Wallis | 40 Jahre Gomina AG

Hochwertige Produkte und Arbeitsplätze



Moderne Fassade. Die Gomina AG in Niederwald hat aber auch in ihrer unternehmerischen Substanz starke Trümpfe. FOTO: ZVG

Die Gomina AG in Niederwald steht als leuchtendes Musterbeispiel für qualifizierte Arbeitsplätze mit ansprechender Wertschöpfung im Berggebiet.

Was vor 40 Jahren in Fiesch zaghaft begann und über die Jahre hindurch auch mehrere Hochs und Tiefs erlebte, bewegt sich heute in sicherem Fahrwasser. Die beiden Geschäftsführer Urs Mutter und Bruno Erzinger stehen für diese Solidität. Sie leiten den Betrieb seit nunmehr 14 Jahren gemeinsam und haben sich inzwischen durch Aktienrückkäufe auch die Kontrolle über das Besitzverhältnis aneignen können. Diese Unabhängigkeit von den Launen fremder Geldgeber bedeutet für die 30 Angestellten mehr Sicherheit. Die Gomina setzt heute wettbewerbsfähig auf die beiden Standbeine Medizintechnik und Mikromechanik. | Seite 3

Kunst | Oh! Festival Valais Wallis Arts Vivants

Erstes Sternenprojekt im Jahr 2015



Weltoffen. Denis Alber, Produktionsdelegierter, stellt das Programm des Oh! Festivals 2015 vor. FOTO: WB

SITTEN | Gestern präsentierte die Plattform Kultur Wallis das Programm für die erste Ausgabe des Oh! Festivals Valais Wallis Arts Vivants.

Im März 2013 ist das Festival ausgewählt worden, das erste Sternenprojekt für die 200-Jahr-

Feier des Beitritts des Wallis zur Eidgenossenschaft zu stellen. Am Mittwoch stellte Produktionsdelegierter Denis Alber das Programm des Festivals vor. Zu sehen bekommen Kulturinteressierte ein reiches Angebot an Musik, Tanz und Theater. Doch auch für Kunstschaffende bietet das Festival viel Raum. | Seite 9

1815.ch

Mit aktuellen Notfalldienst-Nummern.



Autobahnbau | A9-Chef Martin Hutter im Gespräch

«Pro Werktag eine Million für den Autobahnbau»

OBERWALLIS | Seit über einem Jahr ist Martin Hutter inzwischen als Chef des Amtes für Nationalstrassenbau (ANSB) im Einsatz. Im Gespräch zieht er Bilanz und spricht über den Fortschritt beim Jahrhundertbau.

Herr Hutter, wie fällt Ihr Fazit nach dem ersten Jahr als Chef des kantonalen Amtes für Nationalstrassenbau aus?

«Es war ein intensives Jahr, in dem ich mich sicherlich erst einmal in die neuen Aufgaben einleben musste. Dankenswerterweise konnte ich mich dabei auf gute Mitarbeitende innerhalb des Amtes sowie der restlichen Kantonsverwaltung stützen und gleichzeitig die notwendige Unterstützung meiner Vorgesetzten geniessen. Neben dem täglichen Geschäft, dem Bau der Autobahn, war das erste Jahr hauptsächlich geprägt von einer internen Reorganisation, die nun auf Anfang Juni umgesetzt werden konnte. Arbeitsplätze und Funktionen sind in diesem Zusammenhang teilweise neu strukturiert und zusammengelegt worden. Unser Ziel ist klar, den Bau der Autobahn vorwärtszubringen, und dies mit allen Projektbeteiligten.»

Ist der Autobahnbau auf Kurs?

«Meines Erachtens ist der Bau der Autobahn unter Berücksichtigung der heutigen Planung durchaus auf Kurs. Es wurde im letzten Jahr auf den verschiedensten Baustellen viel gearbeitet und einiges bewegt. Nicht zu vergessen ist dabei die vorausschauende Planung und Projektierung. So können wir im Jahr 2014 insgesamt rund 200 Millionen Franken investieren. Wenn man diesen Betrag auf die rund 200 Arbeitstage herunterbricht, ergibt sich immerhin ein Betrag von einer Million Franken pro Werktag. Das ist sehr viel Geld.»

«Unser Ziel ist klar, den Bau der Autobahn vorwärtszubringen»

Martin Hutter

Wer täglich mit dem Zug von Brig bis Sitten fährt, hat vielleicht das Gefühl, dass sich die Baustellen nicht verändern. Vergleicht man aber Fotos vom letzten Jahr mit aktuellen, sind klare Fortschritte sichtbar. So beispielsweise beim Gedeckten Einschnitt in Turtmann oder auf den offenen Strecken. Aber auch in den Tunnels, wo von aussen her nur wenig wahrgenommen wird, sind die Arbeiten mehrheitlich im Zeitplan und kommen zügig voran.»

Das Dossier «Autobahn im Oberwallis» wird seit Jahrzehnten wiederkehrend dis-

kuert. Wie beurteilen Sie die öffentliche Meinung zum Jahrhundertprojekt?
«Die Rückmeldungen aus der Bevölkerung sind durchaus positiv. Sicher sind hier und da auch kritische Stimmen zu hören. Nicht selten fehlt bei solcher Kritik aber womöglich das Hintergrundwissen, da nicht alle Details bekannt sind. Demgegenüber sind beispielsweise die Reaktionen bei Baustellenbesuchen in der Regel sehr positiv. Wir setzen alles daran, aus den gemachten Erfahrungen der Vergangenheit die richtigen Lehren für die Zukunft zu ziehen, und wollen das Jahrhundertprojekt gemeinsam vorwärtsbringen.»

«Meines Erachtens ist der Bau der Autobahn auf Kurs»

Zuletzt wurde die geplante 18-monatige Schliessung des Vispertaltunnels im Jahr 2015 kritisiert. Es wird eine Zunahme der Staus rund um das Lonzastädchen befürchtet. Ist die Kritik begründet?

«Gerade wenn man an die Zeit vor der Inbetriebnahme des Vispertaltunnels mit teilweisen Staus bis nach Stalden denkt, ist die Kritik sicherlich berechtigt und nachvollziehbar. Ein Vergleich der verschiedenen Varianten, mit und auch ohne Schliessung, hat jedoch gezeigt, dass eine Schliessung des Vispertaltunnels die beste Variante darstellt. Bei einer Stausimulation mit einer kurzfristigen Schliessung des Tunnels konnten wir feststellen, dass es während einer relativ kurzen Zeitspanne zu Staus kommen dürfte. Am durchgeführten Testtag, mit einer Auslastung von 80 bis 90 Prozent, wurde zwischen 10.00 und 13.00 Uhr ein Rückstau von 10 bis 15 Minuten gemessen. Klar steht niemand gerne im Stau, auch ich selber nicht. Vergleicht man diese Stauzeiten jedoch beispielsweise mit den stundenlangen Staus vor dem Gotthardtunnel, relativiert sich die Situation etwas.»

Der Autobahnbau hat im letzten Jahr auch für negative Schlagzeilen gesorgt. So waren etwa die Quecksilberbelastungen wiederholt im Fokus der Berichterstattung. Ist dieses Thema inzwischen vom Tisch?

«An dieser Stelle muss erwähnt werden, dass nicht der Bau der Autobahn für die vorhandene Quecksilberbelastung verantwortlich ist. Es ist aber richtig, die Quecksilberbelastungen waren im letzten Jahr ein wichtiges Thema. Wir hatten das Glück, dass der Bund die Sanierung der Böden zu 96 Prozent vorfinanziert hat und dadurch die Arbeiten weitergeführt werden konnten. Für einen bestmöglichen Schutz der Arbeiter auf den entsprechenden Baustellenbestand zudem

ein enger Kontakt mit der SUVA und mit Arbeitsmedizinern. Gewisse Umstellungen im Bauablauf waren jedoch unabweichlich.»

Weiter sorgten auch Schwarzarbeiter im Tunnel Eyholz und falsche Rechnungsstellungen für Aushubmaterial für Schlagzeilen. Was wurde in diesen Punkten unternommen?

«Nach Bekanntwerden der im Tunnel Eyholz ohne Arbeitsbewilligungen beschäftigten Eisenleger haben wir auch als Bauherr direkt bei der Arbeitsgemeinschaft interveniert. Es gibt bei Ausschreibungen in diesem Zusammenhang klare Vorgaben, die seitens der Arbeitsgemeinschaften oder Unternehmungen eingehalten werden müssen. Daher wurden in der Folge auch mit dem betroffenen Subunternehmer entsprechende Massnahmen getroffen. Der Kanton führt diesbezüglich immer wieder Stichproben durch, was wohl die einzige wirksame Massnahme gegen Schwarzarbeit darstellt.»

«Es gibt auf jeder Teilstrecke zwischen Siders und Eyholz verschiedene Hürden»

Hinsichtlich der ungenügenden Rechnungsstellungen, die im Rahmen von Finanzkontrollen durch den Bund festgestellt wurden, laufen derzeit noch interne und externe Abklärungen. Die festgestellten Abweichungen von versprochenem und effektiv geliefertem Mate-



riale auf die Deponie Goler betreffen Tunnelausbrucharbeiten, welche bereits Jahre zurückliegen. Inzwischen besteht seit rund zwei Jahren ein Gesamtüberblick zur Materialbewirtschaftung, sodass ähnliche Fälle in Zukunft grundsätzlich ausgeschlossen werden können.»

Im Frühjahr wurde zudem kommuniziert, dass das Bauende der A9 wohl nicht wie ursprünglich vom Staatsrat kommuniziert im Jahr 2019 erfolgen wird, sondern sich weiter verzögert. Welches sind die Hauptgründe dafür?

«Der Autobahnbau ist ein komplexes und langfristiges Projekt. Durch verschiedene Faktoren und nicht zuletzt durch unvorhergesehene Störungen im Untertagbau oder Rechtsverfahren ist es aufgrund der Erfahrungswerte durchaus möglich, dass ein vorausgesagtes Bauende nicht eingehalten werden kann. Als Beispiel könnte etwa der Tunnel Visp angeführt werden, der durch

Halten Sie persönlich das Jahr 2025 als neue Frist für den Abschluss der Bauarbeiten für realistisch?

«Ich persönlich halte das Jahr 2025 für durchaus realistisch. Die Zukunft wird uns aber zeigen, ob unsere Planung trotz allfälliger erwählter Störungen oder gar Rechtsverfahren eingehalten werden kann.»

Gibt es ein Teilstück, das Sie derzeit als grösstes Sorgenkind bezeichnen würden?

«Von Sorgenkindern würde ich nicht reden. Aber es gibt auf jeder Teilstrecke zwischen Siders und Eyholz verschiedene Hürden, die noch übersprungen oder umfahren werden müssen. So ist beispielsweise die Teilstrecke durch den Pfywald eine grosse Herausforderung. Dies weil die Strecke mitten durch ein Naturschutzgebiet führt und eine enge Zusammenarbeit mit Umweltverantwortlichen unabdingbar ist. Zudem hervorzuheben sind die Bauarbeiten im Bereich Visp West, wo wir eine sehr komplexe Baustelle auf engstem Raum führen. Die Baustelle befindet sich teilweise im Grundwasser, und in Baustellennähe verläuft zudem eine Erdgasleitung. Hinzu kommen die Arbeiten am Riedbergtunnel oder auch der Gedeckte Einschnitt Raron, die nächsten wieder aufgenommen beziehungsweise ausgeschrieben werden sollen.»

Wo sehen Sie kommende Herausforderungen für das Amt für Nationalstrassenbau?

«Eine grosse Herausforderung unserer Tätigkeit besteht darin, die vielfältigen und teilweise unterschiedlichsten Interessen unter einen Hut zu bringen und eine gemeinsame Lö-

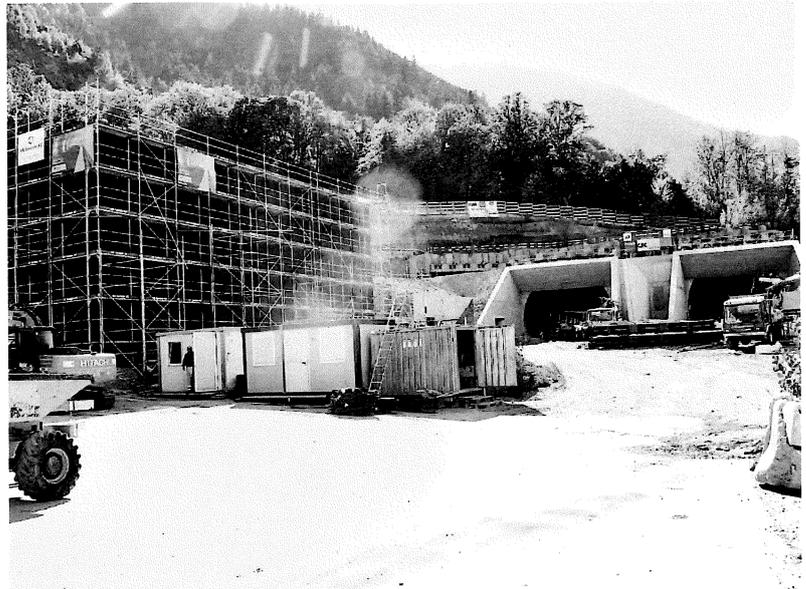
sung anzustreben. Zudem ist es wichtig, die Bauwerke qualitativ, termingerecht und innerhalb des Budgets zu erstellen. Das vorhandene Investitionsvolumen ist in den letzten Jahren markant angestiegen und wird in der Region investiert. Dies erfordert von den Mitarbeitenden einen hohen Arbeitseinsatz und die Übernahme von Verantwortung. Gleichzeitig ist die Reorganisation, also die Anpassung der Aufbau- und Ablauforganisation, praktisch abgeschlossen und es erfolgt nunmehr noch die Feinabstimmung, sodass wir für die kommenden Jahre gerüstet sind.»

«Ich halte das Jahr 2025 für realistisch»

Welches sind die nächsten grossen Meilensteine der kommenden Jahre?

«Einerseits sicherlich die Vergabe der Verzweigung III im Vispertaltunnel mit der einhergehenden Sperrung des Tunnels. Andererseits hat auch die Wiederaufnahme der Arbeiten am Riedbergtunnel eine wichtige Bedeutung. Hinzu kommen die beiden Anschlusskreisel der Teilstrecke Leuk/Susten Ost in Susten bis Gampel/Steg West beim Riedbergtunnel. In diesem Zusammenhang kann ich bestätigen, dass die Netzvollendung der Nationalstrasse ein komplexes und langfristiges Grossprojekt ist. Diese Komplexität spiegelt sich in den unterschiedlichen Baumethoden sowie den zum Teil nicht vorhersehbaren auftretenden Störungen im Rahmen der Bauausführung wider.»

pmo



Für die Zukunft gerüstet. Hutter: «Wir setzen alles daran, aus den gemachten Erfahrungen der Vergangenheit die richtigen Lehren für die Zukunft zu ziehen.»