

# Prüfung der Baumängel des Abschnitts Raron-Gampel der A9

Bundesamt für Strassen

## Das Wesentliche in Kürze

---

Mit der Umsetzung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) im Jahr 2008 gingen die Nationalstrassen als Eigentum von den Kantonen an den Bund über. Der Kanton Wallis erstellt die noch fehlenden Teilstücke der Autobahn A9 als Bauherr und übergibt diese nach der Fertigstellung an das Bundesamt für Strassen (ASTRA). Der Bund finanziert die Netzvollendung mit einem Anteil von 96 %. Die Realisierung für den Kanton erfolgt durch die Dienststelle für Nationalstrassenbau (DNSB). Die Gesamtkosten für die Fertigstellung der A9 zwischen Sierre Ost und Visp Ost werden auf rund 4,4 Milliarden Franken geschätzt (Stand 2019).

Im Frühling 2022 wurde öffentlich bekannt, dass bei einem Teilabschnitt der Autobahn A9 die eingebaute Fahrbahnbelagsbreite zu gering war. Daraufhin beauftragte die Finanzdelegation der eidgenössischen Räte (FinDel) die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) mit einer Prüfung zur Klärung des Sachverhalts.

Die zu untersuchenden Ausführungsmängel sind zum Zeitpunkt der Prüfung beseitigt und der Bauabschnitt wird für die Abnahme und Übergabe an das ASTRA vorbereitet. Bisher wurden keine Mehrkosten geltend gemacht.

### Über die Fehlerursache besteht Uneinigkeit

Zwischen den Projektbeteiligten gibt es grosse Meinungsverschiedenheiten über die Fehlerursache der Baumängel. Die unterschiedlichen Erklärungen dazu sind teils widersprüchlich und für die EFK nicht vollumfänglich nachvollziehbar. Eine Ursachenanalyse liegt zum jetzigen Zeitpunkt nicht vor.

Aus Sicht der EFK liegt eine mögliche Fehlerquelle in der digitalen Planung und der Übergabe der Datensätze vom Planer an den Unternehmer resp. der Datenverarbeitung durch den Unternehmer. Diesen Vorgang konnte die EFK mangels technischer Möglichkeiten und ohne Einsicht in unternehmensinterne Vorgänge nicht abschliessend prüfen.

Die mandatierten Firmen planen, dem Bauherrn die Kosten für die Analyse und Korrektur der Strassenbreite in Rechnung zu stellen. Eine abschliessende Untersuchung der Ursachen muss also im Interesse des Bauherrn sein, da ohne die Klärung sowohl ein Kosten- als auch ein Wiederholungsrisiko besteht.

### Der Mangel wäre früher erkennbar gewesen

Der Ausführungsmangel entstand beim Einbau der ungebundenen Tragschicht im Randbereich, ausserhalb der Fahrbahn und ausserhalb des Standstreifens. Der zu schmale Einbau der Asphaltsschichten in diesem Bereich ist ein Folgefehler.

Der falsche Einbau der Asphaltsschicht wäre visuell erkennbar gewesen, da diese Schicht planmässig nicht bis auf die Böschungskante geht. Zudem hätte mit einer einfachen Messung der Breite, ohne merklichen Mehraufwand, der Ausführungsfehler frühzeitig entdeckt werden können.

Die EFK hat zur Verbesserung der Qualitätssicherung eine Empfehlung an die DNSB gerichtet.

#### **Sofortmassnahmen sind definiert, systematische Anpassungen stehen noch aus**

Nach Feststellung des Ausführungsmangels hat die beauftragte Ingenieurgesellschaft zusätzliche Messungen der Breite als Sofortmassnahme definiert.

Da bisher keine abschliessende Ursachenanalyse durchgeführt wurde, sind auch noch keine systematischen Verbesserungsmassnahmen durch die DNSB definiert.

#### **Die Situation bezüglich der Fertigstellung der A9 gibt weiterhin Anlass zur Sorge**

Die EFK verfolgt seit 2015 die Fertigstellung der Autobahn A9 in enger Zusammenarbeit mit dem ASTRA und seiner Internen Revision. Die Arbeiten des ASTRA haben regelmässig wesentliche Mängel mit z. T. erheblichen finanziellen Auswirkungen auf die Baustellen im Oberwallis aufgezeigt. Die EFK stellt fest, dass das ASTRA bei der Nachverfolgung der Umsetzung ihrer Empfehlungen auf erhebliche Schwierigkeiten stösst.

Die Feststellungen des ASTRA, die zu erheblichen finanziellen Korrekturen führen, werden von der DNSB mehrheitlich bestritten. So wurde beispielsweise die Nichtanerkennung von Kosten in Höhe von 50 Millionen Franken für den Eyholztunnel durch das ASTRA vor das Bundesgericht gebracht. Ähnliche Probleme hat das ASTRA mit dem Riedbergtunnel, für den die DNSB bei einem Anwaltsbüro ein Rechtsgutachten und bei Ingenieurbüro einen technischen Bericht beauftragte. Die EFK beurteilt die Situation als besonders besorgniserregend und wird die FinDel dazu weiterhin regelmässig informieren.