

Der fehlgeleitete Autobahn-Skandal

Der CVP-Staatsrat Jean-Jacques Rey-Bellet hätte im Frühjahr 2006 die politische Verantwortung übernehmen und zurücktreten müssen. Stattdessen gelang es dem agilen Chef des Walliser Baudepartementes seinen Kopf aus der Schlinge zu ziehen und seine dritte Amtsperiode im Jahr 2009 seelenruhig zu Ende zu führen.

Am 16. März 2006 trat Staatsrat Rey-Bellet zusammen mit Christian Melly, dem Chef des kantonalen Finanzinspektorats (FI), vor die Medien und präsentierte sich als Saubermann: Bei internen Kontrollen sei sein Departement auf finanzielle Ungereimtheiten beim Bau der Autobahn A9 im Oberwallis gestoßen. Aufgrund von falschen Rechnungen sei es zur Auszahlung von 19,2 Millionen Franken gekommen, obwohl vom Baukonsortium nur Leistungen von 6 Millionen Franken erbracht worden seien.

Rey-Bellet beteuerte hoch und heilig, dass solche Vorauszahlungen im Baudepartement keine gängige Praxis seien. Die Rechnungen seien bereits im September 2004 eingereicht und schon im Oktober ausbezahlt worden, ohne dass die Arbeiten ausgeführt worden waren. Das FI schätzte die dadurch entstandenen Zinsausfälle der öffentlichen Hand auf rund 400 000 Franken. Staatsrat

Rey-Bellet erklärte weiter, er und Albert Fournier, der Chef der Dienststelle für Straßen- und Flussbau, hätten nicht die leiseste Ahnung von diesen Machenschaften gehabt.

Damit war der Walliser Autobahn-Skandal geboren, der zum gesamtschweizerischen Medienereignis werden sollte. Der Walliser Staatsrat suspendierte sofort drei Beamte der Sektion Nationalstraßen Oberwallis, und der kantonale Untersuchungsrichter Jean-Pierre Greter leitete die polizeilichen Ermittlungen ein. Die Walliser Medien berichteten groß über den Skandal, ohne Rey-Bellets Blendwerk zu durchschauen. Allen voran der *Walliser Bote* (WB), dessen Vizchefredaktor Luzius Theler die suspendierten Beamten ins Gebet nahm: »Jetzt sind sie vom hohen Ross gepurzelt.«

Die Medien tanzten nach Rey-Bellets Pfeife, die CVP verhin- derte im Großen Rat eine parlamentarische Untersuchungskommission (PUK) und die Justiz nahm die gelegte Fährte gehorsam auf. Aber die Anatomie des Skandals war eine etwas andere, wie die *Rote Anneliese* (RA) in der April- und in der Septemberausgabe 2006 aufzeigte. Doch davon wollte zu diesem Zeitpunkt niemand etwas wissen. Noch nicht!

Der Autobahn-Skandal war keineswegs vom Himmel gefallen, sondern die logische Konsequenz der chaotischen Zustände im Baudepartement. Im Gegensatz zu den anderen Walliser Medien hatte die RA seit Jahren über die Missstände im »Chaos-Departement« berichtet. Zum Beispiel:

2002: Die Ausschreibung der Elektroarbeiten für den Autobahn-Tunnel in Gamsen bei Brig musste aufgrund einer Beschwerde wiederholt werden. Dann schmolzen die Preise von 2,2 Millionen Franken auf 1 Million zusammen. In der ersten Runde lagen die Preise verdächtig nahe beieinander. Es roch nach Preisabsprachen.

2003: Im Juli deckte die RA die Hintergründe zum Vergabeverfahren der A9-Planungsmandate im Pfywald auf. Das kantonale

Baudepartement hatte einem Konsortium mit dem Büro BIAG des ehemaligen CSPO-Ständerates Peter Bloetzer einen Planungsauftrag für rund 4,3 Millionen Franken zugeschanzt, obwohl das Solothurner Büro BSB + Partner AG für nur 2,9 Millionen offerierte. Das Heimatschutzkommando der Walliser Ingenieurbüros hatte flugs ein Berechnungsmodell ausgeheckt, welches den Preisvorteil pulverisierte. Eine Beschwerde des Solothurner Büros gegen die Vergabe wies das Kantonsgericht in hohem Bogen ab. In der ganzen Schweiz schüttelten Ingenieur- und Anwaltskreise den Kopf über diese Verschwendung öffentlicher Gelder. Die RA nahm das Baudepartement und das Kantonsgericht ins Visier: »Staatsrat Rey-Bellet verpulvert 1,4 Millionen« und »Wallis macht sich in Fachkreisen lächerlich: Warten auf die kalte Dusche aus Lausanne«. Ein Jahr später piff das Bundesgericht den Staatsrat und das Kantonsgericht ungewöhnlich scharf zurück. Die RA berichtete: »Bundesgericht stoppt Willkür im Baudepartement.«

2004: Die RA titelte im September auf der Frontseite: »Rey-Bellets Departement: Außer Kontrolle«. In einem A9-Dossier berichtete die RA unter anderem über die Resultate eines Expertenberichts, den das kantonale Finanzinspektorat (FI) in Auftrag gegeben hatte. Der außerkantonale Experte kam zum Schluss, dass die ausgeführten Arbeiten im Autobahn-Tunnel Gamsen nicht dem Auftrag entsprachen. Einem Unternehmer wurden Mehrzahlungen von rund 1,4 Millionen Franken ausbezahlt, ohne dass dafür die Verträge abgeändert wurden. Zudem wurden durch einen Berechnungsfehler einem Unternehmer 213 000 Franken zu viel ausbezahlt.

In seiner Stellungnahme zeigte sich Fournier uneinsichtig. Das Bundesamt für Straßen (Astra) bestand auf der Rückzahlung des Betrages, doch Fournier weigerte sich beharrlich, den Betrag von 213 000 Franken zurückzufordern. Dies führte zu einer angespannten Situation zwischen der Dienststelle für Straßen- und

Flussbau und dem Astra. Anlässlich einer Krisensitzung lenkte Fournier schließlich ein.

2006: Die RA veröffentlichte die Resultate eines Berichts des Astra und des FI, welche die unkorrekte Führung von insgesamt fünf Ingenieur- und Architekturmandaten bemängelten. Leistungen wurden bereits vor der Ausführung der Arbeiten bezahlt. Zudem wurden Arbeiten aufgesplittet und damit die Finanzkompetenzen nicht eingehalten. Bei einem Mandat wurde der Vergabepreis um 15 Prozent erhöht, obwohl vorher schon die 15-prozentige Reserve für Unvorhergesehenes gewährt worden war. Zudem wurden fünf Architekturmandate dem gleichen Büro übertragen, obwohl dieses die teuersten Offerten eingereicht hatte. Trotz der mehrfachen Rüge des Astra und des FI zeigte sich Dienstchef Fournier uneinsichtig.

Die zahlreichen Berichte der RA verhallten an den steilen Wänden der Walliser Viertausender. Wegen des fehlenden, öffentlichen Drucks durften Rey-Bellet und sein Chefbeamter Fournier die offensichtlichen Missstände gemächlich aussitzen. Einzig das Finanzinspektorat saß dem Baudepartement immer wieder im Nacken und ließ sich nicht abschütteln. Als Staatsrat Rey-Bellet und FI-Chef Melly gemeinsam an die Öffentlichkeit traten, machten sie nur den Anschein von Harmonie. Tatsächlich blieb dem Chef des Baudepartementes nur noch die Flucht nach vorne. Statt sich selbst zu opfern, lieferte er die Oberwalliser Beamten ans Messer. Ein halbes Jahr später kam die Geschäftsprüfungskommission (GPK) des Großen Rates zum Schluss, dass Staatsrat Rey-Bellet und sein Chefbeamter Fournier »ihre Verantwortung ungenügend wahrgenommen haben, namentlich in Sachen Kontrolle der Einführung der einschlägigen Weisungen«. Dabei ließ es die GPK bewenden, statt Rey-Bellet und Fournier genauer unter die Lupe zu nehmen.

Im Herbst 2004 prangerte die RA nicht nur das Chaos im Baudepartement an, sondern auch die widersprüchliche Politik der CVP: »CVP-Wahlkampf-Demo in Bern: Dümmer als das Volk erlaubt!« Der Walliser Staatsrat und die Walliser Handelskammer hatten das ganze Wallis zu einer A9-Demo nach Bern aufgerufen, um gegen die drohenden eidgenössischen Sparpakete zu protestieren. Allen voran groteskerweise der damalige CVPO-Nationalrat Jean-Michel Cina, der ursprünglich zusammen mit seinem Parteikollegen Felix Walker die milliardenschweren Sparprogramme mit einer Motion im Nationalrat eingeläutet hatte.

Unter die Demonstrierenden hatte sich auch der damalige Direktor der Walliser Handelskammer, Thomas Gsponer (CSPO), gemischt. Ein besonders eifriger Anhänger des schlanken Staates, solange nicht die Handelskammer oder artgleiche Institutionen davon betroffen waren. Auch der Unterwalliser CVP-Nationalrat Christophe Darbellay und die Briger Stadtpräsidentin und spätere CVPO-Nationalrätin Viola Amherd waren nach Bern gepilgert, um energisch gegen die von der eigenen Partei verordnete Sparmaschine des Bundes zu protestieren.

In der Novemberausgabe 2006 deckte die RA die brisanten Zusammenhänge der CVP-Demo in Bern mit den Vorauszahlungen für die A9 auf: Im August 2004 wurde in Siders das Comité de citoyens A9 (Bürgerkomitee A9) von Vertretern der CVP Unterwallis gegründet. Erstes Ziel war der rasche Bau der Autobahn im Pfyfswald. Die Unterwalliser Baulobby brauchte unbedingt neue Aufträge und machte Druck auf Rey-Bellet. Das CVP-Komitee stellte sich gegen die drohenden Budgetkürzungen durch das CVP-inspirierte Sparpaket des Bundes.

Dazu bedurfte es freilich der Hilfe aus dem ganzen Wallis, insbesondere aus dem Oberwallis, wo ja die Autobahn mehrheitlich noch nicht gebaut ist. Schon am 8. September 2004 ging ein

Brief des Komitees an alle Gemeindepräsidenten im Wallis. Darin wurde um Unterstützung geworben und die politische Agenda bereits gesetzt: Am 20. Oktober 2004 sollte eine Landsgemeinde in Siders stattfinden mit der Verabschiedung einer Resolution an den Bundesrat, und am 6. November 2004 sollte diese Resolution anlässlich einer Demonstration in Bern dem Bundesrat übergeben werden.

Alles verlief nach Drehbuch der CVP Wallis. Auch hinter den Kulissen. Kurz nach der Gründung des CVP-Komitees schickte der Chefbeamte Fournier, also die rechte Hand von Baudirektor Rey-Bellet, am 19. August 2004 ein E-Mail an Christian Pfammatter, den A9-Chef im Oberwallis, und forderte ihn auf, »dringend alle Maßnahmen zu treffen, um das Budget bis Ende Jahr voll auszuschöpfen«. Die Direktive aus dem Baudepartement lag exakt in der politischen Logik des CVP-Komitees: Wer in Bern gegen Budgetkürzungen demonstriert, muss zuerst die laufenden Budgets aufbrauchen. Und genau das war das Problem der Autobahnbauer im Oberwallis: Sie hatten nicht zu wenig, sondern zu viel Geld.

Die A9-Mitarbeiter und das Baukonsortium wussten sofort, was zu tun war, denn das System der Vorauszahlungen war ihnen bestens bekannt. Es wurde jeweils am Ende des Jahres mit dem Segen des Baudepartementes praktiziert, obwohl das Finanzinspektorat diese Praxis jahrelang gerügt hatte und auf den 1. Januar 2004 die klare Weisung in Kraft setzte: Auszahlungen darf es nur für bereits erbrachte und kontrollierte Leistungen geben. Pfammatter befolgte pflichtgetreu die Direktive seines Vorgesetzten Fournier: Am 3. September 2004 wurde das Ausmaßprotokoll für den Riedbergtunnel erstellt und die Rechnung in der Höhe von 10,7 Millionen Franken nach Sitten geschickt. Am 7. September 2004 geschah dasselbe für den Tunneleinschnitt bei Turtmann in der Höhe von 7,9 Millionen Franken. Doch zu diesem Zeitpunkt

waren die beiden Bauwerke noch gar nicht im Bau. Erst am 24. September, drei Wochen nach der Rechnungsstellung, erfolgte der Spatenstich für den Riedbergtunnel. Drei Staatsräte nahmen daran teil, nämlich Baudirektor Rey-Bellet, Finanzdirektor Wilhelm Schnyder (CSPO) und Energiedirektor Thomas Burgener (SPO). Der WB und der *Nouvelliste* berichteten groß über dieses wichtige Ereignis für das ganze Oberwallis. Obwohl jedermann sah, dass die beiden Bauwerke noch nicht gebaut waren, zahlte das Baudepartement bereits am 19. Oktober 7,9 Millionen Franken für den gedeckten Einschnitt in Turtmann und am 22. Oktober 10,7 Millionen für den Riedbergtunnel an das Baukonsortium aus. Unterschrieben vom Chefbeamten Fournier.

Parallel zu den Auszahlungen fand am 20. Oktober 2004 in Siders die Landsgemeinde des CVP-Bürgerkomitees statt. Auch hier stand Staatsrat Rey-Bellet an vorderster Front. Die Resolution »Walliserinnen und Walliser, beenden wir die Autobahn!« wurde verabschiedet und fand vor allem im *Nouvelliste* eine große Aufmachung. Im WB rief die CVPO am 19. Oktober zur Unterzeichnung der Resolution auf. Doch CVPO-intern herrschte dicke Luft. In internen E-Mails wurden folgende Fragen aufgeworfen: »Wieso setzt sich das Unterwallis für die Autobahn ein? Die Unterwalliser Unternehmen möchten im Pfywald arbeiten und sich dann das Tal hocharbeiten. Da steckt das Baudepartement dahinter. Die höchste Priorität genießt die Umfahrung Visp. Seid ihr im Pfywald schon einmal im Stau gestanden?«

In einem weiteren CVPO-internen E-Mail nahmen die CVPO-Verantwortlichen Stellung zu den Vorwürfen: »Der Grund für das plötzliche Interesse des Unterwallis für die A9 im Oberwallis ist nicht ganz klar. Das Anliegen der Resolution ist aber nicht falsch. Die Resolution wird zwar nicht viel bringen. Gründe dagegen gibt es aber auch nicht.«

Am 22. Oktober und am 28. Oktober 2004 wurden zwei weitere Riedberg-Positionen in der Höhe von 2,9 und 2,5 Millionen Franken in Rechnung gestellt und unüblich schnell am 30. November und am 7. Dezember bezahlt, also innert 30 statt wie üblich innert 60 Tagen. Dazwischen fand die CVP-Autobahn-Demo in Bern vom 6. November 2004 statt. Aus dem Oberwallis nahm nur eine Handvoll CVPO-Politiker teil. Die Begeisterung für die Demo im Dienste der Unterwalliser Baulobby hielt sich in Grenzen. Das Oberwallis verweigerte grossmehrheitlich Rey-Bellets Marschbefehl.

Pikanterweise hatte auch der Oberwalliser A9-Chef Christian Pfammatter die Teilnahme an der A9-Demo in Bern verweigert, weil er nicht einsah, wieso er für mehr Geld demonstrieren sollte, wenn er nicht einmal das verfügbare Budget vollständig ausschöpfen konnte. Damit leistete er sich einen unerlaubten Affront gegen Staatsrat Rey-Bellet und die Baulobby im Unterwallis. Als das Finanzinspektorat gegen die Vorauszahlungen intervenierte, holte Rey-Bellet zum Gegenschlag gegen Pfammatter und seine Oberwalliser Mitarbeiter aus und leitete ein Strafverfahren gegen sie ein.

In der Ausgabe vom November 2006 zog die RA die Behauptungen Rey-Bellets und seines Chefbeamten Fournier offen in Zweifel. Dabei verwies die RA minutiös auf die frappanten Zusammenhänge mit der Autobahn-Demo in Bern und auf Fourniers brisantes E-Mail an A9-Chef Pfammatter. Fazit des RA-Berichtes: Die Vorauszahlungen waren den Verantwortlichen im Baudepartement wohl bekannt und gehörten zur politischen A9-Strategie des CVP-Bürgerkomitees. Eigentlich hätte der RA-Report im Wallis einen Sturm der Entrüstung über die Machenschaften an der Spitze des Baudepartementes auslösen müssen, insbesondere über die Abschiebung der Verantwortung durch Rey-Bellet und Fournier auf untere Etagen. Doch es blieb ruhig.

Aufgrund dieser Hintergründe forderte die RA den Rücktritt Rey-Bellets und seines Chefbeamten Fournier, doch diese genossen die mediale Friedhofsruhe. Kurzzeitig unterbrochen von einer spektakulären Spitzkehre des WB. Nachdem der WB im Frühjahr 2006 noch auf die A9-Beamten eingepregelt und Staatsrat Rey-Bellet brav aus der Hand gefressen hatte, streute sich die Zeitung ein Jahr später reumütig Asche aufs Haupt. Als das Baudepartement die Suspendierung gegen die Oberwalliser Beamten plötzlich aufhob und diese wiederum in Amt und Würden einsetzte, attackierte der WB Rey-Bellet frontal: »Der Bauchef sieht alt aus.« Gleichzeitig hob WB-Vize Theler die »gepurzelten« Reiter wieder aufs Ross zurück und übergoss den A9-Chef Pfammatter kübelweise mit Lob.

Erst vier Jahre später, anlässlich der Hauptverhandlung im Herbst 2010 vor dem Briger Bezirksgericht, wurden die RA-Recherchen ins richtige Licht gerückt. Zuerst durch die Plädoyers der Verteidigung, pikanterweise aus den Reihen der CVPO. Inzwischen genoss Alt-Staatsrat Rey-Bellet den Ruhestand und die CVPO konnte endlich Farbe bekennen, ohne die Partei zu belasten. Stefan Escher, der Bruder des ehemaligen CVPO-Ständerats Rolf Escher, schwang nun die Keule gegen Alt-Staatsrat Rey-Bellet ausgerechnet mit den Argumenten der RA: »Wir haben es mit einer Affäre zu tun, aber mit einer politischen.« Die RA hatte vier Jahre vorher geschrieben: »A9-Zahlungen hatten politische Gründe.«

Laut Escher hatten alle von den Vorauszahlungen gewusst. Das beweise das E-Mail, mit welchem der Chefbeamte Fournier dem A9-Chef Pfammatter befohlen habe, das Budget bis Ende Jahr auszuschöpfen. Wie die RA vermutete nun auch Escher, dass die Vorauszahlungen im Zusammenhang mit der A9-Demo in Bern standen. Am nächsten Tag berichtete der WB-Berichtersteller wortgetreu über Eschers Plädoyer. Erstmals erfuhren nun die WB-

Leser von Fourniers E-Mail und von den Zusammenhängen mit der CVP-Demo in Bern. Vier Jahre nach deren erstmaliger Publikation in der RA!

Die Anklage von Staatsanwalt Martin Arnold lautete auf ungetreue Amtsführung, ungetreue Geschäftsbesorgung, Urkundenfälschung im Amt und in einem Fall auf Betrug. Bezirksrichter Philipp Nöpfler sprach alle neun Angeklagten – sechs Beamte und drei Ingenieure – frei, und der Kanton Wallis hatte die Gerichtskosten in der Höhe von 13 000 Franken und Parteientschädigungen von stolzen 145 000 Franken zu zahlen. Das Bezirksgericht begründete den überraschenden Freispruch mit der Verletzung des Anklageprinzips. Aus der Anklageschrift gehe »nicht mit der erforderlichen Klarheit hervor, welcher Schaden zu wessen Lasten entstanden sein soll«. Zudem wurde in der Urteilsbegründung des Bezirksgerichts die Argumentation der RA voll und ganz bestätigt: »Vor dem damaligen Hintergrund – es wurden vom Bund wegen der Schuldenbremse notwendige Entlastungsmaßnahmen angekündigt – erscheint das Mail in einem anderen Licht.« Das Bezirksgericht sah es »als erwiesen, dass zentrale Vorgesetzte der Angeklagten von den vorliegenden inkriminierten Situationen und deren zu früher Einreichung wissen mussten«.

Weiter verwies das Urteil auf die Spatenstiche, an denen der damalige Staatsrat Rey-Bellet teilgenommen hatte, nachdem die Abrechnungen bereits eingereicht worden waren. Anlässlich der Spatenstiche hätten schon wesentliche Teile der Bauwerke stehen müssen. Dazu das Urteil lakonisch: »Dass dem nicht so war, war vor Ort objektiv sehr leicht feststellbar.«

Einzig gegen den Freispruch im Nebenschauplatz der Urkundenfälschung reichte Staatsanwalt Martin Arnold Berufung ein, worauf das Kantonsgericht alle Freisprüche bestätigte. Dann ging

Staatsanwalt Arnold vor Bundesgericht, welches seine Beschwerde guthieß. Anfang Juni 2012 revidierte das Kantonsgericht sein Urteil und verurteilte die sechs Beamten wegen Urkundenfälschung im Amt. Die Freisprüche in den Hauptanklagepunkten des Betrug, der ungetreuen Amtsführung und Geschäftsbesorgung hingegen blieb bestehen. Die drei Ingenieure wurden ganz freigesprochen. Der Berg hatte eine Maus geboren. Zum Ärger vieler Oberwalliserinnen und Oberwalliser kamen Staatsrat Jean-Jacques Rey-Bellet und sein Chefbeamter Albert Fournier völlig ungeschoren davon. Das ist der eigentliche Skandal.