

Strassenbauer auf Schleuderfahrt

Die Karriere von Rudolf Dieterle, dem Direktor des Bundesamtes für Strassen, säumen Skandale: Vetterliwirtschaft, Informatikdebakel, Baupfusch. Trotz amtlich bescheinigter Unfähigkeit kann er sich aber immer noch auf seinem Chefsessel halten. Weshalb?

Von Markus Schär und Florian Schwab

Wie lange kann sich dieser Manager halten? Er setzt sich über die Vorgaben des Chefs und die Vorschriften der Firma hinweg. Er zieht Günstlinge ohne die geforderten Qualifikationen nach und hält Kumpeln überbeuerte Aufträge zu. Er trifft eigenmächtig Entscheide, ohne sie mit den Geschäftsleitungskollegen abzustimmen und für die Buchprüfer festzuschreiben. Und – vor allem – er wirft mit dem Geld um sich, ohne nach dem Nutzen für das Unternehmen zu fragen. In der Privatwirtschaft wäre der Fall klar: Der Manager würde kaum die Probezeit überleben.

Rudolf Dieterle, 63, führt seit zehn Jahren als Direktor das Bundesamt für Strassen, das sich unter Bundesrat Moritz Leuenberger mit dem Kürzel Astra (lateinisch für Sterne) zierte. Zuvor leitete er fünf Jahre lang als Kantonsoberingenieur den Tiefbau im Kanton Bern. In beiden Spitzenämtern ging er verantwortungslos mit dem Geld der Steuerzahler um, hielt Spezis Ämter und Aufträge zu und trug Mitschuld an einem schweren Fall von Pfusch. Jetzt spricht ein Bericht der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK) dem Bundesamtsdirektor die grundlegenden Fähigkeiten für seine Aufgabe ab. Trotzdem fordert niemand seinen Rücktritt. Wie kommt das?

Bereits 95 statt 43,3 Millionen

Der Jurist und Bauingenieur mit ETH-Dokortitel stieg 1982 bei der Basler Techdata ein und war ab 1987 Vorsitzender der Geschäftsleitung. Die Firma entwickelte Programme für das Planen und Führen von Bauprojekten – ihre Produkte bevorzugte denn auch Rudolf Dieterle, als er ab 1998 die Verantwortung für die Tiefbauten im Kanton Bern trug. Die Datenbanken Strada (Strassen) und Kuba (Kunstabauten) von Techdata verschlangen Millionen, liefen aber nie richtig und setzten sich deshalb nicht durch.

Trotzdem – oder gerade darum – schuf Dieterle wieder eine Pfründe für seine Ex-Kollegen, als er 2003 ins Bundesamt einzog. Ein halbes Jahr nach Amtsantritt gab er ihnen den Auftrag, «ein Management-Informationen-System Strasse und Strassenverkehr (Mistra) zu erstellen», um den Bau, den Betrieb und den Unterhalt des nationalen Strassennetzes zu überwachen – ausdrücklich auch der Nationalstrassen, für die damals noch die Kantone die Verantwortung trugen. Die sieben Module des Systems sollten ab 2006 bis spätestens Ende 2010 in Betrieb gehen und insgesamt 43,3 Millionen Franken kosten.

Heute, stellt die Finanzkontrolle in ihrem Bericht fest, plagen sich das Bundesamt und zahllose teure Berater mit neunzehn Teilprojekten ab, davon lässt sich die Hälfte mit Mühe benutzen. Die Kosten für Mistra belaufen sich bisher auf 95 Millionen, ohne korrekte Verrechnung des amtsinternen Aufwands, und ein Ende der Kostenexplosion ist nicht abzusehen: Für den Ausbau, aber auch für den Betrieb des Systems kommen jährlich Aufwände in je zweistelliger Millionenhöhe dazu.

Im Communiqué und in den Interviews zu diesem Debakel verteidigten sich das Bundesamt und sein Chef mit nachweisbaren Lügen:

—«Bei Mistra handelt es sich in grossen Teilen um ein Gesamtsystem mit Pioniercharakter»: Das System übernahm die Architektur der Vorgängerprojekte; ausserdem betont das Bundesamt sonst immer, bei Mistra handle es sich nicht um ein Gesamtsystem, sondern die – teils kaum kompatiblen – Module liessen sich unabhängig voneinander einsetzen. Andere Anbieter mit besseren Lösungen für das «Gesamtsystem mit Pioniercharakter» bekamen nie eine Chance.

— «Der ursprüngliche Projektauftrag datiert aus dem Jahr 2004. Damals hatte das Astra eine andere Rolle: Die Kantone waren noch Eigentümer der Nationalstrassen, das Astra übte - lediglich eine Obergabefunktion aus und war für Überwachung, Verwaltung und Unterhaltsplanung der Nationalstrassen und Kunstbauten zuständig»: Genau dazu dient Mistra, die nötigen Module fanden sich alle schon im Auftrag von 2003. Der neue Finanzausgleich, der die Nationalstrassen ab 2008 dem Bund übertrug, wurde ab 2002 vom Parlament beraten und im November 2004 vom Volk klar angenommen. Im Interview mit der *Berner Zeitung* behauptete Dieterle dennoch: «Wir konnten 2003 lediglich ahnen, dass der Finanzausgleich mit all seinen Konsequenzen kommt.»

— «Mit den neuen Aufgaben und Verantwortlichkeiten veränderten sich die Bedürfnisse, die an die Mistra-Systeme gestellt wurden. Neue Werkzeuge mussten geschaffen werden, zusätzliche Anwendungen kamen hinzu, einzelne Schwerpunkte verschoben sich. Mit den neuen Ansprüchen ergaben sich entsprechende Kosten. Mistra vor 2008 und Mistra nach 2008 sind unterschiedliche Werkzeuge»: Die «neuen Aufgaben» liessen sich 2003 seit Jahren absehen; niemand konnte ohne sie planen. Die Module, die seit dem ursprünglichen Auftrag dazukamen, betreffen nicht die Nationalstrassen, sondern Verkehrsmonitoring, Lärmbelastungskataster, Liegenschaftenmanagement (wofür es im Bund bereits ein System gibt) oder Naturgefahren (wofür sich das Bundesamt für Umwelt zuständig fühlt).

Was von Mistra zu halten ist, fasst die Finanzkontrolle in einem simplen Satz zusammen: «Die Kosten stehen oft in keinem Verhältnis zum Nutzen.» Dieses vernichtende Urteil über das Projekt fällt auf den Projektleiter zurück: Rudolf Dieterle kann offenkundig nicht wirtschaftlich mit dem Geld anderer Leute umgehen – also fehlt ihm als Manager die wichtigste Fähigkeit.

Dazu kommen Vorwürfe, die den Direktor auch als Staatsbeamten unhaltbar machen. Er trickste beim Ausschreiben der Aufträge: «Die Beschaffungsunterlagen sind unvollständig; es fehlen die Unterlagen zu den Teilnahmeinteressierten und zur Auswahl der Teilnehmenden sowie die Begründungen, weshalb und wie viele Firmen für den Studienauftrag ausgeschlossen wurden.» Er schluderte beim Führen des komplexen Projekts: «Über alle Teilprojekte hinweg muss die Planung und Priorisierung als mangelhaft und nicht nachvollziehbar beurteilt werden. [. . .] Es bestehen keine institutionalisierten Prozesse, welche es ermöglichen würden, eine korrekte Finanzplanung durchzuführen.» Er pfuschte beim Verrechnen der wahren Kosten: Da dabei der Aufwand für die eigenen, teils seit Jahren voll mit dem Projekt beschäftigten Mitarbeiter fehlte, werde die Pflicht zur Vollkostenrechnung missachtet. Er griff in die Zuständigkeit der Kantone ein (die denn auch teils nicht daran denken, sich Mistra anzuschliessen). Und – so der schwerste Vorwurf der Kontrolleure – er setzte sich bei seinem lockeren Umgang mit Steuermillionen über das Finanzhaushaltsgesetz hinweg.

Was braucht es noch an Unfähigkeit und Fehlverhalten, damit ein Chefbeamter seinen Sessel räumen muss? Rudolf Dieterle bewies nicht nur mit seinem ausser Rand und Band geratenen IT-Projekt – das die Finanzkontrolleure schon vor sechs Jahren folgenlos beanstandeten –, dass er zu Vetterliwirtschaft neigt, sich um die Verantwortung drückt und sich um den sorgfältigen Umgang mit Steuergeldern schert.

Die Vetterliwirtschaft zeigt sich nicht nur beim Begünstigen seiner ehemaligen Firmenkollegen, auf das verschiedene Medien, so auch die *Weltwoche* (Nr. 33/2012), seit Jahren hinweisen. Im Juli 2012 deckte die *Sonntagszeitung* auf, dass Rudolf Dieterle im Herbst 2003, also kurz nach Amtsantritt, einem Langzeitstudenten der deutschen Philologie und der Medienwissenschaften eine neugeschaffene Stelle als Projektsachbearbeiter im Astra zuhielt. Das Nachwuchstalant bekam 2006, vor Abschluss des Studiums, eine Festanstellung als Projektleiter Verkehrssicherheit, erlangte die Kompetenz dafür nachträglich mit einem vom Astra bezahlten Nachdiplomstudium in Verwaltungsrecht und erhielt Ende 2011 die Beförderung zum Leiter des Bereichs Mobilität, wo sich sieben Leute mit Projekten wie «Strassenverkehr International», «Enforcement Nationalstrassen» oder «Energie und Mobilität» die Zeit vertreiben. Der Mann ist Rudolf Dieterles Schwiegersohn.

Frivoles Fest für 200 000 Franken

Das Verleugnen der Verantwortung kam am klarsten bei einem Bauskandal im Kanton Bern zum Ausdruck. 2004 musste der für 19 Millionen Franken erbaute und erst zwei Jahre zuvor eröffnete Mitholztunnel bei Kandersteg gesperrt werden, weil er einzustürzen drohte. Rudolf Dieterle, der als Berner Kantonsoberingenieur die Verantwortung für den Baupfusch trug, beteuerte darauf im *Tages-Anzeiger*: «Ich hatte nie ein ungutes Gefühl.» Und er behauptete, als schon eine Untersuchung lief, im *Blick*: «Von Schlamperei kann hier keine Rede sein.» Ein Gutachten hielt allerdings 2006 fest, dass der Baugrund ungenügend untersucht, die Statik falsch berechnet und die Nutzungs- und Sicherheitspläne unvorsichtig erstellt worden waren sowie dass die verwendeten Betonelemente «eindeutig nicht den Regeln der Baukunde» entsprachen.

Und auch das Verschleudern von Steuergeldern übte Rudolf Dieterle schon in seiner früheren Funktion. Wie im Astra – einem der Bundesämter, die mit Globalbudget und Leistungsvereinbarungen geführt werden – konnte er schon als Kantonsoberingenieur fast ohne Kontrolle durch die Politik vor sich hin wirtschaften. Wenn sein Amt die Jahresrechnung besser als budgetiert abschloss, durfte es das Geld als Bonus selber verwenden. Dieterle verjubilte so im Jahr 2000 für ein Mitarbeiterfest samt Sambatänzerinnen 200 000 Franken und verabschiedete sich 2003 mit ähnlichen Lustbarkeiten – auf Kosten der Steuerzahler.

Auch nur einer dieser Skandale – die Auflistung ist nicht abschliessend – hätte bei anderen Chefs, in der Privatwirtschaft, aber auch in der Staatsverwaltung, wohl zur Entlassung geführt. Rudolf Dieterle sitzt immer noch fest auf seinem Sessel. «Ich würde nicht von Missständen sprechen», sagte er im Oktober der *Berner Zeitung*. «Wir arbeiten sauber.»

Der Mann kann sich seine Selbstgefälligkeit leisten. Der Skandal um den Mitholztunnel kümmert ihn nicht mehr – der Baupfusch wurde für 21,5 Millionen Franken (also mehr als die ursprünglichen Kosten) behoben, das Zivilverfahren mit der Rückzahlung von 16 Millionen durch die Baufirmen erledigt. Die Aufregung in Medien und Politik wegen des frivolen Mitarbeiterfests legte sich schnell. Die Begünstigung des Schwiegersohns liess vor einem Jahr diverse Politiker nach einer Untersuchung rufen, diese wollen sich heute aber nicht mehr

daran erinnern. Und der Bericht der Finanzkontrolle führt trotz vernichtendem Befund (auch ohne dass er auf den Korruptionsverdacht eingeht) nicht zu Konsequenzen.

Leuthard sieht keine Probleme

Das Departement von Bundesrätin Doris Leuthard teilt der *Weltwoche* mit, es sehe keine Veranlassung, eine Untersuchung einzuleiten: «Die Aussage, wonach die EFK Herrn Dieterle jegliche Qualifikation für seine Cheffunktionen abspricht, ist falsch.» Der Direktor, der nachweisbar nicht mit dem Geld der Steuerzahler umgehen kann, habe sein Amt «erfolgreich durch grössere Umstrukturierungen geführt», und er bewältige mit dem Astra «eine Vielzahl von umfangreichen Projekten und komplexen Programmen» mit grossem Engagement und Kompetenz. Immerhin räumt das Departement die Probleme mit Mistra ein: «Seit 2011 werden insbesondere (aber nicht nur) wegen der Erfahrungen im Fall Mistra die Informatikstrukturen des Departementes hinterfragt und ausgebaut. Das Uvek begleitet die Ämter bei ihren Informatikprojekten enger und kontrolliert früher.» Niemand fordere aber vom Direktor persönliche Konsequenzen.

Und was meint das Departement dazu, dass Dieterle seinen Schwiegersohn die Karriereleiter hochsties und sogar dem Bundesrat zur Wahl als Vizepräsident der Verwaltungskommission des Fonds für Verkehrssicherheit empfahl, ohne gemäss Vorschrift seiner Chefin, Bundesrätin Leuthard, die familiäre Verstrickung offenzulegen? Nichts.

Gleich viel sagen die Parlamentarier. Von den angefragten Politikern, die sich teils schon seit Jahren um das Astra kümmern oder früher Untersuchungen forderten, will sich keiner mit dem Herrn der Strassen anlegen oder auch nur den Bericht der Finanzkontrolleure gelesen haben. Die Geschäftsprüfungskommissionen, klagen Mitglieder, kämen mit ihren knappen Mitteln an den Anschlag – eine Arbeitsgruppe muss mit dem Informatikprojekt Insieme der Steuerverwaltung bereits ein Beschaffungsdebakel untersuchen. Allein zuständig für den EFK-Bericht ist die Finanzdelegation beider Räte, einzig auskunftsberechtigt deren Präsidentin, Marina Carobbio Guscetti. Die Tessiner SP-Nationalrätin bestätigt denn auch, ihr sechsköpfiges Gremium habe den Bericht «zur Kenntnis genommen» und werde «das Thema weiter verfolgen». Mehr nicht.

Rudolf Dieterle wollte gegenüber der *Weltwoche* nicht Stellung nehmen. Warum kann er sich trotz aller Defizite und Skandale auf seinem Direktorensessel halten? Er ist zwar ein unfähiger Geschäftsführer und ein unanständiger Staatsdiener, aber ein geschickter Politiker mit Sinn für den Zeitgeist und die Machtverhältnisse. Dem Zeitgeist biedert er sich als Freund der Umwelt an, die Machtverhältnisse nutzt er als Herr des Betons.

Als er 1998, nach zwanzig Jahren im Dienst der Autofahrer, zum Berner Kantonsoberingenieur aufstieg, führte die Sozialdemokratin Dori Schaer die Baudirektion – auf der offiziellen Website des Kantons zur «Verfechterin ökologischer Interessen» selbsternannt. Ihr höchster Betonkopf passte sich geschmeidig an, erst recht als er die Karrierechance im Departement von Bundesrat Moritz Leuenberger (SP) sah. So betonte Dieterle 2002 bei der Umfahrung von Biel, die Strasse müsse auf die Umwelt Rücksicht nehmen – sie verläuft deshalb ohne Rücksicht auf die Kosten weitgehend in Tunnels. Wie gewünscht titelte der *Bund*: «Strassenbau im Dienst der Umwelt». Oder: «Das Ziel heisst Nachhaltigkeit».

Noch grüner schillernd erstrahlte Dieterle im Astra. Er kämpfte, seinem Chef getreu, für das Sicherheitsprogramm «Via sicura», indem er das Verbot von Freisprechanlagen für Handys,

den Einbau von Black-Boxes in sämtliche Autos oder zehnjährliche Wiederholungskurse für alle Fahrzeuglenker forderte. Er kümmerte sich hingebungsvoll um Velostreifen und Wanderwege; im Managementinformationssystem für das nationale Strassennetz braucht es deshalb auch ein aufwendiges Modul für den Langsamverkehr. Er warnt im Jahresbericht 2012 nicht etwa vor dem drohenden Verkehrskollaps als dringendstem Problem, sondern vor der Gefahr, dass bei landesweit nur 25 teuren Wildtierpassagen über die Autobahnen die Populationen «unter der zunehmenden Isolation leiden». Und er holte Ende 2011 Katrin Schneeberger als Vizedirektorin, verantwortlich für Politik, Kommunikation, Finanzen und Informatik des Bundesamtes: Die Wirtschaftsgeografin diente zuvor als Generalsekretärin der grünen Berner Gemeinderätin Regula Rytz. «Es grünt so grün im Astra», titelte die *Automobil-Revue*.

Warum aber schweigen auch jene, die trotz grüner Welle immer noch finden, das Bundesamt für Strassen müsste eigentlich für den motorisierten Privatverkehr da sein? Ein Nationalrat, der sich darüber hinaus auch nicht zum Astra äussern möchte, weist die Spur. Rudolf Dieterle herrscht allein beim Nationalstrassennetz über ein Anlagevolumen von siebzig Milliarden und ein Jahresbudget von zwei Milliarden Franken; dank den Aufschlägen beim Benzin und bei der Vignette soll er noch mehr Geld verteilen können, um die Ausbauwünsche im ganzen Land zu erfüllen. Die Baudirektoren in den Kantonen und ihre Sprachrohre im Bundeshaus, vor allem die Ständeräte, hüten sich deshalb, den Mann zu vergraulen, der eigenhändig Projekte lahmlegen kann.

Die Politiker lassen Rudolf Dieterle gewähren – die einen, weil sie ihn als Freund der Umwelt schätzen, die anderen, weil sie ihn als Herrn des Betons fürchten. Wer also kann ihn stoppen? Wenn die Politik nichts unternimmt, muss das Volk eingreifen: Es kann in der Abstimmung über die Vignette vom 24. November wenigstens verhindern, dass der Strassenbauer auf Schleuderfahrt noch mehr Geld bekommt, mit dem er nicht umgehen kann.