

Warum eine Swissair-PUK nötig ist

Hans Kaufmann, Nationalrat, Wettswil

Die Bundesversammlung kann im Rahmen ihrer Oberaufsicht über den Bundesrat, die Bundesverwaltung, die eidgenössischen Gerichte und anderen Bundesorganen eine Parlamentarische Untersuchungskommission (PUK) einsetzen, um Vorkommnisse von grosser Tragweite abzuklären. Die PUK der beiden Räte können die Ermittlungen gemeinsam führen und eine gemeinsame Berichterstattung vornehmen. PUKs dürfen Akten einsehen und Hearings (Befragung von Beamten, Anhörung von Fachleuten) durchführen, doch die Untersuchung wird auf die Abklärung einer bestimmten Frage beschränkt. Bisher wurden in der Schweiz vier PUKs eingesetzt:

- 1964: Fragwürdigen Vorgehens bei der Beschaffung von Mirage-Kampfflugzeugen („Mirage-Affäre“)
- 1989: Ereignissen um den vorzeitigen Rücktritt von Bundesrätin Elisabeth Kopp, der Amtsführung des EJPD (insb. der Bundesanwaltschaft), und des Vorgehens bei der Bekämpfung der Geldwäscherei und des internationalen Drogenhandels („Fichen-Affäre“).
- 1990: Tätigkeit des militärischen Nachrichtendienstes, der Führung von Personendateien im Eidg. Militärdepartement und des Vorhandenseins geheimer Widerstandsorganisationen und ausserordentlicher Nachrichtendienste.
- 1996: Organisations- und Führungsprobleme bei der Pensionskasse des Bundes und der Amtsführung des Eidg. Finanzdepartementes.

Am 23. März 2007 reichte die SVP-Fraktion eine parlamentarische Initiative (07.421) ein, die mit einer PUK die politische Verantwortung des Swissair-Debakels aufklären soll. Das Büro des Nationalrates beantragt dieses Initiative der SVP keine Folge zu geben. Am 14.6.2007 hat die SVP mit einem Ordnungsantrag durchgesetzt, dass dieses Geschäft noch in der Sommersession 2007 im Nationalrat behandelt wird. Die Chance, dass die politische Verantwortung für das Swissair Debakel endlich untersucht wird, ist nach den Freisprüchen der Manager und Verwaltungsräte der Swissair zwar etwas gestiegen, aber die SP und die FDP dürften wohl erneut ihre Bundesräte und Parteifreunde vor Untersuchungen abschirmen, wie schon 2002 (CVP) und 2004 (SVP), als zwei ähnliche Anliegen abgelehnt wurden. Bei der Forderung einer Swissair PUK geht es nicht um eine Korrektur oder ein Einmischen in die strafrechtlichen oder zivilrechtlichen Prozesse gegen die Swissair Manager und Verwaltungsräte, sondern um die Abklärung der politischen Verantwortlichkeiten der damals zuständigen Bundesräte und allenfalls einzelner Bundesämter. Dass es sich dabei um ein Geschäft von grosser Tragweite handelt, lässt sich schon an den gesprochenen Hilfgeldern in Höhe von über CHF 2 Mrd. ablesen. Die Komplexität der Untersuchung geht über die übliche Arbeit im Rahmen der Geschäftsprüfungskommission hinaus. Deshalb erscheint eine PUK angebracht.

Was soll diese PUK untersuchen? Es sind drei Themenkreise zu analysieren, wobei es bei allen um die gleiche Frage geht: Hat der Staat seine Kontrollaufgabe und Verantwortung als Konzessionserteiler und Aktionär mit zeitweiliger Vertretung im Verwaltungsrat ordnungsgemäss wahrgenommen, oder haben personelle Verflechtungen, Versäumnisse oder andere Pflichtverletzungen zur Swissair Pleite beigetragen.

1. Die Luftfahrtverordnung (LFV) umschreibt im Artikel 103 die allgemeinen Voraussetzungen für eine Betriebsbewilligung. Was die finanziellen Voraussetzungen anbetrifft, so legt das Gesetz fest, dass ein Unternehmen glaubhaft machen muss, dass es seinen Verpflichtungen während eines Zeitraums von 24 Monaten nach Aufnahme der Tätigkeit jederzeit nachkommen kann und dass es für die fixen und variablen Kosten gemäss seinem Wirtschaftsplan während drei Monaten nach Aufnahme der Tätigkeit ohne Berücksichtigung von Betriebseinnahmen aufkommen kann. Die letzte Überprüfung und Konzessionserneuerung der Swissair erfolgte im Jahr 2000. Bereits zuvor waren die Bundesvertreter aus dem VR der Swissair ausgeschieden und sie sollen schriftlich festgehalten haben, dass sie die Verantwortung nicht mehr weiter zu tragen bereit seien. Warum hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) diese Warnungen in den Wind geschlagen? Verfügt das Bazl möglicherweise gar nicht über die nötige Fachkompetenz und Instrumente? Wurden Stress-Tests vorgenommen? Warum hat das UVEK die Swissair von der Pflicht befreit, Angaben über die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit gemäss dem Anhang von EG-Verordnung 2407/92 (bilaterales Abkommen) zu liefern? Kann sich der BR tatsächlich der Verantwortung mit der Ausrede entziehen, das Bazl hätte nicht die finanzielle Lage der SAir Gruppe sondern lediglich jene Swissair untersuchen müssen?
2. Personelle Verflechtungen und Seilschaften sowie die Interessenskonflikte des Bundes als Konzessionserteiler, Aufsichtsbehörde, Aktionär mit zeitweiliger Vertretung im Verwaltungsrat werfen zahlreiche Fragen auf, insbesondere sind allfällige Instruktionen und Eingriffe in die Geschäftspolitik zu untersuchen. Haben z.B. die Bundesräte Leuenberger (SP) und Deiss (CVP) den damaligen VR-Präsidenten der Swissair, Eric Honegger (FDP), angewiesen, der faktisch bankrotten belgischen Airline Sabena 150 Millionen Euro zu überweisen in der Absicht, damit den Abschluss der bilateralen Verträge der Schweiz mit der EU zu unterstützen? Welche Haftungsfragen ergeben sich für den Bund? Hätte eine Nichtzahlung der 150 Millionen Euro an die Sabena ein Grounding (2.10.2001) abwenden können?
3. Und schliesslich will die SVP auch Auskünfte über Schäden für den Bund durch Fehlverhalten und Fehlinvestitionen von bundeseigenen Organisationen und Unternehmen. So hat beispielsweise die Swisscom CHF 100 Mio. in die Swiss investiert, obwohl weder der Leistungsauftrag noch die Statuten solche Beteiligungen zulassen. Diese Investition sei mit dem Hauptaktionär, spricht Bund, abgesprochen gewesen (vergleiche Antwort von BR Leuenberger auf eine Anfrage Nr. 03.1023 von NR Kaufmann vom 21.3.2003). Wie rechtfertigt der Bund als Mehrheitsaktionär solche Absprachen gegenüber Privataktionären? Auch die Stiftung, welche das SIR (Schweizerisches Institut in Rom) finanziert, soll mit einem Anlage-Klumpenrisiko in Swissair-Aktien Geld verloren haben. Trifft dies zu und wie wurden die Verantwortlichen zur Rechenschaft gezogen? Haben weitere Bundesinstitutionen mit Swissair-Engagements Geld verloren?

Noch immer ist der Bund für die Konzessionserteilung und die Aufsicht über die Luftfahrt zuständig und deshalb muss sicher gestellt werden, dass er intern über die nötigen Instrumente und Kompetenzen verfügt, um seine Aufgabe wahrzunehmen.