

SP fordert eine Lex Brupbacher

Karenzfrist Wegen der Interessenkonflikte von Stefan Brupbacher will die SP heikle Seitenwechsel von Topbeamten stärker regulieren. Die SVP signalisiert Zustimmung.

Christoph Lenz

Der Fall Brupbacher nimmt Fahrt auf. Schon drei parlamentarische Kommissionen befassen sich mit den Interessenkonflikten des früheren Generalsekretärs von Wirtschaftsminister Johann Schneider-Ammann. Nun steht sogar eine Lex Brupbacher im Raum: Die SP fordert für oberste Bundeskader eine zwingende Karenzfrist von 12 Monaten, um problematische Seitenwechsel künftig zu vermeiden. Brupbacher hatte im November seinem heutigen Arbeitgeber Swissmem vertrauliche Informationen über eine Debatte in der Aussenpolitischen Kommission (APK) weitergeleitet. Das haben Recherchen dieser Zeitung ergeben.

«Dieser Fall hat das Fass zum Überlaufen gebracht.»

Nadine Masshardt
SP-Nationalrätin

Bereits im Juni erklärten APK-Mitglieder, dass sie den Fall zur Sprache bringen wollen. «Es ist klar, dass die Kommission Anzeige erstatten muss», sagte SP-Politiker Fabian Molina. Diese Diskussion dürfte Mitte August stattfinden.

Anfang Juli wurde die Causa auch in der Geschäftsprüfungskommission (GPK) unter dem Traktandum Varia angesprochen, wie Doris Fiala bestätigt. Mehr will die GPK-Präsidentin nicht sagen. Aber offenbar macht sich nun eine GPK-Subkommission an die Arbeit. Sie soll das Thema der Seitenwechsel aus der Verwaltung näher anschauen und mit dem Bundesrat die pro-



Stefan Brupbacher, der frühere Generalsekretär von Johann Schneider-Ammann, arbeitet heute für Swissmem. Foto: Marcel Bieri (Keystone)

blematische Einmischung der Verwaltung in die Arbeit des Parlaments diskutieren.

Topbeamte sollen warten

Noch grundsätzlicher dürfte die Debatte in der Staatspolitischen Kommission werden: Vor den Sommerferien hat SP-Nationalrätin Nadine Masshardt einen Antrag deponiert für eine Reform des Bundespersonalgesetzes. Für die obersten Kader der Verwaltung soll künftig bei delikaten Seitenwechseln eine zwingende Karenzfrist von min-

destens 12 Monaten gelten. Betroffen wären davon je nach Definition zwischen 50 und 70 Mitarbeiter.

«Der Fall Brupbacher hat das Fass zum Überlaufen gebracht», sagt Masshardt. Offensichtlich fehle es in Teilen des obersten Kaders an der notwendigen Sensibilität im Umgang mit Interessenkonflikten. «Man sieht das Problem gar nicht.» Deshalb sei auch die 2016 eingeführte freiwillige Karenzfrist ein ungenügendes Instrument. «Wenn hohe Beamte die Verwaltung verlas-

sen, braucht es zwingend eine Cooling-off-Phase, bevor sie ihr spezifisches Fachwissen und ihr Netzwerk einem neuen Arbeitgeber zur Verfügung stellen, der im gleichen Bereich tätig ist.»

«Müssen das anschauen»

Die Idee dürfte im Nationalrat auf einige Sympathien stossen. Anfang Juni hat sich die grosse Kammer mit 109 zu 58 Stimmen für eine Wartefrist für ehemalige Bundesräte ausgesprochen. Auch diese Abstimmung stand unter dem Eindruck eines von

vielen als stossend empfundenen Seitenwechsels: Wenige Wochen nach ihrem Rücktritt als Bundesrätin liess sich Doris Leuthard diesen Frühling in die Verwaltungsräte von Coop und Bell wählen. Geht es nach Nadine Masshardt, soll die Regelung für Bundesräte nun ausgeweitet werden auf die obersten Kader.

SVP-Nationalrat Thomas Burgherr zeigt sich auf Anfrage offen: «Stefan Brupbacher hat bei seinem Wechsel in die Privatwirtschaft einfach jedes Fingerspitzengefühl vermissen las-



Fordert ein neues Gesetz: Nadine Masshardt. Foto: Keystone

sen.» Leider gebe es immer wieder solche Fälle. Somit sei für ihn Handlungsbedarf gegeben. «Wir müssen das anschauen.»

Muss der Bund zahlen?

Kritischer sind Vertreter der bürgerlichen Mitte. FDP-Ständerat Andrea Caroni gibt zu Bedenken, dass eine Karenzfrist die Attraktivität des Bundes als Arbeitgeber schwäche. «Talentierte Köpfe würden den Bund künftig eher meiden, weil sie sich in ihrem Karriereweg nicht so einschränken lassen wollen.» Zudem stelle sich die Frage, ob der Bund seine Beamten entschädigen müsse, wenn sie wegen der Karenzfrist keinen Job annehmen könnten.

CVP-Nationalrätin Ruth Humbel findet es «unverhältnismässig», wegen Einzelfällen eine solche Regulierung zu erlassen. Ohnehin könnten Anstand und ein sensibler Umgang mit Interessenkonflikten nicht per Gesetz verfügt werden. «Hier müssen wir die Vorgesetzten an ihre Verantwortung erinnern.»

Brupbacher war von 2014 bis 2018 die rechte Hand von Wirtschaftsminister Johann Schneider-Ammann. Im November 2018 – nach seiner Wahl zum Swissmem-Direktor, aber noch im Dienste der Eidgenossenschaft – warnte Brupbacher die Swissmem vor einem Antrag in der APK. Die Bundesanwaltschaft untersucht den Fall. Brupbacher erklärte im Juni, es handle sich nicht um eine Amtsgeheimnisverletzung. Für ihn gilt die Unschuldsvermutung.

In der Schweiz ist der Verkehr noch immer klimaschädlicher als 1990

Klima Der Verbrauch von Benzin und Diesel in der Schweiz ist unvermindert hoch. Fortschritte gibt es dagegen bei Heizöl und Gas.

Der Verkehr bleibt das Sorgenkind der Schweizer Klimapolitik. Der CO₂-Ausstoss aus Treibstoffen, also Benzin und Diesel, ist 2018 im Vergleich zum Vorjahr stabil geblieben. Er verharrt bei einem Plus von 3,3 Prozent im Vergleich zum Jahr 1990, wie das Bundesamt für Umwelt (Bafu) gestern mitgeteilt hat.

Damit wird es immer unwahrscheinlicher, dass der Verkehrssektor sein Klimaziel 2020 erreicht, seine Emissionen also um 10 Prozent gegenüber 1990 absenkt. Um die Ziele des Pariser Klimaabkommens zu erreichen, sei eine Abnahme der fossilen Energien unumgänglich, sagt Andrea Burkhardt, Leiterin der Abteilung Klima im Bafu. Nach den Plänen des Bundesrat soll die Schweiz ihre CO₂-Emissionen bis 2030 gegenüber 1990 um 50 Prozent senken, davon mindestens 30 Prozentpunkte im Inland, maximal 20 Prozentpunkte im Ausland.

Die neuen Zahlen kommen freilich nicht überraschend. Die

Schweizer fahren mehr mit dem Auto als früher, dazu haben sie eine Vorliebe für CO₂-intensive Modelle. Im Durchschnitt haben die Neuwagen letztes Jahr 138 Gramm CO₂ pro Kilometer ausgestossen – ein europäischer Spitzenwert. Die Emissionen im Verkehrssektor hätten letztes Jahr sogar steigen können. Zwei Faktoren haben dies jedoch verhindert: zum einen der zunehmende Einsatz biogener Treib-

stoffe und zum anderen der wachsende Anteil von Elektroautos im Strassenverkehr.

Wird Benzin teurer?

Die ausbleibenden Fortschritte im Verkehrssektor werden den Ruf nach neuen Massnahmen befeuern, namentlich nach einer CO₂-Lenkungsabgabe auf Benzin und Diesel. Bis jetzt haben sich die bürgerlichen Parteien erfolgreich gegen Anträge aus dem

links-grünen Lager gewehrt. Nun aber könnte die FDP aus der Phalanx ausschieren, haben sich doch ihre Delegierten jüngst für eine Verteuerung der Treibstoffe ausgesprochen. Setzt die FDP-Fraktion im Bundeshaus den neuen Kurs um, wird die CO₂-Abgabe auf Benzin und Diesel im Parlament wohl mehrheitsfähig. In der Herbstsession wird der Ständerat das neue CO₂-Gesetz beraten – jenes Gesetz, das der Nationalrat im letzten Dezember versenkt hat. Die Ausmarchung in der kleinen Kammer wird zum Prüfstein für die FDP in dieser klimapolitisch zentralen Frage.

Industrie: Ziel erreicht

Anders als bei den Treibstoffen hat das Parlament bei den Brennstoffen, also Öl und Gas, schon 2008 eine CO₂-Lenkungsabgabe eingeführt. Die so gewonnenen Einnahmen fliessen grösstenteils an die Bevölkerung und die Wirtschaft zurück. Wer klimaschonend heizt, profitiert unter dem Strich finanziell, Ver-

schwender werden bestraft. Die Befürworter der Lenkungsabgabe versprechen sich davon einen Anreiz, CO₂ einzusparen.

Der CO₂-Ausstoss aus Brennstoffen ist rückläufig. 2018 betrug die Abnahme gegenüber dem Vorjahr witterungsbereinigt 2,2 Prozent, insgesamt sind die Emissionen der Brennstoffe seit 1990 um 28,1 Prozent gesunken; der Industriesektor hat sein Klimaziel 2020 – minus 15 Prozent gegenüber 1990 – denn auch bereits erreicht.

Welchen Anteil die CO₂-Abgabe an dieser Entwicklung hat, können Experten nicht genau beziffern. Tatsache ist aber, dass der Anreiz zur CO₂-Einsparung über die Jahre hinweg grösser geworden ist: 2008 betrug die Abgabe erst 12 Franken pro Tonne CO₂. Weil es der Brennstoffsektor in der Folge nicht schaffte, seinen Ausstoss plangemäss zu senken, hob der Bundesrat den Satz bis auf den Betrag von 96 Franken an, der seit 2018 gilt. Eine weitere Verteuerung steht

laut Bafu vorderhand nicht an. Der Grund liegt in der geltenden CO₂-Verordnung, in welcher der Bundesrat die letztmögliche Erhöhung auf 2018 terminiert hat.

Doch vom Tisch ist das Thema damit nicht. Der Bundesrat plant, im Rahmen des neuen Gesetzes die Obergrenze neu bei 210 Franken pro Tonne festzulegen. Der Zuschlag pro Liter Heizöl betrüge dann etwa 50 Rappen. Setzt sich der Bundesrat im Parlament durch, legt er fest, unter welchen Bedingungen die Abgabe von heute 96 Franken weiter steigen wird.

Kritikern fordern die Regierung auf, schon jetzt zu handeln. Der WWF hat ausgerechnet, dass aus den stagnierenden Treibstoff- und den leicht gesunkenen Brennstoffabgasen letztes Jahr ein Rückgang des CO₂-Ausstosses um rund 1 Prozent resultiert hat. Diese Entwicklung genüge bei weitem nicht, «um die Klimakrise abzuwenden».

Stefan Häne

CO₂-Emissionen nehmen in der Schweiz ab

