

Das BAZL hat seine

(Aufsichts-)Pflicht

getan

Die Untersuchung der
Swissair-Krise durch die GPK
des Ständerates

Welche Rolle spielte der Bund beim Swissair-Debakel? Diese Frage bewog die Geschäftsprüfungskommission (GPK) des Ständerates, kurz nach Ausbruch der Krise eine Untersuchung einzuleiten. In ihrem im Herbst 2002 veröffentlichten Bericht attestierte die GPK dem BAZL, seine Aufsichtsfunktion korrekt versehen zu haben. Die GPK forderte jedoch, die wirtschaftliche Aufsicht über schweizerische Fluggesellschaften auszudehnen.

Unmittelbar nach dem Grounding der Swissair setzte in der Öffentlichkeit die Suche nach den Schuldigen ein. Nachdem zuerst die Konzernspitze der SAir Group sowie die beiden Grossbanken UBS und Credit Suisse in die Kritik geraten waren, wurden alsbald erste Vorwürfe an die Adresse der Bundesbehörden laut. Sie hätten die Krise früher erkennen und resoluter eingreifen müssen, lautete der Tenor der Vorhaltungen. In diesem Zusammenhang geriet auch das BAZL ins Schussfeld. Die Aufsichtsbehörde habe der Swissair die Betriebsbewilligung noch im Dezember 2000 erneuert, obwohl sie Kenntnis gehabt habe von den wirtschaftlichen Schwierigkeiten, in denen der Konzern steckte.

GPK statt PUK

Im Parlament reagierte als erste die GPK des Ständerates, die zehn Tage nach der Stilllegung der Swissair-Flotte eine Untersuchung vom Stapel liess. Sie wollte neben allgemeinen Fragen

insbesondere abklären, ob die Voraussetzungen für eine Verlängerung der Betriebsbewilligung an Swissair überhaupt noch gegeben gewesen waren. Mit einigen Wochen Verzögerung deponierten die Fraktionen von CVP und SVP im Nationalrat je eine parlamentarische Initiative mit dem Ziel, eine parlamentarische Untersuchungskommission (PUK) nach allfälligen Verantwortlichkeiten des Bundes am Swissair-Untergang forschen zu lassen. Während der Vorstoss der SVP in der Frühlingssession 2002 scheiterte, überwies der Nationalrat jenen der CVP mit 89:88 Stimmen. Den daraufhin erarbeiteten Beschluss für die Einsetzung einer PUK lehnte die Grosse Kammer dann aber in der Sommersession – nicht zuletzt mit Blick auf die bereits fortgeschrittenen Abklärungen der GPK – mit 95:82 Stimmen ab.

Die GPK wurde noch im Oktober 2001 erstmals beim BAZL vorstellig und verlangte via einen umfangreichen Fragekatalog Informationen über die Praxis der Gewährung von Betriebsbewilligungen und die Bedeutung der wirtschaftlichen Potenz eines Unternehmens in diesem Rahmen. Es folgten Anhörungen von Vertretern des Amtes, ein weiterer Fragekatalog sowie mehrere Sitzungen mit den beiden Luftrechtsexperten Philippe Rochat und Regula Dettling-Ott, die zu Handen der GPK ein Gutachten über die Aufsichtspflicht des BAZL vis-à-vis der Swissair erstellten. Das Ergebnis all dieser Auskünfte, Gespräche, Anhörungen und Zusammenfassungen erschien im September 2002 in Form des 226 Seiten umfassenden Berichts der GPK.

Keine Handhabe für Entzug der Betriebsbewilligung

Darin attestierte das Kontrollorgan des Parlamentes dem BAZL, seine Aufsichtsfunktion gegenüber der Swissair den gesetzlichen Vorgaben entsprechend erfüllt zu haben. Auch dass das Amt bei der Erneuerung der Betriebsbewilligung Ende 2000 mit Blick auf einen sicheren Flugbetrieb den operationellen und technischen Aspekten mehr Gewicht beigemessen hatte als der gesamtwirtschaftlichen Situation des Unternehmens, stufte die GPK als gerechtfertigt ein. Sie ging in ihrer Zusammenfassung sogar noch einen Schritt weiter: «Die gesetzliche Regelung und die Umstände hätten es dem BAZL nicht erlaubt, der Swissair die Erneuerung der Betriebsbewilligung im Dezember 2000 zu verweigern.»

Die GPK hielt allerdings ebenso unmissverständlich fest, dass mit dem Inkrafttreten des Luftverkehrsabkommens mit der EU im Juni 2002 auch in der Schweiz strengere Kriterien für das «Röntgen» der wirtschaftlichen Lage einer Fluggesellschaft Einzug gehalten hätten. So kann eine Aufsichtsbehörde gemäss der entsprechenden EU-Richtlinie beispielsweise eine Betriebsbewilligung entziehen, wenn sie nicht mehr überzeugt ist, dass eine Fluggesellschaft noch über genügend Mittel verfügt, um den Betrieb in den kommenden zwölf Monaten finanzieren zu können. Darüber hinaus formulierte die GPK zuhanden des Ständerates gesamthaft zehn Empfehlungen, fünf Postulate und zwei Motionen. Sie sollen einerseits dazu dienen, Zuständigkeiten und Kompetenzen der Bundesstellen in der Aufsicht über schweizerische Luftfahrtunternehmen klarer zu definieren und andererseits ein Frühwarnsystem installieren helfen, um der Schweiz eine zweite Bruchlandung à la Swissair zu ersparen.

W A L L I S

