

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 Wartezeit 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

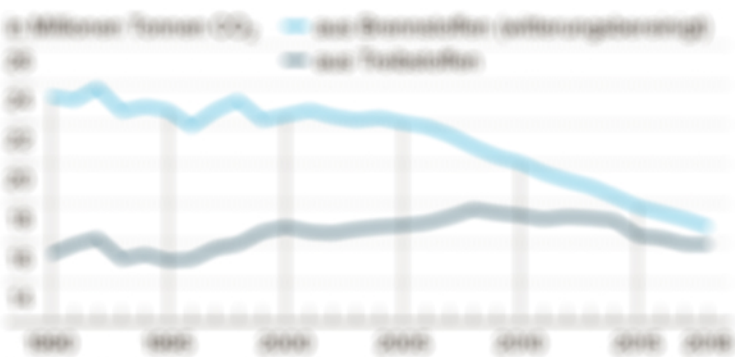
Klima Der Verbrauch von Benzin und Diesel in der Schweiz ist unvermindert hoch. Fortschritte gibt es dagegen bei Holz und Gas.

Der Verkehr bleibt die grösste Quelle für klimaschädliche Treibhausgasemissionen in der Schweiz. Der Verbrauch von Benzin und Diesel ist unvermindert hoch. Fortschritte gibt es dagegen bei Holz und Gas.

Die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr sind in der Schweiz seit 1990 um 15 Prozent gestiegen. Der Verbrauch von Benzin und Diesel ist unvermindert hoch. Fortschritte gibt es dagegen bei Holz und Gas.

Die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr sind in der Schweiz seit 1990 um 15 Prozent gestiegen. Der Verbrauch von Benzin und Diesel ist unvermindert hoch. Fortschritte gibt es dagegen bei Holz und Gas.

CO₂-Emissionen sinken in der Schweiz ab



Die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr sind in der Schweiz seit 1990 um 15 Prozent gestiegen. Der Verbrauch von Benzin und Diesel ist unvermindert hoch. Fortschritte gibt es dagegen bei Holz und Gas.

Wird weniger genutzt

Die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr sind in der Schweiz seit 1990 um 15 Prozent gestiegen. Der Verbrauch von Benzin und Diesel ist unvermindert hoch. Fortschritte gibt es dagegen bei Holz und Gas.

Die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr sind in der Schweiz seit 1990 um 15 Prozent gestiegen. Der Verbrauch von Benzin und Diesel ist unvermindert hoch. Fortschritte gibt es dagegen bei Holz und Gas.

Wird weniger genutzt

Die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr sind in der Schweiz seit 1990 um 15 Prozent gestiegen. Der Verbrauch von Benzin und Diesel ist unvermindert hoch. Fortschritte gibt es dagegen bei Holz und Gas.

Die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr sind in der Schweiz seit 1990 um 15 Prozent gestiegen. Der Verbrauch von Benzin und Diesel ist unvermindert hoch. Fortschritte gibt es dagegen bei Holz und Gas.

Die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr sind in der Schweiz seit 1990 um 15 Prozent gestiegen. Der Verbrauch von Benzin und Diesel ist unvermindert hoch. Fortschritte gibt es dagegen bei Holz und Gas.

Die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr sind in der Schweiz seit 1990 um 15 Prozent gestiegen. Der Verbrauch von Benzin und Diesel ist unvermindert hoch. Fortschritte gibt es dagegen bei Holz und Gas.

Die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr sind in der Schweiz seit 1990 um 15 Prozent gestiegen. Der Verbrauch von Benzin und Diesel ist unvermindert hoch. Fortschritte gibt es dagegen bei Holz und Gas.