

Quelle: NZZ vom 24.2.2018

«Im Fall Postauto braucht es eine Strafuntersuchung»

Bundesrätin Doris Leuthard drängt auf eine rasche
Aufarbeitung – und will bei ihrem Rücktritt keine Baustellen
hinterlassen

Noch ist unklar, welche Stellen in der Post-Affäre ermitteln werden.
Verkehrsministerin Doris Leuthard will den Fall abschliessen, wie sie
im Interview sagt. Es könnte gar zu einer Sonderprüfung kommen.

Vor zweieinhalb Wochen wurde der Fall Postauto bekannt. Inzwischen ist das Vertrauen in die gesamte Post, aber auch in andere bundesnahe Betriebe erschüttert. Wie konnte es so weit kommen?

Dass sich Postauto über Jahre hinweg gesetzeswidrig verhalten hat, kommt unerwartet und erschüttert das Vertrauen. Auch ich bin enttäuscht. Die Post muss ein Vorbild sein. Angesichts der vielen Kontrollstellen kann ich mir nicht erklären, wie es so weit kommen konnte. Darum ist jetzt eine rasche, lückenlose Aufarbeitung nötig, und wir müssen Lehren daraus ziehen.

Viele Stellen sind involviert, aber jede sieht eine andere als zuständig. War es das Versagen der Kontrollen oder der Führung, das zu dieser Affäre führte?

Ich will darüber nicht spekulieren. Diese Frage muss aufgearbeitet werden. Solange das nicht geschehen ist, gilt gegenüber der Postchefin Susanne Ruoff die Unschuldsvermutung. Wenn die Betrügereien 2007 angefangen haben, wie dies das BAV festgestellt hat, dann war das lange vor Ruoffs Amtsantritt im Herbst 2012. Man muss jetzt klären, was das Management wann wusste oder ob es ein internes Problem des Postauto-Bereichs war. Auch die Rolle der Revisionsgesellschaft gehört kontrolliert. Wir brauchen Klarheit zum Sachverhalt und zu den Verantwortlichkeiten, dann kann man beurteilen, welche personellen oder juristischen Konsequenzen daraus zu ziehen sind.

Bundesanwaltschaft und die Berner Staatsanwaltschaft werden nicht untersuchen, weil es um Verwaltungsrecht geht, für das die Bundesverwaltung zuständig sei. Wer wird nun die juristische Aufarbeitung übernehmen?

Eine Strafuntersuchung muss sein. Das BAV hat zu Recht Anzeige erstattet. Gemäss Gesetz kann der Bundesrat eine andere Verwaltungseinheit des Bundes mit der Untersuchung betrauen. Diesen Weg prüfen wir derzeit. Das BAV selber kann meines Erachtens, weil es schon die Aufsicht hat, nicht auch noch ein Strafverfahren durchführen.

Der Verwaltungsrat der Post hat eine eigene Untersuchung angeordnet. Ist das der richtige Weg?

Das gehört zu den Aufgaben des Verwaltungsrats. Es braucht kompetente Leute, die die Buchhaltungsunterlagen anschauen. Daher finde ich es richtig, dass die Revisionsfirma Ernst & Young diese Überprüfung macht. Ebenso wie das Vorgehen mithilfe einer Anwaltskanzlei bei den Governance-Fragen. Wir haben auf Stufe Departement zudem zusammen mit dem Finanzdepartement eine Task-Force geschaffen, bei der das BAV nicht beteiligt ist. Sie soll insbesondere klären, ob es Handlungsbedarf auf Stufe des Bundes als Eigner gibt. Es stellt sich zum Beispiel die Frage, ob es nach einer gewissen Zeit einen Wechsel der Revisionsstelle braucht.

An der Untersuchung der Post arbeiten zwar externe Firmen mit, allerdings unter der Leitung des Verwaltungsratspräsidenten der Post, Urs Schwaller. Ist es richtig, dass der oberste Chef des Post-Konzerns diese Aufgabe übernimmt?

Herr Schwaller war in der Zeit von 2007 bis 2015, die jetzt untersucht wird, nicht im Verwaltungsrat. Für uns stellt sich nun aber die Frage nach der Rechnung 2017 der Post, die dem Bundesrat vorgelegt werden muss. Dazu gehören ein Antrag an die Generalversammlung und die Déchargenerteilung an den Verwaltungsrat. Bis klar ist, ob die Revisionsgesellschaft die Rechnung ohne Vorbehalte genehmigt, werden wir die Rechnung nicht genehmigen und auch keine Décharge erteilen. Das könnte darauf hinauslaufen, dass wir die Generalversammlung verschieben müssten.

Gegenüber der Funktion Urs Schwallers gibt es aber auch Bedenken von Juristen, die eine Sonderprüfung unter externer Führung für angebracht halten. Was spricht dagegen?

Wir prüfen als Eigner zurzeit, ob eine Sonderprüfung durchgeführt werden soll. Eine solche könnte im Rahmen der Generalversammlung beantragt werden, um bestimmte Sachverhalte abzuklären. Es kommt auch der Vorwurf von Parteienfilz, weil Urs Schwaller der CVP angehört. Aber wenn Sie die Führungsspitze der Post in der betroffenen Phase anschauen, dann gab es vor allem Leute aus SP und FDP. Darum halte ich den Entscheid für nachvollziehbar, dass Herr Schwaller die Untersuchung der Phase 2007 bis 2015 leitet. Nachher müssen wir zusammen mit dem Parlament schauen, welche Lehren aus dem Fall zu ziehen sind und ob Anpassungen nötig sind.

Wie rasch erwarten Sie die Resultate der Post-Untersuchung?

Das sollte rasch gehen, gerade wegen des Reputationsschadens. Wir haben einen Abschluss in sechs bis acht Wochen empfohlen. Das sollte möglich sein.

Braucht es eine politische Aufarbeitung?

Wir handeln konsequent nach den Leitlinien des Bundesrats zur Corporate Governance. Die Politik neigt dazu, sich immer dann ins operative Geschäft einzumischen, wenn es Probleme gibt. Wie jetzt bei den Poststellen, wo die Diskussion über die von der Post ausgewiesenen Zahlen zum Defizit aufkommt. Da muss man festhalten: Die Rollen sind klar, dafür ist die Postcom zuständig. Natürlich darf das Parlament sagen, der Poststellen-Bereich dürfe stärker defizitär werden, auch wenn jeden Monat weniger Leute einen Brief verschicken oder auf die

Poststelle gehen. Aber dann muss man diese Vorgaben im Gesetz machen und die Finanzierung sicherstellen.

Dann gibt es beim öffentlichen Verkehr keinen Handlungsbedarf?

Doch, es braucht eine Diskussion über das Bestellsystem im regionalen Personenverkehr. Das System ist extrem kompliziert. Wir subventionieren kein öV-Netz, sondern einzelne Linien. Natürlich hat jeder Kanton jedes Jahr den Wunsch, attraktiv zu sein und deshalb mehr Linien und bessere Leistungen zu bestellen. Zuerst gibt es ein Offertverfahren, bei dem der Preis ausgehandelt wird, dann kommt es zur Abgeltung des Defizits durch Bund und Kantone. Das ist eine grosse Bürokratie. Zusätzlich haben die Transportunternehmen wenig Anreiz, besser oder innovativer zu sein. Denn sie dürfen im bestehenden System keinen Gewinn einplanen.

Sie haben eine Arbeitsgruppe, die sich mit dem Thema beschäftigt.

Wir sind schon seit Jahren im Gespräch mit den Kantonen, wie man das System verbessern kann. Soll man die gesamte Aufgabe den Kantonen übergeben, und der Bund bezahlt nur noch eine Pauschale? Das wäre viel einfacher. Doch da gibt es Widerstand, weil der Eindruck entsteht, der Bund wolle einfach sparen. Derzeit wird der regionale Personenverkehr jedes Jahr teurer. Letztes Jahr hat das Parlament gegen unseren Willen 145 Millionen Franken zusätzlich bewilligt. Aber mit einer Erhöhung des Kredits wird das System nicht effizienter.

Man hat allgemein den Eindruck, bei politischen Diskussionen um den Service public dominiere der Blick in den Rückspiegel. Müssen Sie nicht stärker dagegenhalten?

Wir müssen darauf achten, dass wir allen Menschen gerecht werden, den technikaffinen ebenso wie jenen, die noch mit dem gelben Büchlein die Einzahlungen machen statt per E-Banking. Auch sollen alle Regionen zu gleichen Preisen versorgt werden, Bergtäler ebenso wie Städte. Wer im Maderanertal lebt, soll nicht abgehängt werden. Bei den Poststellen führen wir gerade so eine Diskussion. Bis im Sommer wird eine Arbeitsgruppe Lösungsansätze zu verschiedenen möglichen Gestaltungen des Postnetzes und ihren Kostenfolgen ausarbeiten. Auf dieser Basis wird dann eine weitere Diskussion möglich sein.

Nach wie vor erbringen in der Schweiz allenthalben Unternehmen die klassische Grundversorgung, die ganz oder mehrheitlich im Besitz des Bundes sind. Das kann zu Vermengungen von Verantwortlichkeiten führen, wie der Fall Postauto zeigt.

Falls sich private Unternehmen für solche Grundversorgungsaufträge bewerben würden, würden wir Offerten selbstverständlich prüfen. Aber der öffentliche Verkehr ist ja defizitär, das heisst zu 50 Prozent subventioniert. Zudem ist unsere Lösung im internationalen Vergleich effizient. Im Gegensatz etwa zu Österreich, wo im Telekommunikationsbereich Private die Grundversorgung erbringen und entsprechend abgegolten werden, müssen wir da keine öffentlichen Mittel einschiessen. Die Swisscom hingegen investiert laufend.

Aber ist diese Form der Staatswirtschaft nicht auch hochriskant? Bei Problemen kommt es zu Interessenkollisionen der Ämter wie im Fall Postauto. Zudem tragen die Steuerzahler erhebliche Risiken.

Wir haben keine Staatswirtschaft. Die Verantwortlichkeiten sind klar geregelt. Das Gesetz setzt den Rahmen für die Grundversorgung, die Verwaltung überwacht – wie jetzt im Fall

Postauto das BAV – die Subventionsflüsse. Was die Interessen des Bundes als Eigentümer der Unternehmen angeht, werden diese vom Verkehrsdepartement und der Finanzverwaltung wahrgenommen.

Das heisst, die politische Verantwortung für den Fall Postauto müssten Sie und Finanzminister Ueli Maurer übernehmen?

Die Verantwortung für die Bundesunternehmen trägt der Bundesrat. Die Geschäfte werden vom Verkehrsdepartement zusammen mit der Finanzverwaltung vorbereitet. Ich gehöre nicht zu denen, die sich in solchen Fällen aus der Verantwortung stehlen.

Sie haben im letzten Juli in einem Interview gesagt, dass Sie 2019 nicht nochmals für eine Legislatur kandidieren. Seither gibt es immer wieder Spekulationen über Ihren Rücktritt. Bereuen Sie Ihre Aussage manchmal?

(Lacht.) Es hat doch niemand ernsthaft erwartet, dass ich 2019 nochmals antreten werde. Meine Aussage damals kann eigentlich für niemanden eine Überraschung gewesen sein. Aber die Spekulationen ärgern mich, gerade Behauptungen, ich würde Verwaltungsratspräsidentin der Raiffeisen-Bank. Das ist Blödsinn.

Wovon machen Sie Ihren Rücktritt abhängig?

Es gibt weiterhin wichtige, spannende Dossiers zu betreuen, und man muss Freude am Gestalten haben, auch wenn es Kritik gibt. Es gehört selbstverständlich zum Amt, wie jetzt im Fall Postauto hinzustehen. Wer Bundesräte aber zum Beispiel für einen Datenklau in einem ausgelagerten Unternehmen verantwortlich macht, wie jetzt bei der Swisscom, macht es sich etwas einfach. Klar ist für mich: Es ist wichtig, dass die grössten Baustellen gelöst sind, und ich bin motiviert, dies zu tun.

Interview: Paul Schneeberger und Lukas Mäder