

Steuern: Teil-Erfolg für Frauen

Zürich will auf dem Steuerformular geschlechtsneutrale Begriffe verwenden. Die Steuerhoheit bleibt aber beim Ehemann. Jetzt droht ein Ehepaar mit dem Gang nach Strassburg.

Denis von Burg

Die Kämpferinnen für eine geschlechtsneutrale und nicht diskriminierende Steuererklärung für Ehepaare feiern in Zürich einen ersten, allerdings nur kleinen Erfolg. Nach einer Intervention von Frauen aus der Gleichstellungskommission des Zürcher Kantonsrates will der Kanton nächstes Jahr diskriminierende Elemente aus der Steuererklärung entfernen.

Finanzdirektor Ernst Stocker hat dies in einem Schreiben der Kommission mitgeteilt. Es sei dem kantonalen Steueramt ein grosses Anliegen, «die Formulare möglichst geschlechtsneutral auszugestalten», heisst es dort. In Zukunft verwendet die Steuererklärung nicht mehr die Begriffe Ehemann und Ehefrau, sondern die geschlechtsneutralen Bezeichnungen «Person 1» und «Person 2».

Die grünliberale Kantonsrätin Monica Sanesi spricht trotzdem nur von einem «Teil-Erfolg»: Die Formulierungen seien jetzt zwar geschlechtsneutral, sagt Sanesi, der Ehemann sei allerdings nach wie vor automatisch Träger des Steuerdossiers und spiele damit unverrückbar als «Person 1» die Hauptrolle.



Strebt einen Präzedenzfall an: Das Ehepaar aus Biel

Foto: Marco Zanoni

Er sei sich der gesellschaftlichen Bedeutung des Problems bewusst, schreibt dazu Stocker. Aus organisatorischen Gründen müssten Steuerdossiers von Ehepaaren aber mit dem Ehemann verknüpft bleiben. Folge: Die Steuererklärung ist weiterhin an den Mann adressiert

und nennt ihn zuerst. Sanesi: «Die Hierarchie bleibt. Ehefrauen werden immer noch diskriminiert.» Jetzt hoffen die Zürcher Frauen auf ein Bieler Ehepaar. Dieses hat die Berner Steuerverwaltung vor Gericht eingeklagt und will eine geschlechtsneutrale Steuer-

erklärung erstreiten, die das «Diskriminierungsverbot in der Bundesverfassung respektiert», wie die Sonntagszeitung im Frühling berichtete. Das Urteil soll zum Präzedenzfall werden und die Kantone, auch Zürich, zu einer Anpassung zwingen. «Es muss klargestellt werden, dass die automatische Zuordnung des Steuerdossiers zum Ehemann nicht geht und das Steuerdossier frei wählbar sein muss», sagt Sanesi.

Berner Steuerverwaltung will partout nichts ändern

In Bern harzt die Sache allerdings ebenfalls. Das Ehepaar hat trotz politischer Vorstösse, Schreiben an die Kantonsregierung und eines privaten Steuerstreiks – die Steuererklärung hat das Paar auf neutralem Papier statt auf der offiziellen Steuererklärung eingereicht – nichts erreicht. Und trotz des laufenden Gerichtsverfahrens will die Berner Steuerverwaltung partout nichts ändern. Kürzlich erklärte sie öffentlich, die Sache sei zu aufwendig. Dies, obwohl für eingetragene Partnerschaften schon längst neutrale Steuererklärungen existieren und die Partner selbst wählen können, wer als Träger der gemeinsamen Steuererklärung gelten soll.

Die Berner Behörden lassen sich auch nicht davon beeindrucken, dass die Ehefrauen im Steuerwesen längst nicht nur formal diskriminiert werden. So können Steuer-rückzahlungen im Berner System im Normalfall ausschliesslich auf das Konto des Mannes getätigt werden. Die Ehefrau hat keinen Zugriff auf das Geld, selbst wenn sie die Steuern bezahlt hat.

Deshalb verschärft jetzt das Ehepaar die Klage vor dem Verwaltungsgericht. Sie führt nicht nur das Diskriminierungsverbot ins Feld, sondern die UNO-Frauenrechtskonvention. Diese verlangt, dass der Staat «auf der Vorstellung von der Unterlegenheit oder Überlegenheit des einen oder anderen Geschlechts oder der stereotypen Rollenverteilung von Mann und Frau beruhende Praktiken» beseitigt.

Damit könnte die geschlechtsneutrale Steuererklärung gar am Menschenrechtsgericht eingeklagt werden, sollten Schweizer Gerichte die Berner Steuerverwaltung nicht zu einer Anpassung ihrer Steuererklärung zwingen. «Ändert sich nichts, werden wir das durchziehen und bis nach Strassburg gehen», sagt Margret Kiener Nellen, die Anwältin des Ehepaares.



Zu tiefer Einflug in den Talkessel: Das Wrack der Ju-52, die im August 2018 am Piz Segnas mit 18 Passagieren und zwei Piloten an Bord abstürzte

Foto: Keystone

Ju-Air-Absturz: Die Piloten hielten sich für «unverwundbar»

Der Untersuchungsbericht zur Tragödie zeigt, dass die Captains der Ju-52 regelmässig viel zu tief und zu riskant flogen – das Bundesamt für Zivilluftfahrt ahndete die Verfehlungen nicht

Mark Baer

Die Captains, die im August vor zwei Jahren in den Bündner Alpen mit 18 weiteren Personen an Bord der Ju-52 abstürzten, haben die Kontrolle über das historische Flugzeug selbstverschuldet verloren. Wie es im vorläufigen, noch unveröffentlichten Schlussbericht der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (Sust) heisst, begingen die Piloten «leichtsinnig Regelbrüche» und legten immer wieder ein «risikoreiches Verhalten» an den Tag.

Der mehrere hundert Seiten umfassende Bericht, der sich in der Vernehmlassung befindet und Ende Oktober oder Anfang November publiziert wird, hält fest, dass die Tragödie nicht aufgrund von Rost am Material oder falsch eingestellter Fluginstrumente geschehen konnte. Auch die Höhenmesser des Oldtimers lieferten offenbar die richtigen Werte. Zum tragischen Unglück auf dem Gemeindegebiet von Flims GR kam es vielmehr wegen menschlichen Fehlverhaltens: Die Maschine der Ju-Air sei von den beiden Piloten «hochriskant geflogen» worden – und zwar nicht nur beim Absturz, sondern bereits mehrfach zuvor.

Am Nachmittag des 4. August 2018 steuerten die Captains die Tante Ju auf dem Weg von Locarno zurück nach Dübendorf beim Piz Segnas viel zu nahe an der Bergkante vorbei. Offenbar entschieden sich die Piloten bewusst für diese spektakuläre Route – obwohl beim Fliegen immer genügend Manövriereerraum zur Verfügung stehen muss, wenn beispielsweise unter einem Gebirgskamm aufgrund einer Verwirbelung plötzlich ein starker Abwind entsteht.

Mit dem zu tiefen Einflug in den Talkessel war es gemäss Bericht «nicht mehr möglich, eine Umkehrkurve zu fliegen», weshalb das Flugzeug dann folgenreich senkrecht in den steinigen Bergbo-

den unterhalb des Segnespasses und des Martinslochs krachte. Die Wahl der Flugroute habe «in krassem Gegensatz» zum Wissen der Piloten gestanden, steht im Entwurf des Schlussberichts, «weil jederzeit eine oder mehrere Auswege bestehen müssen».

Die beiden Piloten im Alter von 62 und 63 Jahren haben in den zwei Monaten vor dem Unglück insgesamt 28 Flüge zusammen absolviert. Laut Untersuchung haben die eigentlich erfahrenen Männer während dieser Flüge mehrmals die vorgeschriebene Mindesthöhe nicht eingehalten. Offenbar seien sie der Meinung gewesen, dass sie «unverwundbar» seien, heisst es im Unfallbericht.

Der Pilot war schon im Militär in eine Kollision verwickelt

Vor allem der Pilot, der an diesem Samstagnachmittag auf dem Sitz des Captains sass, soll laut Untersuchung ein «vermindertes Risikobewusstsein» gehabt haben. Sein Umfeld aus der Flugbranche gab der Sust zu Protokoll, dass er ein Mann mit «fehlender Selbstkritik» gewesen und immer wieder sehr gewagte Manöver geflogen sei. Eine extrovertierte Persönlichkeit, umgänglich, aber mit forschem Ton – und sehr erfahren: Im Laufe seiner Karriere war er insgesamt 20'714 Stunden in der Luft, davon fast 300 mit der Ju-Air.

Bereits während seiner Zeit bei der Schweizer Armee, wo er 1977 zur Fliegertruppe stiess, kam es zu einer lebensgefährlichen Situation: 1981 war der Pilot in die Kollision eines Tiger-Kampfflers und einer Mirage in Zweisimmen BE involviert. Die Militärmaschinen waren nach einer fatalen Berührung in 5500 Meter Höhe nicht mehr steuerbar, sodass sich die zwei Piloten nur noch mit dem Schleudersitz retten konnten. Beide 10-Millionen-Franken-Flieger zerschellten am Boden. Die führerlose Mirage krachte in ein Wohnhaus und



Wusste er von den Tiefflügen? Kurt Waldmeier, Chef der Ju-Air

Foto: Kay

tötete eine Frau. Die Piloten kamen mit leichten Verletzungen davon. Im damaligen Untersuchungsbericht hiess es, dass unglückliche Zustände zur Kollision führten.

Der Captain der abgestürzten Ju-52 war viele Jahre als Instruktor auf einmotorigen Flugzeugen, bis sein Fluglehrervertrag wegen eines arbeitsrechtlichen Vergehens abrupt gekündigt wurde. Im Jahr 1984 startete er bei der Swissair. Der zweite Pilot der abgestürzten Ju-Air-Maschine wird im Sust-Bericht als viel vorsichtiger und zögerlicher beschrieben. Eine Hochstufung zum Captain lehnte er beispielsweise einmal ab und blieb lieber Co-Pilot auf dem Airbus. Beide Piloten kannten sich gut und flogen schon für das Überwachungsgeschwader der Luftwaffe zusammen.

Im Sust-Schlussbericht steht, dass der extrovertierte Captain bei der Ju-Air immer wieder hohe Risiken einging. Sogar bei Checkflügen, die regelmässig stattfinden, unterschritt er mehrmals die vorgeschriebene Flughöhe. Konsequenzen gab es für ihn aber keine. Das wirft Fragen nach dem Sicherheitskontrollsystem auf. Tatsächlich flog der vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) designierte Prüfer oftmals für die gleiche Fir-

ma wie der Pilot selbst. Ein Hinterbliebener der Opfer macht dem Bazl nun schwere Vorwürfe: «Es geht mir nicht in den Kopf, dass jemand, der sogar bei einem Checkflug die Höhe nicht einhält, weiterfliegen darf, wie wenn nichts passiert wäre.»

Beschwerden wegen den Jus seien «absolute Ausnahmen»

Dokumentiert sind auch weitere Fälle, bei denen die Ju-Air viel zu tief flog: Im Frühling 2016 donnerte eine Dreier-Formation in einer Höhe von knapp 100 Metern – anstatt der erlaubten 300 Meter – über Rümliang ZH. Die Strafanzüge eines Rechtsanwalts, der sich gemäss eigener Aussage an den Angriff auf Pearl Harbor 1941 erinnert fühlte, wurde vom Bazl abgewiesen. Der Tower habe den Überflug der drei Maschinen erlaubt, lautete damals die Begründung des Bundesamts. Immerhin eine Busse setzte es für die Piloten einer Ju-52 im Juli 2014 ab, als die Maschine beim Festival Basel Tattoo unter den Augen Tausender Besucherinnen und Besucher zu tief über die Kaserne Basel dröhte.

Ju-Air-Sprecher Christian Gartmann bestätigt zwar, dass es in den letzten fast 40 Jahren zu Beschwerden kam, sie seien aber die absolute Ausnahme gewesen. Darüber, wie oft die Flugzeuge die Mindestflughöhe unterschritten haben, führe die Airline keine Statistik. Die Frage drängt sich auf, ob der CEO der Ju-Air, Kurt Waldmeier, von den Verletzungen der Mindestflughöhe wusste und ob es danach Konsequenzen für die Piloten gab. Sprecher Gartmann betont, dass die Ju-Air und ihre Piloten klaren gesetzlichen Richtlinien unterstehen würden. «Wenn es zu Verletzungen kam oder solche behauptet wurden, sind die Umstände abgeklärt und mit den Piloten besprochen worden.» Waldmeier sei CEO und führe die Piloten nicht persönlich, sagt Gartmann. «Wenn ihm behauptete oder belegte Verletzungen von Vorschriften bekannt werden, sorgt er dafür, dass die Ju-Air entsprechend handelt.» Zum Unfall-Schlussbericht wollten sich die Ju-Air, das Bazl und die Sust nicht äussern, da der Fall noch nicht definitiv abgeschlossen ist. Das zuständige Departement Uvek, dem der Bericht vor ein paar Wochen vorgelegt wurde, will die Aufsicht des Bazl genauer untersuchen lassen und hat deshalb im Juli eine externe Untersuchung beim Nationalen Luft- und Raumfahrtinstitut der Niederlande (NLR) in Auftrag gegeben, wie die Sonntagszeitung berichtete. Das NLR-Team hat in Bern dem Vernehmen nach bereits mit Befragungen begonnen.

Die grosse Frage lautet, weshalb das Bazl die Verfehlungen der Ju-Air nicht ahndete. Eine Antwort hat Martin Stucki, CEO der Firma Linth-Air-Service: «Die Ju-Air hatte Narrenfreiheit», sagt der erfahrene Flugexperte. Der Absturz am Piz Segnas mit den vielen Toten sei vermeidbar gewesen. «Die anderen Schweizer Luftfahrtbetriebe, die eine gute Sicherheitskultur aufrechterhalten und vom Bazl auch viel schärfer kontrolliert werden, können diese Eskapaden des Amts jetzt ausbaden», sagt Stucki.

Kommentar — 19

Anzeige



Faszinierende Natur, einzigartige Kulinarik und Gastlichkeit, die von Herzen kommt. Im Südtirol haben wir alles behutsam für Sie vorbereitet. Alle Informationen für Ihr nächstes Südtirol-Erlebnis finden Sie auf suedtirol.info

