

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Schifffahrt, Beziehungen zur Europäischen Union (EU)
Akteure	Schneider-Ammann, Johann (fdp/plr) BR WBF / CF DEFR
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Heidelberger, Anja

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Heidelberger, Anja 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Schifffahrt, Beziehungen zur Europäischen Union (EU), 2017 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Schifffahrt	1
Luftfahrt	6

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
GPK	Die Geschäftsprüfungskommissionen
EFK	Eidgenössische Finanzkontrolle
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
EDA	Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten
WBF	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
SSA	Schweizerisches Seeschiffahrtsamt
PUK	Parlamentarische Untersuchungskommission
BWL	Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung
FinDel	Finanzdelegation

DFF	Département fédéral des finances
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CdG	Les Commissions de gestion
CDF	Contrôle fédéral des finances
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
DFAE	Département fédéral des affaires étrangères
DEFR	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
OSNM	Office suisse de la navigation maritime
CEP	Commission d'enquête parlementaire
OFAE	Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays
DélFin	Délégation des finances

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Schifffahrt

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 27.01.2017
ANJA HEIDELBERGER

Seit 1959 übernimmt der Bund **Bürgschaften für Hochseeschiffe**, die unter Schweizer Flagge verkehren. Diese erlauben es den Reedereien, günstige Kredite zum Kauf von Schiffen aufzunehmen, so dass diese die wirtschaftliche Landesversorgung der Schweiz mit wichtigen Gütern und Rohstoffen im Krisenfall sicherstellen können. Über die Jahre wurde diese Schweizer Handelsflotte aufgebaut und durch immer weitere Bürgschaften auf 49 Schiffe vergrössert – was die Schweiz zum Binnenland mit der grössten Hochseeflotte macht. 1997 wurde der Bürgschaftskredit von anfänglich CHF 350 Mio. auf 600 Mio., 2007 dann auf CHF 1.1 Mrd. erhöht, womit Bürgschaften in der Höhe von etwa CHF 800 Mio. vergeben wurden.

Noch 2007 sah der Bundesrat in seiner Botschaft ans Parlament eine eigene Handelsflotte als reales versorgungspolitisches Bedürfnis, wobei es nicht nur um die Sicherung des Nachschubs an Rohstoffen, sondern auch um die Sicherung des eigenen Wirtschaftsstandortes gehe. Da der Bund durch die Schifffahrtförderung bis dahin nie Verluste erlitten hatte und gegenüber dem Eigner im Schadensfall unter anderem erstrangiges Schiffspfandrecht und Anrecht auf sämtliche Leistungen aus den Schiffsversicherungen habe, sei das Risiko des Bundes „als ausserordentlich gering einzustufen“, erklärte der Bundesrat im Rahmen der Erneuerung des Bürgschafts-Rahmenkredits 2007. Durch die Verteuerung des Schiffsraums um 50 Prozent sei die Erneuerung der Flotte, wie sie 2002 beschlossen worden war, ohne die Aufstockung des Kredits und der Verlängerung von dessen Laufzeit nicht möglich. Das Parlament stimmte dieser Einschätzung damals grossmehrheitlich zu und erhöhte den Bürgschaftskredit (Ständerat: 28 zu 0 Stimmen, Nationalrat: 153 zu 2 Stimmen).

Im Jahr 2010 stellte die EFK gemäss einem Bericht in der NZZ keinerlei Probleme oder Mängel bei der Vergabe der Bürgschaften für Schweizer Hochseeschiffe fest. Sie attestierte dem zuständigen Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL) eine professionelle und sachdienliche Betreuung des Dossiers. Anschliessend verschlechterte sich aber die Situation der Reedereien rasch. Seit 2008 führte die Finanzkrise durch das rückläufige Handelsvolumen zu Überkapazitäten bei der maritimen Transportbranche, wodurch die Preise dramatisch sanken: Gemäss Anita Fetz (sp, BS) als Sprecherin der FK-SR kollabierte der Frachtpreis von einst 200'000 US-Dollar pro Tag auf 10'000 US-Dollar.

Im Sommer 2015 meldete das BWL, dass eine der durch den Bund abgesicherten Reedereien, die SCL-Gruppe, in einer „ernsten Liquiditäts- und Solvenzkrise“ sei. Zu diesem Zeitpunkt begannen sich Bundesrat und Verwaltung aktiv zu engagieren, unter anderem änderte der Bundesrat die Verordnung über die Verbürgung von Darlehen zur Finanzierung schweizerischer Hochseeschiffe (SR 531.44), indem er grosszügigere Bestimmungen zur ausserordentlichen Verlängerung der Laufzeit sowie zur Wiederbeanspruchung der Bürgschaftsmittel für das gleiche Schiff erliess, gleichzeitig aber auch die Einflussmöglichkeiten des Bundes auf den Darlehensnehmer verstärkte. Zudem beauftragte der Bund mehrere Wirtschaftsberatungsunternehmen damit, Strategien für die Schweizer Schifffahrtsunternehmen zu entwickeln. Dadurch konnte die Situation mehrerer Reedereien stabilisiert werden. Ab Mitte 2015 informierte das WBF überdies die Finanzdelegation regelmässig über die Entwicklungen der finanziellen Risiken sowie der getroffenen Massnahmen. Im Sommer 2016 eruierte die EFK schliesslich ein „erhebliches Risiko“, dass ein grosser Teil der Bürgschaften geleistet werden müsse. Dabei kam auch der Verdacht auf, dass es bei den Bürgschaften zu Betrug gekommen sei. So reichte Michel Huissaud, der Direktor der EFK, Strafanzeige gegen verschiedene Personen, auch gegen einen Mitarbeiter des BWL, ein. Die Bundesanwaltschaft konnte aber gemäss einem Bericht der Nordwestschweiz keinen hinreichenden Tatverdacht feststellen.

Ans Licht kamen die Probleme des Bundes mit der Hochseeflotte im Januar 2017 durch einen Zeitungsartikel der Nordwestschweiz. Diese berichtete, dass der Bund versuche, den unrentablen Teil seiner Hochseeflotte zu verkaufen. In einem an die Zeitung durchgesickerten geheimen Bericht erklärte Wirtschaftsminister Schneider-Ammann dem Gesamtbundesrat, dass acht Frachter und vier Tanker der Reedereien SCL und SCT, für welche der Bund mit CHF 236 Mio. bürgt, dringend verkauft werden müssen, um den Konkurs der Unternehmen zu verhindern. Der Verkauf solle so schnell wie möglich geschehen, da der Bund für den Betrieb der Frachter Überbrückungskredite in der Höhe von bis zu CHF 33'000 pro Tag leisten müsse. Da dieser Notverkauf zu einem

ungünstigen Zeitpunkt stattfindet, rechnete Bundesrat Schneider-Ammann mit einem Verlust von CHF 110 bis 125 Mio. Damit die Preise aufgrund des Verkaufsdrucks nicht noch weiter fallen würden, hatte der Bundesrat bis dahin bewusst auf eine Information der Öffentlichkeit verzichtet. Entsprechend erstattete Bundesrat Schneider-Ammann Anzeige wegen Amtsgeheimnisverletzung.

In der Sommersession 2017 beantragte der Bundesrat einen Nachtragskredit in der Höhe von CHF 215 Mio., worin der effektive Verlust von CHF 190 Mio. sowie CHF 25 Mio. als Reserve enthalten waren. In der Zwischenzeit hatten alle zwölf sowie ein weiteres unrentables Schiff verkauft werden können. Sowohl die Bundesräte Maurer und Schneider-Ammann, als auch Ständerätin Anita Fetz (sp, BS) betonten dabei die grossen Anstrengungen, welche das WBF und das EFD unternommen hätten, um einen noch grösseren Schaden durch den Konkurs der beiden Reedereien abzuwenden. Das Parlament interessierte in der Folge vor allem die Schuldfrage, betont wurde entsprechend die Wichtigkeit der bereits abgeschlossenen Administrativuntersuchung. Diese sollte klären, warum auf Seiten der Verwaltung erst so spät auf die Krise reagiert worden ist und wo allenfalls Fehler begangen worden sind. Bisher konnte der Bericht wegen Einsprachen betroffener Personen jedoch noch nicht veröffentlicht werden. Anita Fetz erklärte aber als Mitglied der Finanzdelegation, dass gemäss dem Bericht Aufsicht, Governance und Professionalität sehr schwach gewesen seien. Unter anderem sei die Bürgschaftsvergabe lange intransparent gewesen und nur durch eine Person beaufsichtigt worden. Zudem seien Reaktionen auf kritische Ereignisse lange ausgeblieben, obwohl spätestens 2011 klar gewesen sei, dass der Hochseeschiffhandel einbreche. Mehrere Parlamentarierinnen und Parlamentarier befürchteten nun, dass eine Annahme des Nachtragskredits vor Veröffentlichung des Berichts die gründliche Aufarbeitung des Falls verschleppen würde. Entsprechend hatte sich auch fast die Hälfte der Mitglieder der FK-NR bei der Vorbesprechung der Stimme enthalten. Die FK-NR empfahl die Annahme des Nachtragskredits entsprechend lediglich mit 13 zu 0 Stimmen bei 11 Enthaltungen. Jedoch gaben sich National- und Ständerat in ihren Beratungen auch selbstkritisch: Mehrere Voten betonten, dass auch das Parlament durch seine unkritische Haltung im Jahr 2008 in der Verantwortung stehe und entsprechend jetzt die billigste Lösung – eine weitere Verzögerung würde pro Monat CHF 1 bis 2 Mio. kosten – akzeptieren solle. Entsprechend nahmen beide Räte den Nachtragskredit an. Der Ständerat sprach sich stillschweigend dafür aus, der Nationalrat hiess ihn mit 104 zu 69 Stimmen bei 14 Enthaltungen gut. Der Widerstand gegen den Nachtrag lag stammte dabei vor allem von der SVP (Gegenstimmen) und der SP (Enthaltungen).

Allgemein gab der Bundesrat bekannt, dass der Bund sein Engagement in der Hochseeschiffahrt mittelfristig reduzieren wird. So habe der im Dezember 2016 erschienene Bericht zur versorgungspolitischen Bedeutung der Hochseeschiffahrt ergeben, dass eine „eigene Flotte kaum einen entscheidenden Mehrwert zur Versorgung der Schweiz mit lebenswichtigen Gütern leistet“. Entsprechend beantragte der Bundesrat die Verlängerung des Rahmenkredits nicht mehr, die letzten Bürgschaften laufen somit spätestens 2031 aus. Vorerst seien jedoch gemäss Bundesrat Maurer noch immer Bürgschaften für Hochseeschiffe in der Höhe von CHF 550 Mio. bei fünf Schweizer Reedereien offen und „die Krise in der Hochseeschiffahrt [ist] noch nicht vorbei“.¹

INTERPELLATION / ANFRAGE
DATUM: 14.06.2017
ANJA HEIDELBERGER

Im Juni 2017 begann die **parlamentarische Aufarbeitung der Krise der Schweizer Hochseeflotte**, nachdem der WBF-Vorsteher Johann Schneider-Ammann von Regierungsseite bereits im Mai 2016 die EFK beauftragt hatte, eine Administrativuntersuchung zur Vergabepaxis der Bürgschaften sowie zu weiteren Aktionen des BWL durchzuführen. Eine wichtige Rolle in der parlamentarischen Aufarbeitung spielte Ulrich Giezendanner (svp, AG): Er erhalte fast täglich neue Informationen von Personen aus der Hochseeschiffahrt, erklärte er, was ihn im Juni 2017 zu einer Interpellation mit einer ganzen Reihe von Fragen an den Bundesrat veranlasste (Ip. 17.3460). So stellte er einerseits konkrete Fragen zu der Bilanzierung der Schiffe und der Kontrolle der Finanzen der Reedereien, andererseits auch zum Verkauf der Schiffe, bei dem er Unregelmässigkeiten ortete. Unter anderem wollte er wissen, ob tatsächlich ein «mit dem Verkauf betrauter Hauptoperator» vor etwa 12 Jahren in Konkurs geraten sei, ob dieser der SCL/SCT-Flotte wirklich hohe Beträge geschuldet habe und zudem vor Jahren zu 40 Prozent an der entsprechenden Flotte beteiligt gewesen sei. Auch zur Aufarbeitung der Affäre stellte er konkrete Fragen, unter anderem wollte er wissen, wieso der ehemalige BWL-Direktor Michael Eichmann nie angehört worden sei, wann der Untersuchungsbericht der EFK veröffentlicht werde und ob es nicht Zeit für eine PUK sei. Eine ausführliche Information der Öffentlichkeit lehnte der Bundesrat aufgrund der laufenden Schiffsverkäufe, des dadurch steigenden

Verlustrisikos für den Bund sowie aufgrund einer Stillschweigen-Vereinbarung durch die Verkaufsparteien ab. Der Verkaufsprozess würde jedoch von Experten mit juristisch-maritimem Fachwissen begleitet, betonte er. Zudem informierte er darüber, dass 10 der 12 Schiffe bereits verkauft worden seien und die letzten bis Ende September 2017 übergeben werden sollten. Bezüglich der Frage nach der PUK verwies er auf die Bundesversammlung, die bei «Vorkommnissen von grosser Tragweite» eine PUK einsetzen könne. Giezendanner erklärte sich mit diesen Antworten nicht befriedigt.

Genau ein Jahr nach der ersten Interpellation startete Giezendanner einen neuen Versuch (Ip. 18.3645) mit weiteren Fragen zur Liquidation der SCL/SCT-Gruppe. Erneut stellte er Fragen zum Verkauf, interessierte sich aber auch für die Rolle und die Finanzen von Reeder Hansjörg Grunder, was zuvor in den Medien diskutiert worden war. Zudem stellte er die Kontrollmöglichkeiten von durch die Schweiz verbürgten Schiffen, die im Ausland bereedert sind, in Frage. Schliesslich erkundigte er sich nach der Vollständigkeit der entsprechenden Akten. Bezüglich der Finanzen von Grunder betonte der Bundesrat, dass die Aufklärung des Falles laufe und das Parlament die entsprechenden Informationen erhalten werde. Die Geschäftsführung von Schweizer Reedereien müsse von der Schweiz aus erfolgen, untergeordnete Aufgaben könnten jedoch auch in anderen Staaten vorgenommen werden, was aufgrund des einheimischen Fachkräftemangels oft auch nötig sei. Der Bund könne auch bei von ausländischen Gesellschaften bereederten Schiffen jederzeit Audits und Inspektionen durchführen, die Betrugsmöglichkeiten bei solchen Schiffen seien daher nicht grösser. In der Tat seien aber einzelne Dossiers im BWL nicht vollständig. Mit diesen Antworten erklärte sich Giezendanner teilweise befriedigt.

Bereits einen Monat zuvor hatte sich Giezendanner in der Fragestunde (Frage 18.5282) mit einer weiteren Rückstellung durch den Bundesrat in der Höhe von CHF 100 Mio. befasst. Er wollte wissen, welche Gesellschaft besonders gefährdet sei und ob bereits Angebote für die entsprechenden Schiffe vorlägen. Ein weiterer Schaden für den Bund sei nicht auszuschliessen und hänge von der Marktentwicklung ab, solle jedoch durch die entsprechenden Rückstellungen abgedeckt werden können, so der Bundesrat.

Im Dezember 2019, nach Annahme des Nachtrags IIa zum Voranschlag 2019 und einer weiteren Ziehung der Bürgschaften, reichte schliesslich die SVP-Fraktion eine parlamentarische Initiative (Pa.lv. 19.500) zur Einsetzung einer PUK ein. Diese solle die Kontrolle und Führung des Bürgschaftswesens in der Hochseeschifffahrt seit 2002 durch den Bundesrat, die Verwaltung – insbesondere durch das BWL und die SSA – sowie der betroffenen Geldinstitute und Revisionsgesellschaften untersuchen.

Die grundsätzliche Frage der Bürgschaften zur Schweizer Hochseeflotte ging Ursula Schneider-Schüttel (sp, FR) bereits im Juni 2017 an: In einem Postulat (Po. 17.3412) verlangte sie vom Bundesrat, zu prüfen, ob der Bund eine Hochseeflotte brauche, und falls nicht, welches die Konsequenzen und Risiken eines Ausstiegs seien und wie dieser erfolgen solle. Der Bundesrat erklärte, dass er entschieden habe, dem Parlament keine Erneuerung des Ende Juni 2017 auslaufenden Rahmenkredits zu beantragen, wodurch die letzten Bürgschaften 2032 auslaufen werden. Ein rascherer Ausstieg sei jedoch nicht möglich. Nach 2 Jahren wurde das Postulat unbehandelt abgeschlossen.²

BERICHT
DATUM: 26.06.2018
ANJA HEIDELBERGER

Neben den verschiedenen parlamentarischen Vorstössen wurde das Parlament auch mit Untersuchungen seiner Kontrollorgane, konkret der GPK und der FinDel aktiv. Letztere beschäftigte sich mit der Prüfung des Verkaufsprozesses, zudem untersuchte die EFK die Abläufe und Verantwortlichkeiten im BWL.

Im September 2017 gaben die Geschäftsprüfungskommissionen der eidgenössischen Räte bekannt, Fragen zur departementalen Aufsicht und zum Risikomanagement im Rahmen dieser Bundesbürgschaften nachzugehen. Dazu setzten sie eine Arbeitsgruppe unter der Leitung von Yvonne Feri (sp, AG) ein, die den Auftrag erhielt, den Handlungsbedarf seitens der parlamentarischen Oberaufsicht zu prüfen. Die Arbeitsgruppe der GPK überprüfte in der Folge die Aufsicht des WBF über das BWL, des EDA über das eidgenössische Seeschiffahrtsamt (SSA), die Kontrolle des BWL durch die EFK sowie die Information des Gesamtbundesrates.

Im Juni 2018 erschien der **Bericht der Geschäftsprüfungskommission der eidgenössischen Räte zu den Hochseeschiffahrts-Bürgschaften**. Nach Anhörung des Vorstehers sowie des Generalsekretärs des WBF und gegenwärtiger und ehemaliger Vertretenden des BWL und der EFK und nach Analyse der relevanten rechtlichen Vorgaben und Unterlagen wie Sitzungsprotokollen, Informationsnotizen und Riskmaps

aus dem Risikoreporting des Bundes stellten die GPK fest, dass das BWL seine Bringschuld durch verspätete Reaktion auf die Probleme und ungenügende Information des Departements «nicht angemessen erfüllt» habe. Die Hauptverantwortung orteten die GPK jedoch im WBF. Seit 2011 hätten konkrete Hinweise vorgelegen, dass die SCT-SCL-Gruppe in finanziellen Schwierigkeiten sei. Das BWL habe die Probleme heruntergespielt, erst im Juni 2015 habe das WBF den Ernst der Lage begriffen und in der Folge angemessen reagiert. Dennoch seien die Schiffe erst 2017 verkauft worden. Neben Versäumnissen stellten die GPK auch Unregelmässigkeiten fest: So existierten von Amtssitzungen vor 2013 keine Protokolle mehr, obwohl es diese gegeben haben soll; hier liege also ein Verstoss gegen das Archivierungsgesetz vor. Auch die Einsetzung der EFK für die Administrativuntersuchung im Jahr 2016 kritisierte der Bericht; die EFK sei voreingenommen und nicht unabhängig gewesen. Die EFK ihrerseits habe in der Folge das rechtliche Gehör des damaligen BWL-Stabschefs verletzt, indem sie diesen beschuldigt, aber nicht vernommen habe. Der Bericht der EFK durfte in der Folge zum Ärger des Parlaments aufgrund von Einsprachen zweier Personen nicht veröffentlicht werden; die beiden zogen ihre Beschwerde bis ans Bundesverfassungsgericht weiter. Da «die EFK dieses Vorgehen auch heute noch als richtig erachtet und die Problematik bezüglich ihrer fehlenden Unabhängigkeit negiert», bezweifelten die GPK gar die fachliche Eignung der EFK als Untersuchungsorgan für Administrativuntersuchungen. In der Folge formulierten die GPK acht Empfehlungen an den Bundesrat und luden diesen wie auch die EFK zu Stellungnahmen ein. Die Empfehlungen betrafen eine adäquate Protokollierung, die Überprüfung der Organisationsstruktur des BWL, verschiedene Kriterien und Vorschläge bezüglich Administrativuntersuchungen sowie die Überprüfung des weiteren Vorgehens bezüglich Bürgschaften. Die Medien griffen in der Folge vor allem eine Aussage von Bundesrat Schneider-Ammann im Bericht auf, gemäss der das Risikomanagement des Amtes sowie des Departements ungenügend gewesen seien. Ihm selbst sowie dem Generalsekretariat des WBF habe das Bewusstsein für die Tragweite der Risiken sowie für das Schadenspotenzial der Hochseeschiffahrtsbürgschaften gefehlt.⁵

BERICHT
DATUM: 27.06.2019
ANJA HEIDELBERGER

Nur zwei Tage nachdem die GPK auf die Stellungnahme des Bundesrates zu den **Hochseeschiffahrts-Bürgschaften** geantwortet hatten, **veröffentlichte die FinDel ihren Bericht** zur Untersuchung des Verkaufsprozesses der SCL- und SCT-Schiffe. Die FinDel habe im April 2018 entschieden, den Verkaufsprozess zu untersuchen, um Lehren für künftige Verkaufsprozesse ziehen zu können. Dazu hatte sie die EFK mit der Informationsbeschaffung und der Prüfung spezifischer Sachverhalte beauftragt, welche diese bis August 2018 vornahm. In der Folge führte die FinDel Befragungen bei den Vorstehenden des WBF, des EFD und des EDA, ihren Mitarbeitenden, externen Expertinnen und Experten sowie Vertretenden der SCL- und SCT-Gesellschaften durch, verlangte Unterlagen oder schriftliche Auskünfte und nahm Akteneinsicht. Die FinDel untersuchte darin den Verkaufsprozess sehr detailliert. Sie attestierte Johann Schneider-Ammann als Vorsteher des WBF, mit der Strategie der Verlustminimierung, mit der eingesetzten Krisenorganisation und mit der Einsetzung eines Liquidators korrekt gehandelt und so einen um CHF 30 bis 40 Mio. höheren Verlust verhindert zu haben. Es sei den involvierten Bundesstellen gelungen, eine Wettbewerbssituation unter den Kaufinteressenten zu schaffen. Zukünftig sollten jedoch nicht nur eine einzige Verkaufsstrategie verfolgt, sondern auch Alternativszenarien vorbereitet werden. So sei die Wahl eines Freihandverkaufs zwar nachvollziehbar, die Konsequenzen von Alternativszenarien wie eines Konkurses oder einer Nachlassstundung sollten nachträglich dennoch untersucht werden. Weiter sei der Verkaufszeitpunkt zwar nicht ideal gewesen, der Handlungsspielraum sei jedoch aufgrund exogener Faktoren stark eingeschränkt gewesen. Hingegen kritisierte die FinDel das Informationsleck im Januar 2017, welches die Höhe der Kaufangebote negativ beeinflusst habe. Der Bundesrat müsse dringend Massnahmen ergreifen, damit vertrauliche oder geheime Beratungen zukünftig nicht an die Öffentlichkeit dringen würden.

Aus dem Verkauf der SCT-SCL-Gruppe solle der Bundesrat verschiedene Lehren ziehen, betonte die FinDel. So empfahl sie ihm unter anderem, bei anderen Gesellschaften bereits vor einer Liquiditätskrise eine klare Abwicklungsstrategie für den Krisenfall zu erarbeiten, nachvollziehbare Bewertungskriterien für Offerten zu erstellen, zukünftig verschiedene Handlungsoptionen zu verfolgen und eine echte Wettbewerbssituation zwischen den Kaufinteressenten herzustellen. Auch bezüglich der Verkaufsverträge machte sie einige Empfehlungen und schlug schliesslich vor, zukünftig auf Solidarbürgschaften zu verzichten und die bestehenden wenn möglich in einfache Bürgschaften umzuwandeln. Auf diverse Fragen zum Verkauf der Schiffe, welche Ulrich Giezendanner (svp, AG) – den die FinDel überdies in dieser Sache angehört hatte – in

einer Interpellation aufgenommen hatte, ging die FinDel hingegen nicht ein.⁴

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 05.09.2019
ANJA HEIDELBERGER

Bereits im Mai 2016, kurz nach Bekanntwerden der Schwierigkeiten der SCT-SCL-Gruppe, hatte der WBF-Vorsteher Johann Schneider-Amann die **EFK** beauftragt, eine **Administrativuntersuchung** zur Vergabepaxis der Bürgschaften des BWL, zur Vorbereitungen der Erhöhung des Bürgschafts-Rahmenkredits im Jahr 2008, zum Umgang des BWL mit den stark gestiegenen Risiken seit 2008, zu den Mängeln in der Organisation des BWL sowie zu allfälligen Hinweisen auf strafrechtlich relevante Tatbestände durchzuführen. Grund dafür seien verschiedene Hinweise auf Mängel in der Prüfung von Vergaben und Amortisationsstundungen sowie das hohe Schadenspotenzial für den Bund. Im Rahmen des Nachtrags Ia zum Voranschlag 2017 gab das WBF im Oktober 2016 bekannt, dass die EFK «bedeutende Schwachstellen» gefunden habe. Unter anderem seien Abläufe beim BWL bis 2013 nur informell geregelt gewesen, wesentliche Funktionen bis 2012 auf eine Person konzentriert gewesen, sei das interne Kontrollsystem sowie die Kontrolle der Reedereien unzureichend gewesen und neue Bürgschaften, Revalutierungen und Amortisationsstundungen zu wenig kritisch geprüft worden. Das WBF sei nun daran, dieser Kritik mit einem Massnahmenplan zu begegnen.

Kurz darauf machte die Zeitung «Nordwestschweiz» bekannt, dass dieser Bericht der EFK nicht veröffentlicht werden dürfe, weil sich zwei betroffene und im Bericht erwähnte Personen dagegen wehrten, dass sie im Bericht für die Missstände zu den Hochseebürgschaften mitverantwortlich gemacht würden, aber nie angehört worden seien.

Im September 2019 erschien das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu dieser Anschuldigung. Dieses gab den Klägern recht: Die EFK habe die Kläger nicht angehört und ihnen keine Akteneinsicht gewährt. Da der Anspruch auf rechtliches Gehör Teil der allgemeinen Verfahrensgarantien sei, stelle dies eine schwerwiegende Verletzung ihrer Rechte dar. Damit seien sie in ihren Persönlichkeitsrechten berührt worden. Diese Verletzung könne nachträglich nicht korrigiert werden, weshalb die entsprechenden Personendaten aus dem Bericht gelöscht werden müssten. Die EFK hatte zuvor angegeben, sie habe auf eine Anhörung der betroffenen Personen verzichtet, «um das Strafverfahren nicht zu behindern».⁵

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 04.10.2019
ANJA HEIDELBERGER

Neben dem politischen gab es auch ein **rechtliches Nachspiel** in der Affäre zu der **Schweizer Hochseeflotte**. Bereits im Jahr 2016 hatte die EFK eine Strafanzeige wegen Unregelmässigkeiten bei den Bürgschaften eingereicht. Die Bundesanwaltschaft stellte das entsprechende Verfahren jedoch wegen fehlenden hinreichenden Anfangsverdachts und Verjährung vieler Vorwürfe ein. Dies kritisierten verschiedene Juristen später gegenüber den Medien, da eine Nichtanhandnahme-Verfügung nur in «sachverhaltsmässig und rechtlich klaren Fällen» möglich sei. Im August 2017 reichte auch Johann Schneider-Amann Strafanzeige gegen die mutmasslichen Urheber des Millionenschadens ein, woraufhin die Bundesanwaltschaft das Verfahren mit neuem Beweismaterial und neuen Unterlagen wieder aufnahm. Die Bundesanwaltschaft konzentrierte ihre Untersuchungen gemäss Medien vor allem auf die Rolle von Michael Eichmann, dem ehemaligen BWL-Direktor, dem Amtsmissbrauch und ungetreue Geschäftsführung vorgeworfen wurden. Dabei war jedoch lange Zeit von Seiten der Bundesanwaltschaft kaum etwas zum Verfahren zu vernehmen – offenbar hatte sie Eichmann auf Anfrage der Medien bis Juni 2018 noch nicht befragt –, was zu Kritik von Seiten der Presse führte, insbesondere da im Laufe der Zeit immer mehr Informationen zu möglichen Ungereimtheiten im BWL ans Licht kamen. So berichteten die Medien von einem Vertrag zwischen der SCL-Reederei und einer kroatischen Werft für eine Rückzahlung von Projektkosten über CHF 12 Mio. für vier Schiffe sowie von zwei identischen Kaufverträgen für Schiffe, die sich lediglich im eingetragenen Kaufpreis unterschieden. Nach seiner zweiten Interpellation habe die Bundesanwaltschaft hingegen Ulrich Giezendanner (svp, AG; Ip. 18.3645) trotz seiner Immunität aufgeboten und aufgefordert, seine Informationen zu präzisieren und den Namen seines Informanten zu nennen, was dieser mit Verweis darauf, dass Bundesanwalt Michael Lauber «seine Arbeit gefälligst selber machen» solle, jedoch nicht tat.

Die Untersuchung zum Eigentümer der SCT-SCL-Gruppe, Hansjörg Grunder, übernahm die Abteilung Wirtschaftsdelikte der Berner Staatsanwaltschaft. Diese zeigte sich gemäss Medien deutlich aktiver als die Bundesanwaltschaft und gab Ende Juni 2018 bekannt, eine Person – die Medien vermuteten, es sei Grunder – verhaftet zu haben. Dabei habe sie auch Hausdurchsuchungen vorgenommen und dabei umfangreiche Akten und Vermögenswerte beschlagnahmt. Es bestehe der «Verdacht, dass die

Täterschaft bei der Einreichung von Bürgschaftsgesuchen für die Finanzierung von Hochseeschiffen überhöhte Bau- und Erwerbspreise geltend gemacht hat, um widerrechtlich in den Genuss zu hoher Bürgschaften zu gelangen», wie die Staatsanwaltschaft verlauten liess. In der Folge erstellte sie Anzeige wegen Verdachts auf Leistungsbetrug und Beamtenbestechung. Mitte Dezember gab die «Nordwestschweiz» schliesslich bekannt, dass die Berner Staatsanwaltschaft für Wirtschaftsdelikte Anklage gegen Grunder wegen Betrugs zum Nachteil des Bundes, Urkundenfälschung und ungetreuer Geschäftsführung erhoben habe. Der Bund trete als Privatkläger auf, um seine finanziellen Interessen zu wahren. Konkret solle Grunder seit 2005 in fünf Fällen zu hohe Bau- und Erwerbspreise für Hochseeschiffe vorgetäuscht haben, um überhöhte Bürgschaften für die Schiffe zu erhalten – es gehe um eine Deliktsumme von CHF 130 Mio. Zusätzliche Fälle seien zudem verjährt. Grunder bestritt die Vorwürfe und die Medien betonten, dass für ihn und Michael Eichmann die Unschuldsvermutung gelte.⁶

Luftfahrt

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 22.02.2017
NIKLAUS BIERI

Im Januar 2016 kam nach Monaten der Unsicherheit wieder Bewegung in den Besteuerungsstreit über den **Euroairport Basel-Mulhouse (EAP)** zwischen Frankreich und der Schweiz. Bei einem Treffen des französischen Präsidenten François Hollande und Bundesrat Schneider-Ammann in Colmar (F) wurde eine Erklärung zur Beilegung des Konflikts unterzeichnet. Dass der Erklärung aber über Monate kein Abkommen folgte, führte bei den am Flughafen angesiedelten Unternehmen zu Nervosität. Im November 2016 konnten schliesslich Staatssekretär Yves Rossier und Christian Masset, Generalsekretär des französischen Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten und internationale Entwicklung, ein Abkommen erreichen, das den Streit beenden konnte. Gemäss dem Abkommen kommt im Schweizer Sektor des Flughafens weiterhin die Schweizer Mehrwertsteuer zur Anwendung. Die Unternehmenssteuereinnahmen des Flughafens werden zwischen Frankreich und der Schweiz aufgeteilt und es wird die französische Einkommenssteuer und die Schweizer Kapitalsteuer erhoben. Zudem wird der Aufwand der französischen Flugaufsichtsbehörde im Schweizer Sektor neu abgegolten.

Der Bundesrat genehmigte das Abkommen in seiner Sitzung vom 25. Januar 2017. Im Februar 2017 genehmigte die EU Frankreich eine Ausnahme, die es erlaubt, dass im Schweizer Sektor die Schweizer Mehrwertsteuer erhoben wird.⁷

1) AB NR, 2008, S. 3 ff.; AB NR, 2017, S. 795 ff.; AB SR, 2007, S. 1008 f.; AB SR, 2017, S. 347 ff.; Bericht FinDel vom 31.03.2017; Bericht zur versorgungspolitischen Bedeutung der Hochseeschifffahrt; Botschaft des Bundesrates vom 27.6.17; Medienmitteilung Bundesrat vom 21.12.16; Medienmitteilung FK-NR vom 18.5.17; Medienmitteilung FinDel vom 27.1.17; AZ, 27.1.17; TA, 3.4.17; AZ, 5.4.17; TA, 6.5.17; AZ, NZZ, 19.5.17; NZZ, TA, 1.6.17; NZZ, 3.6.17
2) AB NR, 2018, S. 735 f.; Ip. 17.3460; Ip. 18.3645; Pa.Iv. 19.500; Po. 17.3412
3) BBI, 2018, S. 6205 ff.; AZ, 16.3.18; LZ, NZZ, TA, 27.6.18; NF, 19.7.18
4) Bericht FinDel vom 27.6.19
5) NZZ Online vom 5.9.19; TA, 6.9.19
6) AZ, 20.6.18; AZ, 28.6., 12.7., 4.10.18, 5.12.19; AZ, TA, 17.12.19; AZ, 14.1.20; CdT, 18.1.20; TA, 22.1.20; AZ, 17.2.20
7) Medienmitteilung des Bundesrates vom 25.01.17; BaZ, 25.1., 30.8., 5.11.16, 22.2.17