

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Terrorismus, Schifffahrt
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Verwaltungsakt
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

Berclaz, Philippe
Freymond, Nicolas
Heidelberger, Anja

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Freymond, Nicolas; Heidelberger, Anja 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Terrorismus, Schifffahrt, Verwaltungsakt, 2004 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

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

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
EFK	Eidgenössische Finanzkontrolle
SNB	Schweizerische Nationalbank
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
BAV	Bundesamt für Verkehr
EDA	Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten
WBF	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
BWL	Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CDF	Contrôle fédéral des finances
BNS	Banque nationale suisse
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
OFT	Office fédéral des transports
DFAE	Département fédéral des affaires étrangères
DEFR	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
OFAE	Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Schifffahrt

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 06.10.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Le DETEC a engagé une procédure d'audition afin **d'adapter la sécurité sur les lacs suisses au niveau européen**. Les standards portant sur la protection contre l'incendie et les engins de sauvetage ont été revus avec plus de sévérité. La pose systématique d'installations d'alarme incendie et des exigences plus fermes en matière d'inflammabilité des matériaux de construction réduiront le risque d'incendie ou de propagation des flammes. Au niveau du sauvetage, il faudra désormais un gilet de sauvetage par passager et par membre d'équipage. En hiver, pour les bateaux qui naviguent sur les grands lacs suisses toute l'année, il faudra une place sur un îlot de sauvetage pour chaque personne à bord, dans le but d'éviter aux voyageurs de devoir sauter dans l'eau glacée. Comme le taux d'utilisation des bateaux est plus faible en hiver qu'en été, les entreprises pourront réduire le nombre de passagers à bord pendant la période d'hiver et maintenir à un bas niveau les coûts d'achat d'îlots de sauvetage. Les nouvelles dispositions tiendront également compte de la sophistication des nouvelles technologies installées à bord des bateaux de passagers. Celles-ci exigent un haut niveau de formation et de qualification. En conséquence, les catégories de permis et les périodes de formation seront réadaptées. La loi sur l'égalité pour les **handicapés**, entrée en vigueur le 1er janvier 2004, entraîne aussi une **série d'adaptations nécessaires sur les bateaux et les débarcadères**. Afin que les entreprises ne doivent pas tout financer d'un coup, des délais de transition pour les adaptations des bateaux de service ont été définis. D'après les calculs de la Confédération basés sur la tarification des entreprises de navigation, les coûts d'équipement en engins de sauvetage s'élèveront à CHF 3,3 millions répartis sur cinq ans.¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 20.09.2010
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, l'OFT a rendu publics les résultats d'une **étude sur le potentiel de croissance du trafic marchandises sur le Rhin**. D'une manière globale, la navigation rhénane contribue actuellement pour 14% aux importations et pour 5% aux exportations. Face à la concurrence croissante de la route et du rail, elle s'est essentiellement développée dans le secteur de l'acheminement de fret volumineux sur de longues distances. L'étude a toutefois montré un potentiel de croissance dans le transport de conteneurs entre la Suisse et les ports de la mer du Nord de l'ordre de 1,5 million de tonnes par an, soit 20% du trafic actuel en provenance ou à destination de Bâle. Par contre, la contribution de la navigation rhénane au transfert modal du trafic marchandises vers l'Italie ne recèle guère d'améliorations possibles. Enfin, l'OFT a relevé que les armateurs, par méconnaissance, ont peu recours au subventionnement relatif au transport combiné.²

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 Ia stammte dabei vor allem von der SVP (Gegenstimmen) und der SP (Enthaltungen).

Allgemein gab der Bundesrat bekannt, dass der Bund sein Engagement in der Hochseeschifffahrt mittelfristig reduzieren wird. So habe der im Dezember 2016 erschienene Bericht zur versorgungspolitischen Bedeutung der Hochseeschifffahrt ergeben, dass eine „eigene Flotte kaum einen entscheidenden Mehrwert zur Versorgung der Schweiz mit lebenswichtigen Gütern leistet“. Entsprechend beantragte der Bundesrat die Verlängerung des Rahmenkredites 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 Hochseeschifffahrt [ist] noch nicht vorbei“.³

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-Ammann 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 Unschuldsumme gelte.⁴

Im Mittelpunkt des neusten, im Nachtragskredits IIa zum Voranschlag 2019 behandelten Kapitels der **Krise der Schweizer Hochseeflotte** stand die **Massmariner SA**, eine Tochtergesellschaft der Massoel Maritime Holding SA, die über eine Flotte von acht vom Bund mit CHF 129 Mio. verbürgten Massengutfrachtern verfügte. Wie der Bundesrat im Bericht zum Nachtrag IIa informierte, hatte Massmariner den Bund im November 2015 über akute Liquiditätsprobleme informiert, bereits im Dezember 2015 drohte ihr die Zahlungsunfähigkeit. Um ein unvorbereitetes Insolvenzverfahren und einen Verkauf der Schiffe deutlich unter ihrem Wert zu verhindern, genehmigte der Bund die Revaluierung, also die Wiederverwendung bereits amortisierter verbürgter Kreditmittel durch die Massmariner SA. Trotz enger Betreuung durch den Bund und dem Beizug externer maritimer Spezialisten drohte 2016 erneut die Insolvenz. Erneut nahm das WBF eine Revaluierung in der Höhe von USD 14 Mio. vor, um den optimalen Zeitpunkt zum Verkauf der Schiffe abwarten zu können – verpflichtete Massmariner SA jedoch zu einer stetigen Rückzahlung der Darlehen mit allen erwirtschafteten Mitteln, die nicht für den Betrieb benötigt werden (PAYE-Mechanismus), verbot ihr das Abführen von finanziellen Mitteln (Ring Fencing) und ordnete Reorganisationen, Inspektionen und Audits durch eine Expertenfirma sowie verschiedene weitere Massnahmen an. Zwar erhöhte sich der Marktwert der Schiffe in der Folge um USD 20 Mio., für das Jahr 2017 drohte jedoch erneut eine Überschuldungssituation. Der Bund realisierte, dass «sich die Gesellschaft nicht nachhaltig stabilisieren» liesse und legte zusammen mit Massmariner und Experten den optimalen Verkaufszeitpunkt auf das vierte Quartal 2021 fest. Mit einer Sanierungsstrategie und neuem Businessplan mit Liquiditätsplanung sollte die Zeit bis zum Verkauf überbrückt werden, doch bereits Anfang 2018 stellte die Revisionsstelle für den Abschluss 2017 eine Überschuldung der Massmariner SA fest. Erneut konnte dies verhindert werden; diesmal nahm die zuständige Bank in Absprache mit dem Bund Rangrücktritte auf den verbürgten Darlehen über CHF 31 Mio. vor. Der Bund verlegte den optimalen Verkaufszeitpunkt auf Ende 2020 und schränkte die Handlungsfreiheit von Massmariner stärker ein. Im Januar 2019 folgten schliesslich betriebliche Probleme auf den entsprechenden Schiffen, wie mehrmalige Festhaltungen durch Hafenstaatbehörden aufgrund unzureichenden Unterhalts und verspäteter Lohnzahlungen, worauf das EDA unter anderem Sicherheitsinspektionen veranlasste und weitere Massnahmen androhte, «um die Risiken für die Schweizer Flagge» zu minimieren. Als die Massmariner SA den mit dem Bund vereinbarten Business Plan anfangs 2019 nicht mehr einhalten konnte, war auch die Hoffnung, dass die Darlehensschulden reduziert werden könnten – mit einer Amortisation der ganzen Darlehenssumme wurde bereits nicht mehr gerechnet – erloschen. Um das finanzielle Risiko für den Bund und die negativen Auswirkungen auf die Schweizer Flagge und damit auf alle Schweizer Schiffsgesellschaften zu verringern, wurde der Weiterbetrieb der Schiffe eingestellt.

Der Bund erachtete im Hinblick auf eine Risiko- und Verlustminimierung den Freihandverkauf als Einzelschiffverkauf, möglicherweise auch als Blockverkäufe, als beste Option, weil dadurch auch die finanziellen und flaggenrechtlichen Risiken für andere Hochseeschiffe reduziert werden könnten. Daher beschloss die Massmariner SA im März 2019 einen schrittweisen Verkauf der Schiffe. Massmariner SA blieb für den Verkauf der Schiffe verantwortlich, die operative Durchführung der Verkäufe übernahm der bisherige Reeder und Manager Massoel, um Zusatzkosten durch den Koordinationsaufwand beim Verkauf durch ein neues Management zu verhindern. Der Bund nahm die Verkaufspreise zur Kenntnis und in den Verkaufsverhandlungen eine beratende Funktion wahr. Die Schiffswerte sowie die späteren Verkaufspreise wurden durch unabhängige Experten beurteilt und dienten dem Bund als Entscheidungsgrundlagen. Um die ersten beiden Hochseeschiffe geordnet und lastenfrei verkaufen zu können, stellte die betroffene Bank der Massmariner SA eine durch den Bund abgesicherte Überbrückungsfinanzierung über USD 2 Mio. zur Verfügung. Der Verkaufsprozess startete im April 2019, bis Mitte Oktober 2019 waren zwei Hochseeschiffe verkauft und übergeben sowie der Verkaufserlös einem vom Bund kontrollierten Konto bei der SNB gutgeschrieben worden. Experten rechneten mit einem Brutto-Verkaufserlös der gesamten Massmariner-Flotte in mittlerer zweistelliger Millionenhöhe, was abzüglich der Transaktionskosten eine Nettobelastung des Bundes im hohen zweistelligen Millionenbereich bedeuten würde.⁵

1) DETEC, communiqué de presse, 6.10.04.

2) NZZ, 10.9.10; BaZ, 20.9.10.

3) 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

4) 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

5) Nachtrag IIa zum Voranschlag 2019; AZ, 5.11.19; AZ, LT, NZZ, TA, 8.11.19