

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Schifffahrt
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bericht
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Heidelberger, Anja

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Heidelberger, Anja 2024.
Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Schifffahrt, Bericht, 2009 – 2020. 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	2

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
GPK	Die Geschäftsprüfungskommissionen
EFK	Eidgenössische Finanzkontrolle
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
GPK-NR	Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates
GPK-SR	Geschäftsprüfungskommission des Ständerates
BAV	Bundesamt für Verkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EDA	Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten
WBF	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
SSA	Schweizerisches Seeschiffahrtsamt
PVK	Parlamentarische Verwaltungskontrolle
BWL	Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung
FinDel	Finanzdelegation
RVOV	Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CdG	Les Commissions de gestion
CDF	Contrôle fédéral des finances
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CDG-CN	Commission de gestion du Conseil national
CDG-CE	Commission de gestion du Conseil des Etats
OFT	Office fédéral des transports
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
DFAE	Département fédéral des affaires étrangères
DEFR	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
OSNM	Office suisse de la navigation maritime
CPA	Contrôle parlementaire de l'administration
OFAE	Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays
DéiFin	Délégation des finances
OLOGA	Ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

Jahresrückblick 2020: Verkehr und Kommunikation

BERICHT
DATUM: 31.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Verkehrspolitik war im Jahr 2020, wie andere Politikfelder auch, massgeblich von der Corona-Pandemie beeinflusst. Der **öffentliche Verkehr** litt stark unter der Krise respektive dem mangelnden Passagieraufkommen. In der Folge gleiste der Bundesrat rasch Massnahmen auf, um dem Verkehrssektor unter die Arme zu greifen. Für den öffentlichen Verkehr, inklusive touristische Angebote wie etwa die Schifffahrt oder Seilbahnen, verabschiedete das Parlament das dringliche Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise. Dieses war in den Räten unbestritten und brachte dem öffentlichen Verkehr eine Hilfe in der Höhe von rund CHF 900 Mio. Umstrittener war die Unterstützung für die ebenfalls gebeutelte Luftfahrtbranche. In beiden Räten gingen Anträge von links-grüner Seite ein, um die Kredite an klimapolitische Auflagen zu binden. Diese fanden aber ausserhalb des links-grünen Lagers keine Zustimmung. Schliesslich wurden im Rahmen des Nachtrags I zum Voranschlag 2020 Verpflichtungskredite über CHF 1.275 Mrd. für die **Luftverkehrsunternehmen** und CHF 600 Mio. für flugnahe Betriebe sowie ein Nachtragskredit über 600 Mio. für flugnahe Betriebe gewährt. Auch in der Presse fand die Unterstützung für die Luftfahrtbranche einige Beachtung. Währenddem die Unterstützung generell begrüsst wurde, waren einige Zeitungen der Ansicht, dass es der Bundesrat und das Parlament verpasst hätten, den Fluggesellschaften dafür auch Bedingungen zu stellen.

Die **Postauto-Affäre**, die 2018 ans Licht gekommen war, beschäftigte die Schweizer Politik auch im Jahr 2020 noch. Der Bundesrat äusserte sich im Februar 2020 zum ausführlichen Bericht der GPK-SR in dieser Angelegenheit und kam zum Schluss, dass die Governance-Strukturen des Bundes funktioniert hätten, zumal es das BAV gewesen sei, welches das fehlerhafte Verhalten der Postauto AG überhaupt erst aufgedeckt habe. Zudem sah der Bundesrat keinen grossen Handlungsbedarf hinsichtlich der strategischen Ziele für die Postauto AG. Im Zuge der Postauto-Affäre wurden 2020 auch vier Postulate (Po. 19.4385; Po. 19.4387; Po. 19.4388 und Po. 19.4389) angenommen. In diesen wurde eine Prüfung verschiedenster Bereiche und Kompetenzen im regionalen Personenverkehr gefordert sowie eine Gesamtsicht zur Postauto-Affäre verlangt. Noch während der politischen Aufarbeitung dieser Problematik wurden im Jahr 2020 weitere Ungereimtheiten bei anderen Anbietern im öffentlichen Verkehr publik: So mussten die BLS, die SBB sowie die Verkehrsbetriebe Luzern mehrere Millionen Franken an zu viel erhaltenen Subventionen zurückerstatten, wie die Medien berichteten.

Ein erfreulicheres Ereignis stellte hingegen die **Eröffnung des Ceneri-Basistunnels** dar. In den Medien wurde ausführlich über den Festakt berichtet, der aufgrund der Corona-Krise leider nur in einem kleinen Rahmen über die Bühne gehen durfte. Der Ceneri-Basistunnel sei für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und insbesondere für die Vollendung der NEAT von immenser Bedeutung, resümierten die Medien. Zudem sei er auch für den Zusammenhalt der beiden Tessiner Kantonsteile Sopraceneri und Sottoceneri von grossem Belang.

Schliesslich bewegte auch die **fünfte Generation des Mobilfunkstandards (5G)** die Gemüter der Politikerinnen und Politiker, der Medien und der Bevölkerung. Im November 2019 war ein lange erwarteter Bericht der Expertengruppe «Mobilfunk und Strahlung» detailliert auf die Fakten rund um die Mobilfunkanlagen, die Datenübertragung und die dabei auftretende Strahlung eingegangen. Der Bericht hielt fest, dass nicht abschliessend ausgeschlossen werden könne, dass die Strahlung von 5G gesundheitsschädlich sei. Zur Kernfrage einer allfälligen Anpassung der geltenden vorsorglichen Anlagegrenzwerte für Mobilfunkantennen und zur Weiterentwicklung des Mobilfunknetzes hatte sich die Arbeitsgruppe in der Folge nicht einigen können. Sie gab deshalb dazu keine Empfehlung ab, sondern skizzierte lediglich fünf Optionen, wie der Ausbau von 5G und die damit einhergehenden Auswirkungen aussehen könnten. Sie schlug aber sechs begleitende Massnahmen zum Umgang mit Mobilfunk vor. Der Bundesrat legte sodann im April 2020 das weitere Vorgehen in Sachen Mobilfunk und 5G fest. In diesem Rahmen beschloss er die Umsetzung der von der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Massnahmen. Zudem sollte das UVEK eine Vollzugshilfe für den

Umgang mit den neuen adaptiven 5G-Antennen erarbeiten. Auch versprach der Bundesrat das Postulat Häberli-Koller (cvp, TG; Po. 19.4043) zu erfüllen, welches den Aufbau eines nachhaltigen Mobilfunknetzes verlangte, das einerseits einen optimalen Schutz vor Strahlung gewährleisten, andererseits aber auch die Einführung von 5G und nachfolgender Technologien innert einer vernünftigen Frist ermöglichen müsse. Bezüglich der Strahlung entschied der Bundesrat weiter, die Anlagegrenzwerte nicht zu lockern. Die Medien werteten dieses Vorgehen als Stillstand, während aus der Bevölkerung weiterhin kritische Stimmen zu vernehmen waren: So befanden sich zu diesem Zeitpunkt zwei 5G-kritische Volksinitiativen im Stadium der Unterschriftensammlung und im Januar 2020 war es in verschiedenen Städten auch zu Demonstrationen gegen diese neue Technologie gekommen. Im Berichtsjahr wurde sodann auch seitens einiger Kantone Kritik am Aufbau des 5G-Netzes laut; die Kantone Neuenburg und Genf reichten je eine Standesinitiative zu einem 5G-Moratorium ein.

In den Medien fanden die Themenbereiche Verkehr und Kommunikation etwas weniger Beachtung als in den Jahren zuvor. Insgesamt befassten sich im Jahr 2020 ca. 6 Prozent aller von APS erfassten Artikel mit diesen beiden Themen, in 2019 waren es noch ca. 8.5 Prozent gewesen.¹

Schifffahrt

BERICHT
DATUM: 14.10.2009
NICOLAS FREYMOND

Dans l'attente de la publication du **rapport sur la politique de la navigation en Suisse** du Conseil fédéral, le Conseil des Etats a décidé de soumettre à l'examen préalable de sa CTT une motion Janiak (ps, BL) (09.3076) visant à créer une base légale permettant le cofinancement par la Confédération des infrastructures portuaires sur le Rhin. En octobre, le Conseil fédéral a adopté ce rapport que lui avait demandé le Conseil des Etats en 2007. Le gouvernement y réaffirme l'importance stratégique de la navigation, rappelant que plus de 10% des importations arrivent par le Rhin. Outre son importance économique, la navigation constitue également un moyen de transport écologique. En ce sens, le Conseil fédéral plaide en faveur de la poursuite de l'encouragement de la navigation maritime, rhénane et intérieure par la reconduction des mesures actuelles dont l'efficacité est avérée (aides ponctuelles pour l'infrastructure, soutien au transport combiné de marchandises et crédits de cautionnement destinés à la flotte maritime). Il propose en outre de développer cette stratégie par l'instauration de nouveaux instruments en faveur de la navigation rhénane (crédits de cautionnement pour la flotte rhénane suisse, financement éventuel de ports d'importance nationale, etc.) et intérieure (aides pour la navigation touristique, restitution du supplément sur les carburants perçu pour le trafic marchandises). Le Conseil fédéral souhaite en outre renforcer son engagement au niveau international tant au sein de la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin qu'à travers la participation au programme de la CE visant à développer la navigation intérieure en Europe.²

BERICHT
DATUM: 06.07.2016
NIKLAUS BIERI

Im Juli 2016 wurde ein Bericht in Erfüllung des parlamentarischen Vorstosses Merlini (fdp, TI) zur **Schifffahrt auf den Tessiner Seen** herausgegeben. Der Bericht kommt zum Schluss, dass eine partielle Liberalisierung in der Personenschifffahrt nur vorgenommen werden könnte, wenn das bilaterale Abkommen mit Italien neu verhandelt würde, denn in diesem ist ein exklusives Konzessionsrecht festgehalten. Für eine höhere touristische Attraktivität der Schifffahrt auf dem Langensee sei vor allem die Wiederaufnahme gutnachbarschaftlicher Beziehungen zwischen dem Tessin und den benachbarten italienischen Gebieten entscheidend. Auf Ministeriebene sei zudem ein Memorandum of Understanding unterzeichnet worden, welches die Einsetzung einer binationalen Arbeitsgruppe beinhalte.³

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.⁴

BERICHT
DATUM: 28.09.2018
ANJA HEIDELBERGER

Im September 2018 nahm der **Bundesrat Stellung zum Bericht der GPK vom Juni 2018 zu den Hochseeschiffahrts-Bürgschaften**. Dabei pflichtete er dem Bericht weitgehend bei und nahm die Kritik an der Auftragserteilung des WBF an die EFK sowie an deren Auftragsabwicklung zur Kenntnis. In der Zwischenzeit habe das WBF auf die im Bericht angesprochenen Probleme beim BWL reagiert, unter anderem durch laufende Information des Bundesrates und der FinDel über die Entwicklungen bezüglich der Hochseeschiffahrts-Bürgschaften.

Der Bundesrat nahm auch zu den einzelnen Empfehlungen Stellung. Eine Verbesserung der Protokollierung (Empfehlung 1) erachtete er als sinnvoll, eine Änderung der Rechtsgrundlagen sei dazu aber nicht nötig. Die Überprüfung der Organisationsstruktur des BWL (Empfehlung 2) habe er bereits umgesetzt; hier habe er die Rolle des Delegierten durch Aufstockung seiner Anstellung gestärkt, mehr unabhängige Schifffahrtsexpertinnen und -experten hinzugezogen, die Aufteilung der Zuständigkeiten geklärt und ein umfassendes Massnahmenpaket beschlossen. Bei den Empfehlungen zu den Administrativuntersuchungen (Empfehlungen 3–6) wolle er die Bundeskanzlei sowie das Bundesamt für Justiz mit einer Präzisierung in der RVOV und der Abklärung weiterer Fragen bis Ende 2019 beauftragen; die Prüfung der Schaffung eines neuen Kompetenzzentrums für Administrativuntersuchungen sei hingegen nicht nötig. Zudem pflichtete er den GPK bei, dass Eventualverpflichtungen wie Bürgschaften zukünftig ins Risikomanagement aufgenommen werden müssen (Empfehlung 7). Einheitliche Vorgaben zur Gewährung von Bürgschaften (Empfehlung 8) seien hingegen aufgrund der Heterogenität der Bürgschaften nicht möglich. Aufgrund neuer Weisungen solle aber dem Risikoaspekt zukünftig genügend Rechnung getragen werden.

Da sich der Handlungsbedarf bezüglich der Schaffung eines Kompetenzzentrums für Administrativuntersuchungen nachträglich noch einmal verdeutlicht habe, reichte die GPK-NR im November 2019 diesbezüglich eine Motion ein.⁵

Im Juni 2019 reagierten die **GPK** auf die Stellungnahme des Bundesrates zu ihrem Bericht zu den **Hochseeschiffahrts-Bürgschaften**. Zuvor hatte die Arbeitsgruppe der GPK dem Bundesrat, der Bundeskanzlei und dem Bundesamt für Justiz weiterführende Fragen zukommen lassen, Vertretungen des WBF und des BWL angehört und mit der Bundesanwaltschaft über die laufenden Strafverfahren gesprochen. Dabei sei sie von der Bundesanwaltschaft über für die Strafverfahren irrelevante, für die GPK jedoch zentrale Befunde informiert worden, welche sie aus Gründen der Gewaltentrennung jedoch erst nach Beendigung der Strafverfahren prüfen werde.

Bezüglich ihrer ersten Empfehlung zur Protokollierung stellten die GPK fest, dass sich die Protokollierungs-Praxis des WBF verbessert habe. Man behalte sich aber das Recht vor, die Protokollierung von Führungsgesprächen in anderen Departementen bei der Nachkontrolle zu dieser Inspektion zu überprüfen. Sehr ausgiebig untersuchten die GPK die Umsetzung ihrer zweiten Empfehlung zur Organisationsstruktur des BWL. Dabei zeigten sie sich in zahlreichen Punkten unzufrieden. Sie kritisierten, dass der Bundesrat anscheinend nicht bereit sei, «die Organisation des BWL und seiner Leitung eingehend zu prüfen». Die bestehenden Strukturen seien im Nachgang der Krise nicht grundlegend verändert worden. Die Bereitschaft des Bundesrates, die Organisation der Administrativuntersuchungen (Empfehlungen 3-5) prüfen zu lassen respektive die entsprechende Verordnung zu ändern, begrüsst die GPK hingegen. Sie verwiesen jedoch auch auf eine entsprechende laufende Inspektion der GPK-NR sowie der PVK, in deren Rahmen diese Fragen in allgemeiner Form untersucht würden. Daher verzichte die GPK vorerst auf weiterführende Untersuchungen. Auch bezüglich der Schaffung einer Stelle für Administrativuntersuchungen stellte die GPK vorerst ihre Bemühungen zugunsten der Untersuchung der GPK-NR ein, obwohl sie die diesbezügliche Einschätzung des Bundesrates nicht teilte. Zufrieden zeigten sich die GPK bezüglich der Massnahmen zu Empfehlung 7 und 8. Insgesamt erklärten die GPK, sie hätten beschlossen, ihre Arbeiten zu dieser Thematik vorerst abzuschliessen, behielten sich aber die Möglichkeit weitergehender Inspektionen vor.⁶

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.⁷

- 1) APS-Zeitungsanalyse 2020 – Verkehr und Kommunikation
- 2) FF, 2009, p. 6935 ss.; NZZ, 16.10.09; BO CE, 2009, p. 1283; BaZ, 12.3.09.
- 3) Bericht BR zum Postulat Merlini 14.3467
- 4) BBl, 2018, S. 6205 ff.; AZ, 16.3.18; LZ, NZZ, TA, 27.6.18; NF, 19.7.18
- 5) BBl, 2018, S. 6277 ff.
- 6) BBl, 2019, S. 7001 ff.
- 7) Bericht FinDel vom 27.6.19