

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Füglister, Peter
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
Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2009 - 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
Verkehrspolitik	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	1

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
BAV	Bundesamt für Verkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
Fedpol	Bundesamt für Polizei

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
OFT	Office fédéral des transports
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
Fedpol	Office fédéral de la police

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 16.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a élu **Peter Füglistaler** comme **nouveau directeur de l'Office fédéral des transports (OFT)** en remplacement de Max Friedli, qui a fait valoir son droit à la retraite. Le nouveau venu a pris ses fonctions au 1er juin. Il était jusque-là directeur du secteur financier et juridique de la division Infrastructures des CFF.¹

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

ANDERES
DATUM: 06.02.2018
NIKLAUS BIERI

Am 6. Februar 2018 teilte Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamtes für Verkehr, mit, die Postauto AG habe zwischen 2007 und 2015 rund CHF 78 Mio. an Subventionen ertragen. Dabei habe die Postauto AG Gewinne, die auf einigen Linien erwirtschaftet werden konnten, in andere Sparten verschoben und mit fingierten Kosten eine tiefere Wirtschaftlichkeit vorgetäuscht, um mehr Subventionen zu erhalten. Am selben Tag nahm Post-Chefin Susanne Ruoff zum sogenannten **Postauto-Skandal** Stellung. Sie bedaure die Vorgänge und hielt fest, dass sie erst im November 2017 von den Vorwürfen erfahren und danach vollkommene Transparenz geschaffen habe. Die Post habe eine interne Untersuchung eröffnet und werde mit allen Behörden kooperieren, um die Angelegenheit zu klären. Die CHF 78 Mio. werde die Post zurückzahlen. Der Leiter und der Finanzchef der Postauto AG mussten das Unternehmen per sofort verlassen. Auch die Politik reagierte auf den aufgedeckten Skandal: Die Präsidentin der KVF-NR, Nationalrätin Edith Graf-Litscher (sp, TG) zeigte sich enttäuscht, appellierte an die Verantwortung der Post als Bundesbetrieb und kündigte an, die Kommission werde sich im März mit der Angelegenheit befassen.

Schon am 8. Februar kamen weitere Ungereimtheiten ans Licht. So wurde bekannt, dass einige Kantone bereits 2011/2012 vom Bundesamt für Verkehr (BAV) deutlich gefordert hatten, die Verwaltung der Postauto AG gründlich zu überprüfen. Die Kantone Bern, Jura, Waadt und Neuenburg schrieben in ihrem gemeinsamen Brief, die Postauto AG weise Mängel in der Transparenz auf, die eine Einschätzung der wahren finanziellen Situation verunmöglichten. Das BAV hatte darauf nach einer Untersuchung rund CHF 13.7 Mio. von der Postauto AG zurückgefordert, ohne jedoch das Ausmass der Umbuchungstricks erkannt zu haben. Dieses sei dem BAV erst im Rahmen einer Reorganisation der Postauto AG aufgefallen. In Erklärungsnotstand geriet auch die Revisionsgesellschaft KPMG, welcher in den jährlichen Revisionen keine Ungereimtheiten aufgefallen waren. Den grössten Wirbel erzeugte aber der „Blick“, der schrieb, Post-Chefin Ruoff habe durch eine Aktennotiz schon seit 2013 von Kostenumbuchungen zu Lasten des öffentlich finanzierten Verkehrs gewusst. Ruoff beharrte jedoch auf ihrer Aussage, sie habe erst 2017 davon erfahren.

Am 14. Februar beschloss der Verwaltungsrat der Post, Susanne Ruoff als Post-Chefin im Amt zu belassen, mindestens bis zum Abschluss der Untersuchungen. Der Verwaltungsrat teilte weiter mit, dass die Boni von Ruoff und der Geschäftsleitung der Postauto AG für das vergangene Jahr vorerst nicht ausbezahlt würden. Zudem entschied der Verwaltungsrat, künftig auf ein Gewinnziel für die Postauto-Sparte zu verzichten. Zuvor liessen Medienberichte den Verdacht aufkommen, die Führung der Postauto AG habe sich unlauterer Methoden bedient, um den von der Post-Führung geforderten Gewinn erzielen zu können.

Ebenfalls am 14. Februar reichte das BAV eine Strafanzeige ein. Bundesanwalt Michael Lauber und der Generalstaatsanwalt des Kantons Bern, Michel-André Fels, lehnten es am 21. Februar jedoch ab, die Strafanzeige anzunehmen, da bei Subventionsbetrug das zuständige Amt zu verfolgen und beurteilen habe. Das BAV teilte mit, es habe keine Kapazitäten zur Verfolgung des Falls. Der Bundesrat betraute deshalb Ende Februar das Bundesamt für Polizei (Fedpol) mit der Untersuchung. Die Post rief im Februar eine Expertengruppe ins Leben, um die interne Untersuchung durchzuführen. Weil diese dem Verwaltungsratspräsidenten Urs Schwaller unterstellt war, wurde die Unabhängigkeit der Expertengruppe von Medien und Politik in Frage gestellt.²

ANDERES
DATUM: 19.07.2018
NIKLAUS BIERI

Im Oktober 2017 hatte das Bundesamt für Verkehr bekannt gegeben, dass die Fernverkehrskonzession der SBB um zwei Jahre verlängert würde und das Amt 2018 über die **Vergabe der Fernverkehrskonzession per Ende 2019** entscheiden werde. Aufgrund der konkurrierenden Gesuche von SBB und BLS brauche es vertiefte Abklärungen, hielt BAV-Direktor Füglistaler fest.

Im Mai 2018 legte das BAV einen Kompromissvorschlag vor, welcher der BLS statt der ersuchten fünf Linien nur die beiden Linien Bern-Biel und Bern-Olten zugestanden hätte. Die BLS lehnte dies ab und argumentierte, dass zwei RegioExpress-Linien nicht ausreichten, um einen wirklichen Mehrwert für die Passagiere zu schaffen.

Im Juni 2018 entschied das BAV jedoch nach dem vorgängig gemachten Kompromissvorschlag: Es erteilte der BLS die Fernverkehrskonzession für die RegioExpress-Linien Bern-Biel und Bern-Olten und belies die übrigen Linien in der Konzession der SBB. Beide Bahngesellschaften waren darüber nicht glücklich: Die BLS hatte ja fünf Linien (davon zwei Intercity-Linien) beantragt und war über den Entscheid enttäuscht. Die SBB war unzufrieden mit dem Entscheid, weil sie die Fernverkehrskonzession nicht teilen wollte. Sie reichten deswegen im Juli 2018 beim Bundesverwaltungsgericht eine Beschwerde gegen den Entscheid des BAV ein. Die Vergabe sei willkürlich, zudem sei die Aufteilung der Konzession ein Systemwechsel, der ohne politischen Entscheid vorgenommen werde, aber eines solchen bedürfe.³

ANDERES
DATUM: 16.03.2019
NIKLAUS BIERI

Im März 2019 wurde bekannt, dass das Bahnunternehmen **BLS** seit der Jahrtausendwende rund CHF 45 Mio. zu viel an Abgeltungen erhalten hatte. **Parallelen zum Postauto-Skandal** wurden von den Medien gesucht, sind jedoch nur teilweise vorhanden: Während bei PostAuto ganz gezielt Gewinne umgebucht worden waren, um Subventionen einzustreichen, tat die BLS nichts, um höhere Abgeltungen zu erhalten. Statt betrügerischer Machenschaften wie bei PostAuto lag im Fall BLS nur ein unzureichend angepasstes Zinsglättungsmodell vor. Ein Zinsglättungsmodell dient dazu, Zinskosten, die von Jahr zu Jahr stark und sprunghaft schwanken können, über die Zeit gleichmässig zu verteilen. Die Zinskosten fallen an, wenn die Transportunternehmen zur Beschaffung von neuem Rollmaterial nicht über genügend Eigenkapital verfügen und somit auf Fremdkapital angewiesen sind.

Ganz ähnlich wie im «Fall PostAuto» zeigt sich beim jüngsten Skandal das Versäumnis des Bundesamtes für Verkehr: Dort blieben Hinweise auf die Differenzen zwischen den berechneten (und vergüteten) und den effektiven Zinsen zu lange folgenlos. Ein interner Revisionsbericht ortete im Bundesamt «gravierende Mängel». BAV-Direktor Peter Füglistaler bezeichnete die Versäumnisse beim BAV als ärgerlich. Die BLS wird CHF 29 Mio. zurückzahlen. CHF 16 Mio. aus der Zeit vor 2014 liegen jedoch im Bereich der akzeptierten Schätzungenauigkeit bei Zinsmodellen, weshalb dieser Betrag nicht zurückgezahlt werden muss.⁴

1) BZ et TA, 17.12.09.

2) BZ, BaZ, Lib, SGT, 7.2.18; Blick, TA, 8.2.18; AZ, SGT, 9.2.18; LZ, 10.2.18; AZ, 12.2.18; SGT, 13.2.18; AZ, TA, 15.2.18; TA, 16.2.18; LMD, 17.2.18; TA, 19.2., 21.2., 22.2.18; AZ, SGT, 23.2.18; NZZ, 24.2., 28.3.18

3) Medienmitteilung BAV vom 23.10.17; Medienmitteilung BR vom 12.06.18; TA, 24.5., 13.6.18; NZZ, 19.7.18

4) FAQ zur Revision BLS; NZZ, TA, 16.3.19; So-Bli, 17.3.19