

19.042

NACHTRAG IIa ZUM VORANSCHLAG 2019

BOTSCHAFT ÜBER DEN NACHTRAGSKREDIT FÜR DIE HONORIERUNG VON BÜRGschaften DES BUNDES AUS DEM BÜRGschafts-RAHMENKREDIT FÜR DIE SICHERUNG EINES AUSREICHENDEN BESTANDES AN HOCHSEESCHIFFEN UNTER SCHWEIZER FLAGGE

vom 16. Oktober 2019

Sehr geehrte Frau Nationalratspräsidentin,
Sehr geehrter Herr Ständeratspräsident,
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf über *den Nachtrag IIa zum Voranschlag 2019* mit dem Antrag auf Zustimmung gemäss dem beigefügten *Beschlussentwurf*.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Frau Nationalratspräsidentin, sehr geehrter Herr Ständeratspräsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Bern, den 16. Oktober 2019

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:
Ueli Maurer

Der Bundeskanzler:
Walter Thurnherr

INHALTSVERZEICHNIS

EINLEITUNG	5
1 AUSGANGSLAGE	7
11 SICHERUNG EINER AUSREICHENDEN ANZAHL VON HOCHSEESCHIFFEN UNTER SCHWEIZER FLAGGE IM INTERESSE DER WIRTSCHAFTLICHEN LANDESVERSORGUNG	7
12 ALLGEMEINE LAGE DES HOCHSEESCHIFFFAHRTSMARKTES	8
13 BESICHERUNG DER FINANZIERUNG VON HOCHSEESCHIFFEN UNTER SCHWEIZER FLAGGE: GEGENSTAND UND AUSWIRKUNGEN	9
2 MASSMARINER SA	11
21 ZAHLEN UND FAKTEN	11
22 WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG UND MASSNAHMEN DES BUNDES	12
22.1 ENGE BEGLEITUNG UND MASSNAHMEN AB 2015	12
22.2 BEURTEILUNG DER FORTFÜHRUNGSFÄHIGKEIT UND ABSCHLUSS EINER ABWICKLUNGSVEREINBARUNG IM 2018	13
22.3 SICHERSTELLEN DES ORDENTLICHEN SCHIFFSBETRIEBES IN DER VERKAUFSPHASE	14
3 VEREINBARTE STRATEGIE FÜR MASSMARINER SA	15
31 GRUNDKONZEPT ABWICKLUNGSSTRATEGIE BUND	15
32 EINSETZUNG KRISENPROJEKTORGANISATION	16
33 MANGELNDE FORTFÜHRUNGSFÄHIGKEIT DER MASSMARINER SA	17
34 AUSSTIEGSSZENARIEN	18
34.1 KONKURS, KONKURSAUFSCHUB ODER NACHLASSVERFAHREN	18
34.2 MÖGLICHT RASCHER VERKAUF ALLER SCHIFFE	18
35 BÜRGSCHAFTSZIEHUNG UND ZAHLUNGSFRIST	19
4 FREIHANDVERKAUF DER SCHIFFE	21
41 ORGANISATION DER SCHIFFSVERKÄUFE	21
42 ABLAUF DER SCHIFFSVERKÄUFE	22
43 VERKAUF VON LASTENFREIEN SCHIFFEN	23
44 ERFOLGTE VERKÄUFE	24
45 MÖGLICHER VERKAUFSERLÖS	25
46 NETTOBELASTUNG DES BUNDES	26
5 NACHTRAGSKREDIT	27
51 HÖHE DES NACHTRAGSKREDITS	27
52 ABLAUF DER FINANZFLÜSSE	29
53 FINANZPOLITISCHE BEURTEILUNG	30
BUNDESBESCHLUSS ÜBER DEN NACHTRAG IIa ZUM VORANSCHLAG 2019 (ENTWURF)	31

EINLEITUNG

Einzelne Schiffsgesellschaften mit Bürgschaften des Bundes befinden sich weiter in wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Der Bundesrat hat auf die veränderte, stark relativierte Bedeutung der Hochseeschifffahrt für die wirtschaftliche Landesversorgung und die Neubeurteilung der Risiken im Bereich der Bürgschaften Hochseeschiffe reagiert und eine Reihe von Massnahmen beschlossen, um namentlich die Verluste für den Bund bei Bürgschaftsziehungen zu reduzieren. Tatsache bleibt, dass die letzten der eingegangenen Bürgschaftsverpflichtungen im Bereich der Hochseeschiffe erst 2032 auslaufen.

Bereits Mitte 2015 hat der Bund seine Politik bezüglich den Bürgschaften im Bereich der Hochseeschiffe überprüft und nur Bürgschaften gewährt, die auf bereits erteilten Zusicherungen des Bundes beruhen. Der Bundesrat hat nach der Überprüfung der Bedürfnisse der wirtschaftlichen Landesversorgung und der Neubeurteilung der Risiken im Bereich der Bürgschaften Mitte 2017 auf eine Erneuerung des auslaufenden Bürgschafts-Rahmenkredits verzichtet. Seither ist der Bund im Bereich der Hochseeschifffahrt keine neuen Bürgschaftsverpflichtungen mehr eingegangen.

Die in der Nachtragsbotschaft vom 16. Mai 2017¹ formulierten Leitlinien gelten weiterhin (u.a. Reduktion des Verlustrisikos für den Bund; siehe Ziffer 21 Nachtragsbotschaft Ia 2017). Die Prozesse zur Verlustminimierung und insbesondere zur Abwicklung des Verkaufsprozesses (bei fehlender Fortführungsfähigkeit der Gesellschaften und den damit verbundenen, nicht abwendbaren Bürgschaftsziehungen) wurden weiter verfeinert.² Diese Massnahmen sollen das Verlustrisiko des Bundes reduzieren. Die Geschäftsführung liegt aber weiterhin bei der Gesellschaft und den hierfür verantwortlichen Organen. Der Bund kann schon wegen der Risiken einer faktischen Organschaft keine unternehmerischen Entscheide treffen.

Die finanzpolitischen Aufsichtsorgane des Bundes, die eidgenössische Geschäftsprüfungskommission und namentlich die Finanzdelegation der eidgenössischen Räte (FinDel) haben den Umgang und die Bewältigung der Krise betreffend die Bürgschaften im Bereich der Hochseeschiffe ab Mitte 2015 eng begleitet. Im Bericht der Geschäftsprüfungskommissionen der eidgenössischen Räte «Hochseeschiffahrts-Bürgschaften» vom 26. Juni 2018³ wurde der Umgang mit Risiken des Bundesamts für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL) und dessen Organisation einer vertieften Prüfung unterzogen und mit acht Empfehlungen die Weichen für eine verbesserte Organisation und einen adäquaten Umgang mit den Risiken gestellt. Die FinDel hat im Bericht «Solidarbürgschaften des Bundes für Schweizer Hochseeschiffe: Untersuchung des Verkaufsprozesses der SCL- und SCT-Schiffe» vom 27. Juni 2019 (FinDel-Bericht) den Verkaufsprozess überprüft und mit neun Empfehlungen den Bundesrat aufgefordert, die Rahmenbedingungen mit gezielten Massnahmen zu verbessern. So sollen weitere Krisen vermieden und in Krisensituationen mit einem klaren Konzept der Verlust für den Bund minimiert werden. Am 4. September 2019 hat der Bundesrat zu den Empfehlungen der FinDel Stellung genommen.

1 17.007 Nachtrag Ia zum Voranschlag 2017 Botschaft über den Nachtragskredit für die Honorierung von Bürgschaften des Bundes aus dem Bürgschafts-Rahmenkredit für die Sicherung eines ausreichenden Bestandes an Hochseeschiffen unter Schweizer Flagge vom 16. Mai 2017 Ziff. 21 (Nachtragsbotschaft Ia 2017).

2 Siehe auch Stellungnahme des Bundesrates vom 4. September 2019 zum Bericht der Finanzdelegation der eidgenössischen Räte: «Solidarbürgschaften des Bundes für Schweizer Hochseeschiffe: Untersuchung des Verkaufsprozesses der SCL- und SCT-Schiffe» (FinDel-Bericht).

3 BBI 2018 6205.

Das Kapitel 1 «Ausgangslage» erklärt den Kontext der Gewährung von Bürgschaften im Bereich Hochseeschiffe zur wirtschaftlichen Landesversorgung, die Auswirkungen der Entwicklungen der internationalen Schiffsmärkte auf die Schiffsgesellschaften und ihre vom Bund mit Bürgschaften besicherten Darlehen zur Finanzierung ihrer Hochseeschiffe. Erläutert werden das Instrument der Bürgschaft, das Schiffspfandrecht des Bundes, die Verluste des Bundes nach den Bürgschaftsziehungen bei den SCL- und SCT-Schiffen im Jahre 2017 sowie die zur Reduzierung der Risiken des Bundes getroffenen Massnahmen.

Das Kapitel 2 vermittelt die wirtschaftlichen und bürgschaftsrechtlich relevanten Kennzahlen der «Massmariner SA», äussert sich zu den Prüfungen der Fortführungsfähigkeit der Gesellschaft und zu den zwischen Bund und Gesellschaft erarbeiteten Vereinbarungen.

Im Kapitel 3 «Vereinbarte Strategie für Massmariner SA» wird nach dem wiederholten Verfehlen des Business-Plans und namentlich der im Kreditvertrag mit der Bank festgelegten Key Performance Indicators (KPI) die Umsetzung der «vereinbarten Strategie für die Massmariner SA» dargelegt. Nach der Feststellung der fehlenden Fortführungsfähigkeit der Gesellschaft wird das Prozedere des Verkaufsprozesses und die Abstimmung der Bürgschaftsziehung zwischen Gesellschaft, Bank und Bund, einschliesslich der Zahlungsfristen erläutert. Der Prozess wird von einer vom Vorsteher des WBF eingesetzten Krisenprojektorganisation eng begleitet.

Das Kapitel 4 erklärt das Vorgehen beim «Freihandverkauf der Schiffe», namentlich die Planung, den Liquiditätsbedarf und den Ablauf. Aufgrund der prognostizierten Verkaufserlöse wird die erwartete Nettobelastung des Bundes errechnet.

Im Kapitel 5 wird das Verfahren der Beantragung des «Nachtragskredits» näher ausgeführt.

HINWEIS

Der in dieser Botschaft beantragte Nachtragskredit (Nachtrag IIa/2019) dient der Honorierung der gezogenen Solidarbürgschaften für die schweizerische Hochseeschifffahrt. Die regulären Nachtragskredite wurden dem Parlament mit der Botschaft vom 20. September 2019 über den zweiten Nachtrag zum Voranschlag 2019 unterbreitet.

1 AUSGANGSLAGE

11 SICHERUNG EINER AUSREICHENDEN ANZAHL VON HOCHSEESCHIFFEN UNTER SCHWEIZER FLAGGE IM INTERESSE DER WIRTSCHAFTLICHEN LANDESVERSORGUNG

Nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs kam die Schweiz in eine versorgungswirtschaftliche Notsituation und sah sich gezwungen, Schiffe unter eigener Flagge auf den Weltmeeren einzusetzen. Der Bund gewährte zwischen 1948 und 1959 zur Finanzierung von Schiffstonnagen zinsgünstige Darlehen. Ab 1959 wurden die Darlehen durch das Instrument der Bürgschaft ersetzt. Mit diesem klassischen Kreditsicherungsmittel wurden Schiffsdarlehen besichert und damit für Schiffseigner Anreize geschaffen, ihre Hochseeschiffe für die Sicherung der wirtschaftlichen Landesversorgung unter Schweizer Flagge zu stellen. Die Anzahl Schiffe unter Schweizer Flagge stieg kontinuierlich an. Während die Flotte im Jahr 1955⁴ noch 17 Schiffe umfasste, waren es Ende 2016 47 Hochseeschiffe mit durch den Bund verbürgten Krediten. Die Transportkapazität der Flotte hatte sich von ursprünglich 175 000 dwt⁵ auf 1 753 000 dwt verzehnfacht.⁶

Mit Bundesbeschluss vom 5. Juni 2002⁷ über die Erneuerung des Bürgschafts-Rahmenkredits für die Sicherung eines ausreichenden Bestandes an Hochseeschiffen unter Schweizer Flagge bewilligte das Parlament für eine Dauer von zehn Jahren einen Verpflichtungskredit von 600 Millionen Franken. Es zeigte sich in der Folge, dass dieser Rahmenkredit nicht genügen würde, um eine regelmässige Flottenerneuerung zu gewährleisten. Die damals am Schiffsmarkt herrschenden Bedingungen mit rasant steigenden Schiffspreisen verunmöglichten eine kontinuierliche Auswechslung von älteren, zunehmend weniger kompetitiven Frachtschiffen. Der Bundesrat beantragte darauf dem Parlament die Erhöhung des Rahmenkredits um weitere 500 Millionen Franken sowie eine Verlängerung der Kreditlaufzeit bis 2017. Mit Bundesbeschluss vom 3. März 2008⁸ gab das Parlament diesem Antrag statt, sodass insgesamt 1,1 Milliarden Franken (Verpflichtungskredit) zur Sicherstellung eines ausreichenden Bestandes an Hochseeschiffen unter Schweizer Flagge zur Verfügung standen.

Am 21. Dezember 2016 hat der Bundesrat nach Prüfung der versorgungspolitischen Bedeutung der Hochseeschifffahrt entschieden, der Bundesversammlung keine Erneuerung des Bürgschafts-Rahmenkredits zu unterbreiten. Seither ging der Bestand der Hochseeschiffe unter Schweizer Flagge um rund ein Drittel zurück.⁹ Per Mitte Oktober 2019 fahren 26 kommerzielle Hochseeschiffe¹⁰ mit durch Bürgschaften des Bundes gesicherten Darlehen unter Schweizer Flagge.¹¹

4 Botschaft zu einem Bundesbeschluss über einen Rahmenkredit für Massnahmen zur Sicherung der schweizerischen Hochseeschifffahrt vom 19. August 1981: BBl **1981** III 375.

5 «dwt» (dead weight tons) sind das Mass für die Tragfähigkeit bzw. die Ladekapazität eines Frachtschiffs.

6 Bericht des WBF zur versorgungspolitischen Bedeutung der Hochseeschifffahrt vom 21. Dezember 2016, Ziff. 3.

7 BBl **2002** 5249.

8 BBl **2008** 2487.

9 Der Rückgang ist zu einem wesentlichen Teil auf den Verkauf der Hochseeschiffe der SCL- und SCT-Schiffsgesellschaften zurückzuführen.

10 Zwei der acht Hochseeschiffe der Massmariner SA sind zwischenzeitlich verkauft, übergeben und ausgeflaggt worden.

11 Zur Förderung der Hochseeflotte unter Schweizer Flagge siehe auch Nachtragsbotschaft Ia 2017 Ziff. 13.

12 ALLGEMEINE LAGE DES HOCHSEESCHIFFFAHRTSMARKTES

Die Hochseeschifffahrt wurde im Zuge der Finanzkrise 2008 von einer einschneidenden und historisch langjährigen Krise betroffen. Der Rückgang der Nachfrage nach Frachtkapazität zur See in Verbindung mit den am Markt bestehenden Überkapazitäten an Frachtraum, welche in einem unelastischen Markt wie der Schifffahrt nur langsam abgebaut werden können, führten zu erheblichen Verwerfungen auf den Schiffstransportmärkten. Basierend auf den Erfahrungen der vergangenen Marktentwicklungen setzten viele Marktteilnehmer auf eine relativ rasche Erholung der Märkte. Erforderliche Strukturbereinigungsmassnahmen wurden aufgeschoben. Weltweit haben viele Unternehmen diese Situation nicht überlebt und gingen Konkurs. So unter anderem auch die südkoreanische Hanjin Shipping, die zum Zeitpunkt ihres Konkurses im Februar 2017 eine der grössten Reedereien der Welt war.

Der für den Hochseeschifffahrtmarkt relevante Baltic Dry Index erreichte im Februar 2016 mit 290 Punkten den tiefsten Stand seit seiner Einführung im Jahr 1985. Sein Höchststand betrug im Mai 2008 11 793 Punkte. Erst der Tiefpunkt im Jahr 2016 führte zu einem spürbaren Rückgang bei den Schiffsneubauten und zu mehr Verschrottungen von alten Schiffen. Dadurch konnten Überkapazitäten abgebaut werden. In der Folge erholten sich die Charraten im Verlauf des Jahres 2017 und erreichten Ende 2017 einen Wert, der mindestens einem Teil der Reedereien einen kostendeckenden Betrieb ermöglichte. Der Schiffmarkt ist und bleibt sehr volatil, was die Planungssicherheit für die Marktteilnehmer erschwert und zur Folge hat, dass die wirtschaftlichen Risiken für Gesellschaften mit tiefer Liquidität und dünner Eigenkapitalsituation hoch bleiben.¹²

ENTWICKLUNG BALTIC DRY INDEX BDI SEIT JANUAR 1995 BIS AUGUST 2019

Indexstand



Quelle: Baltic Exchange

¹² Zur Krise in der Hochseeschifffahrt siehe auch Nachtragsbotschaft Ia 2017 Ziff. 12.

13 BESICHERUNG DER FINANZIERUNG VON HOCHSEESCHIFFEN UNTER SCHWEIZER FLAGGE: GEGENSTAND UND AUSWIRKUNGEN

GEGENSTAND

Mittels eines Bürgschaftsvertrags verpflichtet sich der Bund gegenüber dem Gläubiger – in der Regel eine im entsprechenden Wirtschaftszweig tätige nationale oder internationale Geschäftsbank – für eine bestimmte Dauer die Schiffsfinanzierung zu besichern, d.h. für die Erfüllung der Schuld einzustehen.

Der Bund hat die Finanzierung der Hochseeschiffe mit Solidarbürgschaften besichert. Dies hat zur Folge, dass der Bürge bereits vor einer Vollstreckung gegenüber dem Hauptschuldner belangt werden kann. Voraussetzung für eine Geltendmachung der Bürgschaft ist lediglich ein Leistungsrückstand sowie die erfolglose Mahnung des Hauptschuldners oder dessen offenkundige Zahlungsunfähigkeit. Sind diese Voraussetzungen erfüllt und wurde die Bürgschaft gezogen, so muss der Bund als Bürge die Bürgschaft im Umfang der ausstehenden Darlehen honorieren. Als Sicherheit hat sich der Bund eine erstrangige Schiffshypothek einräumen lassen.

RISIKEN UND VERLUSTE

Von der Krise in der Hochseeschifffahrt sind nicht alle Schweizer Schiffseigner-gesellschaften gleichermaßen betroffen. Das Ausmass der negativen Auswirkungen auf die wirtschaftliche Situation der Gesellschaften ist in erster Linie von der Flottenzusammensetzung, der Höhe der verfügbaren finanziellen Ressourcen und der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmung abhängig. Während einige Gesellschaften bis heute ihre vertraglichen Verbindlichkeiten erfüllen können und regelmässig Amortisationen auf den verbürgten Darlehen leisten, mussten andere Gesellschaften Stundungen, Revalutierungen und Rangrücktritte beantragen, um den Betrieb aufrecht erhalten zu können.

In der Botschaft 07.059 zur Änderung des Bundesbeschlusses über die Erneuerung des Bürgschafts-Rahmenkredits für die Sicherung eines ausreichenden Bestandes an Hochseeschiffen unter Schweizer Flagge vom 27. Juni 2007 wurde das tatsächliche Risiko, gegebenenfalls auf eine Ausfallforderung verzichten zu müssen, aufgrund der Schiffspfandrechte «als verschwindend gering beurteilt».¹³ Die Schiffspfandrechte erwiesen sich jedoch im Vollzug als wenig wertbeständig, nicht zuletzt weil eine Vollstreckung im Ausland die Durchsetzung erheblich erschwert. Generell zeigte sich, dass die Einflussmöglichkeiten des Bundes als Bürge sehr beschränkt sind, um die Schwierigkeiten aufzufangen, mit denen sich die Schiffsgesellschaften konfrontiert sehen.¹⁴

Im Falle der SCL- und SCT-Schiffsgesellschaften musste der Bundesrat bereits mit der Botschaft vom 16. Mai 2017 dem Parlament einen Nachtragskredit in der Höhe von 215 Millionen Franken für die Honorierung von Bürgschaften im Falle von 13 Hochseeschiffen beantragen. Das Parlament genehmigte diesen Kredit am 15. Juni 2017. Unter Berücksichtigung der Verkaufserlöse und den zu begleichenden Kosten wird dem Bund aus der Honorierung dieser Bürgschaften im Umfang von rund 254 Millionen Franken ein Verlust von rund 200 Millionen Franken erwachsen.¹⁵

¹³ BBI 2007 S. 5227.

¹⁴ Zu den Nachteilen von Solidarbürgschaften und den beschränkten Einflussmöglichkeiten des Bundes siehe Nachtragsbotschaft Ia 2017 Ziffern 15 und 16.

¹⁵ FinDel-Bericht

MASSNAHMEN

Das WBF leitete nach den bereits 2015 ergriffenen Sofortmassnahmen im Jahre 2016 gemeinsam mit dem EFD verschiedene weitere Massnahmen zur Krisenbewältigung ein; seither werden die Schiffsgesellschaften eng begleitet. Mit mehreren Schiffseigner- gesellschaften wurden Vereinbarungen abgeschlossen. Alle Vereinbarungen sind auf das Ziel ausgerichtet, den Verlust für den Bund entweder ganz zu verhindern, oder aber möglichst gering zu halten. Im Zuge der Verhandlungen verpflichteten sich mehrere Eigentümer zu finanziellen Beiträgen und Garantien. Im Ergebnis konnte zumindest kurzfristig die Zahlungsunfähigkeit weiterer Gesellschaften vermieden und weitere Verluste vom Bund abgewendet werden.

Mit den Schiffsgesellschaften wurden u.a. die folgenden Massnahmen vereinbart:

- Jede Schiffseigner- gesellschaft mit Amortisationsrückständen muss den «pay-as-you-earn» Mechanismus (PAYE) einführen. Dieser Mechanismus sieht vor, dass die erwirtschafteten Mittel, welche nicht für den Betrieb benötigt werden (Zugeständnis einer Liquiditätslimite), direkt zur Rückzahlung der verbürgten Darlehen verwendet werden müssen. Indem sich die Amortisationen direkt an den verfügbaren Mitteln der Gesellschaften orientieren, wird sichergestellt, dass der Bund an erster Stelle und direkt von einer Verbesserung der wirtschaftlichen Lage profitiert. Idealerweise wird auch eine Mindestamortisationspflicht pro Halbjahr vorgegeben. Um zu verhindern, dass Mittel aus den Unternehmungen abfliessen, wurde zusätzlich ein Ring Fencing (Verbot der Abführung von finanziellen Mitteln) vereinbart.
- Diese Massnahmen wurden ergänzt durch regelmässige Reportings an das BWL sowie Audits und Schiffsinspektionen durch die externen maritimen Experten der Firma Winkelmann Maritime Consult GmbH. Diese Berichterstattungen und Prüfungen werden bei allen Gesellschaften, deren Schiffe mit Hilfe von Bundesbürgschaften finanziert sind, durchgeführt. Dies erleichtert die Früherkennung von Problemen und eröffnet Möglichkeiten für die Vereinbarung und Implementierung von Massnahmen mit der betroffenen Gesellschaft und den finanzierenden Banken.

Der Erfolg dieser Maxime ist eng an die Entwicklungen auf dem globalen Schifffahrtsmarkt geknüpft, welcher weiterhin eine hohe Volatilität aufweist. Es ist selbst für Experten schwierig, zuverlässige Annahmen über die Marktentwicklung zu treffen. Zwischen Ende 2018 und Anfang 2019 brachen die Charraten aufgrund verschiedener Ursachen wie den Handelskonflikt zwischen den USA und China oder den massiven Rückgang brasilianischer Eisenerzexporte nach einem Staudammbruch erneut ein. Ab Mitte März 2019 konnte wieder eine Erholung der Charraten festgestellt werden. Dies zeigt die Volatilität des Schiffsmarktes und das damit einhergehende Risiko für die Marktteilnehmer und indirekt auch für den Bund als Bürge.

Der Bund hat mit diversen Massnahmen sein Risiko bei den Hochseeschiffsbürgschaften massgeblich reduzieren können. Von den – wie erwähnt – 47 Hochseeschiffen Ende 2016 mit verbürgten Krediten in Höhe von rund 794 Millionen Franken verfügen Mitte Oktober 2019 noch 26 Hochseeschiffe über Bürgschaften in Höhe von rund 500 Millionen Franken.¹⁶

Trotz der vom WBF (GS, BWL) in Absprache mit dem EFD (EFV) angeordneten und umgesetzten Massnahmen zur Stärkung der Schiffsgesellschaften unter Schweizer Flagge konnten und können weitere Bürgschaftsziehungen nicht vermieden werden. Unmittelbar betroffen ist die Massmariner SA mit ihren acht Hochseeschiffen, bereedert durch die Massoel Shipping SA. Die Massmariner SA steckt seit längerer Zeit in wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Trotz einem Bündel von Massnahmen zeigte sich anfangs 2019, dass die Fortführungsfähigkeit des Schiffsbetriebs der acht Hochseeschiffe der Massmariner SA aus wirtschaftlichen aber auch flaggenrechtlichen Gründen nicht mehr gegeben ist.

¹⁶ Inklusive der Bürgschaften der 8 Massoel Schiffe, welche im Frühjahr 2019 von der Bank gezogen wurden.

2 MASSMARINER SA

21 ZAHLEN UND FAKTEN

Die Massmariner SA ist eine Tochtergesellschaft (100 %) der Massoel Maritime Holding SA und Eigentümerin von acht Massengutfrachtern (Massmariner-Flotte), welche mit vom Bund verbürgten Schiffsdarlehen finanziert sind. Das älteste der Schiffe, die MV Glarus, wurde im Mai 2001 in Betrieb genommen. Die übrigen Schiffe folgten 2006 (2 Schiffe), 2007 (2 Schiffe), sowie je ein Schiff¹⁷ in den Jahren 2009, 2010 und 2011. Das Management von allen acht Schiffen erfolgt über die Massoel Shipping SA.

Insgesamt wurden seitens des Bundes ursprünglich Darlehen zu Gunsten der Massmariner SA in der Höhe von 170 Millionen Franken verbürgt. Aktuell belaufen sich die noch offenen Darlehen auf rund 129 Millionen Franken. Was die Modalitäten der Amortisationen angeht, wurde in den Kreditverträgen bei allen Darlehen der Massmariner-Flotte der PAYE-Mechanismus¹⁸ vertraglich vereinbart. Alle Darlehensverträge laufen am 31. März 2021 aus.

Um zu vermeiden, dass der Verwaltungsrat der Gesellschaft aufgrund einer Überschuldung im Rahmen der Jahresrechnung 2017 den Richter benachrichtigen muss, mussten auf den verbürgten Darlehen Rangrücktritte¹⁹ im Umfang von 31 Millionen Franken vorgenommen werden.²⁰

ÜBERBLICK VERBÜRGTGE DARLEHEN DER MASSMARINER-FLOTTE NACH SCHIFFEN

Schiff	Initiales Darlehen in CHF	Aktuelles Darlehen in CHF	Rangrücktritt in CHF	Darlehensperiode
Total	170 090 000	128 717 000	31 063 000	
MV Arosa	21 800 000	15 299 000	3 664 000	7.3.2007–31.3.2021
MV Glarus	27 150 000	13 935 000	3 338 000	14.6.2001–31.3.2021
MV Martigny	21 200 000	15 857 000	3 798 000	24.10.2006–31.3.2021
MV Lugano	21 800 000	15 661 000	3 751 000	17.10.2006–31.3.2021
MV Andermatt	22 000 000	15 450 000	3 700 000	16.2.2007–31.3.2021
MV Aargau	21 000 000	18 927 000	4 533 000	1.9.2010–31.3.2021
MV Luzern	17 500 000	14 968 000	3 585 000	30.6.2009–31.3.2021
MV Thurgau	17 640 000	18 620 000*	4 694 000	19.10.2011–31.3.2021

* 19 600 000 US Dollar zum Wechselkurs des Nachtragskredits IIa/2019 von 0,95 Schweizer Franken.

17 Im Zuge einer Flottenerneuerung als Ersatz für alte Schiffe.

18 Zum PAYE Mechanismus vgl. Ziff. 13.

19 Mit einem Rangrücktritt verzichtet der Gläubiger im Konkursfall auf die Befriedigung seiner Forderung bis der Verwertungserlös die Forderungen der anderen Gläubiger gedeckt hat.

20 Vgl. dazu die Ausführungen in Ziff. 22.2.

22 WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG UND MASSNAHMEN DES BUNDES

22.1 ENGE BEGLEITUNG UND MASSNAHMEN AB 2015

Anfangs 2013 wurde dem BWL von Massmariner SA mitgeteilt, dass gestützt auf die damaligen Rechtsgrundlagen eine Flottenerneuerung beabsichtigt sei: Acht bestehende Schiffe sollten mit sieben neuen ersetzt werden. Bedingt durch die andauernde Krise in der Hochseeschifffahrt konnte die Flottenerneuerung in den Folgejahren jedoch nicht wie geplant umgesetzt werden.

Im November 2015 informierte die Gesellschaft den Bund über akute Liquiditätsprobleme. Die Ertragslage hatte sich innert kurzer Zeit dramatisch verschlechtert, sodass Mitte Dezember 2015 die Zahlungsunfähigkeit drohte. Seither wird Massmariner SA vom Bund eng begleitet.

Um 2015 die Illiquidität zu verhindern, wurde die Wiederverwendung bereits amortisierter verbürgter Kreditmittel (sog. Revalutierung) genehmigt. Eine erste Revalutierungstranche belief sich auf 10 Millionen US-Dollar. Mit diesen von den Banken zur Verfügung gestellten Mitteln konnte die akute Zahlungsunfähigkeit unmittelbar abgewendet werden. Dank diesem Vorgehen wurde u.a. vermieden, dass die Schiffe zu einem Zeitpunkt in einem unvorbereiteten Insolvenzverfahren hätten verwertet werden müssen, in welchem auf dem Schiffsmarkt mit hoher Wahrscheinlichkeit bloss geringe Erlöse hätten erzielt werden können.

In der Folge wurden externe maritime Spezialisten beigezogen, um die Situation zu analysieren. 2016 sah sich die Gesellschaft erneut mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten konfrontiert. Der Bund entschied sich Mitte 2016 auf Empfehlung der Experten und in der Hoffnung auf eine Markterholung, die Fortführung des Betriebs von Massmariner SA zu ermöglichen. Auf diese Weise sollte eine Erholung der Marktwerte der Schiffe und damit ein optimaler Zeitpunkt zum Verkauf der Schiffe abgewartet werden. Vor diesem Hintergrund hat das WBF im Einvernehmen mit dem EFD und der Bank zusätzlichen Revalutierungen im Umfang von 14 Millionen US-Dollar zugestimmt (von der Gesellschaft insgesamt beansprucht wurden 22,71 Mio. USD).

Die gewährten Revalutierungen ermöglichten vorderhand einen geordneten Weiterbetrieb der acht Hochseeschiffe. Ohne diese finanziellen Mittel wäre Massmariner SA 2016 zahlungsunfähig gewesen, was wiederum zu einem Insolvenzverfahren geführt hätte. Dieses Vorgehen rechtfertigte sich mit den gemäss den Prognosen steigenden Marktwerten der acht Hochseeschiffe. Der leichte Marktaufschwung ab 2017 hat dazu geführt, dass sich der Marktwert der acht Schiffe seit 2016 um knapp 20 Millionen US-Dollar erhöhte.²¹

Die Zustimmung zur Wiederverwendung bereits amortisierter und verbürgter Kreditmittel war verbunden mit mehreren, zwischen dem Bund und der Massmariner SA vereinbarten Massnahmen und Auflagen. Mitte 2016 wurde mit Massoel sowie den Massmariner-Gesellschaften und dem Hauptaktionär eine Vereinbarung (MoU) abgeschlossen. Darin akzeptierte Massmariner SA den PAYE-Mechanismus sowie ein Ring Fencing.²² Zudem verlangte der Bund für die Fortführung der Geschäftstätigkeit einschneidende Reorganisationen. Die Gesellschaft verpflichtete sich zur Umsetzung einer Reihe von Massnahmen, darunter Personalabbau sowie Neuvergabe von technischem und kommerziellem Management an kostengünstigere Unternehmungen. Weiter verpflichtete sich der Hauptaktionär, der Gesellschaft aus privaten Mitteln ein nachrangiges Darlehen in Höhe von einer halben Million Franken zu gewähren. Im Verbund führten die Massnahmen dazu, dass die Gesellschaft die Betriebs- und Zinskosten aus dem operativen Geschäft decken konnte. Amortisationen waren jedoch nach wie vor nicht möglich, sodass das verbürgte Darlehen nicht reduziert werden konnte.

21 Gemäss Einschätzung der vom Bund beigezogenen ökonomischen Experten per Mitte 2019.

22 Für Erläuterungen zu PAYE und Ring Fencing siehe Ziff. 13.

Die Massmariner SA verpflichtete sich, dem Bund periodisch im Rahmen eines vorgegebenen standardisierten Reporting-Dokuments die relevanten wirtschaftlichen Informationen zu liefern. Im Weiteren veranlasste der Bund Inspektionen und Audits der Hochseeschiffe der Massmariner SA durch Experten der Firma Winkelmann Maritime Consult GmbH. Diese Überwachungsinstrumente sollten ein rascheres Erkennen von negativen Entwicklungen erlauben. Bei Bedarf kann so zeitnah reagiert, die aktuelle Strategie angepasst oder durch geeignete Massnahmen ergänzt werden.

22.2 BEURTEILUNG DER FORTFÜHRUNGSFÄHIGKEIT UND ABSCHLUSS EINER ABWICKLUNGSVEREINBARUNG IM 2018

Trotz gestiegener Charterpreise blieb die Lage der Massmariner SA hinsichtlich Liquidität und Verschuldung unter anderem aufgrund hoher Dry Dock-Kosten²³ sowie der hohen Schuldenlast und Zinskosten sehr angespannt. Der Bund hat die Entwicklung der Gesellschaft weiterhin genau beobachtet. Im vierten Quartal 2017 kam der Bund gestützt auf Einschätzungen und Prüfungen seiner Experten zum Schluss, dass sich die Gesellschaft nicht nachhaltig stabilisieren konnte. Zudem drohte nach Einschätzung der Experten für das Jahr 2017 eine Überschuldungssituation.

Deshalb forderte der Bund die Gesellschaft im November 2017 auf, eine Sanierungsstrategie, beinhaltend einen Business Plan (inkl. Liquiditätsplanung) für den zukünftigen Betrieb sowie den optimalen Verkaufszeitpunkt der Schiffe vorzulegen. Das gemeinsam festgelegte Ziel war zu jeder Zeit die Verlustminimierung für den Bund. Das Management hat im Dezember 2017 das vierte Quartal 2021 als optimalen Verkaufszeitpunkt für ihre Flotte identifiziert. Die Daten und Einschätzungen wurden von externen ökonomischen Experten überprüft und als plausibel beurteilt. Auf der Basis des Business Plans hat der Bund vorerst am eingeschlagenen Weg festgehalten, solange die Planvorgaben erfüllt werden konnten und sich die Schiffswerte entsprechend den Prognosen positiv entwickelten.

Im Frühjahr 2018 hat die Revisionsstelle für den Abschluss 2017 eine Überschuldung der Massmariner SA gemäss Artikel 725 OR²⁴ festgestellt. Um den Gang zum Richter zu verhindern, hat die Bank in Absprache mit dem Bund Rangrücktritte auf den verbürgten Darlehen im Umfang von 31 Millionen Franken vorgenommen. Voraussetzung des Bundes für die Zustimmung zu diesen Rangrücktritten waren weitere Massnahmen. Aufgrund der Überschuldung der Massmariner SA wurden im August 2018 die Planung der Gesellschaft und insbesondere der optimale Verkaufszeitpunkt erneut einer vertieften Prüfung unterzogen. In der Folge aktualisierte Massmariner SA ihren Business Plan. Angesichts der veränderten Marktprognosen wurde der geplante Verkaufszeitpunkt von der Gesellschaft auf Ende 2020 vorverschoben.

Die betriebliche Situation und insbesondere die Überschuldung zeigte, dass die Leitplanken für die Gesellschaft enger gesetzt werden mussten. Entsprechende Massnahmen wurden im Oktober 2018 mittels Anpassung des Kreditvertrages zwischen der Massmariner SA und der finanzierenden Bank sowie in einer Abwicklungsvereinbarung zwischen der Massmariner SA und dem Bund, einem sogenannten Transactional Agreement, festgehalten. Damit die Einhaltung des Business Plans der Gesellschaft systematisch überprüft und die Nichteinhaltung sanktioniert werden konnte, wurden in Absprache mit der Bank im (konsolidierten) Kreditvertrag Meilensteine (Key Performance Indicators, KPI) definiert, welche Massmariner SA einzuhalten hatte. Die KPI umfassten namentlich Mindestvorgaben für das operative Resultat (cashflow after interest) auf Flotten- und Einzelschiffbasis, Eckwerte für die Entwicklung der Kreditorenbestände und die regelmässige Überweisung von Geldern auf ein Sperrkonto im Hinblick auf die Finanzierung des Verkaufsprozesses. Eine Verfehlung der KPI stellte ein ausserordentlicher Kündigungsgrund des Kreditvertrages dar. Dies sollte dem Bund in Absprache mit der Bank erlauben, den Verkauf vorzeitig einleiten zu können, um seine Interessen als Bürge zu schützen. Zur Überwachung der KPI und der Marktentwicklung hat die Massmariner SA einen externen Spezialisten mandatiert, welcher der Bank und dem Bund monatlich hinsichtlich der KPI-Erreichung Bericht erstattete. Zudem hatte er regelmässig den (sich allenfalls verändernden) optimalen Verkaufszeitpunkt der Hochseeschiffe zu beurteilen.

²³ Regelmässig erforderliche Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Schiffen.

²⁴ SR 220.

22.3 SICHERSTELLEN DES ORDENTLICHEN SCHIFFSBETRIEBES IN DER VERKAUFSPHASE

Seit Januar 2019 häufen sich auf den Massmariner-Schiffen die betrieblichen Probleme. Unzureichender Unterhalt hat zu mehreren Festhaltungen durch Hafenstaatbehörden geführt. Lohnzahlungen für die Mannschaften erfolgten wiederholt deutlich verspätet. Damit werden Verpflichtungen aus dem Seearbeitsübereinkommen (SR 0.822.87) sowie die nationale Gesetzgebung verletzt. Die betrieblichen Probleme wirken sich zunehmend negativ auf die Flagge als Ganzes aus. Die Aufsicht über den Schiffsbetrieb liegt beim EDA und wird vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt SSA wahrgenommen. Das EDA hat zur Wiederherstellung des ordnungsgemässen Schiffsbetriebes verschiedene Massnahmen eingeleitet. Auf die Festhaltungen wurde mit umgehenden Sicherheitsinspektionen reagiert. Aufgrund der Anzeigepflicht wurden die Lohnausstände der zuständigen Staatsanwaltschaft (Kanton Basel-Stadt) angezeigt. Sollte sich die Situation künftig nicht deutlich verbessern, wird das EDA weitere Schritte unternehmen müssen, um die Risiken für die Schweizer Flagge und damit negative Auswirkungen auf andere Schiffe unter Schweizer Flagge zu beschränken. Dazu könnte eine Ausserverkehrssetzung der Schiffe oder letztlich ein Flaggenentzug notwendig werden. Ein solches Vorgehen würde die Massmariner SA zusätzlich schwächen und dürfte entsprechende Kostenfolgen (bzw. Verlustfolgen beim Bund) nach sich ziehen.

3 VEREINBARTE STRATEGIE FÜR MASSMARINER SA

Bevor auf die für die Massmariner SA festgelegte Strategie näher eingegangen wird, soll zum besseren Verständnis die Erarbeitung der Abwicklungsstrategie und die Krisenprojektorganisation des Bundes kurz erläutert werden.

31 GRUNDKONZEPT ABWICKLUNGSSTRATEGIE BUND

Aufgrund der Erfahrungen mit den SCL- und SCT-Gesellschaften hat das WBF zusammen mit dem EFD ein Vorgehen entwickelt zur Festlegung einer geeigneten Abwicklungsstrategie für Schiffsgesellschaften mit Bundesbürgschaften, die sich in schwierigen finanziellen Situationen befinden und bei denen Bürgschaftsziehungen drohen. Damit sollen Verluste für den Bund möglichst vermieden oder mindestens minimiert werden. Das Vorgehen lässt sich in der Regel in vier Phasen aufteilen. Selbstverständlich muss das Verfahren situationsgerecht auf die im Einzelfall betroffene Gesellschaft adaptiert werden. Die Risiken einer faktischen Organstellung sind bei der Erarbeitung der Abwicklungsstrategie zu würdigen und adäquat in die Entscheidungsfindung miteinzubeziehen.²⁵

In *Phase eins* wird die Fortführungsfähigkeit respektive die Weiterführung des Betriebs der Unternehmung laufend durch das BWL geprüft (vgl. Ziff. 22.2 und 32). Dies geschieht mittels regelmässiger Reportings, in denen die Gesellschaften auch über wesentliche Ereignisse mit massgeblichem Einfluss auf den Geschäftsgang zu berichten haben. Ist aufgrund der angeführten Prüfungen aus Sicht des Bundes (BWL, GS-WBF, EFV und Experten) ein Weiterbetrieb der Schiffe nicht mehr möglich (z.B. weil die Gesellschaft nicht in der Lage ist, Amortisationen zu leisten), so wird in einer *zweiten Phase* eine departementsübergreifende Krisenprojektorganisation eingesetzt (vgl. Ziff. 33). Mit der betroffenen Unternehmung wird eine Aussprache geführt. Unter Beizug der externen Experten werden gleichzeitig seitens des Bundes verschiedene Lösungskonzepte geprüft und mit den von der Gesellschaft vorgeschlagenen Sanierungsmassnahmen verglichen. In einer solchen Situation bleiben die Organe der Schiffsgesellschaften (insb. der Verwaltungsrat) für die Einleitung und Umsetzung von geeigneten Sanierungsmassnahmen verantwortlich und deren Mitwirkung ist notwendig. Im Rahmen seiner beschränkten rechtlichen Einflussmöglichkeiten setzt sich der Bund entsprechend für Lösungen ein, die einen potentiellen Verlust verhindern oder möglichst reduzieren (vgl. Ziff. 33 und 34).

In *Phase drei* werden gemeinsam mit der Eigner-Gesellschaft und der Bank die Modalitäten zur Umsetzung der gewählten Vorgehensvariante und die Umsetzung allfälliger Bürgschaftsziehungen geklärt und vertraglich vereinbart. Bei einem Verkauf von Schiffen gehört dazu insbesondere die Wahl der Verkaufsvariante, die Sicherstellung der Liquidität bis zum Verkauf und die Vereinnahmung der Verkaufserlöse durch den Bund (vgl. Ziff. 34 und 35).

Phase vier beinhaltet schliesslich die Begleitung der Umsetzung der gewählten Lösungsvariante (vgl. Ziff. 4).

²⁵ Vgl. zum Ganzen Stellungnahme des Bundesrates zum Bericht der FinDel.

32 EINSETZUNG KRISENPROJEKTORGANISATION

Aufgrund der dargestellten Sachlage hat der Vorsteher des WBF im März 2019 die Einsetzung einer Projektorganisation Krisenmanagement Hochseeschifffahrt beschlossen. Die Krisenprojektorganisation ist departementsübergreifend zusammengesetzt. Sie begleitet den Abwicklungsprozess und sucht gemeinsam mit der Gesellschaft und der Bank nach Lösungen, um den finanziellen Verlust für den Bund zu minimieren. Bei Bedarf werden externe ökonomische und juristische Experten beigezogen. Die Steuerung der Krisenprojektorganisation obliegt einem Lenkungsausschuss bestehend aus der Generalsekretärin des WBF (Leitung), dem Delegierten für wirtschaftliche Landesversorgung und dem Direktor der EFV. Als Gast ohne Stimmrecht ist im Lenkungsausschuss mit der Direktorin für Völkerrecht auch das EDA vertreten. Der Lenkungsausschuss entscheidet über den Einbezug des Vorstehers WBF oder des Bundesrates. Durch diese Zusammensetzung sind alle auf Bundesebene relevanten Akteure ins Krisenmanagement eingebunden.

33 MANGELNDE FORTFÜHRUNGSFÄHIGKEIT DER MASSMARINER SA

Anfangs 2019 stellte der Bund auf der Basis der implementierten Überwachungsinstrumente fest, dass der mit der Gesellschaft vereinbarte Business Plan (inkl. KPI) nicht eingehalten werden kann. Die angespannte Situation aufgrund der knappen Liquidität und des hohen überfälligen Kreditorenbestandes konnte nicht wie erhofft und prognostiziert durch Einnahmen aus dem Schiffsbetrieb entschärft werden. Hinzu kamen Meldungen des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes an das BWL betreffend verspätete Lohnzahlungen und Detentions (d.h. Festhaltungen der Schiffe durch die Hafenbehörden bis die festgestellten Mängel behoben sind), welche mindestens teilweise auf mangelnden Unterhalt der Schiffe zurückzuführen waren. Diese negative Entwicklung wurde Ende Februar 2019 durch den von der Gesellschaft mandatierten Experten bestätigt, als dieser die Verfehlung der ersten bindenden KPI meldete und einen vorzeitigen Verkauf der vier kleineren Schiffe der Flotte empfahl. In der Folge hat der Bund die Strategie des Weiterbetriebs bis Ende 2020 überprüft.

Es war bereits vor diesem Zeitpunkt klar, dass Massmariner SA bis zum Ende der Bürgschaftslaufzeit nicht genügend Erträge hätte erzielen können, um die gesamte ausstehende und verbürgte Darlehenssumme zu amortisieren. Die Gesellschaft rechnete jedoch damit, bis Ende 2020 die ausstehende Darlehensschuld, durch Betriebsüberschüsse und Schiffsverkäufe reduzieren zu können. Das Verfehlen der KPI Anfang 2019 zeigte jedoch, dass diese Zusicherungen der Gesellschaft nicht erreicht werden konnten. Insbesondere konnten keine Betriebsüberschüsse erzielt werden, die nebst den Verkaufserlösen eine Reduktion der verbürgten Darlehensschuld ermöglichen würde. Stattdessen zeigten sich zahlreiche Aspekte, die das Risiko des Bundes im Endeffekt nicht verringerten, sondern im Laufe der Zeit noch erhöht hätten.

Die negative wirtschaftliche Entwicklung verschärfte die angespannte Liquiditätssituation und führte zu einem erhöhten Risiko einer Zahlungsunfähigkeit. Gläubiger mit privilegierten Forderungen, sogenannten «Maritime Liens», können bei ausstehenden Rechnungen die Schiffe in Häfen verarrestieren (d.h. festhalten) lassen, bis ihre Forderungen beglichen sind. Ein solcher Schiffsarrest hat Einnahmefälle zur Folge und hätte damit die angespannte wirtschaftliche Situation weiter belastet. Eine Verarrestierung hat ausserdem einen negativen Effekt auf die Reputation der Gesellschaft und birgt die Gefahr, dass weitere Kreditoren «nervös» werden und ihre Forderungen rasch durchzusetzen versuchen. Schlimmstenfalls könnte dadurch ein Dominoeffekt ausgelöst und die Liquidität innert kurzer Zeit zusätzlich stark eingeeengt werden.

Zudem führten die knappen finanziellen Mittel – wie bereits erwähnt – offensichtlich zu Einsparungen beim Unterhalt der Schiffe, was langfristig und nachhaltig einen negativen Einfluss auf den Preis der Schiffe hat.

Eine Festhaltung hat auch direkte Konsequenzen für das betroffene Schiff. Eine bestimmte Anzahl Festsetzungen desselben Schiffs führt zu einem Bann aus der entsprechenden Kontrollregion (refusal of access/banning). Dieser Bann ist an das Schiff gebunden und kann durch einen Verkauf oder einen Flaggenwechsel nicht aufgehoben werden. Damit wirkt er sich in hohem Mass wertmindernd auf das Schiff aus. Schliesslich müssen neue Regulierungen wie die «Ballast Water Management Convention»²⁶ und die von der «International Maritime Organization» (IMO) beschlossene Limitierung für den Schwefelausstoss von Hochseeschiffen umgesetzt werden. Sollte die Massmariner-Flotte weiter betrieben werden, sind zur Einhaltung dieser Vorschriften massgebliche Investitionen erforderlich, für welche der Massmariner SA die nötigen Mittel fehlten.

Die fehlende Möglichkeit, Amortisationen zu leisten und damit das Risiko des Bundes laufend zu reduzieren, die drohende Zahlungsunfähigkeit, die Wertminderung der Schiffe mangels Unterhalt und die Gefahr von Festhaltungen in Häfen verbunden mit den negativen Auswirkungen auf die Schweizer Flagge und damit auf alle Schweizer Schiffsgesellschaften zeigten, dass ein Weiterbetrieb der Massmariner-Schiffe bis Ende 2020 nicht mit dem Grundsatz der Verlustminimierung vereinbart werden konnte. Die Fortführungsfähigkeit von Massmariner SA war somit zu verneinen.

²⁶ Schiffe müssen ein zugelassenes System zur Behandlung von Ballastwasser installiert haben, um die Verbreitung von für die Meeresfauna schädlichen Meeresorganismen einzugrenzen.

34 AUSSTIEGSSZENARIEN

Der Lenkungsausschuss der Krisenprojektorganisation hat im März 2019 entschieden, dass ein Weiterbetrieb der Schiffe nicht mehr den definierten Leitlinien des Bundes entsprach. Darum musste mit der betroffenen Unternehmung nach Ausstiegsszenarien gesucht werden, welche den Verlust für den Bund als Bürgen minimieren. Es wurden folgende Szenarien geprüft.

34.1 KONKURS, KONKURSAUFSCHUB ODER NACHLASSVERFAHREN

Zwar hätte sich der Bund im Rahmen eines Konkurses dem Risiko einer Abschwächung des Markts nicht länger ausgesetzt, dafür würde jedoch das Risiko bestehen, dass die Schiffe durch die Gläubiger weltweit in Häfen verarrestiert worden wären. Zudem wären signifikante Preisabschläge beim Schiffsverkauf sowie Betriebsausfälle der festgehaltenen Schiffe bis zu deren Übergabe an einen Käufer unumgänglich gewesen. Die vom Bund beigezogenen ökonomischen Experten gehen davon aus, dass im Konkursfall im Vergleich zum Freihandverkauf mit einem deutlich höheren Verlust für den Bund zu rechnen gewesen wäre. Vor dem Hintergrund der Verlustminimierung für den Bund sowie der drohenden negativen Auswirkungen auf die anderen Schiffsgesellschaften stellte der Konkurs der Massmariner SA keine gangbare Alternative dar.

Ein Konkursaufschub hätte vorausgesetzt, dass Aussicht auf Sanierung besteht. Dies wäre der Fall, wenn eine dauerhafte finanzielle Gesundung und Wiederherstellung der Ertragskraft der Unternehmung möglich gewesen wäre. Zudem hätte grundsätzlich die vollständige Befriedigung sämtlicher Gläubiger in Aussicht gestellt werden müssen. Hierzu wäre ein starkes finanzielles Engagement eines Investors erforderlich gewesen. Eine Investorenlösung lag aber zu keinem Zeitpunkt vor; Chancen auf eine dauerhafte finanzielle Genesung waren nicht mehr erkennbar.

Auch eine Schuldensanierung (mit einem Schuldenschnitt) im Rahmen eines Nachlassverfahrens stellte kein gangbares Szenario dar. Die hohe Komplexität der Gläubiger- und Kreditorensituation in internationaler Dimension liess den Abschluss eines Nachlassvertrages nicht realistisch erscheinen.

34.2 MÖGLICHT RASCHER VERKAUF ALLER SCHIFFE

Im Interesse der Verlustminimierung für den Bund zeigte sich ein freihändiger Verkauf sämtlicher Schiffe als präferiertes Szenario. Die wirtschaftlich in jeder Hinsicht unbefriedigende Entwicklung bei Massmariner SA und die stark gestiegenen Arrestrisiken, einschliesslich der Möglichkeit eines ungeordneten Zusammenbruchs der Gesellschaft, sprachen für einen schnellen und geordneten Freihandverkauf der Hochseeschiffe. Der Entscheid zu Gunsten des Freihandverkaufs der Schiffe stützt sich u.a. auf die Erfahrungen und Abklärungen bei SCL/SCT und auf die von den externen ökonomischen und maritimen Experten im Rahmen der Strategieüberprüfung erstellten Analysen. Ein rascher Verkauf von Schiffen hat zudem den Vorteil, dass die finanziellen sowie die flaggenrechtlichen Risiken auch für andere Hochseeschiffe Schritt für Schritt reduziert werden können.

Mit der Massmariner SA wurde vereinbart, dass die Risiko- und Verlustminimierung für den Bund bei der Festlegung der Verkaufsstrategie das primäre Ziel darstellt. Die Gesellschaft hat im März 2019 einen schrittweisen Verkauf der Schiffe beschlossen. Diese Absicht und die Modalitäten der Abwicklung der Schiffsverkäufe sind zwischen dem Bund und der Eignergeseellschaft im Rahmen einer Abwicklungsvereinbarung (Transactional Agreement), respektive in entsprechenden Zusatzvereinbarungen festgehalten worden.

35 BÜRGSCHAFTSZIEHUNG UND ZAHLUNGSFRIST

Mit dem Entscheid zum Verkauf der Hochseeschiffe war klar, dass die Bürgschaften gezogen werden. Bund und Bank haben den Prozess für die Honorierung der Bürgschaften im Frühling 2019 gemeinsam in einer Abwicklungsvereinbarung geregelt. In einem ersten Schritt hat die Bank ihre Forderungen gegenüber der Massmariner SA fällig gestellt und die Bürgschaften des Bundes in Anspruch genommen. Der Bund trat durch die Anerkennung der Bürgschaftsschuld gegenüber der Bank in deren Gläubigerstellung ein. Er ist gegenüber der Bank verpflichtet, die Bürgschaft im Umfang der ausstehenden verbürgten Darlehenssummen innert Frist von neun Monaten zu begleichen. Diese Frist läuft spätestens am 7. Februar 2020 aus.

4 FREIHANDVERKAUF DER SCHIFFE

41 ORGANISATION DER SCHIFFSVERKÄUFE

Die Eignergeseellschaft Massmariner SA ist für den Verkauf der Schiffe verantwortlich. Die operative Durchführung der Verkäufe muss durch einen geeigneten Verkäufer erfolgen, welcher durch die Eignergeseellschaft beauftragt wird.

Im Fall der Massmariner SA wurden zwei Optionen für die Organisation des Verkaufs geprüft. Einerseits kam die Einsetzung eines neuen Managements für den Verkauf der Schiffe in Frage. Gemäss Einschätzung von externen Experten gestaltet sich ein Managementwechsel vor dem Verkauf von Schiffen oftmals schwierig und ist mit hohen Zusatzkosten und grossem Koordinationsaufwand verbunden. Analysen ergaben, dass insbesondere für den in Frage stehenden kurzen Zeithorizont insgesamt keine Kostenersparnisse durch diese Variante resultiert hätten. Zudem wäre man für die Übertragung der Schiffe und des Betriebs an ein neues Management auf die Kooperation des aktuellen Managements angewiesen gewesen.

Andererseits bestand die Option, die Schiffverkäufe durch den bisherigen Reeder und Manager Massoel ausführen zu lassen. Vorteile dieser Variante waren insbesondere, dass Massoel die technischen Gegebenheiten der Schiffe sowie das Marktsegment kannte und Erfahrung bei Schiffverkäufen vorweisen konnte. Es wurde deshalb vereinbart, dass die Eignergeseellschaft Massmariner SA das Management von Massoel mit dem Verkauf der Schiffe beauftragt.

42 ABLAUF DER SCHIFFSVERKÄUFE

Der Verkaufsprozess wird von der Bank und vom Bund als Bürge und Gläubiger im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten durch die Krisenprojektorganisation begleitet. Die Krisenprojektorganisation ist bestrebt, beim Verkauf der Schiffe durch die Gesellschaft eine Wettbewerbssituation her- und möglichst marktgerechte Preise sicherzustellen. Im Vorfeld der Einleitung des Verkaufsprozesses eines einzelnen Schiffs wird daher eine Schätzung des Schiffswerts durch unabhängige Experten veranlasst. Die Massmariner SA nimmt ebenfalls eine Schiffswertschätzung vor. Gestützt auf das Ergebnis legt Massmariner SA einen aus ihrer Sicht zu erzielenden Mindestpreis und den angestrebten Verkaufspreis fest. Der Bund nimmt diese Verkaufspreise zur Kenntnis, bei Bedarf interveniert er bei der Gesellschaft. Ist das Schiff zum Verkauf auf dem Markt positioniert, so hat die Massmariner SA den Bund regelmässig über Kaufinteressenten und den Stand der Verhandlungen zu informieren. Der Bund ist – vertreten durch die externen juristischen Experten – beratend in die Verhandlungen zum Abschluss der Verkaufsverträge eingebunden. Kurz vor Vertragsabschluss hat die Massmariner SA gegenüber dem Bund die Wahl des Käufers zu begründen. Dabei sind insbesondere die Prüfung des Käufers, die Wettbewerbssituation zwischen den Kaufinteressenten und die Marktkonformität des Preises darzulegen. Allfällige Unterschreitungen des vereinbarten Mindestpreises bzw. Abweichungen vom angestrebten Verkaufspreis sind ebenfalls zu begründen.

Zwecks Beurteilung der Käuferschaft und der Verkaufspreise nehmen die externen maritimen Experten eine Einschätzung der Offerten vor. Sie bildet zusammen mit der Begründung des Verkäufers eine wichtige Entscheidungsgrundlage für den Bund. Zur Käuferanalyse und für die qualitative Beurteilung verfügt die Krisenprojektorganisation des Bundes über einen definierten Kriterienkatalog. Dieser beinhaltet neben den Angaben zur Käuferschaft die Kriterien des Kaufangebots, namentlich den Preis, die Kommissionen, die Höhe der Anzahlung, der zu erwartende Aufwand für die Positionierung des Schiffes zwecks Übergabe, den erwarteten Zeitpunkt der Schiffsübergabe sowie allfällige weitere Aufwände bis zur Übergabe des Schiffes. Der Kriterienkatalog wird laufend überprüft und kann bei Bedarf von der Krisenprojektorganisation ergänzt werden.

Der von der Massmariner SA geplante Verkaufsprozess sieht grundsätzlich Einzelschiffsverkäufe vor. Es wird davon ausgegangen, dass potentielle Käufer für die angebotenen Schiffstypen in Nischenmärkten tätig sind und nur über begrenzte finanzielle Möglichkeiten verfügen. Blockverkäufe von mehreren Schiffen sind jedoch nicht ausgeschlossen und würden gegebenenfalls geprüft. Mit der Platzierung von einzelnen Hochseeschiffen am Markt dürften einfacher Wettbewerbssituationen zwischen Kaufinteressenten geschaffen werden können, was sich positiv auf die Verkaufspreise auswirken dürfte. Dies schliesst jedoch nicht aus, mehrere Hochseeschiffe gleichzeitig am Markt zu platzieren.

43 VERKAUF VON LASTENFREIEN SCHIFFEN

Das Management der Massmariner SA steht während dem Verkaufsprozess vor der Herausforderung, die hohen Kreditorenbestände zu bewirtschaften und Arrestrisiken zu vermeiden. Es gilt zu beachten, dass die Kreditoren der Schiffe spätestens unmittelbar vor der Übergabe an den Käufer bezahlt werden müssen, damit die Hochseeschiffe «lastenfrei» übergeben werden können. Spätestens zu diesem Zeitpunkt sind die privilegierten Forderungen (sog. «Maritime Liens») abzulösen.

Aufgrund der Beurteilung Anfang 2019 wurde ersichtlich, dass für einen geordneten Verkauf der ersten beiden Hochseeschiffe und insbesondere für die Sicherstellung der lastenfren Übergabe zusätzliche finanzielle Mittel benötigt wurden. Gemeinsam mit der Gesellschaft und der Bank wurden Ende April 2019 weitere Vereinbarungen abgeschlossen. Die Bank stellte der Massmariner SA eine Überbrückungsfinanzierung in der Höhe von 2 Millionen US-Dollar zur Begleichung der Maritime Liens der ersten beiden Schiffe zur Verfügung. Diese Überbrückungsfinanzierung ist mittels einer Sicherungsvereinbarung durch den Bund abgesichert; der Betrag ist der Bank vorab aus den Verkaufserlösen zurückzuerstatten.

Die Massoel Maritime Holding S.A. ihrerseits stellte dem Bund am 30. April 2019 basierend auf einem entsprechenden Beschluss des Verwaltungsrates einen sog. «Letter of Indemnity» (Schadloshaltungserklärung) im Umfang von 2,1 Millionen US-Dollar aus. Damit verpflichtete sich die Massoel Maritime Holding SA, dem Bund auf erstes Verlangen den entsprechenden Betrag zu bezahlen.

Die erforderliche Liquidität für den Verkaufsprozess ist prioritär aus dem laufenden Betrieb der Schiffe zu erwirtschaften. Um den Liquiditätsbedarf rechtzeitig erkennen zu können, hat die Massmariner SA mit Hilfe der vom Bund beigezogenen ökonomischen Experten eine Liquiditätsplanung erstellt. Soweit es der Massmariner SA nachweislich nicht möglich ist, die notwendigen finanziellen Mittel für die lastenfren Übergabe der Hochseeschiffe aufzubringen, sollen diese Mittel für die restlichen Verkäufe aus den erzielten Verkaufserlösen bereitgestellt werden können. Die Gesellschaft hat bei Bedarf entsprechende Anträge zu stellen, welche der Bund mit Blick auf die Sicherung seiner Gläubigerinteressen und die Verlustminimierung prüft und im vorteilhaften Fall bewilligt.

44 ERFOLGTE VERKÄUFE

Im April 2019 hat die Massmariner SA in Absprache mit der Krisenprojektorganisation den Verkaufsprozess gestartet. Über verschiedene Broker werden die Schiffe einer möglichst grossen Anzahl potentieller Kaufinteressenten angeboten. Dadurch wird sichergestellt, dass eine Wettbewerbssituation herrscht.

Stand Mitte Oktober 2019 wurden zwei Hochseeschiffe verkauft und an den Käufer übergeben. Der Verkaufserlös ist einem vom Bund kontrollierten Konto bei der Schweizerischen Nationalbank gutgeschrieben worden. Der Verkaufsplan sieht vor, bis Ende des Jahres 2019 mindestens zwei weitere Schiffe zu verkaufen und zu übergeben. Ziel ist der Verkauf der gesamten Massmariner-Flotte so rasch wie möglich abzuschliessen.

45 MÖGLICHER VERKAUFSERLÖS

Der Brutto-Verkaufserlös der gesamten Massmariner-Flotte wird von Experten auf einen mittleren zweistelligen Millionenbetrag Franken geschätzt. Dieser Erlös wird durch Transaktionskosten reduziert. Diese Transaktionskosten beinhalten unter anderem Gebühren für Broker, Agenten und juristische Dienstleistungen. Auf den Schiffen lasten noch offene und privilegierte Verbindlichkeiten (Maritime Liens). Um die Schiffe lastenfrei verkaufen zu können, müssen diese Verbindlichkeiten vor der Übergabe an den Käufer beglichen werden. Zusätzlich muss die Überbrückungsfinanzierung der Bank für die Initiierung des Verkaufsprozesses aus den Verkaufserlösen zurückgeführt werden.

46 NETTOBELASTUNG DES BUNDES

Die Verbindlichkeit des Bundes aus den Solidarbürgschaften für die Massmariner SA gegenüber der Bank beträgt rund 129 Millionen Franken. Unter Berücksichtigung des erwarteten Netto-Verkaufserlöses wird voraussichtlich die Nettobelastung des Bundes im hohen zweistelligen Millionenbereich und damit unterhalb der gebildeten Rückstellung von 100 Millionen zu liegen kommen.

5 NACHTRAGSKREDIT

51 HÖHE DES NACHTRAGSKREDITS

Mit Bundesbeschluss vom 3. März 2008 hat das Parlament letztmals den Rahmenkredit für die Sicherung eines ausreichenden Bestandes an Hochseeschiffen auf insgesamt 1,1 Milliarden Franken erhöht.

Gesamthaft bestehen aktuell noch Verpflichtungen des Bundes aus Bürgschaften im Umfang von 504 Millionen Franken zugunsten der finanzierenden Banken. Seit 2016 konnten somit die Verpflichtungen des Bundes um rund 290 Millionen Franken reduziert werden (vgl. Ziff. 13).

Aus subventionsrechtlicher Sicht handelt es sich bei den gewährten Bürgschaften um Anspruchssubventionen. Sind die Voraussetzungen zur Inanspruchnahme einer Bürgschaft erfüllt, können die Bürgschaften von den Banken in Anspruch genommen werden (sog. «Bürgschaftsziehung»). In diesem Fall müssen die gewährten Bürgschaften vom Bund honoriert werden. Diese Verpflichtung ergibt sich direkt aus den entsprechenden subventionsrechtlichen Grundlagen (Art. 22 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die wirtschaftliche Landesversorgung²⁷ in der Version vom 1.1.2013, neu Art. 27, 36 und 57 Abs. 1 LVG²⁸, in der Version vom 1.6.2017; in Verbindung mit der entsprechenden Bürgschaftsverordnung²⁹). Die entsprechenden Zahlungen an die Darlehensgeberin müssen somit geleistet werden.

Im vorliegenden Fall der Massmariner SA sind noch nicht alle Hochseeschiffe verkauft worden. Zwei Hochseeschiffe wurden bereits an die Käufer übergeben, bei anderen stehen die Übergaben bevor. Bezüglich der übrigen Hochseeschiffe laufen die Verkaufsverhandlungen oder werden in nächster Zeit an die Hand genommen (vgl. Ziff. 4). Entsprechend ist eine genaue Schätzung der Netto-Verkaufserlöse nicht möglich. Dennoch ist der Nachtragskredit zu diesem Zeitpunkt zu beantragen (Art. 27 Abs. 1 und 2 Finanzhaushaltverordnung³⁰). Die Abklärungen haben ergeben, dass die Gesellschaft nicht fortführungsfähig und eine vollständige Amortisation der ausstehenden Darlehen bis zum Ende der Bürgschaftszeit nicht realistisch ist (vgl. Ziff. 33). Die Bürgschaft wurde zudem in Anspruch genommen (vgl. Ziff. 35). Der entsprechende Betrag für die Ablösung der Solidarbürgschaft muss bis spätestens zum 7. Februar 2020 bezahlt werden. Je eher diese Zahlung erfolgt, umso eher kann der Zinsenlauf gestoppt und damit weitere Kosten vermieden werden.

Damit unterscheidet sich die Situation vom Nachtrag Ia zum Voranschlag 2017, wo die Verkaufsverträge für alle Hochseeschiffe zeitgleich mit der Verabschiedung der Nachtragsbotschaft unterzeichnet wurden. Dies ermöglichte eine genauere Schätzung der Netto-Verkaufserlöse und damit der Höhe des Nachtragskredites. Entsprechend konnte der beantragte Nettobetrag (unter Berücksichtigung der Verkaufserlöse und Kosten) des Nachtragskredites tiefer angesetzt werden.

Zur Bestimmung der Höhe des vorliegenden Nachtragskredits wird vom gesamthaft ausstehenden und vom Bund verbürgten Darlehensbetrag ausgegangen. Das ausstehende Darlehen der Massmariner SA gegenüber der finanzierenden Bank beträgt 128,717 Millionen Franken (vgl. Ziff. 21).

Nach erfolgreichem Abschluss der Verkäufe aller acht Hochseeschiffe der Massmariner SA wird die Nettobelastung des Bundes (Ziff. 46) berechnet werden können. Ausgehend vom beantragten Nachtragskredit von 128,717 Millionen Franken werden der erzielte Verkaufserlös, insbesondere nach Abzug der Kreditoren der Hochseeschiffe, der «Broker Fees» (Makler- und Vermittlungsgebühren) sowie der Überbrückungsfinanzierung der Bank zu berücksichtigen sein (vgl. Ziff. 43).

27 Bundesgesetz vom 8. Oktober 1982 über die wirtschaftliche Landesversorgung (SR 531, LVG).

28 Bundesgesetz vom 17. Juni 2016 über die wirtschaftliche Landesversorgung (SR 531, LVG).

29 Verordnung über die Verbürgung von Darlehen zur Finanzierung schweizerischer Hochseeschiffe (SR 531.44).

30 Finanzhaushaltverordnung (SR 611.01).

Voraussetzung ist und bleibt jedoch, dass die Verkäufe der Hochseeschiffe erfolgreich abgeschlossen werden können. Aus verschiedenen, zum jetzigen Zeitpunkt nicht voraussehbaren Gründen, kann es im Rahmen der Verhandlung der weiteren Verkaufsverträge oder der noch anstehenden Abwicklung der bereits unterzeichneten Verkaufsverträge jedoch zu Verzögerungen kommen. Zudem kann aufgrund der Komplexität der Vertragswerke und der Abwicklungsprozesse nicht ausgeschlossen werden, dass während der Umsetzung – trotz einer klaren Präferenz des Bundes für die unter Ziffer 4 dargestellte Lösung – auf die entwickelten Alternativen zurückgegriffen werden muss (vgl. Ziff. 34.1). In einem solchen Fall kämen auch ein Insolvenzverfahren, Konkurs oder Nachlass in Frage, was entsprechende Kosten nach sich ziehen würde. Die Nettobelastung des Bundes würde sich im Vergleich zum Freihandverkauf entsprechend erhöhen.

52 ABLAUF DER FINANZFLÜSSE

Die Mittel des Nachtragskredites werden, mit Vorbehalt des Parlamentsentscheids, spätestens am 20. Dezember 2019 zur Verfügung stehen und auf das entsprechende Konto des entsprechenden Kredits des BWL überwiesen (Kredit A231.0373 Hochseeschiffahrt). Anschliessend überweist das BWL den entsprechenden Betrag zur Honorierung der Bürgschaften an die Bank. Der Bund honoriert die Bürgschaft im Umfang des Kapitalbetrages; die Zinsen wurden immer von der Gesellschaft bezahlt. Dies soll auch für die abschliessenden Zinszahlungen gelten.

Die Finanzflüsse für die Verkaufserlöse von jedem Hochseeschiff werden vertraglich zwischen der Verkäuferin und dem Käufer geregelt. Zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung (Signing) ist vom Käufer eine Anzahlung im Umfang von 10–20 Prozent des Verkaufspreises zu leisten. Kurz vor oder am Tag der Übergabe (Closing) des jeweiligen Hochseeschiffes hat der Käufer den Restbetrag zu bezahlen (inkl. den Wert allfälliger Restbestände von Treibstoffen und Öl). Beide Beträge werden in der Regel vorab auf einem Treuhandkonto bei einer unabhängigen Partei hinterlegt (sog. Escrow Account). Nach der erfolgreichen Übergabe des Schiffes wird der entsprechende Betrag freigegeben und auf das im Verkaufsvertrag zwischen der Gesellschaft und dem Käufer bezeichnete Zielkonto überwiesen.

Der Bund hat mit der Gesellschaft vertraglich vereinbart, dass letztere als Zielkonto für die Zahlung des Verkaufspreises jeweils ein Konto des Bundes bei der Schweizerischen Nationalbank, zu bezeichnen hat. Dieses Konto hat der Bund spezifisch für die Zwecke der Abwicklung der Finanzflüsse im Zusammenhang mit den Schiffverkäufen errichtet. Nach Abschluss aller Verkäufe und wenn sichergestellt ist, dass im Zusammenhang mit den Schiffverkäufen keine weiteren berechtigten Forderungen bezahlt werden müssen, wird das Guthaben (Verkaufserlöse abzüglich insb. Altkreditoren, «Broker Fees», Überbrückungsfinanzierung) zur Minderung der Bürgschaftsbelastung des Bundes im entsprechenden Jahr vereinnahmt.

53 FINANZPOLITISCHE BEURTEILUNG

Per Ende Juni hat das EFD eine Hochrechnung für 2019 vorgenommen. Der Bund rechnet mit einem ordentlichen Finanzierungsergebnis von voraussichtlich 2,8 Milliarden Franken. Aus heutiger Sicht verlangt die Schuldenbremse keinen konjunkturbedingten Überschuss (im VA 0,3 Mrd.). Der strukturelle Überschuss beträgt somit 2019 2,8 Milliarden Franken (im VA 0,9 Mrd.). Dieser finanzielle Spielraum genügt, um die mit den beiden ordentlichen Nachtragsbotschaften 2019 verbundenen Kreditaufstockungen (Nachtragskredite plus Kreditübertragungen abzüglich Kompensationen) von netto 168,4 Millionen Franken sowie den mit der vorliegenden Botschaft beantragten Mehrbedarf von rund 129 Millionen Franken zu decken. Angesichts des hohen strukturellen Überschusses werden die Vorgaben der Schuldenbremse im Jahr 2019 eingehalten.

Entwurf

Bundesbeschluss über den Nachtrag IIa zum Voranschlag 2019

vom xx. Dezember 2019

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 167 der Bundesverfassung¹,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 16. Oktober 2019²,
beschliesst:*

Art. 1 Nachtragskredit

Für das Jahr 2019 werden als zweiter Nachtrag (zweiter Teil) zum Voranschlag 2019 der Schweizerischen Eidgenossenschaft Aufwände in der Erfolgsrechnung von 128 717 000 Franken bewilligt.

Art. 2 Ausgaben

Im Rahmen der Finanzierungsrechnung für das Jahr 2019 werden zusätzliche Ausgaben von 128 717 000 Franken genehmigt.

Art. 3 Schlussbestimmung

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum.

¹ SR 101

² Im BBl nicht veröffentlicht

