

Postauto-Affäre: Was wir wissen und was nicht

Überblick Seit Montag liegt der Untersuchungsbericht zu den Manipulationen bei Postauto Schweiz vor. Dabei spielte die Tochter in Liechtenstein eine wesentliche Rolle. Vieles liegt aber noch im Dunkeln.

pschaedler@medienhaus.li

Was wir wissen

Postauto Schweiz hat seit 20 Jahren Buchungen gefälscht und so unrechtmässig Steuergelder kassiert. Gemäss Untersuchungsbericht beläuft sich alleine die Deliktsumme zwischen 2007 und 2015 auf **90,9 Millionen Franken**.

Um die erschlichenen Subventionen zu verschleiern, wurden **verdeckte Gewinnausschüttungen** an die ausländischen Tochtergesellschaften Car Postal und **Postauto Liechtenstein Anstalt** getätigt. Gemäss Untersuchungsbericht der Anwaltskanzlei Kellerhals Carrard flossen zwischen 2007 und 2011 54 Millionen nach Frankreich und **«ungefähr» 17 Millionen nach Liechtenstein**.

Die **Postauto Liechtenstein Anstalt** wurde 2001 gegründet. Damals erhielt das Unternehmen **erstmalig den Auftrag**, den öffentlichen **Linienbusverkehr in Liechtenstein** zu erbringen. Der Auftrag wurde für die Jahre von 2001 bis 2011 vergeben. Verwaltungsrat des Unternehmens war von Beginn an **Daniel Landolf**, welcher gleichzeitig Geschäftsführer von Postauto Schweiz war. Nach dem Aufklaren des Skandals wurde Landolf **am 14.2.2018 freigestellt**.

Am **25. November 2010** gab die Regierung bekannt, dass die **Postauto Liechtenstein Anstalt** nach einer Ausschreibung **erneut den Auftrag** für den Betrieb des öffentlichen Linienbusverkehrs in Liechtenstein für die Jahre **2012 bis 2021** erhält. Das Auftragsvolumen betrug rund **160 Millionen Franken**. Begründet wurde die Auftragsvergabe mit der besseren **Qualität und dem tieferen Preis**. Gemäss LIEmobil-Geschäftsführer Jürgen Frick lag der Preis damals **gut zwei Prozent tiefer** als bei den Konkurrenzofferten. **Auch mehrere liechtensteinische Unternehmen** haben sich um den Auftrag beworben.

Am **10. Dezember 2011** wurde die **Bus-Flotte** vorgestellt. Die **Postauto Liechtenstein Anstalt** nahm **25 neue Fahrzeuge** in Betrieb. Die neuen Busse dürften etwa **13 Millionen Franken** gekostet haben.

Gemäss Bundesrätin Doris Leuthard hat die **Postauto Liechtenstein Anstalt** seit 2001, mit Ausnahme der Jahre 2010, 2011 und 2012, ein **ausgeglichenes bzw. positives Geschäftsergebnis** erzielt. Dies erklärte Leuthard am **11. Juni 2018** auf eine Anfrage von **Nationalrat Roland Rino Büchel**. In diesem Zusammenhang erklärte sie auch: «Die Post geht gemäss heutigem Wissensstand davon aus, dass das Fürstentum **Liechtenstein** von den unrechtmässigen Buchungen bei Postauto Schweiz AG **nicht betroffen** ist.»

Die Postauto Liechtenstein Anstalt hatte einen **regelmässigen Wechsel** bei den

Was wir nicht wissen

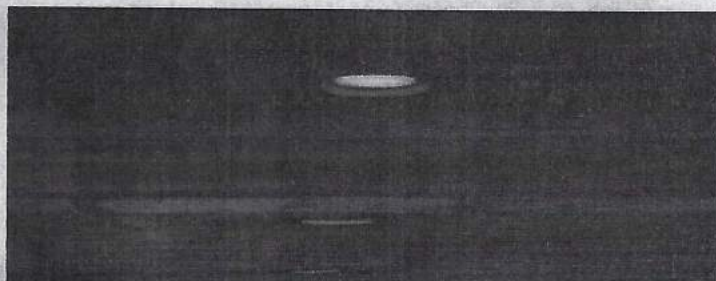
Es ist **völlig unklar**, was mit den **«ungefähr» 17 Millionen Franken**, welche von Postauto Schweiz an die Postauto Liechtenstein überwiesen wurden, **passiert** ist. Ob die ertrogenen Subventionsgelder nur in Vaduz parkiert oder damit unter Umständen die Aufträge in Liechtenstein wettbewerbsverzerrend **«gekauft»** wurden, ist offen. Der **Verdacht** liegt zwar nahe, dass sich irgend jemand an dem Geld **bereichert** hat – etwa in Form von Bonuszahlungen –, aber derzeit ist dies Spekulation.

Wieviel Geld wurde **wirklich nach Liechtenstein** verschoben? Die Anwaltskanzlei Kellerhals Carrard hat nur den Zeitraum von 2007 bis 2011 untersucht. Für mehr reichte die Zeit nicht. Die **Buchungsmanipulationen** dürften aber schon **vor dem Jahr 2000 begonnen haben** und bis 2017 fortgeführt worden sein. Diese Frage könnte eine **Interpellation des Nationalrates Roland Rino Büchel** auflösen. Bundesrätin Doris Leuthard muss die **Antworten bis zur September-Session** liefern.

Über den **Geschäftsgang der Postauto Liechtenstein Anstalt** ist praktisch **nichts bekannt**. Dies weil Postauto Schweiz für die liechtensteinische Tochter die Gesellschaftsform der Anstalt gewählt hat. Eine Anstalt **muss ihre Zahlen nicht veröffentlichen**. Auch auf Nachfrage gibt es von der Schweizerischen Post **keine Zahlen zur Tochter** in Liechtenstein.

Erfüllen die Verschiebung und Verschleierung der ertrogenen Subventionen den **Vortatbestand der Geldwäscherei**? Der Direktor der **Financial Intelligence Unit (FIU)** in Vaduz, Daniel Thelesklaf, gibt sich **zurückhaltend**: «Es dünkt mich auf den ersten Blick etwas weit hergeholt, vor allem wenn sich herausstellen sollte, dass sich niemand bereichert haben sollte. Aber eben: derzeit lässt sich zu dieser Frage noch nichts sagen.» Auch wenn Thelesklaf zurückhaltend ist, der Verdacht ist aufgrund des Untersuchungsberichtes nicht abwägig.

Wird die **Staatsanwaltschaft** von sich aus tätig? Dazu erklärt der leitende Staatsanwalt **Robert Wallner**: «Wir verfolgen die Berichterstattung und treffen **Vorabklärungen**. Bisher haben wir **kein Verfahren** eingeleitet.»



busverkehr in Liechtenstein zu erbringen. Der Auftrag wurde für die Jahre von 2001 bis 2011 vergeben. Verwaltungsrat des Unternehmens Wer von Beginn an **Daniel Landolf**, welcher gleichzeitig Geschäftsführer von Postauto Schweiz war. Nach dem Aufliegen des Skandals wurde Landolf am 14.2.2018 freigestellt.

Am 25. November 2010 gab die Regierung bekannt, dass die **Postauto Liechtenstein Anstalt** nach einer Ausschreibung **erneut den Auftrag** für den Betrieb des öffentlichen Linienbusverkehrs in Liechtenstein für die Jahre 2012 bis 2021 erhält. Das Auftragsvolumen betrug rund **160 Millionen Franken**. Begründet wurde die Auftragsvergabe mit der besseren **Qualität und dem tieferen Preis**. Gemäss LIEmobil-Geschäftsführer Jürgen Frick lag der Preis damals **gut zwei Prozent tiefer** als bei den Konkurrenzofferten. **Auch mehrere liechtensteinische Unternehmen** haben sich um den Auftrag beworben.

Am 10. Dezember 2011 wurde die **Bus-Flotte** vorgestellt. Die Postauto Liechtenstein Anstalt nahm **25 neue Fahrzeuge** in Betrieb. Die neuen Busse dürften etwa **13 Millionen Franken** gekostet haben.

Gemäss **Bundesrätin Doris Leuthard** hat die **Postauto Liechtenstein Anstalt** seit 2001, mit Ausnahme der Jahre 2010, 2011 und 2012, ein **ausgeglichenes bzw. positives Geschäftsergebnis** erzielt. Dies erklärte Leuthard am 11. Juni 2018 auf eine Anfrage von **Nationalrat Roland Rino Büchel**. In diesem Zusammenhang erklärte sie auch: «Die Post geht gemäss heutigem Wissensstand davon aus, dass das Fürstentum Liechtenstein von den unrechtmässigen Buchungen bei Postauto Schweiz AG **nicht betroffen** ist.»

Die **Postauto Liechtenstein Anstalt** hatte einen **regen Wechsel** bei den **Geschäftsführern**: Thomas Eisenlohr (ab 2001), Markus Barth (bis 2009), Peter Dempfle (ab 2009), Ueli Schneider (2010–2012), Rico Kellenberger (seit 1.11.2012). Die Abschlüsse wurden seit 2001 von der **KPMG Schaan** revidiert. Auch die Abschlüsse der Schweizerischen Post wurden von der **Revisionsgesellschaft KPMG** revidiert.

Das **Ministerium für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport** sieht aufgrund der Postauto-Affäre derzeit **keinen akuten Handlungsbedarf**. Man stehe wegen den im Untersuchungsbericht genannten **Mittelflüsse nach Liechtenstein** mit der **LIEmobil** in Kontakt. Der Regierung seien derzeit keine Hinweise bekannt, dass für den Staat oder die **LIEmobil** ein Schaden entstanden sei. **Auch Wettbewerbsverzerrung** bei der **Ausschreibung** und **Vergabe** des Linienbusverkehrs 2011 sieht sie nicht. Die nächsten Ausschreibungen würden deshalb plangemäss erfolgen.

Für den **VU-Abgeordneten Christoph Wenaweser** wäre ein Untersuchung angezeigt. Man könne zwar den Verantwortlichen **keinen Vorwurf** machen, dass 2010 der **Auftrag an die günstigste Offerte** vergeben wurde. «**Aber wenn** die Postauto Schweiz AG über ihre hundertprozentige liechtensteinische Tochter **Postauto Liechtenstein Anstalt** dank **Quersubventionen** zulasten der Schweizer Steuerzahler 2001 und 2011 auf diesem Niveau anbieten konnte, war das mitunter ein **wettbewerbsrechtlich übler «Beschiss»** von **Postauto Schweiz**, bei dem heimische Unternehmer übervorteilt worden waren und auf der Strecke geblieben sind. Das gehört auch auf unserer Seite **genau untersucht** und ich erwarte dabei absolute Transparenz.»

In **Frankreich** wurde Postauto Schweiz bzw. deren Tochter **Carpostal** bereits **erstinstanzlich** wegen **unlauterem Wettbewerb** zu 11 Millionen Euro **Schadenersatz** verurteilt. Drei französische Busunternehmer haben die Klage wegen **rechtswidriger Staatssubventionierung** eingereicht. Carpostal soll mit **Dumping-Preisen** ausgeschriebene Buslinien erhalten haben. Die Offerten sollen dabei **30 Prozent unter den Selbstkosten** gelegen haben. Carpostal hat aber Beschwerde gegen das Urteil eingelegt.

Über den **Geschäftsgang der Postauto Liechtenstein Anstalt** ist praktisch **nichts bekannt**. Dies weil Postauto Schweiz für die liechtensteinische Tochter die Gesellschaftsform der **Anstalt** gewählt hat. Eine Anstalt **muss ihre Zahlen nicht veröffentlichen**. Auch auf Nachfrage gibt es von der Schweizerischen Post **keine Zahlen zur Tochter** in Liechtenstein.

Erfüllen die Verschiebung und Verschleierung der ertrogenen Subventionen den **Vortatbestand der Geldwäscherei**? Der Direktor der **Financial Intelligence Unit (FIU)** in Vaduz, Daniel Thelesklaf, gibt sich **zurückhaltend**: «Es dünkt mich auf den ersten Blick etwas weit hergeholt, vor allem wenn sich herausstellen sollte, dass sich niemand bereichert haben sollte. Aber eben: derzeit lässt sich zu dieser Frage noch nichts sagen.» Auch wenn Thelesklaf zurückhaltend ist, der Verdacht ist aufgrund des Untersuchungsberichtes nicht abwägig.

Wird die **Staatsanwaltschaft** von sich aus tätig? Dazu erklärt der leitende Staatsanwalt **Robert Wallner**: «Wir verfolgen die Berichterstattung und treffen **Vorabklärungen**. Bisher haben wir **kein Verfahren** eingeleitet.»



Welche Rolle die **Postauto Liechtenstein Anstalt** gespielt hat, liegt grösstenteils noch im Dunkeln. Bild: Daniel Ospelt

Gegendarstellung

Nachstehend veröffentlichen wir eine Gegendarstellung von Markus Biedermann, Generalsekretär im Ministerium für Präsidiales und Finanzen, gemäss Mediengesetz, Art. 25–31:

«Im «Liechtensteiner Vaterland» vom 14. Juni wird unterstellt, dass ich in meiner damaligen Funktion als Verkehrsbeauftragter im Zusammenhang mit der Vergabe des öffentlichen Linienverkehrs bekannt gegeben hätte, dass die Post-

auto Schweiz AG einen um gut zwei Prozent tieferen Preis angeboten hätte als die Konkurrenz. Mit dieser Aussage wird jedoch Jürgen Frick, gegenwärtiger Geschäftsführer der **LIEmobil**, im «Liechtensteiner Volksblatt» vom 13. Juni 2018 zitiert. Ich habe weder in meiner Funktion als Verkehrsbeauftragter noch zu einem späteren Zeitpunkt eine Aussage zum Preis oder Qualität der unterlegenen Offerten getätigt.»