Tribunale federale
Tribunal federal

{T 1/2}
2A.726/2006 /leb

Urteil vom 8. November 2007
II. öffentlich-rechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesrichter Merkli, Präsident,
Bundesrichter Hungerbühler, Wurzburger, Müller, Karlen,
Gerichtsschreiber Häberli.

Parteien
1. Schweizerische Unfallversicherungs-
anstalt (SUVA),Postfach 4358, 6002 Luzern,
2. Eidgenössische Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV), vertreten durch die SUVA, Postfach 4358, 6002 Luzern,
Beschwerdeführerinnen,

gegen

Schweizerische Eidgenossenschaft,
vertreten durch das Eidgenössische Finanzdepartement, Bernerhof, Schwanengasse 2, 3003 Bern,
Eidgenössische Rekurskommission für die Staatshaftung, p.A. Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 3000 Bern 14.

Gegenstand
Staatshaftung (Beschränkung des Regressrechts der Sozialversicherungsträger),

Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen den Entscheid der Eidgenössischen Rekurskommission für die Staatshaftung vom 3. November 2006.

Sachverhalt:
A.
Die Schweizer Grenzwacht führt seit 1999 entlang der Landesgrenze Überwachungsflüge durch, mittels denen unerlaubte Grenzübertritte festgestellt und verhindert werden sollen; für diese Flüge kann sie jeweils auf Helikopter und Piloten der Schweizer Luftwaffe zurückgreifen. Am 25. Mai 2001 war ein Hubschrauber des Typs Alouette III zu einem derartigen Überwachungsflug gestartet, als er nördlich von Delémont im Raum Grand Brunchenalmit einer Telefonweitspannleitung kollidierte und abstürzte. Bei diesem Unfall kamen der Militärpilot und die gesamte, aus drei Grenzwächtern bestehende Besatzung ums Leben.
B.
Die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt (SUVA) und die Eidgenössische Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV) erbrachten die gesetzlichen Leistungen an die Hinterbliebenen der drei beim Unfall ums Leben gekommenen Grenzwächter. Anschliessend versuchten sie, auf die Schweizerische Eidgenossenschaft Rückgriff zu nehmen, welche ihrer Auffassung nach für den Schaden einstehen muss, den der verunfallte Militärpilot verursacht hat. Am 17. November 2005 lehnte das hierfür zuständige Eidgenössische Finanzdepartement das entsprechende Regressbegehren ab. In der Folge beschwerten sich die SUVA und die AHV erfolglos bei der Eidgenössischen Rekurskommission für die Staatshaftung (Entscheid vom 3. November 2006).
C.
Am 30. November 2006 sind die SUVA und die AHV gemeinsam mit einer Verwaltungsgerichtsbeschwerde ans Bundesgericht gelangt. Sie beantragen, den Entscheid der Eidgenössischen Rekurskommission für die Staats-

haftung sowie die Verfügung des Eidgenössischen Finanzdepartements vom 17. November 2005 aufzuheben und festzustellen, dass die Schweizerische Eidgenossenschaft für die Regressforderungen von SUVA und AHV aus dem Helikopterunfall vom 25. Mai 2001 dem Grunde nach vollumfänglich haftbar sei. Weiter sei die Eidgenossenschaft zu verpflichten, der SUVA und der AHV für die drei verstorbenen Grenzwächter Beträge von 941'750, 1'042'047 und 1'305'831 Franken zu bezahlen, zuzüglich 5% Zins seit 1. Januar 2006.

Das Eidgenössische Finanzdepartement schliesst auf Abweisung der Beschwerde, während die Eidgenössische Rekurskommission für die Staatshaftung auf Vernehmlassung verzichtet hat.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:
1.
1.1 Auf das vorliegende Verfahren findet noch das bis Ende 2006 geltende Bundesgesetz vom 16. Dezember 1943 über die Organisation der Bundesrechtspflege (OG) Anwendung (vgl. Art. 132 Abs. 1 des am 1. Januar 2007 in Kraft getretenen Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht [BGG; SR 173.110]).
1.2 Entscheide der Eidgenössischen Rekurskommission für die Staatshaftung unterliegen der Verwaltungsgerichtsbeschwerde ans Bundesgericht (vgl. Art. 98 lit. e OG sowie Art. 10 Abs. 1 und Art. 19 Abs. 3 des Bundesgesetzes vom 14. März 1958 über die Verantwortlichkeit des Bundes sowie seiner Behördemitglieder und Beamten [VG; SR 170.32]). Die Beschwerdeführerinnen sind als unterlegene Antragstellerinnen zur Beschwerde legitimiert (Art. 103 lit. a OG). Nicht einzutreten ist auf ihre Beschwerde jedoch insoweit, als sie die Verpflichtung der Eidgenossenschaft zur Bezahlung einer Schadenersatzsumme von insgesamt 3'289'628 Franken beantragen: Die Vorinstanz hat sich im angefochtenen Entscheid nicht mit der Höhe des allfällig zu ersetzenden Schadens befasst, weshalb sich das vorliegende Verfahren auf die Grundsatzfrage zu beschränken hat, ob die Beschwerdeführerinnen für die von ihnen erbrachten Versicherungsleistungen Rückgriff auf die Eidgenossenschaft als Arbeitgeberin des Militärpiloten nehmen können. Über den Umfang eines allfälligen Regresses hat als Nachfolger der Rekurskommission für die Staatshaftung gegebenenfalls das Bundesverwaltungsgericht zu befinden (vgl. Art. 53 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesverwaltungsgericht [VGG; SR 173.32]). Nicht einzutreten ist weiter auf den Antrag, die Verfügung des Eidgenössischen Finanzdepartements vom 17. November 2005 aufzuheben, zumal der Entscheid der Rekurskommission für die Staatshaftung aufgrund des Devolutiveffekts an die Stelle der erstinstanzlichen Verfügung getreten ist.
1.3 Mit der Verwaltungsgerichtsbeschwerde kann neben der Verletzung von Bundesrecht grundsätzlich auch die unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts geltend gemacht werden (Art. 104 lit. a und lit. b OG). Hat aber - wie hier - eine richterliche Behörde als Vorinstanz gewirkt, ist das Bundesgericht an deren Sachverhaltsfeststellung gebunden, sofern diese nicht offensichtlich unrichtig, unvollständig oder unter Verletzung wesentlicher Verfahrensbestimmungen erfolgt ist (Art. 105 Abs. 2 OG).
2.
Die heute für alle Sozialversicherungsrechtszweige geltende Regressregelung von Art. 72 ff. des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 2000 über den Allgemeinen Teil des Sozialversicherungsrechts (ATSG; SR 830.1) ist erst am 1. Januar 2003 in Kraft getreten (vgl. AS 2002 3393); auf Ansprüche, welche - wie die hier geltend gemachte Regressforderung - vor diesem Zeitpunkt entstanden sind, findet sie keine Anwendung (Art. 82 Abs. 1 ATSG). Massgebend sind deshalb vorliegend die Regelung von Art. 41 ff. des Bundesgesetzes vom 20. März 1981 über die Unfallversicherung (UVG; AS 1982 1688 f.) sowie Art. 48ter des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1946 über die Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHVG; Fassung vom 7. Oktober 1994 [AS 1978 401 und AS 1996 2480]).
2.1 Aufgrund der genannten Bestimmungen subrogieren sowohl die Unfall- als auch die Alters- und Hinterlassenenversicherung in jenem Umfang in die Ansprüche, welche dem Geschädigten gegenüber dem Haftpflichtigen zukommen, in dem sie Ersterem die gesetzlichen Leistungen erbracht haben (Art. 41 UVG und Art. 48ter AHVG). Grundsätzlich können die in Anspruch genommenen Sozialversicherungen ihre Aufwendungen demnach vom haftpflichtigen Schädiger zurückfordern. Durch Art. 44 Abs. 2 UVG wird dieses Rückgriffsrecht allerdings begrenzt, wobei die betreffende Regelung nicht nur für den Bereich der Unfallversicherung, sondern auch für jenen der Alters- und Hinterlassenenversicherung gilt (BGE 112 II 167; für das heutige Recht vgl. Art. 75 Abs. 2 ATSG). Die genannte Bestimmung sieht sowohl zugunsten des Arbeitgebers des Versicherten als auch zugunsten von dessen Mitarbeitnehmern ein Haftungs- und Regressprivileg vor (vgl. BGE 127 III 580 E.

1 S. 581). Durch das Regressprivileg wird die Möglichkeit der Sozialversicherer beschränkt, Arbeitgeber und Kollegen des Versicherten gestützt auf eine Subrogation nach Art. 41 UVG und Art. 48ter AHVG zu belangen; ein Rückgriff ist nur dann möglich, wenn der Versicherungsfall absichtlich oder zumindest grobfahrlässig verursacht worden ist (vgl. BGE 123 III 280 E. 2b/bb S. 286).

2.2 Hier liegt ein derartiger Fall eines Regressprivilegs vor: Der Hubschrauberpilot, welcher den Unfall vom 25. Mai 2001 verursacht hat (vgl. E. 3.1), ist für die Schweizer Luftwaffe und mithin für die Eidgenossenschaft tätig gewesen. Gestützt auf Art. 3 Abs. 1 und Abs. 3 VG ist diese deshalb grundsätzlich für den Schaden haftbar, den die Hinterbliebenen der drei getöteten Grenzwächter erlitten haben (vgl. 132 II 449 E. 3.2 u. 3.3 S. 456 f.). Die Beschwerdeführerinnen sind in jenem Umfang, in dem sie hinsichtlich des Helikopterunfalls Leistungen ausgerichtet haben, in allfällige Schadenersatzansprüche der Hinterbliebenen gegen die Eidgenossenschaft subrogiert (Art. 41 UVG und Art. 48ter AHVG). Allerdings war diese nicht nur Arbeitgeberin des fehlbaren Hubschrauberpiloten, sondern gleichzeitig auch der drei mitverunfallten Grenzwächter, so dass sich der von den Beschwerdeführerinnen angestrebte Rückgriff letztlich gegen die Arbeitgeberin der Versicherten richtet. Die Eidgenossenschaft kann sich deshalb auf das Regressprivileg von Art. 44 Abs. 2 UVG berufen und ist nur dann ersatzpflichtig, wenn der Pilot den Unfall absichtlich oder grobfahrlässig herbeigeführt hat. Die entsprechende Rechtslage wird von den Beschwerdeführerinnen im bundesgerichtlichen Verfahren nicht mehr bestritten.

3.

Mithin bleibt das Verschulden des fehlbaren Hubschrauberpiloten zu beurteilen: Ist diesem Grobfahrlässigkeit vorzuwerfen, so können die Beschwerdeführerinnen trotz des Haftungs- und Regressprivilegs auf die Eidgenossenschaft Rückgriff nehmen; liegt demgegenüber nur einfache Fahrlässigkeit vor, so ist ein Regress ausgeschlossen. Der Begriff der Grobfahrlässigkeit im Sinne von Art. 44 UVG und Art. 48ter AHVG ist grundsätzlich gleich wie im zivilrechtlichen Haftpflichtrecht zu verstehen. Grobfahrlässig handelt mithin, wer elementare Vorsichtsgebote verletzt, die jeder verständige Mensch in der gleichen Lage und unter den gleichen Umständen beachten würde (vgl. BGE 119 II 443 E. 2a S. 448).

3.1 Beim Einsatz vom 25. Mai 2001 handelte es sich um einen ¨Uberwachungs- und Interventionsflug mit zusätzlichen Interventionsgruppen am Boden¸, der von Kleinlützel (SO) in westlicher Richtung entlang der Landesgrenze bis in die Region von Biaufond in der Gemeinde Les Bois (JU) führen sollte. Der Militärpilot startete um 11:38 auf dem Flugplatz Payerne und landete um ca. 12:00 Uhr in Bure (JU). Dort besprach er den bevorstehenden Einsatz während rund 25 Minuten mit den drei Grenzwächtern, welche anschliessend seine Besatzung bildeten, bevor er um 12:30 Uhr in Richtung Kleinlützel weiterflog. Zur verhängnisvollen Kollision mit der Telefonleitung kam es um 12:41 Uhr, noch vor Erreichen des Ausgangspunkts des eigentlichen Überwachungsflugs. Während der Helikopter zunächst offenbar auf einer Flughöhe von 100 bis 200 Meter über Grund unterwegs war, senkte der Pilot, als er nahe Bourrignon einem nach Osten verlaufenden Tal folgte, das Fluggerät aus ungeklärten Gründen auf eine Höhe von 55 Meter über Boden ab, so dass er beim Gehöft Grand Brunchenal¨mit den unteren beiden Drähten einer Telefonweitspannungsleitung kollidierte. Das fragliche Kabel war zwar nicht durch eine Warnmarkierung gekennzeichnet, die Telefonleitung als solche war aber auf der vom Piloten verwendeten Flugkarte als Hindernis vermerkt. Bei der Kollision wurde der Heckrotor vom Rumpf des Hubschraubers getrennt, was zu dessen sofortigem Absturz führte. Beim Aufprall auf dem Boden wurden der Pilot und zwei der Grenzwächter auf der Stelle getötet; kurze Zeit nach dem Unfall erlag auch der dritte Grenzwächter während einer Notoperation im Kantonsspital Basel seinen Verletzungen.

3.2 Die technische Analyse des Helikopters ergab keinerlei Hinweise auf eine mechanische Fehlfunktion, und aufgrund der gerichtsmedizinischen Untersuchung konnte ein medizinischer Notfall als Unfallursache ausgeschlossen werden. Der militärische Untersuchungsrichter ging deshalb davon aus, der Absturz sei auf ein Fehlverhalten des Piloten zurückzuführen, ohne allerdings ermitteln zu können, ob eine vorwerfbare Unaufmerksamkeitvorlag. Aufgrund dieser Einschätzung des Untersuchungsrichters und gestützt auf die verschiedenen von diesem eingeholten Expertisen kam die Vorinstanz zum Schluss, der Grund dafür, dass der Pilot sein Fluggerät kurz vor der Kollision auf eine Höhe von nur 55 Meter über Grund abgesenkt habe, könne nachträglich nicht mehr ermittelt werden; darum lasse sich letztlich nicht beurteilen, ob er elementare Vorsichtsregeln verletzt und grobfahrlässig gehandelt habe. Weil eine grobfahrlässige Unfallverursachung nicht erstellt sei, dringe die Regressforderung der Beschwerdeführerinnen nicht durch, zumal diese aufgrund der Beweislastverteilung das Risiko für eine entsprechende Beweislosigkeit tragen würden.

3.3 Entgegen den Vorbringen der Beschwerdeführerinnen sind diese Erwägungen der Vorinstanz nicht bundesrechtswidrig: Dem Gutachten des fliegerischen Experten ist zu entnehmen, dass es nicht ungewöhnlich ist, im Rahmen von Überwachungsflügen entlang der Landesgrenze tief zu fliegen oder gar zu landen, um gemachte Beobachtungen vor Ort näher abzuklären. Es sei deshalb nicht auszuschliessen, dass die tiefe Flughöhe, welche zum Unfall geführt habe, mit einer für den Einsatzzweck der Grenzüberwachung relevanten Beobachtung im Zusammenhang stehe. Weiter führte der Experte aus, dass auf den Flug vom 25. Mai 2001 zwar das Reglement 56.2 Militärflugdienst (RMFD 95) sowie der Behelf 56.37 Helikoptereinsatz (BHE 96) anwendbar gewesen seien, dass diese Erlasse jedoch keine Regelung des Einsatzverfahrens für einen Polizeieinsatz enthielten; ein einschlägiger Behelf für Einsätze zugunsten von Polizei und Territorialbrigaden war im Unfallzeitpunkt erst in Vorbereitung. Es habe deshalb weitgehend im Ermessen des Piloten gelegen, wie er den Einsatz vom 25. Mai 2001 fliegen wollte. Mit Blick auf diese Ausführungen des Experten stossen die Vorbringen der Beschwerdeführerinnen weitgehend ins Leere, da diese - gestützt auf das eingereichte
Privatgutachten - fälschlicherweise von den allgemeinen Weisungen für einen einfachen Reiseflug ausgehen. Beim vorliegenden Flug für die Grenzwacht handelte es sich jedoch weder um einen blossen Personentransport noch um eine taktische Übung, sondern um einen eigentlichen Polizeieinsatz, für welchen nach dem Gesagten (noch) keine klaren Einsatzregeln galten. Allein aus dem Umstand, dass der Pilot die an sich für den Jura vorgeschriebene Mindestflughöhe von 150 Meter über Grund (vgl. Ziff. 221 f. RMFD 95 in Verbindung mit Ziff. 58 BHE 96) unterschritt, lässt sich deshalb noch keine grobe Fahrlässigkeit ableiten.
3.4 Zweck des "Uberwachungs- und Interventionsflugswar es, unerlaubte Grenzübertritte festzustellen und gegebenenfalls zu verhindern. Der Erfolg dieses Einsatzes wäre allenfalls in Frage gestellt worden, wenn der Hubschrauber bereits auf dem Anflug zum Ausgangsort vom Grenzgebiet her hätte gesehen werden können. Es leuchtet deshalb ein, dass für den Weg nach Kleinlützel eine relativ geringe Flughöhe gewählt wurde. Angesichts der Geländetopographie hätte im Unfallgebiet allerdings auch noch eine Flughöhe von immerhin 120 Metern über Boden ausgereicht, um eine ungewollte Sichtung von der Grenze her auszuschliessen. Ein Grund, wieso der Pilot den Helikopter im Bereich des Gehöfts Grand Brunchenaltrotzdem bis auf eine Höhe von nur 55 Meter absenkte, ist nicht ersichtlich; auch ergaben die militärischen Untersuchungen keinerlei Hinweise, welche Rückschlüsse auf die mit diesem Manöver verfolgte Absicht erlaubt hätten. Aus dem Umstand, dass sich keine Erklärung für die geringe Flughöhe finden lässt, folgt indessen nicht zwingend, dass der Pilot das verhängnisvolle Manöver leichtsinnig und ohne konkreten Anlass ausgeführt hat. Bei einem Militärpiloten, der insgesamt 5'369 Flugstunden absolviert hatte und über 30 Jahre Erfahrung
verfügte, ist davon auszugehen, dass er mit den Gefahren eines derartigen Tiefflugs bestens vertraut war. Da nichts über früheres waghalsiges Verhalten bekannt wurde, liegt der Schluss, der Pilot habe sich und seine Besatzung einem solchen Risiko leichtfertig und ohne hinreichenden Grund ausgesetzt, nicht auf der Hand. Dies umso weniger, als es - auch wenn keine entsprechenden Hinweise gefunden wurden - nach Auffassung des fliegerischen Experten nicht ausgeschlossen ist, dass am Unfallort eine Observation oder gar eine Landung eingeleitet wurde.
3.5 Demnach ist mit der Vorinstanz festzuhalten, dass sich im Nachhinein nicht mehr klären lässt, wieso der Pilot an der Unfallstelle derart tief geflogen ist. Zudem ergab die Untersuchung des Unfalls - abgesehen von der ungewöhnlichen Flughöhe - keinerlei Hinweise auf ein Fehlverhalten des Piloten. Die Vorbesprechung des Einsatzes mit der Besatzung und die für den Flug zum Ausgangspunkt gewählte Route hat der fliegerische Experte als angemessen bzw. vernünftig bezeichnet. Zwar hat der militärische Untersuchungsrichter bezüglich der Routenwahl gewisse Vorbehalte angemeldet, jedoch gleichzeitig klar ausgeschlossen, dass diese für den Unfall kausal gewesen sei. Weiter haben weder er noch der fliegerische Experte die vermutliche Fluggeschwindigkeit im Unfallzeitpunkt von offenbar 150-170 km/h problematisiert. Der Einschätzung der Beschwerdeführerinnen bzw. von deren Privatgutachter, der die Geschwindigkeit unter den gegebenen Umständen als geradezu unverantwortlich bezeichnet, kann deshalb nicht gefolgt werden. Mithin ist lediglich erstellt, dass dem Piloten ein (vermeidbarer) Fehler unterlaufen ist, indem er die Telefonweitspannleitung übersehen hat, obschon diese auf der verwendeten Flugkarte als Hindernis verzeichnet war. Zwar
könnte das betreffende Versehen mit seinen tragischen Konsequenzen durchaus eine grobe Fahrlässigkeit darstellen. Mit Blick darauf, dass es sich vorliegend um einen eigentlichen Einsatz und nicht um eine blosse Übung handelte, sowie auf die Möglichkeit, dass der verhängnisvolle Tiefflug im Zusammenhang mit dem Einsatzzweck stand, ist jedoch nicht mit hinreichender Sicherheit nachgewiesen, dass der fehlbare Pilot tatsächlich gegen elementare Gebote der fliegerischen Vorsicht verstossen hat. Jedenfalls ist der von den Beschwerde-

führerinnen angestellte Vergleich mit einem Autofahrer, der än unübersichtlicher Stelle und mit vollbesetztem Autoëin Rotlicht überfährt - also mit anderen Worten ganz bewusst das konkrete und bedeutende Risiko einer Kollision mit einem korrekt fahrenden Verkehrsteilnehmer eingeht - abwegig.

4.
Die Beschwerdeführerinnen erheben schliesslich noch zwei formelle Rügen:
4.1 Zum einen machen sie geltend, ihr Anspruch auf rechtliches Gehör (Art. 29 Abs. 2 BV; vgl. BGE 129 I 232 E. 3.2 S. 236; 129 II 497 E. 2.2 S. 504 f.) sei verletzt worden, weil die Vorinstanz nicht alle Akten beigezogen habe, welche die militärischen Untersuchungsbehörden über den Unfall angelegt haben. Zu Unrecht: Da die Beschwerdeführerinnen am 3. November 2004 in den Räumlichkeiten des Oberauditoriats in sämtliche militärischen Untersuchungsakten Einsicht nehmen konnten, ist nicht ersichtlich, inwiefern diesbezüglich eine Gehörsverletzung vorliegen sollte. Die Beschwerdeführerinnen vermögen denn auch keine entscheidwesentlichen Sachverhaltselemente zu nennen, welche nicht in den von der Rekurskommission beigezogenen Akten - den medizinischen, technischen und fliegerischen Gutachten sowie dem Schlussbericht des militärischen Untersuchungsrichters - enthalten sind. Ferner wäre es den Beschwerdeführerinnen freigestanden, jene Protokolle von Zeugenbefragungen, von denen ihnen das Oberauditoriat keine Fotokopien aushändigen wollte, ein weiteres Mal vor Ort einzusehen, wenn sie die betreffenden Aktenstücke noch einmal gründlicher studieren wollten.
4.2 Unbegründet ist schliesslich auch die Rüge, es sei eine ẅillkürliche antizipierte Beweiswürdigungv̈orgenommen bzw. der Sachverhalt unvollständig festgestellt worden (vgl. Art. 104 lit. b OG). Zwar hat die Vorinstanz den Antrag der Beschwerdeführerinnen auf Einholung einer fliegerischen Expertise abgewiesen. Indes lag der Rekurskommission bei ihrem Entscheid das fliegerische Expertengutachten vor, welches der militärische Untersuchungsrichter hatte ausarbeiten lassen und auf das auch im Rahmen der vorliegenden Erwägungen schon mehrfach Bezug genommen worden ist. Inwiefern das betreffende Gutachten für die Beurteilung der Regressstreitigkeit unzureichend sein könnte, ist weder ersichtlich noch dargetan. Die Beschwerdeführerinnen üben keinerlei Kritik an den Ausführungen des Gutachters und äussern sich letztlich gar nicht zu deren Inhalt. Soweit sie mit ihren Vorbringen geltend machen, eine (zusätzliche) fliegerische Expertise wäre hinsichtlich der Beurteilung des Verschuldens des Piloten erforderlich gewesen, verkennen sie, dass die Rechtsfrage, ob eine leichte oder allenfalls eine grobe Fahrlässigkeit vorliegt, allein vom Richter zu beantworten ist.

5.
Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde erweist sich demnach als unbegründet, soweit auf sie einzutreten ist. Entsprechend dem Ausgang des Verfahrens werden die Beschwerdeführerinnen kostenpflichtig (Art. 156 Abs. 1 und Abs. 7 in Verbindung mit Art. 153 und Art. 153a OG). Parteientschädigung ist keine auszurichten (vgl. Art. 159 OG).

Demnach erkennt das Bundesgericht:
1.
Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.
2.
Die Gerichtsgebühr von Fr. 10’000.– wird den Beschwerdeführerinnen unter Solidarhaft auferlegt.
3.
Dieses Urteil wird den Beschwerdeführerinnen, dem Eidgenössischen Finanzdepartement und dem Bundesverwaltungsgericht schriftlich mitgeteilt.
Lausanne, 8. November 2007
Im Namen der II. öffentlich-rechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts
Der Präsident: Der Gerichtsschreiber: