

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Energie</b>
Schlagworte	<b>Erdöl und Erdgas</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Motion</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2021</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Ackermann, Marco  
Berclaz, Philippe  
Bernhard, Laurent  
Bieri, Niklaus  
Dupraz, Laure  
Eperon, Lionel  
Freymond, Nicolas

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Berclaz, Philippe; Bernhard, Laurent; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Energie, Erdöl und Erdgas, Motion, 1995 - 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Energie	1
Energiepolitik	1
Netz und Vertrieb	1
Erdöl und Erdgas	1

## Abkürzungsverzeichnis

<b>EJPD</b>	Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>WAK-SR</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates
<b>UREK-SR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
<b>StromVG</b>	Stromversorgungsgesetz
<b>GasVG</b>	Gasversorgungsgesetz

---

<b>DFJP</b>	Département fédéral de justice et police
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<b>CER-CE</b>	Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats
<b>CEATE-CE</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
<b>LApEI</b>	Loi sur l'approvisionnement en électricité
<b>LApGaz</b>	Loi sur l'approvisionnement en gaz

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Energie

#### Energiepolitik

**MOTION**  
DATUM: 19.06.2020  
MARCO ACKERMANN

In einer im März 2018 eingereichten Motion forderte Benjamin Roduit (cvp, VS), dass der Bundesrat die Revisionsvorlage für das neue StromVG dem Parlament vorlegt und sicherstellt, dass diese **Revision im Stromsektor in Einklang mit der parallel laufenden Gesetzesrevision im Gassektor** (neues GasVG) steht. Der Motionär argumentierte, dass es einen Trend hin zur Koppelung der Sektoren Strom, Gas und Wärme gebe und es deshalb wichtig sei, die einzelnen Gesetzesprojekte in einem Gesamtüberblick zu beleuchten. In seiner ablehnenden Stellungnahme konstatierte der Bundesrat, dass es tatsächlich viele Interdependenzen zwischen dem Gas- und dem Strommarkt gebe und die Vorlagen nicht unabhängig voneinander betrachtet werden dürften. Er stimmte somit zwar der Forderung des Walliser Nationalrates zu, erachtete die Motion jedoch als bereits erfüllt, da er diese Abhängigkeiten bereits erkannt und bei der Ausgestaltung der beiden Gesetzesvorlagen entsprechend berücksichtigt habe. Da das Geschäft von den Räten innert der Zweijahresfrist unbehandelt blieb, wurde es im Juni 2020 abgeschlossen.<sup>1</sup>

#### Netz und Vertrieb

**MOTION**  
DATUM: 18.09.2017  
NIKLAUS BIERI

Eine Motion Vitali (fdp, LU) strebte mit der **Anpassung von Eichfristen bei Messmitteln** einen „Bürokratieabbau“ an: Aufgrund neuer Technologien sei es heute wesentlich seltener notwendig, Messinstrumente zu eichen, als es gesetzlich vorgegeben sei. Mit einer Vergrösserung der Eichintervalle könnten auch Kosten gesenkt werden. Nachdem der Nationalrat die Motion im Dezember 2016 stillschweigend angenommen und die WAK-SR ihrem Rat einstimmig empfohlen hatte, die Motion anzunehmen, gab es im September 2017 auch im Ständerat keine Wortmeldungen und Gegenanträge.<sup>2</sup>

**MOTION**  
DATUM: 17.09.2020  
MARCO ACKERMANN

Eine angenommene Motion Vitali (fdp, LU) wurde in der Herbstsession 2020 im Zusammenhang mit dem jährlichen Bericht des Bundesrates zu Motionen und Postulaten der gesetzgebenden Räte im Jahr 2019 abgeschlossen. Die **Anpassung von Eichfristen bei Messmitteln** wurde dergestalt angepasst, dass die Eichintervalle vergrössert und Verfahren vereinfacht werden. Wie der Bundesrat in seiner Botschaft festhielt, wurden die entsprechenden Verordnungen des EJPD für Längenmessmittel, Messanlagen und Messmittel für Flüssigkeiten ausser Wasser, Messmittel für thermische Energie und Gasmengemessmittel angepasst. Die Änderungen sollen im Jahr 2021 in Kraft treten. Ebenfalls vereinfacht – jedoch unabhängig von der Motion – wurden die Verfahren für die Überprüfung von Messmitteln für elektrische Energie, die schliesslich auch die Einführung von sogenannten Smart Meters erleichtern sollte. Solche intelligenten Stromzähler können im Gegensatz zu klassischen Geräten auch Nutzungsdaten übermitteln und sollen helfen, die Energie- und Netzeffizienz zu steigern.<sup>3</sup>

#### Erdöl und Erdgas

**MOTION**  
DATUM: 20.12.1995  
LIONEL EPERON

Attirant l'attention sur le fait que la pollution atmosphérique reste excessive en Suisse et que le gaz naturel constitue un carburant de substitution dont l'utilisation entraîne une pollution globale inférieure à celle de l'essence ou du diesel, le député libéral neuchâtelois Jean Cavadini a soumis au Conseil des Etats **une motion visant à inciter financièrement l'achat et l'utilisation de véhicules fonctionnant au gaz naturel**. Pour ce faire, le motionnaire a invité le Conseil fédéral à proposer une révision de la loi sur le tarif des douanes afin que pendant dix ans le gaz naturel utilisé dans les moteurs soit soumis aux mêmes droits de douane que le gaz utilisé à des fins de chauffage. Bien que le Conseil fédéral ait proposé de rejeter la motion, la Chambre haute l'a néanmoins transmise sous la forme moins contraignante du postulat.<sup>4</sup>

**MOTION**  
DATUM: 19.03.1999  
LAURE DUPRAZ

**Le Conseil national a transmis, sous la forme d'un postulat, une motion Suter** (prd, BE) réclamant une modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales afin d'exonérer les essences sans produits aromatiques (destinées aux tondeuses à gazon, tronçonneuses). Le Conseil fédéral a estimé qu'une telle mesure ne suffirait pas à rendre les essences sans aromates plus concurrentielles. Il a également rappelé que 80 % de cet impôt était redistribué dans l'économie forestière. Le supprimer créerait de nouveaux problèmes.<sup>5</sup>

**MOTION**  
DATUM: 14.06.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Tout comme le Conseil national l'année précédente, le Conseil des Etats a accepté la motion Weigelt (prd, SG), qui demande au Conseil fédéral de prendre dans les plus brefs délais les mesures nécessaires à l'approvisionnement en **carburant sans soufre** des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires sur l'ensemble du territoire. En effet, les nouveaux moteurs à essence à injection directe vont dans ce sens, mais nécessitent, à charge partielle et lors de l'utilisation d'un mélange pauvre, un catalyseur NeNOx. Or la qualité des carburants disponibles en Suisse ne permet pas un fonctionnement optimal de ce catalyseur étant donné que leur teneur élevée en soufre pose des problèmes au niveau des filtres à particules lors de l'épuration des fumées.<sup>6</sup>

**MOTION**  
DATUM: 13.09.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil des Etats a transmis par 23 voix contre 7 une motion élaborée par sa commission de l'environnement pour **une baisse des prix du diesel, du gaz naturel, du gaz liquide et du biogaz** afin de diminuer les émissions de CO2 dans le transport routier. Le texte vise à réduire l'impôt sur les huiles minérales frappant le diesel d'au moins 25 centimes par litre et de 50 centimes pour les gaz naturel et liquide ainsi que le biogaz. Pour compenser la baisse de recettes fiscales, la taxe sur l'essence devrait être augmentée de 5 centimes par litre. Réagissant à la réduction du prix du diesel, la Commission des transports du National s'est opposée à la proposition du Conseil des Etats. Elle estimait que la diminution ne se justifiait pas pour le diesel vu les effets nocifs produits sur les voies respiratoires. En revanche, elle est prête à diminuer les taxes de 40 centimes sur le gaz naturel, liquide ou le biogaz. Rejoignant les Etats, elle considérait que la réduction devait être compensée par une hausse de l'imposition de l'essence; le produit global de l'impôt devait rester le même. L'Organe consultatif sur les changements climatiques (OcCC) a également appelé le Conseil national à rejeter la motion relative à la diminution de l'impôt sur les huiles minérales pour le diesel, mais à encourager le gaz naturel et le biogaz comme carburants.<sup>7</sup>

**MOTION**  
DATUM: 15.09.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

Adoptant tacitement une motion de sa Commission des transports, le Conseil national a rejoint le Conseil des Etats en acceptant une **réduction de la taxe sur les carburants à gaz, gaz liquide et biogaz** d'au moins 40 centimes par litre. Le National a en revanche rejeté, par 96 voix contre 59, une motion des Etats qui demandait une réduction d'au moins 20 centimes par litre de la taxe sur le diesel. Cette baisse a suscité un vif débat entre ses partisans (PRD, PLS et UDC) et ses opposants (PDC, PS et Verts). Ces derniers ont admis que les moteurs diesel permettaient de réduire les émissions de CO2 d'environ 15% et consommaient moins que les véhicules à essence. Mais ces avantages ne compensaient pas les conséquences nocives du diesel: les poussières fines émises par les moteurs diesel ont des effets cancérigènes et sont très nocives pour les voies respiratoires et le système cardiaque de l'être humain. Les opposants ont aussi estimé que ce serait surtout les camions, dont 80% roulent au diesel, qui profiteraient le plus d'une baisse du prix. Cela risquait de remettre en cause la politique poursuivie par la Suisse de transférer les transports de la route au rail. Le dernier grief portait sur le danger d'un tourisme du diesel, induit par les automobilistes des pays voisins qui viendraient se fournir en Suisse à cause du prix moindre. Outre les avantages en consommation et en rejet CO2, les partisans du diesel ont avancé que des technologies étaient en train d'être développées pour combattre les nuisances. A ce propos, la Commission de l'environnement du Conseil national a milité en faveur de l'introduction obligatoire des nouveaux filtres pour véhicules diesel. Ils constituaient la deuxième génération de filtres à particules. Face à une augmentation des émissions nocives, les partisans du diesel citaient l'exemple de l'Allemagne et de l'Autriche, qui avec des parts de respectivement 40% et 16%, n'avaient pas constaté de poussée. Enfin, d'après eux, la baisse du prix du diesel était trop modérée pour remettre en cause le transfert de la route au rail et pour provoquer un effet de tourisme à la colonne.<sup>8</sup>

**MOTION**  
DATUM: 17.03.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

Déposé suite à l'échec du contre-projet Avanti, une motion de l'UDC souhaitant liquider les 3,6 milliards de francs de réserves du financement spécial pour la circulation routière n'a pas trouvé grâce aux yeux du Conseil fédéral. Ce dernier a évincé l'idée d'une liquidation de ces réserves par une **baisse d'impôt sur l'essence** de 10,9 centimes pendant cinq ans consécutifs.<sup>9</sup>

**MOTION**  
DATUM: 21.03.2007  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a approuvé une motion Aeschbacher (pep, ZH) chargeant le Conseil fédéral de présenter un **programme à long terme d'économie et de substitution du mazout utilisé comme huile de chauffage** afin de réduire la dépendance pétrolière de la Suisse et de préparer l'ère de l'après-pétrole dans une perspective de développement durable. Cette motion a été adoptée par 94 voix contre 76 et 9 abstentions, malgré l'opposition quasi unanime des parlementaires radicaux et démocrates du centre. La Chambre du peuple a par ailleurs transmis au Conseil fédéral un postulat Freysinger (udc, VS) lui confiant la tâche de présenter un plan d'action pour garantir l'indépendance du pays vis-à-vis des énergies fossiles.<sup>10</sup>

**MOTION**  
DATUM: 04.10.2007  
NICOLAS FREYMOND

La validité de l'arrêté échéant au 31 décembre 2008, le Conseil des Etats a adopté une motion de la CEATE-CE donnant mandat au Conseil fédéral de soumettre rapidement aux Chambres un **projet de loi concernant la compensation des émissions de CO2 des centrales à cycles combinés alimentées au gaz** dont l'entrée en vigueur surviendrait au 1er janvier 2009 au plus tard. Sur proposition de la CEATE-CN, le Conseil national a décidé, par 94 voix contre 27, de modifier la motion pour intégrer une exigence formulée dans l'initiative parlementaire du conseiller national Rechsteiner (ps, BS) (lv. Pa. 07.410). Il demande ainsi que la future loi règle également l'utilisation d'une grande partie de la chaleur résiduelle produite. Le Conseil des Etats s'est rallié à cette solution.<sup>11</sup>

**MOTION**  
DATUM: 12.03.2008  
NICOLAS FREYMOND

Contrairement au Conseil national l'année précédente, le Conseil des Etats a rejeté la motion Aeschbacher (pev, ZH) chargeant le Conseil fédéral de présenter un programme à long terme d'économie et de **substitution du mazout utilisé comme huile de chauffage**. Le plénum a suivi sa commission qui a jugé superflu le programme proposé, eu égard aux mesures existantes, et plaidé en faveur de l'édiction, au niveau cantonal ou intercantonal, de prescriptions obligatoires pour les assainissements et nouvelles constructions.<sup>12</sup>

**MOTION**  
DATUM: 11.06.2009  
NICOLAS FREYMOND

La chambre basse a également refusé, par 104 voix contre 57, de charger le Conseil fédéral de présenter un **programme d'économie de carburant pour l'administration fédérale** avec l'objectif de réduire de 50% la consommation actuelle, ainsi que le proposait un postulat Heim (ps, ZH)<sup>13</sup>

**MOTION**  
DATUM: 11.12.2009  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national ne souhaite pas encourager les **installations de couplage chaleur-force** alimentées par des énergies fossiles. Il a rejeté sans discussion une motion Leutenegger (plr, ZH) en ce sens, suivant la recommandation du Conseil fédéral qui jugeait cet encouragement incompatible avec la stratégie de réduction des émissions de CO2.<sup>14</sup>

**MOTION**  
DATUM: 30.11.2010  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a débattu de l'opportunité de développer le **couplage chaleur-force CCF**. Il a décidé de ne pas donner suite à une initiative parlementaire Van Singer (pe, VD) en faveur de l'utilisation de cogénérateurs de faible puissance alimentés au gaz, lui préférant une motion de sa CEATE en termes plus généraux, chargeant le Conseil fédéral de proposer au parlement des mesures et des instruments permettant de tirer un profit maximal du CCF. Le gouvernement s'y est opposé, soulignant que le recours aux énergies fossiles allait à l'encontre des objectifs de réduction des émissions de CO2 et que des études étaient en cours au sein de l'OFEN pour établir précisément les avantages et les inconvénients du CCF. Sensible à ces arguments, la CEATE-CE a proposé de transformer la motion en mandat d'examen afin de permettre au Conseil fédéral d'attendre les résultats de ces études pour élaborer une stratégie en matière de CCF. Les sénateurs ont suivi leur commission et décidé tacitement la transformation de

la motion.<sup>15</sup>

**MOTION**

DATUM: 15.03.2011  
LAURENT BERNHARD

Le Conseil national a avalisé en mars la décision prise l'année précédente par le Conseil des Etats de transformer une motion de la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (CEATE-CN) visant à encourager le **couplage chaleur-force CCF** en mandat d'examen.<sup>16</sup>

**MOTION**

DATUM: 21.12.2011  
LAURENT BERNHARD

Afin d'assurer la transition vers les énergies renouvelables, le recours aux **centrales à gaz** a été considéré comme nécessaire par le Conseil fédéral. Les projets de centrales à gaz sont tous situés en Suisse romande (Chavalon VS, Cornaux NE et Vernier GE). Les projets en Suisse alémanique avaient été abandonnés en 2007 et en 2009, car les exploitants de Schweizerhalle (BL), d'Utzensdorf (BE) et de Perlen (LU) avaient estimé que les règles de compensation des émissions de CO<sub>2</sub> étaient trop strictes. Parmi les projets en question, celui de **Chavalon** a la particularité de ne pas être raccordé à un réseau de récupération de chaleur. C'est la raison pour laquelle le projet chablaisien affiche un taux d'efficacité énergétique de 58% seulement, contre 80% pour les deux autres centrales à gaz. Malgré le fait que le site de Chavalon n'a pas réussi à atteindre le taux d'efficacité requis de 62%, le Conseil fédéral lui a accordé une exception légale. C'est précisément contre ce traitement de faveur dont bénéficie la centrale de Chavalon qu'une motion Gutzwiller (plr, ZH) a été déposée. Le texte demande que l'ordonnance sur la compensation des émissions de CO<sub>2</sub> des centrales à cycles combinés alimentées au gaz soit modifiée de telle sorte que les centrales thermiques à combustible fossile soient toutes équipées d'un système de récupération de chaleur et qu'elles respectent un taux d'efficacité énergétique minimal, conforme à l'état le plus avancé de la technique. Lors de la session d'hiver, le Conseil des Etats a rejeté cette motion intitulée « non à une Lex Chavalon » a par 23 voix contre 11.<sup>17</sup>

**MOTION**

DATUM: 16.09.2019  
MARCO ACKERMANN

Mittels einer Motion forderte der Luzerner Ständerat Damian Müller (fdp, LU), dass die **Mineralöl-Besteuerungsgrundlage von Liquefield Natural Gas (LNG)** – einem Treibstoff für LKWs, der im Vergleich zum Diesel rund 15 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-, 35 Prozent weniger Stickoxid- und 90 Prozent weniger Feinstaubemissionen verursacht – nicht mehr in Litern, sondern wie international üblich in Kilogramm definiert werden soll. Mit der Anpassung dieser Rahmenbedingung soll die Steuer-Ungleichheit – verflüssigte (Bsp. LNG) und gasförmige Gase (Bsp. Erdgas) werden nicht gleich besteuert – beseitigt und eine wirkungsvolle und günstige Möglichkeit geschaffen werden, um den ökologischen Fussabdruck der Logistikbranche zu verbessern. Der Bundesrat anerkannte in seiner Stellungnahme vom August 2019 den Handlungsbedarf und beantragte, das Begehren im Rahmen der Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes nach 2020 (BRG 17.071) aufzunehmen. Zudem habe die UREK-NR dieses Problem ebenfalls erkannt und in den Beratungen zur Pa.lv. 17.405 vorgeschlagen, diese steuerliche Ungleichbehandlung so rasch wie möglich zu korrigieren und noch vor Inkrafttreten des neuen CO<sub>2</sub>-Gesetzes in jener parlamentarischen Initiative zur Änderung des Mineralsteuer-, Umweltschutz- und CO<sub>2</sub>-Gesetzes einzubauen. Auch Ständerat Müller wollte nicht mehr abwarten und bat Finanzminister Ueli Maurer in der Herbstsession 2019, das Thema schon jetzt anzupacken und nicht bis zum Inkrafttreten des neuen CO<sub>2</sub>-Gesetzes zu warten. Der Bundespräsident räumte daraufhin ein, dass in der Gesetzgebung tatsächlich ein Fehler gemacht worden sei, und erklärte sich bereit, die Motion entgegenzunehmen und umzusetzen. Das Stöckli folgte diesem Votum und nahm die Motion stillschweigend an.<sup>18</sup>

**MOTION**

DATUM: 10.06.2020  
MARCO ACKERMANN

In der Sommersession 2020 folgte der Nationalrat stillschweigend und diskussionslos seiner einstimmigen UREK-NR und lehnte – entgegen dem früheren Ständeratsentscheid – eine Motion Müller (fdp, LU) betreffend die **Mineralöl-Besteuerungsgrundlage von Liquefield Natural Gas (LNG)** ab. Die Forderung nach einer gerechteren Besteuerungsform von LNG sei inzwischen im Rahmen der parlamentarischen Initiative Burkart (fdp, AG; 17.405) rückwirkend auf den 1. Juli 2019 umgesetzt worden, weshalb die Motion obsolet geworden sei, hatte die Kommission in ihrem Bericht erklärt.<sup>19</sup>



In einer Motion forderte Walter Wobmann (svp, SO), **dass die Energieetikette für Motorfahrzeuge abgeschafft wird**, da sich Verbraucherinnen und Verbraucher verstärkt auf den absoluten CO<sub>2</sub>-Ausstoss (gemäss Teilrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vom März 2011) fokussierten und nicht auf die «kompliziert berechneten Buchstaben-Kategorien» achten würden, argumentierte der Solothurner. Die Einführung absoluter CO<sub>2</sub>-Vorgaben habe die Energielabels absurd gemacht und für die Verwaltung und den Fahrzeughandel einen immensen Aufwand zur Folge, begründete der Motionär seine Forderung weiter. Der Bundesrat lehnte in seiner Stellungnahme vom Mai 2018 die Motion ab und widersprach Wobmann: Die CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften und die Energieetiketten seien zwei komplementäre Instrumente, die sich einerseits an die Importeure richteten und andererseits dem Kunden als transparente Informationsquelle dienen sollen. Die Energieetikette mache unterschiedliche Antriebstechnologien vergleichbar und ermögliche entgegen der absoluten CO<sub>2</sub>-Angabe, dass auch grössere Fahrzeuge, wie beispielsweise Familienwagen, relativ auf ihr Gewicht betrachtet als effizient eingestuft werden können. Zudem erachtete der Bundesrat die bürokratischen Kosten für die Energieetikette als vertretbar und erklärte, dass die Kennzeichnung in verschiedenen Kantonen bereits als Grundlage für die Berechnung der Motorfahrzeugsteuer und für Effizienzziele diene. Aus all jenen Gründen wolle der Bundesrat die europaweit etablierte Kennzeichnung beibehalten. Da die Motion nicht innerhalb von zwei Jahren abschliessend im Rat diskutiert wurde, kam sie im Sommer 2020 zur Abschreibung.<sup>20</sup>

---

1) Mo. 18.3336

2) AB SR, 2017, S. 645f.

3) BBl, 2020, S. 3373 f.

4) BO CE, 1995, p. 1275 ss.

5) BO CN, 1999, p. 489 s.

6) BO CE, 2001, p. 362 s.; BO CN, 2000, p. 1601

7) BO CE, 2002, p. 59 ss.; QJ, 7.3.02 (CE); LT, 22.8 (Commission CN) et 23.8.02 (OcCC); presse du 13.9.02 (Commission CN); L'OcCC est l'organe consultatif du DFI et du DETEC.

8) BO CN, 2003, p. 135 ss. (CEATE-CN, Mo. 02.3382); presse du 7.3.03 (CN); LT, 15.9.03 (Commission de l'environnement).

9) LT, 29.12.04.

10) BO CN, 2007, p. 499 ; BO CN, 2007, p. 501 (Freysinger, Po. 06.3182)

11) BO CE, 2007, p. 614; BO CE, 2007, p. 614 et 930; BO CN, 2007, p. 1551 ss.

12) BO CE, 2008, p.139

13) BO CN, 2009, p. 1262

14) BO CN, 2009, p. 2331

15) BO CE, 2010, p. 1048.; BO CN, 2010, p. 421 ss. ( Singer, Iv. Pa. 09.403)

16) BO CN, p. 395 s.

17) BO CE, 2011, p. 1269 ss.; LT, 16.3.11 ; TA et TG, 17.3.11.

18) AB SR, 2019, S.713

19) AB NR, 2020, S. 854; Bericht UREK-NR vom 10.2.20

20) Mo. 18.3344