

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Eisenbahn</b>
Akteure	<b>Leuthard, Doris (cvp/pdc) BR UVEK / CF DETEC</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1989 - 01.01.2019</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

Bieri, Niklaus  
Hulliger, Caroline  
Schär, Suzanne

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Hulliger, Caroline; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahn, 2011 - 2018*. 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>Aussenpolitik</b>	1
Zwischenstaatliche Beziehungen	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	3
Eisenbahn	3
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	8
Luftfahrt	9

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>BIF</b>	Bahninfrastrukturfonds
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>FABI</b>	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
<b>FinöV</b>	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
<b>STEP</b>	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>FIF</b>	Fonds d'infrastructure ferroviaire
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>FAIF</b>	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
<b>FTP</b>	Fonds de financement des transports publics
<b>PRODES</b>	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire

# Allgemeine Chronik

## Aussenpolitik

### Zwischenstaatliche Beziehungen

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 20.02.2015  
CAROLINE HULLIGER

Alois Stöger, le **ministre autrichien des transports, de l'innovation et de la technologie**, a été accueilli **à Berne** par Doris Leuthard pour une visite de travail. Il a notamment été question du raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire européen à grande vitesse afin que l'efficacité du trafic international soit améliorée. <sup>1</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 17.04.2015  
CAROLINE HULLIGER

Le 17 avril, Jacqueline Galant, **la ministre belge de la Mobilité**, était **à Berne** pour une visite de travail. Elle s'est entretenue avec son homologue suisse, Doris Leuthard, qui lui a présenté le système ferroviaire helvétique. <sup>2</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 08.06.2015  
CAROLINE HULLIGER

A l'occasion de la journée suisse des transports et de l'énergie à l'**Expo de Milan**, Doris Leuthard a annoncé l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard prévue le 1er juin 2016. <sup>3</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

POSTULAT  
DATUM: 11.06.2012  
NIKLAUS BIERI

Das im Mai des Berichtjahres im Ständerat eingereichte Postulat Abate (fdp, TI) fordert vom Bundesrat einen Bericht zur strategischen Vision der **Entwicklung der Nord-Süd-Verbindung der Bahn**, speziell der Gotthardachse. Von mehreren Sprechern wurde in der Debatte auf die Notwendigkeit einer Gesamtschau über die strategische Entwicklung hingewiesen. Bundesrätin Leuthard betonte in ihrer Antwort, dass sich strategisch seit der Neat-Strategie nichts geändert habe und man nun in der Umsetzungsphase stehe, in welcher neben der Schweiz auch Deutschland und Italien halten müssten, was abgemacht worden sei. Der Ständerat überwies das Postulat entgegen dem Antrag des Bundesrates mit 29 zu 3 Stimmen. <sup>4</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 13.12.2013  
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung der Motionen Büttiker (fdp, SO) (10.3921) und Hochreutener (cvp, BE) (10.3914) sowie zweier Motionen der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beider Räte (12.3330 / 12.3401), welche 2012 überwiesen worden waren, legte der Bundesrat im Mai seine **Botschaft zu Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors** auf den Zulaufstrecken zur NEAT am Gotthard vor. Das Geschäft enthielt das Bundesgesetz über den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors sowie den Bundesbeschluss über den Gesamtkredit. Um die Gotthardachse bis 2020 in einen durchgehenden 4-Meter-Korridor umzubauen, sind zwischen Basel und der Alpensüdseite 170 Ausbaumassnahmen umzusetzen. Dazu zählen Tunnelanpassungen und Änderungen an Perrondächern, Fahrleitungen, Signalanlagen und Überführungen, sowie der Neubau des Bözbergtunnels. Die Massnahmen in der Schweiz wurden auf rund CHF 710 Mio. veranschlagt, die Massnahmen für Anschlüsse in Italien auf CHF 230 Mio. Die Finanzierung könne zunächst über den FinöV-Fonds und später über den Bahninfrastrukturfonds BIF vorgenommen werden. Der Bundesrat hielt fest, dass die Mittel ausreichen, um neben allen beschlossenen Projekten im Rahmen von FABI auch den 4-Meter-Korridor zu realisieren. Am 25. September trat der Ständerat ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein. Die KVF-SR stellte den Mehrheitsantrag, den Artikel 1 des Bundesgesetzes so zu ändern, dass nicht nur die Gotthardstrecke erwähnt wird, sondern allgemein die Nord-Süd-Verbindung. Damit könnten auch Massnahmen auf der Lötschberg-Linie ergriffen werden, ohne dass eine Gesetzesänderung notwendig würde. Eine Minderheit Theiler (fdp, LU) beantragte die Annahme des bundesrätlichen Vorschlages. Der Ständerat stimmte mit 23 zu 20 Stimmen für den Mehrheitsantrag. Die von der KVF-SR in Artikel 2 beantragte Streichung der Massnahmen in Giubiasco-Lugano Vedeggio (mit Kosten von CHF 10 Mio.) fand im Rat dagegen keine Mehrheit, er folgte dem Antrag des Bundesrates mit 26 zu 9 Stimmen. Hinsichtlich der Massnahmen für die Anschlüsse in Italien wollte die KVF-SR mit ihrem Mehrheitsantrag

aufnehmen, dass für A-fonds-perdu-Beiträge an Italien ein überwiegendes Interesse der Schweiz gegeben sein muss. Ein Minderheitsantrag wollte verhindern, dass der Bundesrat eine Carte blanche für finanzielle Vereinbarungen mit Italien erhält. Der Rat folgte allerdings dem Mehrheitsantrag mit 31 zu 11 Stimmen und löste mit qualifiziertem Mehr von 36 zu 6 Stimmen die Ausgabenbremse. Bei der Finanzierung forderte die Mehrheit der KVF, dass diese zu einem Drittel aus Mineralölsteuererträgen und zu zwei Dritteln aus FinöV bzw. FABI erfolgen solle. Der Minderheitenantrag Imoberdorf (cvp, VS) beantragte dagegen die Annahme des bundesrätlichen Vorschlages, welcher eine Finanzierung rein aus FinöV und später aus dem BIF vorsah. Gegen die Teilfinanzierung mit Mitteln aus dem Strassenverkehr wurde vorgebracht, dass von diesen Mitteln bereits sehr viel für den Schienenverkehr eingesetzt werde und dass eine weitere Beanspruchung dieser Mittel die Zustimmung zur Vignettenpreiserhöhung und zu FABI in den jeweiligen Volksabstimmungen gefährden könnte. Der Rat entschied deshalb gegen weitere Mittel aus dem Strassenverkehr und nahm den Minderheitsantrag mit 28 zu 15 Stimmen an. Eine Minderheit Stadler (glp, UR) wollte schliesslich die zulässigen Höchstmasse für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen aufnehmen und zwar so, dass sogenannte Gigaliner (mit einer Länge von 25 Metern und einem Gewicht von bis zu 60 Tonnen) nicht zugelassen würden. Gegen diesen Vorschlag wurde vorgebracht, dass die Gesetzesebene der falsche Ort sei, um die Dimensionen von Fahrzeugen zu regeln und er wurde entsprechend mit 23 zu 15 Stimmen abgelehnt. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat das Bundesgesetz einstimmig (bei 7 Enthaltungen) an. In der Debatte des Bundesbeschlusses zum Gesamtkredit forderte der Mehrheitsantrag der KVF-SR eine Erhöhung der Beiträge an Massnahmen in Italien (Lötschberg-Simplon-Linie) um zusätzliche CHF 50 Mio. Dagegen wurde von Bundesrätin Leuthard eingewendet, dass die Schweiz mit Italien in Verhandlungen stehe und es taktisch falsch sei, den gesprochenen Betrag noch vor Abschluss der Verhandlungen aufzustocken. Zudem sei es unschön gegenüber jenen Kantonen, deren Anliegen zu FABI aus finanziellen Gründen zurückgestellt worden seien. Bei je 21 Stimmen für und gegen den Mehrheitsantrag entschied der Stichtentscheid des Präsidenten für den Mehrheitsantrag. Die Ausgabenbremse wurde mit 24 zu 18 Stimmen gelöst und in der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat den Bundesbeschluss zum Gesamtkredit mit 26 zu 15 Stimmen an. Am 5. Dezember trat der Nationalrat ebenfalls ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein. Im Nationalrat wurden die gleichen Punkte diskutiert wie im Ständerat. Die grosse Kammer folgte ihrer Schwester in der allgemeinen Formulierung des Geltungsbereichs entgegen einem Minderheitenantrag Binder (svp, ZH), welcher die Zustimmung zur bundesrätlichen Fassung forderte, mit 111 zu 73 Stimmen. Wie im Ständerat waren auch im Nationalrat die Beiträge an Italien umstritten: Während der Mehrheitsantrag der KVF-NR die Zustimmung zur ständerätlichen Fassung beantragte, forderte eine Minderheit 1 Binder (svp, ZH), dass der Bundesrat zwar selbständig Darlehen an Italien vergeben dürfe, für A-fonds-perdu-Beiträge aber die Zustimmung der Bundesversammlung vorzusehen sei. Eine Minderheit 2 Binder (svp, ZH) forderte die integrale Streichung des Artikels zu Beiträgen an Italien. Begründet wurde dies mit dem Territorialprinzip: Die Schweiz solle nur auf Schweizer Boden investieren. Dem wurde von grünliberaler, sozialdemokratischer und grüner Seite entgegengehalten, dass die NEAT ohne Anschluss im Süden nicht den vollen Nutzen zur Verkehrsverlagerung entfalten könne. Der Mehrheitsantrag wurde den beiden Minderheitsanträgen deutlich vorgezogen, Gegenstimmen kamen fast ausschliesslich aus der SVP-Fraktion. Die Ausgabe wurde mit 138 zu 48 Stimmen angenommen, nur die SVP-Fraktion trat auf die Ausgabenbremse. Eine Minderheit Hardegger (sp, ZH) verlangte die Aufnahme von Höchstmassen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen in Artikel 9 des Strassenverkehrsgesetzes sowie einen entsprechenden Verweis im Bundesgesetz zum 4-Meter-Korridor. Wie schon im Ständerat wurde dargehalten, dass dafür die Verordnungs- und nicht die Gesetzesebene vorgesehen sei. Der Nationalrat nahm den Minderheitenantrag Hardegger trotzdem mit 119 zu 60 Stimmen an. In der Gesamtabstimmung wurde das Bundesgesetz einstimmig mit 178 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen. In der Debatte zum Bundesbeschluss über den Gesamtkredit verlangte eine Minderheit Huber (fdp, UR), der bundesrätlichen Vorlage nachzukommen und die vom Ständerat eingebrachten CHF 50 Mio. für Massnahmen in Italien auf der Lötschberg-Simplon-Linie zu streichen. Der Nationalrat folgte aber seiner Kommission und nahm den Bundesbeschluss im Sinne des Ständerates mit 104 gegen 72 Stimmen an, wobei die Gegenstimmen aus den Fraktionen von FDP und SVP stammten. Die Ausgabenbremse wurde gelöst und mit 115 zu 67 Stimmen wurde das Geschäft angenommen. Am 10. Dezember verhandelte der Ständerat die Differenz und folgte dem Nationalrat darin, die Höchstmasse von Fahrzeugen nicht ins Bundesgesetz zum 4-Meter-Korridor sondern ins Strassenverkehrsgesetz zu schreiben. In der Schlussabstimmung vom 13. Dezember nahm der Ständerat die Vorlage mit 37 zu 1 Stimme an, der Nationalrat mit 143 zu 36 Stimmen. Die Gegenstimmen kamen

ausschliesslich aus der SVP-Fraktion.<sup>5</sup>

## Strassenverkehr

**POSTULAT**  
DATUM: 21.09.2016  
NIKLAUS BIERI

Nationalrätin Viola Amherd (cvp, VS) verlangte in einem Postulat vom Dezember 2014, dass für den **Transport gefährlicher Güter durch den Simplon** der obligatorische Bahnverlad geprüft werde. Sie begründete ihren Vorstoss mit den immer wieder vorkommenden gefährlichen Zwischenfällen auf der Simplon-Passstrasse. Schon im Januar 2015 ereignete sich erneut ein Unglück auf dieser Strecke als einem mit Aceton beladenen Lastwagen die Bremsen versagten und er nach waghalsigen Ausweichmanövern von der Strasse abkam und in Brand geriet. Der Bundesrat empfahl das Postulat im Februar 2015 trotzdem zur Ablehnung. In der Debatte, welche im September 2016 im Nationalrat geführt wurde, zeigte Bundesrätin Leuthard Verständnis dafür, dass solche Ereignisse die Bevölkerung beschäftigten. Leuthard führte aber auch aus, das Astra habe am Simplon jährlich CHF 30-40 Mio. in die Sicherheit investiert und eine stehende Arbeitsgruppe prüfe laufend weitere Massnahmen. Den Gefahrguttransport auf die Schiene zu verlagern, sei beim Simplon keine Option. Die grosse Kammer sah das anders und nahm die Motion mit 98 zu 94 Stimmen bei 2 Enthaltungen knapp an.<sup>6</sup>

## Eisenbahn

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 11.10.2011  
SUZANNE SCHÄR

In Anwesenheit von Verkehrsministerin Doris Leuthard eröffnete der französische Präsident Nicolas Sarkozy eine wichtige Teilstrecke an der **TGV-Verbindung Rhin-Rhône** zwischen Auxonne und Belfort, an deren Bau sich die Schweiz zu 3% finanziell beteiligt hatte. Mit der Inbetriebnahme des neuen Teilabschnitts wurde die Anbindung der Nordwestschweiz (via Basel, Mülhausen) ans TGV-Netz verbessert. Die Fahrzeit der TGV-Verbindung Basel-Paris verkürzte sich mit dem Fahrplanwechsel im Dezember um 30 Minuten. Zur durchgehenden Anbindung Mülhausens an die Linie Rhin-Rhône verbleibt noch der Bau von zwei kleineren Teilstrecken bei Mülhausen und Dijon.<sup>7</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 01.12.2012  
NIKLAUS BIERI

In der Frühjahrssession versuchte das Parlament, die Differenzen zur Bahnreform 2 zu bereinigen. Es ging dabei hauptsächlich um die Frage, welche **Rolle der Preisüberwacher in der Tarifgestaltung des öffentlichen Verkehrs** spielen soll. Der Ständerat beharrte im Februar des Berichtsjahres auf dem von ihm 2011 aufgenommenen Passus, welcher dem Preisüberwacher eine beratende Rolle im Tarifgestaltungsprozess zuschreibt, ihm aber das Veto bezüglich der Tarife entzieht. Der Nationalrat nahm diesen Punkt im März des Berichtsjahres auf. Die Fraktionen wiesen grossmehrheitlich darauf hin, dass es eben zur Rolle des Preisüberwachers gehöre, unbequem zu sein. Es sei aus institutionellen Gründen falsch, dem Preisüberwacher das Veto über die Tarife zu entziehen, da er eine Kontroll- und nicht eine Gestaltungsfunktion innehat. Nur die CVP/EVP-Fraktion stellte sich hinter die Änderung des Ständerats und unterstützte Bundesrätin Leuthard, welche sich ebenfalls für diese Lösung stark machte. Der Nationalrat lehnte die Änderung des Ständerates mit 151 zu 29 Stimmen ab und gab das Geschäft zurück in die kleine Kammer. Die KVF-SR beantragte ihrem Rat in der Folge, den Passus zu streichen und die Rolle des Preisüberwachers zu belassen. Der Ständerat folgte seiner Kommission, wies aber darauf hin, dass damit eine Chance verpasst worden sei, den alten Konflikt zwischen dem Preisüberwacher des Bundes und den SBB, welche als Bundesbetrieb unter anderem den Gewinnvorgaben des Bundes Folge leisten und dazu entsprechende Tarife einführen muss, zu beseitigen. Die so bereinigte Vorlage wurde Mitte März des Berichtsjahres in beiden Räten einstimmig angenommen. Per Anfang Dezember schloss der Bundesrat eine Gesetzeslücke, welche das Büssen von Schwarzfahrern betrifft. Das Bundesgericht hatte im Februar 2011 eine Bestimmung zum Büssen von Schwarzfahrern wörtlich ausgelegt, was zur Folge hatte, dass nur jene Schwarzfahrer gebüsst werden konnten, welche über eine Fahrkarte verfügen, diese aber nicht entwertet hatten, nicht aber jene, die gar keine Fahrkarte auf sich trugen. Ab Dezember können auch Schwarzfahrer ohne Billett von den Transportunternehmungen juristisch hieb- und stichfest gebüsst werden.<sup>8</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 17.06.2014  
NIKLAUS BIERI

Im Januar 2014 richtete die Neat-Aufsichtskommission ihren Bericht über die **Oberaufsicht über den Bau der NEAT** im Jahre 2013 an das Parlament, welches diesen in der Sommersession 2014 behandelte. Die Aufsichtskommission hielt fest, dass sowohl finanzielle wie auch zeitliche Risiken gesenkt werden konnten. Der Gesamtkredit konnte um CHF 185 Mio. reduziert werden, womit die Endkosten bei CHF 18.5 Mia. liegen sollen. Weiterhin wird die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels per 31.12.2016 erwartet. Die Situation beim Ceneritunnel ist weniger klar. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Vergabe der Bahntechnik durch die Alptransit Gotthard AG aufgehoben, so dass die Inbetriebnahme des Ceneritunnels (geplant für Dez. 2019) sich möglicherweise verzögert. Unklar sei die Situation der Zubringerstrecken in Deutschland und Italien. Während in Deutschland viele Einsprachen und Forderungen nach Lärmschutzmassnahmen offen sind, stimme die Zusammenarbeit mit Italien eher zuversichtlich. Bundesrätin Leuthard bedankte sich bei der Aufsichtskommission für deren Arbeit. Beide Kammern nahmen vom Bericht Kenntnis.<sup>9</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 19.09.2014  
NIKLAUS BIERI

Im September 2014 unterbreitete der Bundesrat seine Botschaft zum Abkommen mit Frankreich bezüglich der Modernisierung und dem Betrieb der **Bahnlinie von Annemasse (F) nach Genf**. Es geht dabei um die Ratifizierung des von Bundesrätin Leuthard und dem französischen Transportminister Frédéric Cuvillier im März 2014 unterzeichneten Abkommens zum Ausbau der Bahnverbindung Cornavin-Eaux Vives-Annemasse (CEVA). Das Projekt, welches den Strassenverkehr in der Region Genf entlasten soll, beinhaltet den Bau einer neuen Bahnlinie von 14 km Länge in der Schweiz sowie ein zwei Kilometer langer Streckenabschnitt in Frankreich, dessen Finanzierung in Abweichung vom Territorialprinzip von der Schweiz geleistet werden soll. Die Kosten für die Bauarbeiten in der Schweiz sollen CHF 1'567 Mio. betragen, jene für das Streckenstück in Frankreich EUR 15,7 Mio. Der Bundesbeschluss über die Genehmigung des Abkommens wurde 2014 vom Nationalrat nicht mehr behandelt.<sup>10</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 04.06.2015  
NIKLAUS BIERI

Der Bundesbeschluss zur Genehmigung des Abkommens mit Frankreich bezüglich der **Bahnlinie von Annemasse (F) nach Genf** wurde 2015 in den Räten behandelt. Dass die Bahnverbindung nach Annemasse (F) für die Region Genf eine wichtige Sache ist, war in den Räten unbestritten. Anlass zu Diskussionen gab die Finanzierung eines Streckenabschnitts auf französischem Boden durch die Schweiz. Bundesrätin Leuthard begründete diese Abweichung vom Territorialprinzip mit der Entlastung Genfs vom Grenzgängerverkehr deutlich, so dass der Nationalrat im März und der Ständerat im Juni 2015 ihre Zustimmung gaben.<sup>11</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 25.09.2015  
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung der Motion 10.3881 legte der Bundesrat dem Parlament im April 2014 eine Botschaft zur **Totalrevision des Gütertransportgesetzes** vor. Die Vorlage zielte auf eine Institutionalisierung des Planungsprozesses für den Schienengüterverkehr, in den auch die Kantone und die betroffenen Akteure einbezogen werden sollen. Mit Netznutzungskonzept und -plänen soll der Verdrängung des Güterverkehrs durch den Personenverkehr aus dem Netz vorgebeugt werden. Der Bundesrat wollte die SBB von der Verpflichtung, Güterverkehr als Kerngeschäft anzubieten, befreien. Investitionsbeiträge für Anschlussgleise und Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs soll der Bund als A-fonds-perdu-Beiträge leisten, Darlehen soll der Bund für Umschlagsanlagen im Ausland gewähren können. Der Bund kann Förderbeiträge für neue Angebote auszahlen oder sich an Bestellungen von Transportangeboten der Kantone beteiligen. Die Fördermöglichkeiten sind jedoch bis 2027 befristet. Der Bundesrat forderte zudem, dass Güterverkehrsangebote grundsätzlich eigenwirtschaftlich sein müssen. Von einem Verlagerungsziel in der Fläche analog zum Verlagerungsziel im alpenquerenden Güterverkehr sah der Bundesrat ab. Der Nationalrat hatte in der Frühlingssession 2015 dem Vorschlag des Bundesrates zugestimmt, den Güterverkehr nicht mehr als Kernaufgabe der SBB festzuschreiben. Mit der Annahme einer Motion der KVF-NR (14.3998) ging die grosse Kammer sogar noch weiter: Die SBB-Cargo solle aus der SBB herausgelöst und als eigenständiges Unternehmen weitergeführt werden. Der Ständerat, der im Juni 2015 die Behandlung der Totalrevision des Gütertransportgesetzes aufnahm, war mit dieser Stossrichtung nicht einverstanden und lehnte die Motion der KVF-NR ab. Mit der Annahme eines Postulat der KVF-SR (15.3496) beauftragte die kleine Kammer den Bundesrat aber, eine „Evaluation der Weiterentwicklungsmöglichkeiten von SBB Cargo“ vorzunehmen. Die KVF-SR empfahl, über die wichtige Frage der Zukunft der SBB-Cargo erst zu



beschliessen, wenn dieser Bericht vorliege.

Im September 2015 diskutierte der Nationalrat die Differenzen zum Ständerat. Während er bei einigen Differenzen auf die Formulierungen der kleinen Kammer einschwenkte, so blieb er doch in der Frage hart, ob der Bund nicht nur Bau und Erweiterung, sondern auch die Erneuerung von Anschlussgleisen und Umschlaganlagen unterstützen können soll. Erneuerungen würden zum betrieblichen Aufwand gehören, welcher in der Regel gerade nicht mehr unterstützt werden sollte, warnte Bundesrätin Leuthard vergebens vor den Kosten dieses „neuen Subventionstatbestands“. Der Ständerat gab in der Debatte vom 21. September nach und akzeptierte die Position des Nationalrates in der letzten Differenz stillschweigend. In den Schlussabstimmungen vom 25. September nahm der Nationalrat die Totalrevision des Gütertransportgesetzes mit 142 zu 53 Stimmen (1 Enthaltung) an, der Ständerat stimmte mit 43 Stimmen einstimmig zu.<sup>12</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 01.06.2016  
NIKLAUS BIERI

Am 1. Juni 2016 war es soweit: Die offizielle Schweiz beging einen Festakt zur **Eröffnung des Gotthard-Basistunnels**. Bundespräsident Johann Schneider Ammann und Verkehrsministerin Doris Leuthard empfingen neben viel Schweizer Prominenz auch die politischen Spitzen der Nachbarländer: Die deutsche Bundeskanzlerin Angela Merkel, der italienische Ministerpräsident Matteo Renzi, der französische Staatspräsident François Hollande, der österreichische Bundeskanzler Christian Kern und der Liechtensteiner Regierungschef Adrian Hasler nahmen teil und fanden grosse und lobende Worte für die Schweiz.

Sowohl am Nord- als auch am Südportal fanden Teile des Festaktes statt: Feuerwerk, eine Choreografie mit über 600 Profi- und Laiendarstellerinnen, Ansprachen und Grussworte und eine Flugshow der Patrouille Suisse. Neben dem Kleid im Löcherlook von Doris Leuthard, welches medial kommentiert wurde, führten weitere Teile des Programmes auch zu Gesprächsbedarf im Bundeshaus: So wurde etwa der Auftritt tanzender Derwische in der Choreografie beklagt (Frage von Sylvia Flückiger-Bäni (svp, AG) in der Fragestunde), bei welchen es sich jedoch laut Bundesrat um tanzende Heuhaufen handelte. Diskutiert wurde auch über die Segnung des Tunnels: Geplant war eigentlich, die Segnung durch Vertreter der drei grossen monotheistischen Weltreligionen vornehmen zu lassen. Weil sich die Reformierten nicht vom katholischen Pater Martin Werlen vertreten lassen wollten, wurde mit Pfarrerin Simona Rauch noch eine reformierte Geistliche eingeladen. Während die Einladung von Rabbi Marcel Yair Ebel nicht in Frage gestellt wurde, fragte Erich von Siebenthal (svp, BE) in der nationalrätlichen Fragestunde bezüglich der Einladung von Imam Bekim Alimi, ob der Bundesrat bereit sei, solche Eröffnungen zukünftig «sorgfältiger» zu planen, da gemäss von Siebenthal «der Glaube an die Botschaft des Korans in der Konsequenz immer mehr provoziert und Probleme macht». Der Bundesrat wies in seiner Antwort darauf hin, dass auch Arbeiter muslimischen Glaubens am Gotthardbasistunnel mitgearbeitet hätten und es bei der gemeinsamen Segnung darum gehe, zu zeigen, dass die Religionsgemeinschaften in der Schweiz friedlich zusammenleben und -arbeiten. Damit auch die wachsende Gruppe der Konfessionslosen vertreten sind, war im Vorfeld des Festaktes auch der Abteilungschef Sicherheit im Bundesamt für Verkehr, Pieter Zeilstra, für die Segnungszereemonie eingeladen worden.<sup>13</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 10.06.2016  
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2016 erschien der Bericht zum Postulat der KVF-NR betreffend der Prüfung der Übernahme von Betrieb und Unterhalt des italienischen Streckenteils der **Lötschberg-Simplon-Achse** zwischen dem Simplon-Südportal in Iselle und Domodossola. Der Bundesrat kommt im Bericht zum Schluss, dass die Übernahme von Betrieb und Unterhalt der Strecke durch die Schweiz mit hohen Kosten und vergleichsweise geringem Nutzen verbunden wäre. Die dazu aufzuwendenden Mittel würden beim Unterhalt der Schweizer Strecken fehlen. Die Zuständigkeit für Betrieb und Unterhalt von Eisenbahninfrastrukturen liege zudem – das hatte Bundesrätin Leuthard bereits in der Debatte zum Postulat deutlich gemacht – bei den entsprechenden Staaten. Der Bundesrat könne und wolle nicht gegen das Territorialprinzip verstossen und lehnte deshalb die Weiterverfolgung der Übernahme von Betrieb und Unterhalt des italienischen Streckenteils der Simplon-Linie ab.<sup>14</sup>

**MOTION**  
DATUM: 09.03.2017  
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Romano (cvp, TI) wünscht sich einen **besseren Zugang zur Bahn** und forderte in einer Motion vom Juni 2015, der Bundesrat solle alle umsetzbaren und geeigneten Massnahmen ergreifen, damit die SBB, die Kantone und die Gemeinden mehr öffentliche Parkplätze auf oder in der Nähe von Bahnhöfen schaffen würden. Es ging dem Motionär dabei insbesondere um die Verbesserung des Park and Rail-Angebots im ländlichen Raum. Obschon Bundesrätin Leuthard im Nationalrat darauf hinwies, dass die Schaffung von Parkplätzen keine direkte Bundesaufgabe sei und die SBB sich diesbezüglich mit den Kantonen und Gemeinden koordiniere, nahm eine Allianz von SVP, CVP, GLP und BDP den Vorstoss gegen SP, Grüne und FDP mit 109 zu 82 Stimmen (keine Enthaltungen) an.<sup>15</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 15.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Mit einem im April 2017 eingereichten Postulat „**Vorfinanzierung im Rahmen von Fabi/Ausbauschnitt 2030/35**“ wollte die KVF-SR erreichen, dass der Bundesrat sich bei der Planung der Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur an folgende Eckpunkte hält: Step 2030/35 soll CHF 12 Mia. betragen. Für die Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes wichtige Projekte, die aus finanziellen Gründen nicht in Step 2030/35 aufgenommen werden können, sollen gemäss Art. 58c des Eisenbahngesetzes zur Vorfinanzierung freigegeben werden.

Der Bundesrat lehnte das Postulat ab. Er hatte beschlossen, zwei Varianten des Step 2030/35 auszuarbeiten: Eine mit Kosten von CHF 7 Mia. und eine mit Kosten von CHF 12 Mia. Die Annahme des Postulates würde den Bundesrat schon vor der Ausarbeitung der Alternative auf die Variante von CHF 12 Mia. verpflichten und ihn deshalb daran hindern, eine sinnvolle Prüfung von Varianten vorzunehmen. Bundesrätin Leuthard betonte im Juni 2017 vor dem Rat, dass die Kosten für Unterhalt und Betrieb zum Zeitpunkt dieser Debatte noch nicht klar seien und der Rat damit keine informierte Entscheidung fällen könne. Der Ständerat stimmte dem Postulat trotzdem mit 28 zu 12 Stimmen (keine Enthaltungen) zu.<sup>16</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 15.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Die **Organisation der Bahninfrastruktur** wurde im Juni 2017 im Ständerat behandelt. Nachdem der Nationalrat die Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat beschlossen hatte, drehten sich die Voten in der kleinen Kammer nicht um inhaltliche Fragen, sondern darum, ob der Rückweisung zugestimmt werden soll oder nicht. Sprecher aus allen Parteien stellten klar, dass alle strittigen Punkte in der Detailberatung geklärt werden könnten. Bundesrätin Leuthard bat den Rat, seine Aufgabe wahrzunehmen – eine Rückweisung bringe eigentlich nur Mehraufwand; inhaltlich würden sich die Räte früher oder später trotzdem um diese Vorlage kümmern müssen. Ohne Opposition lehnte der Ständerat die Rückweisung schliesslich ab und gab das Geschäft damit zurück an den Nationalrat.<sup>17</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 15.11.2017  
NIKLAUS BIERI

Am 12. August 2017 hatte sich bei Rastatt DE bei Bauarbeiten an einer Untertunnelung ein Gleis abgesenkt. Der destabilisierte Untergrund führte zu einer **Streckenblockierung bei der Rheintalbahn**, welche Auswirkungen auf den ganzen europäischen Gütertransport hatte. Während Bahnpassagiere auf der betroffenen Strecke mit Bussen um die gesperrte Stelle befördert wurden, fiel der Gütertransport auf der Schiene komplett aus. Von den rund 200 Güterzügen, die jeweils pro Tag auf der betroffenen Strecke unterwegs waren, konnten Anfang September rund 50 über Ausweichstrecken (via Stuttgart oder durch Frankreich) verkehren. Strassentransportfirmen und die Rheinschiffahrt konnten Güter im Volumen von rund 60 Zügen pro Tag aufnehmen, fast die Hälfte des üblichen Gütertransportvolumens konnte jedoch nicht transportiert werden. Der Unterbruch im Güterbahnkorridor zwischen Rotterdam und Genua machte sich vielseitig bemerkbar, so mussten etwa viele Schweizer Firmen auf Rohstoffe warten und Produktionseinbussen verkraften. Die Rheinschiffahrt freute sich über das Wachstum im Auftragsvolumen und führte kurzzeitig gar den 24-Stunden-Betrieb ein, die Anbieter im kombinierten Güterverkehr sorgten sich jedoch um ihren Kundenstamm. Um die Dringlichkeit des Problems für die Schweizer Wirtschaft zu unterstreichen und um ausreichende Ersatzstrecken zu fordern, schrieb Bundesrätin Leuthard an den deutschen Verkehrsminister Dobrindt. Betroffene aus der Wirtschaft äusserten ebenso wie Mitglieder des Bundesparlaments Kritik an Deutschland, in ihren Augen dauerte die Behebung der Panne viel zu lange. Am 1. Oktober konnte der Verkehr auf der Strecke wieder aufgenommen werden – die Deutsche Bahn hatte die im destabilisierten Streckenteil steckende Tunnelbohrmaschine aufgegeben und einbetoniert und so den Untergrund wieder stabilisiert.

In der Antwort auf die Interpellation 17.3765 des Urner Ständerats Dittli (fdp, UR) hielt der Bundesrat im November 2017 fest, es gelte «die internationale Zusammenarbeit auf den europäischen Güterverkehrskorridoren und zwischen den einzelnen Korridoren zu verbessern». Im Nationalrat wollte Fabio Regazzi (cvp, TI) mit seiner Interpellation 17.3746 ebenfalls Auskunft darüber erhalten, wie «ein Rastatt» zukünftig vermieden werden könne und ob der Bundesrat beabsichtige, die Haftungsbestimmungen zu verändern. Der Bundesrat antwortete Mitte November 2017, die «Ausbauten auf den Korridoren müssen priorisiert und vorangetrieben [...] und das grenzüberschreitende Krisenmanagement der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen verbessert werden». Die Anpassung der Haftungsbestimmungen werde international zu überprüfen sein, der Bundesrat plane, dies auf internationaler Ebene anzusprechen. Zu den gesamtwirtschaftlichen Folgen der Panne in Rastatt für die Schweiz wollte sich der Bundesrat nicht äussern.<sup>18</sup>

#### MOTION

DATUM: 27.02.2018  
NIKLAUS BIERI

Die seit September 2016 hängige Motion von Nationalrat Hadorn (sp, SO) für **begleitete Züge auf der Gotthard-Bergstrecke** wurde im Februar 2018 vom Nationalrat abgelehnt. Der Motionär hatte die Pläne der SBB, Züge auf der Gotthard-Bergstrecke künftig unbegleitet verkehren zu lassen, als Sicherheitsrisiko und als Service-Abbau auf einer touristisch relevanten Linie bezeichnet. Zudem hatte er gefordert, es sei auf die SBB einzuwirken, damit der unbegleitete Verkehr auf dieser Linie nicht per Fahrplanwechsel 2016 eingeführt werde. Als die Motion im Februar 2018 im Nationalrat behandelt wurde, gab der Motionär zu, dass es sich bei einer Annahme der Motion mittlerweile um einen symbolischen Akt gegen weitere Abbaumassnahmen der SBB handeln würde. Bundesrätin Leuthard wies im Plenum darauf hin, dass mit dem Gotthard Panorama Express und dem regulären Betrieb gute und rege genutzte Angebote auf der alten Gotthardstrecke bestünden und sich die Befürchtungen des Motionärs nicht bestätigt hätten. Der Rat lehnte die Motion mit 136 gegen 55 Stimmen (2 Enthaltungen) ab.<sup>19</sup>

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 27.02.2018  
NIKLAUS BIERI

Ende Februar debattierte der Nationalrat über die **Organisation der Bahninfrastruktur**. Die meisten Änderungen, welche die KVF-NR dem Rat beantragt hatte, nahm dieser an. Eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) setzte sich jedoch gegen den Kommissionsantrag zur Konkurrenz-Klausel für Fernbusse durch, welcher mit Stichtentscheid des Kommissionspräsidenten zustande gekommen war. Nationalrat Giezendanner sah im Kommissionsantrag, welcher Fernbusse nur zulassen wollte, wenn sie keine wesentliche Konkurrenzierung zu bestehenden Angeboten des öffentlichen Verkehrs darstellten, eine Rückkehr zur Planwirtschaft. Die Kommissionsminderheit wollte dagegen einen geregelten Wettbewerb zulassen. Bundesrätin Leuthard gab Giezendanner in dieser Frage Recht und der Rat folgte der Minderheit mit 122 gegen 69 Stimmen (2 Enthaltungen). In der Gesamtabstimmung zur Vorlage nahm die grosse Kammer die Organisation der Bahninfrastruktur mit 178 gegen 1 Stimme (bei 16 Enthaltungen) an.<sup>20</sup>

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 28.05.2018  
NIKLAUS BIERI

Ende Mai 2018 debattierte der Ständerat ausgiebig über die **Organisation der Bahninfrastruktur**. Während er in vielen Fragen dem Bundesrat und dem Nationalrat folgte, schuf er doch auch Differenzen: Hatte der Nationalrat bezüglich der Regulierung des Fernbus-Verkehrs entgegen des Antrags seiner Verkehrskommission auf schärfere Bestimmungen verzichtet, so folgte die kleine Kammer ihrer Kommission und erhöhte die Restriktionen für Fernbusanbieter. Bundesrätin Leuthard hielt fest, der Kommissionsantrag beinhalte «schon extrem viel Heimatschutz» und etwas Konkurrenz schade dem öffentlichen Verkehr bestimmt nicht – der Rat folgte trotzdem seiner Kommission. Weiter wollte der Ständerat die Regelung der Entschädigung von Passagieren bei Verspätungen dem Bundesrat überlassen und kippte die detaillierte Regelung aus der Vorlage. Die kleine Kammer nahm die Vorlage schliesslich einstimmig an.<sup>21</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 14.06.2018  
NIKLAUS BIERI

Im März 2018 verlangte Ständerat Hêche (sp, JU) mit einem Postulat den **Ausbau der Bahnlinie Basel-Biel für Doppelstockzüge**. Der Ausbau der Tunnels zwischen Basel und Biel via Delsberg und Laufen solle schnellstmöglich vorangetrieben werden. Support erhielt das Postulat des jurassischen Ständesvertreters aus Basel: Claude Janiak (sp, BL) drückte seinen Ärger darüber aus, wie die SBB und auch das Bundesamt für Verkehr die Nordwestschweiz vernachlässigten. Sekundiert wurde er von der Stadtbaslerin Anita Fetz (sp, BS), welche ins gleiche Horn stiess.

Bundesrätin Leuthard wies im Rat darauf hin, dass der Ausbau der besagten Strecke in der Planung des Ausbaus 2030/35 des Strategischen Entwicklungsprogramms der Bahninfrastruktur enthalten und der Abschnitt Biel-Moutier bereits saniert und für Doppelstockzüge befahrbar sei. Insofern seien die Anliegen des Postulats bereits erfüllt. Die Ständekammer wollte das Anliegen aber unterstützen und überwies das Postulat im Juni 2018 mit 30 zu 12 Stimmen (keine Enthaltungen).<sup>22</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 11.09.2018  
NIKLAUS BIERI

Zu Beginn der Herbstsession 2018 nahm sich der Nationalrat erneut der **Organisation der Bahninfrastruktur** an. Es galt, die letzten verbliebenen Differenzen zum Ständerat zu diskutieren. Die KVF-NR hatte ihrem Rat in zwei Punkten (bei einer redaktionellen Korrektur im Behindertengleichstellungsgesetz und bei der Regelung der Entschädigung für Verspätungen) die Zustimmung zum Ständerat empfohlen, bei fünf Detailfragen im Eisenbahngesetz beantragte sie jedoch festhalten oder schlug neue Formulierungen vor. Eine Minderheit Grossen (glp, BE) wollte bezüglich der Fernbus-Angebote eine liberalere Lösung, als Ständerat und KVF-NR vorgesehen hatten. Insbesondere aus der SVP erhielt die Minderheit Unterstützung, aber auch Bundesrätin Leuthard warb für «ein wenig Konkurrenz», was dem öffentlichen Verkehr sicher gut tue, und bat um Annahme des Minderheitenantrags. Mit 100 zu 89 Stimmen (keine Enthaltungen) nahm die Volkskammer jedoch den Mehrheitsantrag an, dessen Formulierung Nationalrat Burkart (fdp, AG) für die Kommission als «Kompromiss zwischen der liberalen Lösung des Nationalrates und der einschränkenden Lösung des Ständerates» bezeichnete. Auch bei den übrigen Punkten folgte der Rat der Kommissionsmehrheit, so dass die Vorlage erneut an den Ständerat ging.<sup>23</sup>

### **Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr**

**MOTION**  
DATUM: 13.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Die KVF-NR reichte im März 2017 eine Motion ein, mit der sie ein **Moratorium für den Serviceabbau bei den SBB-Drittverkaufsstellen** forderte. Hintergrund des Vorstosses war die Ankündigung der SBB vom September 2016, 52 Drittverkaufsstellen per Ende 2017 zu schliessen. Die SBB-Drittverkaufsstellen werden von verschiedenen Partnern wie Migrolino- und Avec-Shops, Poststellen und von Privaten im Sinne des "Agenturmodells" geführt. Mit der Motion sollte der Bundesrat beauftragt werden, die SBB zu verpflichten, mit der Einstellung der Drittverkaufsstellen bis mindestens 2020 zu warten. Dies gebe genügend Zeit, um technische Lösungen für die vom Service-Abbau betroffenen Regionen zu finden. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er nehme keinen Einfluss auf die operative Tätigkeit der SBB und prüfe bereits, ob der Zugang zu den Vertriebssystemen des öffentlichen Verkehrs geöffnet werden soll, damit Dritte ohne Zustimmung eines Transportunternehmens Billette verkaufen dürfen. Der Bundesrat verwies auf seine diesbezügliche Stellungnahme vom September 2016 zur Motion Büchler (cvp, SG) "Schliessung von SBB-Ticketstellen auf dem Land" (16.3866), welche zu diesem Zeitpunkt von den Räten noch nicht behandelt worden war. Obschon sich Bundesrätin Leuthard vor dem Rat gegen die Einmischung ins operative Geschäft der SBB wehrte, wurde das Moratorium im Juni 2017 mit 93 zu 79 Stimmen bei 12 Enthaltungen vom Nationalrat angenommen.<sup>24</sup>

## Luftfahrt

Die durch den zivilen Flugverkehr verursachten **Lärmimmissionen** beschäftigten 2011 zahlreiche Bürgerinitiativen. Im Januar wurden in beiden Basel zwei von insgesamt rund 8'500 Personen unterschriebene Petitionen eingereicht, die eine Erweiterung der Nachtruhe beim Flughafen Basel-Mülhausen (Euroairport Basel) fordern. Die Nachtruhesperrung sollte dabei in Basel mindestens gleich lang erfolgen wie in Zürich-Kloten (23h00–6h00). Im Zusammenhang mit dem Fluglärm wurde auch der Distriktsrat des Trinationalen Eurodistricts aktiv. Er forderte gegen den Willen der Flughafenbetreiber einen runden Tisch, der sich neben der Lärmfrage mit dem geplanten Bahnanschluss des Flughafens auseinandersetzen soll. Stimmen für eine Ausdehnung der verbindlichen Nachtruhe wurden auch in Genf und Bern laut. Anlässlich einer Rede vor dem Forum der Luftfahrt sprach sich Verkehrsministerin Leuthard für eine gesamtschweizerisch gültige Nachtruheregulierung für die zivilen Flughäfen aus. Zum Fluglärmstreit mit Deutschland siehe hier.<sup>25</sup>

- 
- 1) Communiqué du DETEC du 20.02.2015
  - 2) Communiqué du DETEC du 17.04.2015
  - 3) Communiqué du DETEC du 8.6.2015
  - 4) AB SR, 2012, S. 508.
  - 5) BBI, 2013, S. 3823ff.; AB SR, 2013, S. 881ff., 1107, 1172; AB NR, 2013, S. 2011ff., 2235
  - 6) AB NR, 2016, S. 1466 f.
  - 7) NZZ und BaZ, 9.9.11; LT, 11.10.11.
  - 8) BBI, 2005, S. 2415, AB SR, 2012, S. 31 und 267, AB NR, 2012, S. 256 und 551.; NZZ, 18.10.
  - 9) AB NR, 2014, S. 1122 ff.; AB SR, 2014, S. 678 f.; BBI, 2014, S. 6011 ff.
  - 10) BBI, 2014, S. 8175 ff.
  - 11) AB NR, 2015, S. 309f.; AB SR, 2015, S. 397.
  - 12) AB NR, 2015, S. 1458 ff.; AB NR, 2015, S. 1910; AB NR, 2015, S. 485 ff.; AB SR, 2015, S. 1089; AB SR, 2015, S. 378 ff.; AB SR, 2015, S. 908 ff.; BBI, 2014, S. 3951 ff.
  - 13) Frage 16.5179; Frage 16.5204; Blick, TA, 1.6.16; AZ, Blick, CdT, LMD, NZZ, TA, 2.6.16
  - 14) Bericht BR
  - 15) AB NR, 2017, S. 322 f.
  - 16) AB SR, 2017, S. 519 ff.
  - 17) AB SR, 2017, S. 508 ff.
  - 18) LZ, TA, 18.8.17; TA, 23.8., 26.8.17; Blick, TA, 6.9.17; BaZ, NZZ, 8.9.17; SGT, 9.9.17; BU, 23.9.17; LZ, TA, 3.10.17
  - 19) AB NR, 2018, S. 63 f.
  - 20) AB NR, 2018, S. 32 ff.
  - 21) AB SR, 2018, S. 265 ff.
  - 22) AB SR, 2018, S. 564 ff.
  - 23) AB NR, 2018, S. 1230 ff.
  - 24) AB NR, 2017, S. 1059 ff.
  - 25) Presse vom 24.1.11; BaZ, 27.1. und 28.1.11; TdG, 2.2.11; BaZ, 17.10.11