

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Verkehrsfinanzierung</b>
Akteure	<b>Dobler, Marcel (fdp/plr, SG) NR/CN, Sommaruga, Simonetta (sp/ps) BR UVEK / CF DETEC</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</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

Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrsfinanzierung, 2019 – 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
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	3
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	3

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>GPK-SR</b>	Geschäftsprüfungskommission des Ständerates
<b>NAF</b>	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>Fedpol</b>	Bundesamt für Polizei

---

<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>CDG-CE</b>	Commission de gestion du Conseil des Etats
<b>FORTA</b>	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>Fedpol</b>	Office fédéral de la police

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 11.03.2019  
NIKLAUS BIERI

Mit seiner Botschaft zum **Ausbaustritt 2019 STEP Nationalstrassen** unterbreitete der Bundesrat im September 2018 dem Parlament drei Bundesbeschlüsse: Den Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen, den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen sowie den Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbauschritt 2019 und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten.

Der Zahlungsrahmen für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen für 2020–2023 beläuft sich in der Fassung des Bundesrates auf CHF 8.156 Mrd. Mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung beantragte der Bundesrat dem Parlament den Beschluss des Ausbauschrittes 2019 aus dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen. Für grössere Vorhaben (insbesondere für den Bau der zweiten Röhre im Zuge der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels), für die Finanzierung des Ausbauschrittes 2019 sowie für die Planung noch nicht beschlossener Projekte beantragt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von CHF 4.651 Mrd. Für den Ausbauschritt 2019 sah der Bundesrat die Projekte Kapazitätserweiterung Crissier, Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd (Kriens–Hergiswil) und Ausbau Nord (Kapazitätserweiterung Rotsee–Buchrain), sowie die Umfahrung Le Locle vor.

Die KVF-NR stimmte den vorgesehenen Projekten zu, beschloss aber, weitere Vorhaben in den Ausbauschritt 2019 aufzunehmen: Die Umfahrung La Chaux-de-Fonds und die Umfahrung Näfels seien baureife Projekte, die bereits mit der Annahme des NAF beschlossen worden seien und aus der Übernahme des sogenannten neuen Netzbeschlusses resultierten. Eine Minderheit Töngi (gp, LU) und eine Minderheit Grossen Jürg (glp, BE) wandten sich gegen die Projekte Crissier und den Bypass Luzern, fanden jedoch auch im Rat keine Mehrheit. Kritik erwuchs dem Geschäft in der Debatte im Nationalrat im März 2019 von linker und grüner Seite: «Ce dossier, c'est un peu l'heure de vérité» befand etwa Lisa Mazzone (gp, GE) und meinte damit, was auch ihr Vorredner Philipp Hadorn (sp, SO) schon ausgedrückt hatte – dass es angesichts des Klimawandels nicht die richtige Lösung sei, Milliarden in den Ausbau des Nationalstrassennetzes zu stecken. Mehrheiten der Fraktionen von SP, Grünen und Grünliberalen stimmten dem Rückweisungsantrag Töngi zu, welcher jedoch mit 133 zu 53 Stimmen (bei einer Enthaltung) abgelehnt wurde.

Bei der Debatte des Ausbauschrittes 2019 wurden weitere Anträge beraten, etwa der Antrag Ammann (cvp, SG) zur Aufnahme der Bodensee–Thurtal-Strasse in den Ausbauschritt 2019, der Antrag Walliser (svp, ZH) für die Lückenschliessung in der Zürcher–Oberland-Autobahn oder der Antrag Imark (svp, SO) für den Muggenbergtunnel. Obschon alle drei Projekte noch keine Vorprüfung durchlaufen haben, wie Bundesrätin Sommaruga betonte, nahm der Rat diese Anträge an und die Projekte in den Ausbauschritt 2019 auf. Die Tatsache, dass die Kosten der Lückenschliessung der Zürcher–Oberland-Autobahn (Antrag Walliser) noch unbestimmt waren, führten bei der Abstimmung zur Lösung der Kostenbremse zu Verwirrung und Heiterkeit: Es war nicht klar, wie hoch der Betrag nun eigentlich sein sollte, für den die Kostenbremse gelockert würde. Auf Ordnungsantrag Glättli (gp, ZH) wurde die Abstimmung zur Lockerung der Kostenbremse verschoben.<sup>1</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 21.03.2019  
NIKLAUS BIERI

Eine Woche, nachdem die Debatte zu den **Nationalstrassen 2020–2023** unterbrochen worden war, nahm der Nationalrat das Geschäft wieder auf. Die grosse Kammer hatte den Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2019 in ihrer ersten Sitzung um drei Projekte ergänzt (Bodensee–Thurtal-Strasse, Zürcher–Oberland-Autobahn und Muggenbergtunnel), konnte jedoch den Betrag für den Verpflichtungskredit nicht festlegen, da die Kosten dieser Projekte noch nicht bekannt waren. Die Behandlung des Bundesbeschlusses zum Verpflichtungskredit wurde deshalb ausgesetzt, das Geschäft ging zurück an die Kommission. Die KVF-NR schlug vor, einen Verpflichtungskredit von CHF 5,651 Mrd. zu beschliessen – der Bundesrat hatte eine Milliarde weniger vorgesehen – und zudem einen Passus aufzunehmen, wonach dem Parlament ein weiterer Verpflichtungskredit vorgelegt werde, sobald die Kosten der zusätzlich aufgenommenen Projekte beziffert werden können.

Bei der Fortsetzung der Debatte in der grossen Kammer wurde der Kommissionsvorschlag unterschiedlich aufgenommen. Mitglieder der Grünen, der SP und der GLP kritisierten in erster Linie den Umstand, dass drei Projekte in den Ausbauschnitt 2019 aufgenommen worden waren, deren Vorprüfung durch das ASTRA noch nicht erfolgt war und die damit quasi auf einer «Überholspur unseriöser Art» (Jürg Grossen) an anderen, von den Kantonen auf dem regulären Weg vorgebrachten Projekten vorbeigeschleust würden. Jürg Grossen (glp, BE) zeigte sich «fassungslos», Michael Töngi (gp, LU) sprach von einem «Schlamassel», Philipp Hadorn (sp, SO) von einem «Chaos» und von fehlendem finanzpolitischem Verantwortungsbewusstsein. Voten zur Verteidigung der aufgenommenen Projekte gab es keine, dafür wurde Nationalrat Grossen mit kritischen Fragen zu seinem persönlichen Mobilitätsverhalten bedacht. Bundesrätin Sommaruga drückte ihre Hoffnung aus, dass der Ständerat den Ausbauschnitt 2019 korrigieren werde, sie sei «zuversichtlich, dass wir zu unseren bewährten Prozessen zurückkehren können».

Eine Mehrheit folgte der Kommission und nahm den Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 5.651 Mrd. mit 131 gegen 48 Stimmen (10 Enthaltungen) an. Für den Passus eines weiteren Verpflichtungskredits betreffend die zusätzlichen Projekte stimmten 130, dagegen 55 Ratsmitglieder (4 Enthaltungen). In der Gesamtabstimmung wurde das Geschäft mit 131 gegen 57 Stimmen (1 Enthaltung) angenommen und an den Ständerat geschickt.<sup>2</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 06.06.2019  
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2019 kamen die drei Bundesbeschlüsse zu den **Nationalstrassen 2020–2023** in den Ständerat. Dem «Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen», der schon vom Nationalrat ohne Änderungen angenommen worden war, stimmte der Ständerat einstimmig (44 Stimmen, keine Enthaltungen) zu. Beim «Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen» hatte der Nationalrat fünf zusätzliche Projekte aufgenommen: Die Umfahrungen Näfels und La Chaux-de-Fonds, den Ausbau der Bodensee-Thurtal-Strasse, den Muggenbergtunnel und die Lückenschliessung auf der Zürcher-Oberland-Autobahn. Während die beiden Umfahrungen als ausgereifte Projekte gelten und nicht umstritten waren, wehrte sich im Erstrat eine Minderheit zusammen mit Bundesrätin Sommaruga gegen die «willkürliche» Aufnahme der drei weiteren, vom Bundesamt für Strassen noch nicht geprüften Projekte. Die KVF-SR hielt es mit der nationalrätlichen Minderheit und mit der Bundesrätin und beantragte ihrem Rat, die drei Projekte wieder zu streichen. Eine Minderheit Häberli-Koller (cvp, TG) wollte lediglich die Bodensee-Thurtal-Strasse beibehalten.

Im Plenum wurde betont, wie wichtig die Einhaltung des korrekten Vorgehens sei. Trotz ihrer Werbung für die Bodensee-Thurtal-Strasse vermochten Ständerätin Häberli-Koller und Ständerat Eberle (svp, TG) den Saal nicht für die entsprechende Minderheit zu gewinnen: Mit 33 zu 11 Stimmen (keine Enthaltungen) folgte der Ständerat seiner Kommission und strich die Bodensee-Thurtal-Strasse, den Muggenbergtunnel und die Lückenschliessung Zürcher-Oberland-Autobahn aus dem Ausbauschnitt 2019. Beim «Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten» folgte der Ständerat dem Nationalrat, der den Kredit für die zusätzlich aufgenommenen Umfahrungen erhöht hatte, entfernte aber die Finanzierung der drei nun gestrichenen Projekte wieder aus dem Verpflichtungskredit. In der Gesamtabstimmung nahm die kleine Kammer die Vorlage einstimmig (mit 43 Stimmen, keine Enthaltungen) an.<sup>3</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 19.06.2019  
NIKLAUS BIERI

Knapp zwei Wochen nachdem der Ständerat drei vom Nationalrat aufgenommene Projekte (Bodensee-Thurtal-Strasse, den Muggenbergtunnel und die Lückenschliessung Zürcher-Oberland-Autobahn) wieder aus dem Ausbauschnitt 2019 des Projekts «**Nationalstrassen 2020–2023**» gestrichen hatte, kam die Vorlage erneut in den Nationalrat. Die KVF-NR beantragte ihrem Rat, dem Ständerat zu folgen, damit die Differenzen beigelegt würden und die Schlussabstimmungen noch in der Sommersession durchgeführt werden könnten.

Kommissionsberichterstatte Burkart (fdp, AG) und Bundesrätin Sommaruga betonten im Rat, eine Zustimmung zum Ständerat sei kein Nein zu den drei gestrichenen Projekten an sich, diese würden einfach regulär geprüft und den Räten gegebenenfalls im nächsten Ausbauschnitt unterbreitet. Der Rat folgte dem Kommissionsantrag und stimmte stillschweigend zu.

In den Schlussabstimmungen vom 21. Juni 2019 nahm der Nationalrat die Vorlage mit 149 zu 45 Stimmen (1 Enthaltung) an, der Ständerat stimmte ihr einstimmig (43 Stimmen,

1 Enthaltung) zu.<sup>4</sup>

#### MOTION

DATUM: 11.03.2020  
NIKLAUS BIERI

Die Motion Müller (fdp, LU) für ein **Mobility-Pricing** wurde im März 2020 im Ständerat behandelt. Die KVF-SR hatte ihrem Rat die Ablehnung beantragt, eine Minderheit Français (fdp, VD) hatte sich für Annahme ausgesprochen. Der Ständerat folgte der Kommissionsmehrheit und lehnte die Motion mit 31 gegen 14 Stimmen (0 Enthaltungen) ab. Er vernahm zudem die Zusicherung von Bundesrätin Sommaruga, der Bundesrat habe die Verkehrsfinanzierung und insbesondere den NAF im Auge und werde sich bei angezeigten Veränderungen an das Parlament wenden.<sup>5</sup>

#### Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 03.06.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Sommersession 2020 folgte der Ständerat dem Nationalrat und stimmte der **Erhöhung und der Verlängerung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs** um insgesamt CHF 385 Mio. bis ins Jahr 2030 einstimmig zu. Damit wurde der ursprüngliche bundesrätliche Vorschlag bedeutend erhöht und verlängert. In ihren Voten zur Vorlage wiesen einige Redner sowie Verkehrsministerin Sommaruga darauf hin, dass es vor allem auch an den Nachbarländern der Schweiz liege, dass die Verlagerungsziele noch nicht erreicht wurden. Dort sei der Ausbau der notwendigen Infrastruktur noch nicht so weit fortgeschritten wie in der Schweiz.<sup>6</sup>

#### Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 19.06.2019  
NIKLAUS BIERI

Eine Woche nach der Streichung der Umfahrung Oberburg aus der Vorlage durch den Ständerat beriet der Nationalrat in der Sommersession 2019 diese Differenz bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr**. Die KVF-NR beantragte ihrem Rat, an der Umfahrung festzuhalten, Nationalrätin Pieren (svp, BE) betonte im Plenum die Dringlichkeit des Projekts und Nationalrat Grunder (bdp, BE) bat um Unterstützung für dieses «gute, ausgereifte Projekt». Bundesrätin Sommaruga wies darauf hin, dass die ganze Schweiz auf Oberburg warten müsse, wenn das Parlament entscheide, das Projekt selber noch vertiefter zu prüfen. Genau dies – die vertiefte Prüfung der Umfahrung Oberburg durch die KVF-SR – schlug Thierry Burkart (fdp, AG) im Namen der Kommissionsmehrheit vor: Die KVF-NR beantragte ihrem Rat, am Projekt Oberburg festzuhalten und damit die Differenz aufrechtzuerhalten, damit die KVF-SR das Projekt nochmals prüfen könne. Der Nationalrat folgte seiner Kommission und hielt an seiner Version mit 132 gegen 55 Stimmen (keine Enthaltungen) fest. Damit ging das Geschäft wieder an den Ständerat.<sup>7</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 10.09.2019  
NIKLAUS BIERI

Dem Abschluss der Verhandlungen zu den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** stand nur noch eine Differenz im Weg: Die Umfahrung Oberburg bei Burgdorf im Emmental. Die KVF-SR hatte sich von der Bundesverwaltung noch einmal über das Projekt informieren lassen und stimmte mit 6 zu 3 Stimmen für Festhalten, also für das Streichen der Umfahrung Oberburg aus den vorliegenden Verpflichtungskrediten zum Agglomerationsverkehr. Am 10. September 2019 kam das Geschäft wieder in den Ständerat. Ein Einzelantrag Hösli (svp, GL) auf Zustimmung zum Nationalrat wurde vom Antragsteller mit einem Besuch begründet, bei welchem er sich das Projekt vor Ort habe erklären lassen und wo er zur Überzeugung gekommen sei, dass es ein notwendiges und reifes Projekt sei. Hösli's Votum wurde sekundiert von den Ständeräten Wicki (fdp, NW) und Luginbühl (bdp, BE). Bundesrätin Sommaruga zeigte sich über die Diskussion zur Umfahrung Oberburg genervt – «mir ist es jetzt dann langsam auch egal» – und verwies erneut auf die Gleichbehandlung der Regionen und Agglomerationen und darauf, dass es gegenüber diesen ungerecht und inkorrekt sei, auf Antrag im Rat einfach ein Projekt vorzuziehen, das vom Amt als noch nicht reif eingeschätzt worden war. Sie betonte zudem, dass in der Agglomeration Burgdorf sowieso erst die Ortsdurchfahrt Burgdorf saniert werde und der Bau der Umfahrung Oberburg nicht vor Ende 2022 begonnen werde – auch wenn der Ständerat die Umfahrung jetzt aufnähme.

So weit kam es dann doch nicht: Die kleine Kammer hielt mit 25 zu 15 Stimmen (1 Enthaltung) an ihrem bisherigen Entscheid fest. Die Differenz blieb damit bestehen und das Geschäft ging zurück an den Nationalrat.<sup>8</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 12.09.2019  
NIKLAUS BIERI

Zwei Tage nach dem Ständerat verhandelte auch der Nationalrat erneut über die **Verpflichtungskredite ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr**. Nachdem der Ständerat an der Differenz festgehalten hatte, beantragte auch die Kommissionsmehrheit der KVF-NR Festhalten: Die umstrittene Umfahrung Oberburg war ursprünglich im Nationalrat auf Antrag der KVF-NR ins Programm aufgenommen worden und die Kommissionsmehrheit sah keinen Grund, von ihrer Haltung abzurücken. Ein Minderheitsantrag Hadorn (sp, SO) verlangte die Zustimmung zum Ständerat und damit das Fallenlassen der Umfahrung Oberburg. Gestritten wurde im Plenum hauptsächlich über den Baubeginn in Oberburg: Während Bundesrätin Sommaruga betonte, dass der Bau auch bei Aufnahme ins Programm nicht vor 2022/2023 beginne, vertrat Nationalrat Grunder (bdp, BE) die Ansicht, bei diesem Termin handle es sich um die sichtbaren Bauarbeiten, die Vorarbeiten inklusive dem Bau der Tunnelbohrmaschine würden sofort beginnen, weshalb eine Nicht-Aufnahme ins Agglomerationsprogramm eben doch zu Verzögerungen führen würde. Obschon die Verkehrsministerin wie in bisher jeder Debatte zum Geschäft erneut die Wichtigkeit der Gleichbehandlung aller Regionen beschwor und bei der Umfahrung Oberburg eine Bevorzugung gegenüber Projekten in Schwyz, St. Gallen, Basel Stadt und Genf ausmachte, stimmte der Nationalrat mit 131 gegen 56 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) auch dieses Mal für Festhalten.<sup>9</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 24.09.2019  
NIKLAUS BIERI

Nach der Annahme eines Kompromisses zur letzten Differenz bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** im Ständerat konnte sich dieser Kompromiss auch in der Einigungskonferenz durchsetzen. Verändert wurde der Vorschlag aus der kleinen Kammer noch dahingehend, dass nicht nur übriggebliebene Mittel aus dem Programm 2019 für die Umfahrung Oberburg eingesetzt werden können, sondern auch nichtausgeschöpfte Mittel der beiden vorangegangenen Programme von 2010 und 2014. Bundesrätin Sommaruga sicherte im Plenum des Nationalrats am 24. September 2019 zu, dass damit die Finanzierung des Bundesanteils am Projekt gewährleistet sei. Der Antrag der Einigungskonferenz wurde von der grossen Kammer einstimmig mit 181 Stimmen (1 Enthaltung) angenommen. Am Folgetag stimmte auch der Ständerat dem Antrag der Einigungskonferenz einstimmig zu, mit 38 Stimmen und ohne Enthaltungen.<sup>10</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 11.03.2020  
NIKLAUS BIERI

Sieben Geschäfte rund um den Postauto-Skandal behandelte der Ständerat im März 2020 gemeinsam. Als Präsidentin der GPK-SR verdankte Maya Graf (gp, BL) die «sehr aufwendige, sehr wertvolle, sehr grosse Arbeit», welche die GPK-SR und insbesondere Anne Seydoux (cvp, JU) und Claude Hêche (sp, JU) in der vergangenen Legislatur geleistet hätten.

Die GPK-SR empfahl alle sieben Geschäfte zur Annahme, der Bundesrat beantragte jedoch die Ablehnung der Motion 19.4383 und der Postulate 19.4384 und 19.4386, sowie die Annahme der Postulate 19.4387, 19.4388 und 19.4389. Dem Postulat «**Gesamtbilanz der Postauto-Affäre**» der GPK-SR stimmte Verkehrsministerin Sommaruga im Namen des Bundesrates zu und bekräftigte ihre Absicht, dem Parlament nach Abschluss des Fedpol-Verfahrens Bericht zu erstatten. Das Postulat war in der kleinen Kammer unbestritten und wurde stillschweigend angenommen.<sup>11</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 11.03.2020  
NIKLAUS BIERI

Neben dem Postulat GPK-SR 19.4385 nahm der Ständerat im März 2020 zusammen mit den Postulaten 19.4387 und 19.4389 auch das Postulat «**Gewinne im Bereich des subventionierten regionalen Personenverkehrs**» an, welches den Bundesrat beauftragt, die Rechtsgrundlagen für die Verwendung von Überschüssen im subventionierten regionalen Personenverkehr zu überprüfen. Verkehrsministerin Sommaruga wies auf die geplante Reform des regionalen Personenverkehrs hin, welche die im Postulat adressierten Fragen zur Verwendung von Überschüssen aufnehmen werde. Die Botschaft zur Reform soll laut der Verkehrsministerin Anfang 2021 dem Parlament vorgelegt werden, das Parlament werde also über diese Fragen beraten können. Die Annahme des Postulates war eine Formsache, das Anliegen war unbestritten.<sup>12</sup>

1) AB NR, 2019, S. 206 ff.; BBl, 2018, S. 6949 ff.; BLZ, TA, TZ, 12.3.19

2) AB NR, 2019, S. 508 ff.

3) AB SR, 2019, S. 325 ff.; Exp, NZZ, TA, TZ, 7.6.19

4) AB NR, 2019, S. 1197 f.; AB NR, 2019, S. 1365.; AB SR, 2019, S. 587.; SGT, 19.6.19; Exp, 22.6.19

5) AB SR, 2020, S. 148 ff.



- 6) AB SR, 2020, S. 312 ff.
- 7) AB NR, 2019, S. 1193 ff.
- 8) AB SR, 2019, S. 618 ff.
- 9) AB NR, 2019, S. 1509 ff.
- 10) AB NR, 2019, S. 1802 f.; AB SR, 2019, S. 888 f.
- 11) AB SR, 2020, S. 137 ff.; AZ, 12.3.20
- 12) AB SR, 2020, S. 137 ff.