

Hanfbauern wollen Label «Made in Switzerland»

Der Markt mit legalem Gras ist übersättigt – und es gibt viele schwarze Schafe

Hannes von Wyl

Bern «Die Goldgräberstimmung ist vorbei», sagt Claudio Buholzer, Geschäftsführer der IG Hanf. Und Produzent Stevens Senn spricht von Zuständen «wie in Sodom und Gomorra». Die beiden reden vom Anbau und Handel mit legalem Hanf, sogenanntem CBD-Cannabis. Dieser enthält höchstens ein Prozent des psychoaktiven Stoffs THC, dafür grössere Mengen Cannabidiol, kurz CBD. High wird man davon nicht, es soll dafür eine beruhigende Wirkung haben.

Seit Anfang Jahr gab es im CBD-Markt einen regelrechten «Rush», wie zu Zeiten des Goldrausches im Wilden Westen. Mittlerweile sind beim Bund über 400 Produzenten gemeldet, CBD-Shops spriessen von Genf bis St. Gallen aus dem Boden, Coop und Denner verkaufen CBD-Zigaretten, die Hanfblüten kriegt man auch am Kiosk.

Das Überangebot hat zu einem Preiserfall geführt. «Im Zwischenhandel kostet das Gramm noch etwa 2 Franken, gegenüber 4.50 Anfang Jahr», sagt Buholzer von der IG Hanf. «Und jeder baut an, wie er gerade will.»

Dabei leide oft die Qualität, sagt Produzent Senn. Seine Pure Productions AG gehört zu den grössten Herstellern von CBD-Blüten in der Schweiz. Pro Jahr erntet er zwischen 10 und 15 Tonnen. Viele Hanfbauern würden den CBD-Gehalt zu hoch angeben, um ihre Blüten besser verkaufen zu können, sagt Senn. Bei einem Test von «Kassensturz» enthielten die untersuchten Produkte bis zu 83 Prozent weniger Cannabidiol als auf der Verpackung angegeben. Zusätzlich wurden bei einigen Produkten Pestizide festgestellt. «Da wird viel Schindluder getrieben.» Darum hat er sich mit anderen Produzenten, der IG Hanf, Geräteherstellern und Analyselabors zusammengesetzt, um einheitliche Normen für die Herstellung von CBD-Produkten auszuarbeiten. Mitte Dezember findet ein erstes Treffen statt.



Soll standardisiert werden: Anbau von Cannabis für pharmazeutische Zwecke, hier im Thurgau Foto: Keystone

Geleitet wird das Projekt von der Schweizerischen Normen-Vereinigung (SNV). Sie erarbeitet mit Wirtschaft, Forschung und dem Bund Normen für alles, was hergestellt oder verkauft wird: Hygiene in der Gastrobranche, Sicherheit bei Spielzeugen oder Wartung von Aufzügen. Und jetzt auch bei CBD-Gras.

«Das Ziel ist ein Qualitätslabel Made in Switzerland», sagt Produzent Senn. Damit könne man dem Kunden hohe Produktionsstandards garantieren. «Und sicherstellen, dass auch drin ist, was draufsteht.»

Bislang gibt es nämlich keine einheitlichen Analysebestimmungen. «Je nach Labor werden unterschiedliche Analyseparameter verwendet», sagt Melanie Hasler von

der SNV. Auch der Trocknungsgrad sei nicht festgehalten. «Das führt zu einer grossen Varianz bei den Testergebnissen.» Und letztlich in einigen Fällen zu einer Täuschung des Konsumenten.

Die Qualität als wichtigstes Verkaufsargument

Bei der Entwicklung von CBD-Normen nimmt die Schweiz in Europa eine Vorreiterrolle ein. Es ist das erste Land, dass die Grenze des verbotenen THC auf 1 Prozent erhöht und so einen legalen Markt für CBD-Hanf geschaffen hat.

Weiter ist Kanada, wo die Hanflegalisierung erklärtes Ziel der Regierung ist. Dort werden bereits Normen für die Cannabis-Produktion entwickelt. «Wir

stehen mit der kanadischen Gruppe im Austausch und können uns eine Zusammenarbeit vorstellen», sagt Hasler. Die gemeinsam entwickelten Normen könnten später auch als Basis für eine EU- oder ISO-Norm dienen. So hätten die Schweizer Produzenten schon von Anfang an Zugang zum internationalen Markt.

Noch ist es nicht so weit. Aber im Juni hat mit Italien bereits ein erstes EU-Land den THC-Grenzwert erhöht. Und weitere dürften folgen. Dann droht den Schweizer Produzenten auch Konkurrenz aus dem Ausland. «Die Qualität wird so zu unserem wichtigsten Verkaufsargument», sagt Buholzer von der IG Hanf. Made in Switzerland eben.

Politik

Der Nachrichtendienst von Verteidigungsminister **Guy Parmelin** (Foto) hat die Cybersicherheit nach wie vor nicht im Griff: Wer sich als Nach-



folger **Markus Seilers** als neuer Chef des Schweizer Geheimdienstes bewerben will, darf dies nicht per Mail tun. «Aus Sicherheitsgründen» bittet der NBD die möglichen künftigen Oberspione, ihre Bewerbung schriftlich einzu-

reichen. Nicht bestätigt wird, dass Bewerbungsschreiben bevorzugt behandelt werden, die auf einer «Hermes 3000»-Schreibmaschine, dem Standard-Schreibgerät der vordigitalen Bundesverwaltung, verfasst worden sind. Mit Brieftauben und Tontafeln kann der Dienst dagegen sicher umgehen. Aber das ist geheim.



Dass der Wirtschaftsminister **Johann Schneider-Ammann** im Gegensatz zum Verteidigungsdepartement aus der Westschweiz auf der Höhe der Zeit ist, bewies der FDP-Bundesrat diese Woche: Er beglückte die Neo-Ständeratspräsidentin **Karin Keller-Sutter** (Foto r.) an deren Wahlfeier im sankt-gallischen Wil mit einer roten Rose – wobei er sogleich Vergleiche zum «Bachelor» von sich wies. Sollte die «No Billag»-Initiative also angenommen werden und das SRF untergehen, wäre Schneider-Ammann nicht sehr unglücklich. Seine Lieblingssendung läuft ja auf einem Privatsender.

Die Zürcher FDP-Nationalrätin **Doris Fiala** (Foto) lässt keine Gelegenheit aus, sich als Gegnerin der «No Billag»-Initiative zu prä-



sentieren und anzukündigen, sie werde im Abstimmungskampf an vorderster Front gegen das Ende der SRG kämpfen. Jetzt tauchen aber Zweifel auf. SRG-Verwaltungsrätin **Ursula Gut** sagte in einem Interview, eine Stilllegung der SRG-Sender sei nicht ausgeschlossen. Was Fiala flux und per Twitter mit einem «DANKE Ursula Gut!» quittierte. Bleibt zu hoffen, dass sich Frau Fiala im Abstimmungskampf – auf welcher Seite auch immer – sprachlich weniger vergaloppiert.

Schuld an Entgleisungen ist meist der Mensch

Neue Daten zeigen: In der Regel sind die Unfälle Folge von Fehlern des Lok- und Rangierpersonals

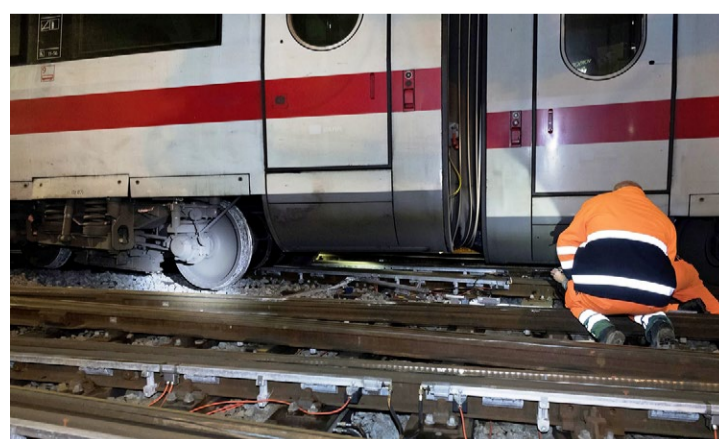
Basel Nachdem am Mittwochabend ein ICE beim Bahnhof SBB in Basel entgleiste, hat die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle Sust eine Untersuchung eingeleitet. Die Suche nach Ursachen sei sehr aufwendig, sagt Bereichsleiter Christoph Kupper. «Vermutlich haben kleine Abweichungen eine Kettenreaktion ausgelöst». Noch sei unklar, wo das Problem seinen Ausgang genommen habe. «Am Anfang steht immer der Mensch. Doch in diesem Fall ist der Vorgang viel schwerer nachvollziehbar, als wenn eine falsch gestellte Weiche oder ein vergessener Keil den Zug aushebelt.»

Die meisten Entgleisungen werden primär auf Fehler des Bahnpersonals zurückgeführt, und nicht

etwa auf technische Defekte. Das zeigt eine Auswertung von Daten des Bundesamtes für Verkehr. Selten spielen Naturereignisse eine Rolle.

Besonders häufig kommt es beim Rangieren zu Entgleisungen, also dann, wenn leere Züge weggestellt oder zum Abfahrtsort bewegt werden. Mehr als 600 Züge – oder Wagen sind seit 2010 beim Rangieren entgleist. Verletzte gab es dabei kaum, durch die erforderlichen Reparaturen kam es aber zu Ausfällen von Zügen, die Auswirkungen auf das ganze Netz hatten.

Bei Rangierfahrten seien die Wege kurz, es müsse zwischen Weichen hin- und hergefahren werden. «Da passiert es, dass ein Stop-Signal überfahren wird», erklärt Kupper. Auch eine falsch eingestellte Weiche könne zur Ent-

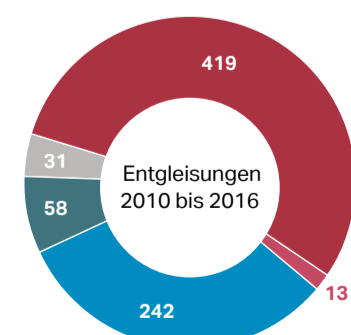


Letzte Woche: Im Bahnhof Basel entgleist ein ICE Foto: Keystone

gleisung führen. Zudem würden Rangierfahrten schlechter gesichert und überwacht als Zugfahrten mit Passagieren oder Gütern. «Eigentlich ist es erstaunlich, wie

viele Tausende Rangierbewegungen täglich durchgeführt werden, ohne dass etwas passiert. Neben dem Rangierpersonal sind auch Lokführer häufig für Entgleisun-

Menschliches Versagen ist die häufigste Ursache



Quelle: Unfalldaten des Bundesamtes für Verkehr SoZ mav

gen verantwortlich. Es kommt immer wieder vor, dass ein Lokführer ein Stop-Signal übersieht, zu- meist in abgesperrten Rangierbereichen, aber auch bei Bahnhaltstellen und auf offener Strecke. Mehr als 50 Reisezüge sind seit 2010 entgleist. Anhand der Unfalldaten lässt sich nicht genau feststellen, welche dieser Züge Passagiere an Bord hatten.

Das Rangieren sei technisch vergleichsweise einfach, sagt SBB Sprecher Reto Schärli. Der Mensch spiele eine zentrale Rolle. Daher käme es auch häufiger zu Fehlern. Jede Entgleisung werde von den SBB untersucht, sagt Sprecher Reto Schärli. «SUST und SBB tauschen Erkenntnisse aus, um Lehren für die Aus- und Weiterbildung des Personals zu ziehen.» Vanessa Mistic