

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>20.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Strassenverkehr, Klimapolitik</b>
Akteure	<b>Bregy, Philipp Matthias (mitte/centre, VS) NR/CN</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2024</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  
Baltisser, Lena  
Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenverkehr, Klimapolitik, 2021 – 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 20.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	3
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	4

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>KMU</b>	Kleine und mittlere Unternehmen
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>StGB</b>	Schweizerisches Strafgesetzbuch
<b>SVG</b>	Strassenverkehrsgesetz

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>PME</b>	petites et moyennes entreprises
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CP</b>	Code pénal suisse
<b>LCR</b>	Loi fédérale sur la circulation routière

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

**MOTION**  
DATUM: 30.09.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** beugte sich in Herbstsession 2021 über eine Motion Wicki (fdp, NW), die **gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr** forderte. Die Motion verlangte, dass nicht nur Lastwagen, sondern auch Lieferwagen ihre externen Kosten decken sollten, beispielsweise durch die diesbezügliche Ausweitung der LSWA.

Lorenzo Quadri (lega, TI) erläuterte im Rat, weshalb die Mehrheit der vorberatenden KVF-NR zum Schluss gekommen war, die Motion zur Ablehnung zu empfehlen: Diese neue Steuer könne durch die Nutzung anderer Verkehrsmittel umgangen werden. Auch werde befürchtet, dass der Vorstoss die KMU, welche oft solche Lieferwagen einsetzen, in einer wirtschaftlich ohnehin schwierigen Zeit erheblich belasten könnte. Der zweite Kommissionsprecher Matthias Bregy (mitte, VS) fügte an, dass die Kommission verfassungsrechtliche Probleme sowohl im Bereich der Schwerverkehrsabgabe als auch im Bereich der Wirtschaftsfreiheit befürchte.

Anschliessend erläuterten die Minderheitssprecherin Isabelle Pasquier-Eichenberger (gp, GE) und Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga die Argumente für die Annahme der Motion. Die derzeit vorliegende Ungleichbehandlung sei ungerecht; auch Lieferwagen müssten für ihre externen Kosten aufkommen, zumal sie sehr viel ineffizienter seien als Lastwagen. So hätten die Fahrten von Lieferwagen in den letzten Jahren stark zugenommen – sie seien mittlerweile für zwei Drittel der gefahrenen Kilometer im Strassengüterverkehr verantwortlich; ihre Transportleistung sei im Vergleich zum Schwerverkehr jedoch minim. Zudem trage die LSWA stark zur Verlagerung von der Strasse auf die Schiene bei und helfe damit, dass die Stickstoff- und Feinstaub-Emissionen zurückgingen.

Diese Worte vermochten die Mehrheit des Rates jedoch nicht zu überzeugen. Die grosse Kammer lehnte die Motion mit 103 zu 78 Stimmen ab. Die geschlossen stimmenden Fraktionen der Grünen, der SP und der GLP blieben dabei in der Minderheit.<sup>1</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 16.12.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die grosse Kammer befasste sich in der Wintersession 2021 mit einer **parlamentarischen Initiative der Grünen**, welche forderte, dass **ab 2023 nur noch Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge ohne fossilen Antrieb neu zugelassen werden** dürfen. Balthasar Glättli (gp, ZH) wies darauf hin, dass sich die Bundesversammlung verpflichtet habe, die Klimaziele von Paris einzuhalten. Nach der Ablehnung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes an der Urne seien nun alternative Wege umso wichtiger, um den Klimawandel zu bekämpfen. Für den Verkehrsbereich stelle die vorliegende Initiative eine solche Alternative dar. Die Mehrheit der vorberatenden KVF-NR war jedoch anderer Ansicht, wie Kommissionsprecher Matthias Bregy (mitte, VS) erläuterte. Bregy argumentierte, dass die Initiative unrealistisch und unsozial sei: Zum einen sei der Zeithorizont von 2023 nicht zu erreichen, da bis in einem Jahr gar nicht genügend Autos mit alternativen Antrieben zum Verkauf angeboten werden könnten. Zum anderen würde diese geplante Verknappung des Angebots zu höheren Preisen führen, wodurch die Fahrzeuge nicht mehr für alle Personen erschwinglich wären. Der **Nationalrat** folgte den Argumenten der Kommissionsmehrheit und gab der Initiative mit 115 zu 67 Stimmen bei 2 Enthaltungen keine Folge. Die Initiative ist damit erledigt.<sup>2</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 09.03.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** beugte sich in der Frühjahressession 2022 als Erstrat über die umfassende **Revision des Strassenverkehrsgesetzes**. Die Debatte gliederte sich in drei Blöcke – erstens umweltfreundliche Technologien und automatisiertes Fahren, zweitens Anpassungen im Bereich Via sicura sowie drittens verschiedene kleinere Änderungen, quasi ein Varia-Block. Die Ziele der Revision bestanden gemäss Kommissionsprecher Philipp Matthias Bregy (mitte, VS) in der Förderung umweltfreundlicher Technologien in der Mobilität sowie in der Überprüfung der Verkehrssicherheit.

Im ersten Block waren die neuen Bestimmungen für umweltfreundliche Technologien unbestritten; für etwas mehr Gesprächsbedarf sorgten die **Regeln zum automatisierten Fahren**: Die Grünen hatten hierzu drei Minderheitsanträge eingereicht: Eine Minderheit Schlatter (gp, ZH) wollte das automatisierte Fahren nur auf Autobahnen und -strassen

sowie auf Nebenstrassen mit wenig Langsamverkehr zulassen. Eine weitere Minderheit Schlatter wollte das Inverkehrbringen von automatisierten Lieferrobotern verbieten. Eine Minderheit Trede (gp, BE) wiederum vertrat die Ansicht, dass Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem und die Erkenntnisse daraus nicht nur zu dokumentieren seien, sondern auch von unabhängiger Forschung begleitet werden sollen. Die Forschenden sollten dabei insbesondere die Konsequenzen für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden untersuchen. Allerdings fand keiner dieser drei Anträge eine Mehrheit.

Der zweite Block zu den **Anpassungen von Via Sicura** gab in der grossen Kammer viel zu reden. Die Mehrheit des Rates war sich einig, dass den verantwortlichen Behörden und Gerichten bei Geschwindigkeitsübertretungen mehr Ermessensspielraum gewährt werden solle. Folglich wurde gegen den Widerstand der Grünen und Teilen der SP beschlossen, bei Raserdelikten die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr aus dem SVG zu streichen. Betreffend die Mindestentzugsdauer des Führerscheins bei Raserdelikten konnte sich ein Antrag Jauslin (fdp, AG), der demjenigen des Bundesrates entsprach, durchsetzen. Damit wurde die Mindestentzugsdauer von derzeit 24 Monate auf 12 Monate halbiert. Die Kommissionsmehrheit, welche 6 Monate gefordert hatte, sowie zwei links-grüne Minderheitsanträge, die sich für 18 respektive 24 Monate Mindestentzugsdauer ausgesprochen hatten, fanden folglich keine Mehrheit.

Im Rahmen des **dritten Blocks** wurde gegen den Willen des Bundesrates beschlossen, dass für fahradfahrende Kinder bis 16 Jahre keine Helmpflicht gelten soll. Matthias Aebischer (sp, BE), Präsident von Pro Velo Schweiz, freute sich über diesen Entscheid, da das Ziel darin bestehen müsse, «dass möglichst viele Leute Velo fahren». Keine Mehrheit fanden zwei Minderheitsanträge Aebischer, wonach Fahrräder nur mit einem Mindestabstand von 1.5 Metern und im Kreisverkehr überhaupt nicht hätten überholt werden dürfen. Zudem beschloss der Nationalrat gegen den Willen der geschlossen stimmenden SP- und Grünen-Fraktionen sowie einzelner GLP- und Mitte-Mitglieder, dass neu auch motorisierte Zweiräder auf dem Trottoir abgestellt werden dürfen, sofern den zu Fuss Gehenden noch genügend Platz bleibt. Schliesslich beschloss die grosse Kammer, dass Rundstreckenrennen von Motorfahrzeugen in Zukunft grundsätzlich erlaubt werden sollen, aber der Bewilligung des jeweiligen Standortkantons bedürfen.

In der **Gesamtabstimmung** wurde die Vorlage mit 156 zu 28 Stimmen deutlich angenommen. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossen stimmenden GP-Fraktion. Marionna Schlatter hatte schon in ihrem Eintretensvotum darauf hingewiesen, dass die Grünen die Vorlage ablehnen würden, falls nicht noch Verbesserungen vorgenommen würden. Die Vorlage würde ansonsten dazu führen, dass «die Verantwortung für die Sicherheit an die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer» abgeschoben werde.<sup>3</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 13.09.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat befasste sich in der Herbstsession 2022 erneut mit der **Revision des Strassenverkehrsgesetzes**. Wie Kommissionssprecher Bregy (mitte, VS) ausführte, hatte die KVF-NR im Juni 2022 zu den Artikeln, die den Rasertatbestand betreffen, einen Rückkommensantrag gestellt, dem ihre Schwesterkommission zugestimmt hatte. Die nationalrätliche Kommission schlug nun vor, beim Führerausweisentzug wieder zum geltenden Recht zurückzukehren. Dies bedeute, dass bei einem Raserdelikt weiterhin eine Mindestentzugsdauer von zwei Jahren vorgesehen wäre. Eine mildere Bestrafung solle aber möglich sein, wenn die Strafe auch nach Artikel 90 – der die Länge der Freiheitsstrafe betrifft – unterschritten werde. Bei ebendiesem Artikel 90 forderte die KVF-NR ebenfalls zum geltenden Recht zurückzuschwenken, was einem Freiheitsentzug von einem bis vier Jahren entspricht. Hierbei sollen Unterschreitungen der Mindeststrafe möglich sein, wenn ein Strafmilderungsgrund nach Artikel 48 StGB – also zum Beispiel achtenswerte Beweggründe oder schwere Drohung – bestehe oder wenn die betreffende Person bezüglich Verkehrsdelikten noch keinen Eintrag im Strafregister hat. Man habe versucht, an den Regeln des geltenden Rechts festzuhalten und gleichzeitig den Gerichten einen notwendigen Ermessensspielraum zu geben, hielt Bregy fest.

In der Debatte stellte Jean-Luc Addor (svp, VS) die rhetorische Frage, ob es wichtiger sei, ein Referendum durch eine «extremistische Organisation» («organisation extrémiste») zu verhindern oder die Interessen der Verkehrsteilnehmenden zu vertreten, die «Opfer der Auswüchse von Via sicura» («victimes des excès de Via sicura») geworden seien. Er nahm damit Bezug auf die Stiftung Roadcross, die sich für Opfer des Strassenverkehrs einsetzt und die für den Fall, dass die Strafen für Raser gelockert werden sollten, mit dem Referendum gedroht hatte. Der Nationalrat nahm die Vorschläge seiner Kommission schliesslich stillschweigend an. Damit wurden zwei grosse Differenzen zum Ständerat geschaffen, kleinere Differenzen konnten jedoch

ausgeräumt werden.<sup>4</sup>

#### PARLAMENARISCHE INITIATIVE

DATUM: 15.03.2023  
MARCO ACKERMANN

Die Forderung nach einer Vorschrift, wonach **in der Werbung für Motorfahrzeuge jeweils auch auf eine alternative Mobilitätsform aufmerksam gemacht werden muss**, wurde im **Nationalrat** im März 2023 klar versenkt. Mit 124 zu 60 Stimmen bei 6 Enthaltungen folgte die grosse Kammer damit dem Antrag seiner KVF-NR und lehnte die parlamentarische Initiative von Isabelle Pasquier-Eichenberger (gp, GE) ab. Geschlossen für die Initiative stimmten die Fraktionen der Grünen und der SP (bei 6 Enthaltungen), alle anderen Fraktionen sprachen sich geschlossen dagegen aus.

Während Pasquier-Eichenberger und Florence Brenzikofer (gp, BL) die Bevölkerung mit der Massnahme für die Themen Klimaschutz, Luftverschmutzung, Lärmbelastung und gesunder Lebensstil sensibilisieren wollten, erachtete etwa Kommissionsprecher Matthias Bregy (mitte, VS) die Massnahme als «reine Symbolpolitik». Gregor Rutz (svp, ZH) befand es zudem als stossend, dem Parlament eine «erzieherische Aufgabe» für die Bevölkerung zuzuweisen. Der zweite Kommissionsprecher Olivier Feller (fdp, VD) fügte an, dass die Initiative die Werbefreiheit und damit den ökonomischen Freiheitsgedanken einschränke. Mit dem ablehnenden Entscheid des Nationalrats war die Initiative erledigt.<sup>5</sup>

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 17.03.2023  
MARCO ACKERMANN

In der Frühjahrssession 2023 räumte der **Nationalrat die letzten Differenzen in der Revision des Strassenverkehrsgesetzes** aus und folgte dem Ständerat bei den sogenannten **Raserbestimmungen** stillschweigend. Diese betrafen einerseits den Führerausweisentzug und andererseits die Mindeststrafe. Der geltende Führerausweisentzug von zwei Jahren durch die Behörden bei einem Raserdelikt darf demnach nur dann unterschritten werden, wenn gleichzeitig auch die grundsätzliche Mindeststrafe von einem Jahr Geld- oder Freiheitsstrafe durch die Gerichte aufgrund von achtenswerten sowie entschuldbaren Beweggründen oder im Falle von Ersttäterinnen oder -tätern reduziert wird. Als Ersttäterinnen oder -täter gelten dabei Personen, welche innerhalb der zehn Jahre vor dem Delikt nicht wegen eines anderen ähnlichen Vergehens im Strassenverkehr verurteilt worden sind. Wie Kommissionsprecher Matthias Bregy (mitte, VS) im Rat erläuterte, könne dank der Anpassung die übermässige Sanktionierung von schnell fahrenden Personen – beispielsweise bei einer Fahrt ins Spital mit einer schwangeren Frau – durch die Gerichte angemessen modifiziert werden. Die von der Interessenverbinding Roadcross generell geforderte Mindeststrafe von einem Jahr werde damit aber nicht angetastet. Die Stiftung liess in einer Medienmitteilung verlauten, dass dank dem «verantwortungsvollen Entscheid» des Parlaments auf ein Referendum verzichtet werde, was im Rat auch den neuen Verkehrsminister Albert Rösti freute. Roadcross werde aber die Gerichte im Auge behalten und im Falle von «laschen Urteilen» mit politischen Vorstössen reagieren, schrieb die Stiftung weiter.

In der **Schlussabstimmung** in derselben Session nahm der Nationalrat das revidierte Strassenverkehrsgesetz mit 163 zu 9 Stimmen bei 25 Enthaltungen an. Sämtliche Gegenstimmen und der grösste Teil der Enthaltungen stammten dabei aus der Fraktion der Grünen. Der Ständerat gab der Revision mit 39 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung ebenfalls grünes Licht.<sup>6</sup>

#### Eisenbahn

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 20.12.2023  
LENA BALTISSE

In der Wintersession 2023 beriet die grosse Kammer als Erstrat die **Botschaft für eine Zusatzfinanzierung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur** inklusive einer Anpassung im Finanzierungsmodell des Autoverlads. Für die KVF-NR erläuterte Michael Töngi (gp, LU), dass sich die Kommissionsmehrheit vorbehaltlos hinter den bundesrätlichen Entwurf gestellt habe. Drei Aspekte hatten laut Töngi aber Anlass zur Debatte gegeben: der Systemwechsel in der Finanzierung des Rollmaterials, die Frage nach der Beteiligung des Bundes an der Finanzierung des Autoverlads am Simplon und diejenige der Höhe des Zusatzkredits.

Nachdem Eintreten ohne Gegenantrag beschlossen worden war, lagen dem Nationalrat zur Frage der Finanzierung des Autoverlads sowie, damit verbunden, zur Frage der Höhe des Zusatzkredits zwei Minderheitsanträge vor. Die Minderheit I Bregy (mitte, VS) forderte, dass der Autoverlad am Simplon ebenfalls in die Botschaft aufgenommen und der Zusatzkredit entsprechend um CHF 6 Mio. erhöht wird. Die Kommissionsmehrheit

hatte sich mit 12 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen gegen diesen Antrag ausgesprochen, da der Simplonpass ganzjährig befahrbar sei und die Alternativroute via Autoverlad somit keine klare Erschliessungsfunktion von nationaler Bedeutung habe. Die Minderheit II Candinas (mitte, GR) forderte, dass der Zusatzkredit einerseits um den Autoverlad am Simplon und andererseits um CHF 12 Mio. für die bereits einbezogenen Verlade erhöht wird. Im Rahmen der Kommissionsanhörung seien von den beiden Autoverladen Lötschberg und Furka zusätzliche Kosten in der Höhe von CHF 4 bzw. 8 Mio. geltend gemacht worden. Diesem Mehraufwand wollte der Minderheitsantrag Candinas Rechnung tragen. Diverse Stimmen meldeten im Parlament ihr Erstaunen über den erst nachträglich angemeldeten Mehrbedarf sowie die unpräzise Einschätzung der notwendigen Mittel durch die Verwaltung an. Auch Bundesrat Albert Rösti lehnte den Minderheitsantrag Candinas ab, da das BAV zum aktuellen Zeitpunkt keine Plausibilisierung des Mehraufwands vornehmen könne, die Bundesfinanzen knapp seien und der Zusatzkredit auch zu einem späteren Zeitpunkt noch erweitert werden könne. In der ersten Abstimmung standen sich die Kommissionsmehrheit und die Minderheit Bregy gegenüber, wobei sich der Nationalrat mit 101 zu 87 Stimmen bei 3 Enthaltungen hinter den Minderheitsantrag stellte. Gegen die Minderheit Bregy stellten sich die Fraktionen der FDP, GLP und SVP jeweils grossmehrheitlich. Das Anliegen der weiter gehenden Minderheit Candinas unterlag in der Folge mit 123 zu 65 Stimmen bei 2 Enthaltungen gegen die Minderheit Bregy, wobei die Minderheit Candinas fast ausschliesslich bei den geschlossen auftretenden Fraktionen der SP und der Mitte Unterstützung fand.

In allen anderen Punkten folgte der Nationalrat den Anträgen der KVF-NR bzw. dem bundesrätlichen Vorschlag. Um den Anliegen der Unternehmen Rechnung zu tragen, deren Rollmaterial fortan nicht mehr durch den Bund finanziert werden soll – ein Umstand, der in der Kommission ebenfalls zu Diskussionen geführt hatte – hatte die KVF-NR im Vorfeld eine Kommissionsinitiative eingereicht. Die Kommissionsinitiative fordert die Einführung einer Solidarbürgschaft des Bundes zugunsten des Autoverlads analog zu jener im regionalen Personenverkehr.

Nach Annahme der Ausgabenbremse (mit 114 zu 75 Stimmen bei 2 Enthaltungen) sprach sich der Nationalrätin in der **Gesamtabstimmung** mit 189 zu 1 Stimmen bei einer Enthaltung für die Annahme des Entwurfes aus. Somit ging das Geschäft mit einer Anpassung – der Aufnahme des Autoverlads am Simplon – an den Ständerat.<sup>7</sup>

### Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Bei der Frage, ob Kantone und Gemeinden die **Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel gratis ausgestalten** können sollen, zeigte sich im **Nationalrat** in der Frühjahrsession 2023 ein klarer Links-Rechts-Graben. Mit 126 zu 61 Stimmen bei 9 Enthaltungen unterlagen die Fraktionen der SP, der Grünen sowie ein Mitglied der Mitte-Fraktion beim Antrag, der parlamentarischen Initiative Prezioso Batou (egsols, GE) Folge zu geben, den anderen Fraktionen deutlich. Die Grünen-Nationalrätin Florence Brenzikofer (gp, BL) erklärte im Rat als Minderheitsvertreterin, dass es bei der verlangten Anpassung der Bundesverfassung nicht darum gehe, den ÖV flächendeckend kostenlos auszugestalten: Der Initiative sei vielmehr aus «staatspolitischen Gründen» Folge zu geben, damit Gemeinden und Kantone die Möglichkeit erhielten, «aus ökologischen oder aus gesellschaftspolitischen Gründen die Einführung von kostenfreien öffentlichen Verkehrsmitteln zu diskutieren und darüber zu entscheiden». Sie verwies damit auf eine im Jahr 2014 im Zuge des direkten Gegenentwurfs zur Fabi-Initiative eingeführte Bestimmung in der Bundesverfassung, welche eine angemessene Kostendeckung des öffentlichen Verkehrs durch die ÖV-Benutzenden verlangt. In der Folge sei es in diversen Fällen zu juristischen Auslegungsschwierigkeiten über die Vereinbarkeit mit den übergeordneten Bestimmungen gekommen, wenn Städte oder Kantone über die Einführung von kostenlosem ÖV diskutiert hätten. Kommissionssprecher Matthias Bregy (mitte, VS) warnte vor einem Paradigmenwechsel und betonte, wie wichtig es sei, dass ÖV-Teilnehmende einen Kostenbeitrag leisteten. Die Annahme der Initiative führe zu höheren Kosten, zu weniger Anreizen für Investitionen, zu einer unangemessenen Giesskannenverbilligung und es gebe auch keinen staatspolitischen Grund für eine Änderung, da wohl kein Kanton dazu bereit wäre, die Kosten vollumfänglich zu tragen. Ins gleiche Horn blies auch Kommissionssprecher Olivier Feller (fdp, VD), der es als «Illusion» bezeichnete, den ÖV als kostenlos zu betrachten. Die Initiative war mit der Ablehnung im Nationalrat erledigt.<sup>8</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 06.03.2023

MARCO ACKERMANN

- 1) AB NR, 2021, S. 2067 f.
- 2) AB NR 2021, S. 2694 ff.
- 3) AB NR, 2022, S. 288 ff.
- 4) AB NR, 2022, S. 1383 f.; Blick, 29.6.22
- 5) AB NR, 2023, S. 530 ff.
- 6) AB NR, 2023, S. 657; AB NR, 2023, S. 72 ff.; AB SR, 2023, S. 277; BBl 2023 791; Medienmitteilung KVF-NR vom 17.1.23; Medienmitteilung Roadcross vom 17.3.23
- 7) AB NR, 2023, S. 2545 ff.
- 8) AB NR, 2023, S. 227 ff.