

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Klimapolitik</b>
Akteure	<b>Trede, Aline (gp/verts, BE) 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

Bühlmann, Marc  
Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Bühlmann, Marc; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Klimapolitik, 2020 – 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Grundlagen der Staatsordnung</b>	1
Institutionen und Volksrechte	1
Parlamentsmandat	1
Parlamentsorganisation	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	2
Verkehr und Kommunikation	2
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	3
Umweltschutz	3
Klimapolitik	3

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>UREK-SR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>Büro-NR</b>	Büro des Nationalrates
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>SVG</b>	Strassenverkehrsgesetz

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CEATE-CE</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>Bureau-CN</b>	Bureau du Conseil national
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>LCR</b>	Loi fédérale sur la circulation routière

# Allgemeine Chronik

## Grundlagen der Staatsordnung

### Institutionen und Volksrechte

#### Parlamentsmandat

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 21.09.2021  
MARC BÜHLMANN

In der Herbstsession diskutierte der Nationalrat die vom Büro-NR ausgearbeitete Teilrevision des Parlamentsressourcengesetzes. Die Arbeiten gingen auf eine parlamentarische Initiative von Michael Töngi (gp, LU) zurück, die fordert, dass **Parlamentsangehörige per Bahn statt mit dem Flugzeug reisen**. In der Zwischenzeit hatte der Bundesrat, angeregt von einer weiteren, allerdings in den Räten abgelehnten parlamentarischen Initiative Töngi (Pa.lv. 19.408), in einer Verordnung festgelegt, dass Bundesangestellte nur noch mit dem Flugzeug reisen dürfen, wenn die Reisezeit mit dem Zug sechs Stunden überschreitet oder eine zusätzliche Übernachtung nötig ist. Für die Revision schlug das Büro-NR eine analoge Regelung vor – wie Aline Trede (gp, BE) als Sprecherin des Büros ausführte –, obwohl ursprünglich eine Reiseobergrenze von acht Stunden gefordert worden war. Auf die entsprechenden Nachfragen von Thomas Aeschi (svp, ZG) und Hans-Peter Portmann (fdp, ZH) antwortete Aline Trede, dass Brüssel in dieser Vorlage der Knackpunkt gewesen sei, weil die Reise zum EU-Sitz etwas mehr als 6 Stunden mit dem Zug beanspruche. Es gehe aber bei der Vorlage primär darum, sich bewusst zu werden, dass nicht für alle Reisen das Flugzeug nötig sei. In der Folge doppelte Thomas Aeschi nach und rechnete vor, dass nicht nur die Reise nach Brüssel, sondern auch nach Rom, Berlin und Wien mehr als sechs Stunden dauere. Auch der Passus mit der Übernachtung zeige, dass man es mit dem Gesetz nicht wirklich ernst meine und diese Schlupflöcher letztlich Verhaltensänderungen bei den Parlamentsmitgliedern verhindern würden, weshalb nicht auf die Vorlage eingetreten werden solle. Dieser Antrag wurde in der Folge mit 114 zu 57 aus der SVP-, der FDP und der Mitte-Fraktion stammenden Stimmen abgelehnt. Etwas mehr Unterstützung, nämlich 70 Stimmen wiederum aus den gleichen Fraktionen, erhielt der Minderheitsantrag Aeschi, der eine grundsätzliche Wahlfreiheit zwischen Bahn- und Flugreisen lediglich dann vorgesehen hätte, wenn Flüge billiger sind als die entsprechende Reise mit dem Zug. Diskussionslos standen diesem Antrag allerdings 105 Stimmen gegenüber. Die darauffolgende Gesamtabstimmung passierte der Entwurf mit 114 zu 64 Stimmen (5 Enthaltungen).<sup>1</sup>

#### Parlamentsorganisation

MOTION  
DATUM: 10.06.2021  
MARC BÜHLMANN

Gemäss des Kundgebungsreglements der Stadt Bern gilt während Sessionen des eidgenössischen Parlaments auf dem Bundesplatz ein Demonstrationsverbot. Weil dieses Verbot nicht haltbar sei – insbesondere während Sessionen sollten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit haben, ihre Volksvertreterinnen und -vertreter auf ihre Sorgen aufmerksam zu machen – müsse sich der Bund bei der Gemeinde Bern für eine Aufhebung dieses Passus im Kundgebungsreglement einsetzen. Dies forderte Aline Trede (gp, BE) in ihrer Motion, mit der sie **Aktionen und Demonstrationen auf dem Bundesplatz auch während Sessionen** ermöglichen wollte, wie sie ihren Vorstoss betitelte. In der **Nationalratsdebatte** in der Sommersession 2021 erklärte die Bernerin, dass es ein Bewilligungsverfahren geben solle und Aktionen, die den Sessionsbetrieb zu stark störten oder gar die Sicherheit bedrohten, weiterhin nicht zugelassen werden dürften. Für das Büro-NR, das die Motion ablehnte, ergriff Roland Rino Büchel (svp, SG) das Wort. Das Kundgebungsverbot bestehe seit 1925 und gebe immer wieder Anlass zu Diskussionen. Man habe aber mit der Stadt Bern seit 2016 ein «Memorandum of Understanding», das Kleinstkundgebungen ohne Lärmemissionen erlaube. Die Zusammenarbeit mit der Stadt funktioniere gut. Die unbewilligte Klimademonstration während der letzten Woche der Herbstsession 2020 habe aber eben gezeigt, dass Störungen nicht nur wegen Lärm, sondern auch wegen der Blockierung der Zugänge zum Parlamentsgebäude auftreten können. Bereits früher habe der Nationalrat ähnliche Vorstösse abgelehnt und das Büro bringe nach wie vor dieselben Gegenargumente vor: Das Parlament müsse seine Arbeit «sicher, ordnungsgemäss und störungsfrei» ausführen können und die Stadt Bern sei verpflichtet, dies zu garantieren. Dies sah auch die Ratsmehrheit so und versenkte den Vorstoss mit 117 zu 67 Stimmen. Lediglich die SP- und die GP-Fraktion stimmten geschlossen für eine Öffnung des Demonstrationsverbots.<sup>2</sup>

# Infrastruktur und Lebensraum

## Verkehr und Kommunikation

### Strassenverkehr

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 Kommissionssprecher 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 fahrradfahrende 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>

## Eisenbahn

### MOTION

DATUM: 17.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2019 forderte Aline Trede (gp, BE) ein **Konzept zur längerfristigen Steigerung des Angebots von Verbindungen des internationalen Personenverkehrs auf der Schiene**. Trede argumentierte, dass die SBB den Ausbau aus Gründen des Klimaschutzes vorantreiben müssten. Der geforderte Plan solle insbesondere zu den Direktverbindungen in die umliegenden europäischen Städte, zu den Nachtzügen sowie zur Erschliessung der grenznahen Agglomerationen Auskunft geben. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion. Er zeigte sich bereit, ein entsprechendes Konzept vorzulegen, und wollte dabei auch aufzeigen, wie sich eine allfällige Marktöffnung im internationalen Schienenpersonenverkehr auswirken würde. Nachdem Thomas Hurter (svp, SH) die Motion bekämpft hatte, wurde sie in der Sommersession 2021 im Nationalrat behandelt. Dort argumentierte Hurter, dass die Motion überholt sei, da die SBB bereits im Rahmen der strategischen Ziele 2019-2022 die Zielvorgabe erhalten hätten, den internationalen Personenverkehr auszubauen. Zudem sei auch nicht klar, wer diesen Ausbau, der nicht kostendeckend sei, bezahlen solle. Der Nationalrat folgte Hurters Argumentation indessen nicht und nahm die Motion mit 107 zu 77 bei 7 Enthaltungen an. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion, von der Mehrheit der FDP.Liberalen-Fraktion sowie von einigen wenigen Mitgliedern der Mitte-Fraktion.<sup>4</sup>

### MOTION

DATUM: 02.12.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Auf Antrag der vorberatenden KVF-SR stimmte in der Wintersession 2021 auch der **Ständerat** der Motion Trede (gp, BE) zu, welche die Erarbeitung eines **Konzepts zur längerfristigen Steigerung des Angebots von Verbindungen des internationalen Schienenpersonenverkehrs** verlangte. Wie Kommissionssprecherin Häberli-Koller (mitte, TG) im Rat ausführte, teilte die Kommissionmehrheit die Auffassung, dass das Angebot im internationalen Schienenpersonenverkehr ausgebaut werden solle, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Mobilitätsbereich weiter zu senken.<sup>5</sup>

## Umweltschutz

### Klimapolitik

### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 21.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am frühen Montagmorgen des 21. Septembers 2020, also zu Beginn der dritten Woche der Herbstsession der eidgenössischen Räte, **besetzten einige Hundert Klimaaktivistinnen und Klimaaktivisten den Bundesplatz** vor dem Bundeshaus in Bern. Die Medien waren sich rasch einig, dass dies ein geschickter, medienwirksamer Schachzug war, um die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken. Die Forderungen der Gruppierung, die sich «Rise up for Change» nennt, waren sehr vielfältig und bestanden gemäss einzelnen Medienberichten etwa aus der ökologischen Ausrichtung der Landwirtschaft oder der Verpflichtung des Finanzsektors, seine Geldflüsse offenzulegen. Auch sollen die Banken aufhören, in die fossile Industrie zu investieren. Zudem sei die Bevölkerung bei der Umsetzung der Klimaziele besser einzubeziehen. Da Kundgebungen auf dem Bundesplatz während den Sessionen des Parlaments seit 1925 verboten sind, war die Besetzung des Bundesplatzes illegal. Die Stadtberner Regierung stellte den Aktivistinnen und Aktivisten am Montagabend ein Ultimatum, den Bundesplatz bis am Dienstagmittag zu verlassen. Wie die Medien berichteten, gab es bereits vor diesem Ultimatum von Seiten des Ratsbüros von National- und Ständerat und von Politikerinnen und Politikern von rechts bis in die politische Mitte die Forderung an die Stadt Bern, den Bundesplatz schnellstmöglich zu räumen. Christian Imark (svp, SO) forderte den Bundesrat per Motion gar dazu auf, die Stadt Bern zu enteignen und somit auf dem Bundesplatz zukünftig selber für die Durchsetzung von Recht und Ordnung zu sorgen. Viele Politiker und Politikerinnen von rechtsbürgerlicher Seite, beispielsweise Peter Keller (svp, NW) oder Hans-Peter Portmann (fdp, ZH), warfen der Berner Stadtregierung vor, zu wenig hart durchzugreifen. Auch für die Medien war die Haltung der Berner Stadtregierung Anlass für ausführliche Berichterstattung. Sie spekulierten teilweise, dass sich die rot-grüne Berner Exekutive im Dilemma zwischen Durchsetzung der Rechtsstaatlichkeit einerseits und Sympathie für die Protestierenden andererseits befinde und vor den Wahlen im November 2020 keine Fehler machen wolle. Linke Politikerinnen und Politiker äusserten mehr Verständnis für die Aktion und für die Haltung der Stadtregierung. Aline Trede (gp, BE) und Balthasar Glättli (gp, ZH) forderten in den Medien denn auch, das Verbot von Kundgebungen während der Session aufzuheben. Nachdem die Klimaaktivistinnen und -aktivisten auch ein zweites Ultimatum der Stadt Bern hatten verstreichen lassen, wurde das Camp rund 48 Stunden nach Beginn der Aktion von der Berner Polizei und Feuerwehr geräumt. Ob

und was die Aktion für die Klimapolitik gebracht hatte, wurde von den Zeitungen unterschiedlich eingeschätzt. Die Weltwoche schrieb von «Erosion des Rechtsstaates» und «rechtsstaatlicher Verlotterung» und die NZZ war der Ansicht, dass die Platzbesetzung dem Anliegen des Klimaschutzes eher schade. Dem stimmte ein Kommentar im Blick zu, wonach die Aktivistinnen und Aktivisten mit dieser Aktion viele Leute verschreckt und keine neuen Sympathisanten dazu gewonnen hätten. Die linke Wochenzeitung fand den zivilen Ungehorsam angesichts der weltweiten Klimaerwärmung hingegen gerechtfertigt. Weiter wurde von den Medien vermutet, dass die Räumung den Klimaaktivisten helfe, weil nichts so langweilig gewesen wäre, wie ein Protest, der nicht geräumt werde, dann langsam an Besetzerinnen und Besetzern verliere und so schliesslich im Sande verlaufe. Auch habe die Klimabewegung durch das Protestcamp wieder an Schwung gewonnen, nachdem die Klimapolitik über Monate hinweg von der Corona-Pandemie überschattet worden sei.<sup>6</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 16.09.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat präsentierte im September 2022 den Entwurf für die **Revision des CO2-Gesetzes**. Der Gesetzesentwurf beinhaltet Massnahmen für die Zeit von 2025 bis 2030 und knüpfte damit an das geltende CO2-Gesetz an, welches das Parlament bis 2024 verlängert hatte. Gemäss Botschaft habe der Bundesrat die Bedenken, die im Rahmen der letzten, gescheiterten Revision aufgekommen waren, ernst genommen und sehe daher keine neuen oder höheren Abgaben vor.

Das Ziel der Revision bestehe darin, die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis 2030 gegenüber 1990 um 50 Prozent zu reduzieren, wobei die Reduktion zu zwei Dritteln im Inland und zu einem Drittel mit Massnahmen im Ausland erfolgen soll. Für die Regelung der Rahmenbedingungen, unter welchen CO2-Emissionen der Schweiz mittels Projekten im Ausland kompensiert werden können, habe die Schweiz bereits verschiedene Abkommen mit einzelnen Staaten abgeschlossen, wie etwa jenes mit Peru.

Der Gesetzesentwurf sah Massnahmen in verschiedenen Bereichen vor; insgesamt sollen rund CHF 4.1 Mrd. in den Klimaschutz investiert werden:

Der Grossteil der Investitionen in der Höhe von rund CHF 2.8 Mrd. wollte der Bundesrat für Klimaschutzmassnahmen im **Gebäudebereich** aufwenden. Die Mittel aus der CO2-Abgabe auf fossile Brennstoffe sollen knapp zur Hälfte für Klimaschutzmassnahmen wie dem Gebäudeprogramm eingesetzt werden. Weitere Bereiche, die in den Genuss der Mittel aus der CO2-Abgabe kommen sollen, sind die Förderung von Geothermie und die Energieplanung einzelner Gemeinden. Auch soll der bereits bestehende Technologiefonds weiter alimentiert werden, mit dem unter anderem neu die Risiken beim Ausbau von Fernwärmenetzen abgesichert werden können. Die Bevölkerung und die Wirtschaft erhalten die übrigen circa 50 Prozent aus der CO2-Abgabe rückerstattet.

Im **Verkehrsbereich** sah der Bundesrat Mittel in der Höhe von rund CHF 800 Mio. vor. Damit soll die Ladeinfrastruktur für Elektroautos ausgebaut und die Anschaffung von Elektrobussen für den öffentlichen Verkehr und für internationale Zugverbindungen gefördert werden. Im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr sollen den Transportunternehmen für die Bereitstellung neuer Angebote, inklusive Nachtzüge, bis Ende 2030 Finanzhilfen gewährt werden können. Im Bereich des Güterverkehrs sollen Elektro- und Wasserstofflastwagen bis 2030 von der LSWA befreit bleiben, um auch Anreize für CO2-arme Transportmittel zu schaffen. Ein solcher Anreiz soll auch für die Autoimporteure bestehen bleiben: Gemäss Botschaft werden die CO2-Zielwerte für importierte Fahrzeuge wie in der EU weiter verschärft; bei Nichteinhaltung der Zielwerte werden Strafen ausgesprochen.

Die **Importeure von Benzin und Diesel** müssen weiterhin einen Grossteil der CO2-Emissionen mit Klimaschutzmassnahmen kompensieren. 5 bis 10 Prozent der CO2-Emissionen aus Treibstoffen sollen die Importeure direkt durch das Inverkehrbringen erneuerbarer Treibstoffe einsparen.

Weiter möchte der Bundesrat die Anbieter von **Flugzeugtreibstoffen** dazu verpflichten, dem Kerosin, das in der Schweiz getankt wird, erneuerbare Treibstoffe beizumischen, wie es auch die EU vorsehe.

Gemäss Entwurf soll es künftig grundsätzlich allen **Unternehmen** offenstehen, sich von der **CO2-Abgabe zu befreien**, wenn sie eine CO2-Reduktionsverpflichtung abschliessen. Wie bis anhin sind Grosse mittlen von der CO2-Abgabe ausgenommen, sie nehmen stattdessen am mit der EU verknüpften Emissionshandelssystem teil.

Schliesslich soll auch der **Finanzmarkt** einen Beitrag leisten, indem die die Aufsichtsbehörden zur Berichterstattung über die klimabedingten Risiken verpflichtet werden.

Mit dieser Botschaft beantragte der Bundesrat auch mehrere Vorstösse zur



Abschreibung, namentlich ein Postulat Ammann (mitte, SG; Po. 19.3643), ein Postulat der UREK-SR (Po. 19.3949), eine Motion Trede (gp, BE; Mo. 19.4614) sowie eine Motion der KVF-NR (Mo. 21.3977).<sup>7</sup>

---

1) AB NR, 2021, S. 1767 ff.; BBl, 2021 2074

2) AB NR, 2021 S. 1262 f.

3) AB NR, 2022, S. 288 ff.

4) AB NR, 2021, S. 1423 f.

5) AB SR 2021, S. 1190 f.

6) AZ, Blick, CdT, LT, NZZ, 22.9.20; AZ, Blick, CdT, LT, NWZ, NZZ, 23.9.20; APZ, AZ, Blick, CdT, LT, SGT, WOZ, WW, 24.9.20; Blick, CdT, NZZ, 25.9.20; LT, SGT, 26.9.20; So-Bli, SoZ, 27.9.20; AZ, 28.9.20; NZZ, 29.9.20

7) BBl, 2022 2651; Medienmitteilung Bundesrat vom 16.9.22