



Impressum

Postgasse 15, Postfach 817, 3000 Bern 8

T 031 313 34 33, info@umweltallianz.ch

www.umweltallianz.ch

Redaktion: Dominik Avdić, Nara Valsangiacomo, Anne Briol Jung

Inhalt

Datum	Nr.	Geschäft	Seite
9. März 2026	25.058	BRG. Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA. Weiterentwicklung. Teilrevision SVAG	4
9. März 2026	25.049	BRG. Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG). Bundesgesetz	7
16. März 2026	26.3009	Mo. KVF-N. Revitalisierung der Verlagerung im transalpinen Kombinierten Verkehr. Rückverlagerung auf die Strasse vermeiden	9
17. März 2026	23.3783	Mo. Schaffner. Brenn- und Treibstoffbesteuerung nach Energiegehalt	11
19. März 2026	25.3744	Mo. Chiesa. Einführung einer verkehrsabhängigen Durchfahrtsabgabe für den Transitverkehr von Grenze zu Grenze auf Schweizer Strassen gestützt auf Artikel 82 Absatz 3 in Verbindung mit Artikel 84 Absatz 1 der Bundesverfassung	12
19. März 2026	25.3956	Mo. KVF-N. Anpassung der Schwerverkehrsabgabeverordnung	14
19. März 2026	25.4409	Mo. KVF-S. Sicherung des Leistungsniveaus bei SBB Cargo inklusive Erhalt eines Kernnetzes im kombinierten Güterverkehr	15
		Zusätzliche Empfehlungen zu traktandierten Geschäften	16
		Empfehlungen für traktandierte Geschäfte gemäss separaten Listen	16

Behandlung

9. März 2026

25.058

BRG. Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA. Weiterentwicklung. Teilrevision SVAG

Einleitung

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist ein zentrales Instrument zur Umsetzung von Artikel 84 der Bundesverfassung: Sie soll den alpenquerenden Transitverkehr auf die Schiene verlagern. Gleichzeitig verbessert sie den schweizweiten Wettbewerb zwischen Strasse und Schiene, indem sie sicherstellt, dass der Schwerverkehr einen Teil seiner externen Kosten trägt – etwa für Lärm, Luftschadstoffe, Stau und CO₂-Emissionen.

Nach über zwei Jahrzehnten verliert die LSVA jedoch an Wirkung: Über 90 Prozent der Lastwagen zahlen den tiefsten Tarif, Elektro-Antriebe sind weiterhin vollständig befreit und die Abgabesätze wurden kaum an die Teuerung angepasst. Dadurch sinkt die Lenkungswirkung und es fehlen wichtige Einnahmen – zwei Drittel davon fliessen in den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Dieser steht bereits wegen steigender Projektkosten, dem Entlastungspaket 27 (EP27) und einer langfristig ungenügenden Finanzierung unter Druck. Der Mehrheitsantrag zu Art. 8b würde diese Situation weiter verschärfen und gegenüber dem Bundesratsentwurf zusätzliche Mindereinnahmen von rund 700 Millionen Franken verursachen.

Die vorliegende Revision des Schwerverkehrsabgabengesetzes (SVAG) soll die LSVA modernisieren. Der Bundesrat schlägt unter anderem vor, elektrisch angetriebene Lastwagen ab 2029 in die Abgabe einzubeziehen und alte Dieselfahrzeuge (Euro-6) höher zu bepreisen. Verschiedene Entscheide der Verkehrskommission des Nationalrats (KVF-N) – insbesondere die deutlich höhere Rabattierung von Elektro-Lastwagen, der Verzicht auf eine klar geregelte Teuerungsanpassung sowie die fehlende Korrektur der zu hohen Rabatte für künftige Dieselfahrzeuge (Euro-7) – drohen die Umwelt-, Klima- und Verlagerungswirkung der LSVA-Revision massiv zu reduzieren.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt dem Nationalrat:

- Bei Art. 4, Abs. 2/Art. 8a Abs. 1bis die Voraussetzungen für den Teuerungsausgleich explizit festzuhalten: Minderheit II (Brenzikofer) besser als Minderheit III (Stadler) besser als Mehrheit besser als Minderheit I (Jauslin).
- Bei Art. 8a, Abs. 2 Buchstabe f der Minderheit Roth zuzustimmen (Tarife im Sinne des Güterverlagerungsgesetz).
- Bei Art. 8b Abs. 1, 2, 3 und 5 den Einbezug elektrischer Fahrzeuge im Sinne der Güteverlagerung, des Klimaschutzes und der

Bahnfinanzierung zu gestalten: Minderheit III (Roth David) besser als Minderheit VI (Stadler) besser als Minderheit II (Candinas)/Bundesrat besser als Minderheit V (Jauslin) besser als die Mehrheit besser als Minderheit I (Hurter).

- Sollte Art. 8b Abs. 2bis (neu) separat abgestimmt werden, die Minderheit II (Candinas)/Bundesrat der Mehrheit vorzuziehen.
- sich bei Art. 8b Abs. 4 dagegen zu stellen, dass fast alle Diesel-Lastwagen bis 2035 von einer vergünstigten LSVA profitieren, wie dies die Minderheit VIII (Giezendanner) möchte: Minderheit VII (Roth David) besser als Mehrheit besser als Minderheit I (Hurter) zu Abs. 4 besser als Minderheit VIII (Giezendanner)

Würde die LSVA-Befreiung gemäss Minderheit I Hurter ausgeweitet oder später als vom Bundesrat vorgeschlagen reduziert (Mehrheit oder Minderheit V Jauslin), wäre die Vorlage für Bahnfinanzierung, Klimaschutz und Güterverlagerung nicht erfreulich.

Begründung

Die Bundesverfassung verlangt in Artikel 84 ausdrücklich, dass der alpenquerende Güterverkehr auf der Schiene erfolgt. Die Realität entwickelt sich jedoch in die entgegengesetzte Richtung: Seit 2021 nehmen die Lastwagenfahrten über die Alpen wieder zu und erreichten 2024 mit 960'000 Fahrten den höchsten Stand seit 2016. Auch im schweizweiten Güterverkehr verliert die Bahn Marktanteile und liegt 2024 auf dem tiefsten Niveau seit fünfzehn Jahren (BfS). Dieser Trend wird zusätzlich durch den Abbau von Verladeangeboten wie dem unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) und dem Aus der Rollenden Landstrasse (RoLa) verstärkt. Gleichzeitig wächst der Strassengüterverkehr weiter und erhöht die Belastung für Umwelt und Bevölkerung. Letzterer verursacht in der Schweiz hohe Umwelt-, Gesundheits- und Staukosten. Laut Bundesrat blieben trotz LSVA im Jahr 2021 über 3 Milliarden Franken externe Kosten ungedeckt. Diese fehlende Kostenwahrheit verzerrt den Wettbewerb klar zuungunsten der umweltfreundlichen Schiene.

Um diesen Verlagerungsnotstand zu entschärfen, braucht es insbesondere folgende Verbesserungen in der LSVA-Revision:

Bei Art. 8a, Abs. 1bis: Das Thema des Teuerungsausgleichs ist auch im Sinne der Erwartungssicherheit der Unternehmen explizit zu regeln. Seit der Einführung 2001 wurde die LSVA nur zweimal erhöht – insgesamt lediglich um 6 Prozent. Die Teuerung lag im selben Zeitraum bei rund 15 Prozent. Dadurch sind die zu entrichtenden Beträge real gesunken, während die externen Kosten des Strassengüterverkehrs weiter steigen und sich die Kostendeckung verschlechtert. In dieser Zeit sind beim Güterverkehr per Bahn und dem u.a. durch LSVA-Einnahmen finanzierten Bahnbau die Kosten gestiegen. Eine automatische Teuerungsanpassung ist notwendig, um die Lenkungswirkung der LSVA zu erhalten. Deshalb empfiehlt die Umweltallianz bei Art. 8a Abs. 1bis den Minderheiten II (Brenzikofer) und ggf. III (Stadler) zuzustimmen.

Bei Art. 8b: Die Umweltallianz spricht sich dafür aus, Elektro-Lastwagen, wie vom Bundesrat vorgesehen, ab 2029 in das LSVA-System zu integrieren. Rabatte sind sinnvoll, um in einer Übergangsphase klimafreundlichere Antriebe zu fördern. Entscheidend ist jedoch, dass diese Rabatte nicht so hoch und so lang ausfallen, dass sie die Schiene schwächen und zu Mitnahmeeffekten statt zu einer vorgezogenen Investition in elektrische LKWs führen.

Die von der Mehrheit der KVF-N bei Art. 8b beschlossene spätere Integration der e-Lastwagen ab 2031 plus eine deutlich höhere Rabattierung der e-Lastwagen bis 2035 riskiert genau dies und würde laut Bundesrat zu Mindereinnahmen von bis zu 700 Millionen Franken im bereits stark unter Druck geratenen Bahninfrastrukturfonds (BIF) führen. Deshalb empfiehlt die Umweltallianz, die Mehrheit KVF-N bei Art. 8b unbedingt abzulehnen. Auch die Minderheit V (Jauslin) sieht eine LSVA-Befreiung der e-Lastwagen bis ins Jahr 2031 vor, weswegen die Umweltallianz sich mit gleicher Begründung gegen die Minderheit ausspricht.

Die Minderheit VI (Stadler) ergänzt den Antrag des Bundesrates (=Minderheit II Candinas) mit zusätzlicher Planungssicherheit, da der Handlungsspiel des Bundesrates durch die Mindestrabatte eingeschränkt wird, was dem Anliegen der Mehrheit entgegenkommt und die Dekarbonisierung tendenziell verstärkt. Die Minderheit III (Roth David) ist für die Umwelt die beste Variante, insbesondere in Kombination mit einer weiteren Minderheit Roth David mit einer kürzeren und tieferen Rabattierung der neuen Diesel-Euro-7-Fahrzeuge (siehe Art. 8b, Abs. 4 unten). Dadurch gehen Dekarbonisierung, Verlagerungspolitik und Finanzierung des BIF Hand in Hand.

Die Minderheit I (Hurter) möchte die LSVA-Befreiung auf Fahrzeugantriebe ausweiten, die weder klimafreundlich noch energieeffizient sind. Dazu gehören etwa Biotreibstoffe, nicht erneuerbares Erdgas (CNG) oder synthetische Treibstoffe aus fossilen Quellen. Diese verursachen in der Herstellung oft sehr hohe CO₂-Emissionen und widersprechen somit dem Grundprinzip der LSVA, wonach der Schwerverkehr seine tatsächlichen Kosten tragen soll. Die Minderheit I (Hurter) ist klar abzulehnen.

Bei Art. 8b, Abs. 4: Diesel-Fahrzeuge werden mit dem Antrag der Mehrheit bei Art. 8b Abs 4 ungenügend bepreist. Durch die vom Bundesrat vorgeschlagenen Rabatte würden Diesel-Lastwagen bis und mit 2035 gleich hohe LSVA-Sätze zahlen wie heute, obwohl sie dannzumal längst nicht mehr zur besten verfügbaren Technologie gehören. Dies bremst die Dekarbonisierung und bevorzugt fossile Antriebe. Da die Klimabilanz von Euro-7-Fahrzeugen nahezu gleich schlecht ist wie jene von Euro-6 dürfen die Rabatte für Euro 7 nicht zu hoch ausfallen. Die Umweltallianz empfiehlt daher, der Minderheit VII (Roth) zuzustimmen und dadurch die maximale Rabattierung auf 10 statt 15 Prozent zu begrenzen und bis 2032 zu verkürzen.

Kontakt

VCS, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, T 079 705 06 58

Pro Alps, Silvan Gnos, silvan.gnos@proalps.ch, T 041 870 97 88

Behandlung

9. März 2026

25.049

BRG. Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG). Bundesgesetz

Einleitung

Das Gesetz setzt den Rahmen, um verkehrsrelevante Daten zu sammeln, neu zu kombinieren, abzufragen und Apps zu entwickeln, die sie verwenden. Durch das Zusammenführen von Daten entsteht ein Mehrwert, der das Verkehrssystem verbessert. Dies erlaubt Reisezeit, Reisewege und damit den Ressourcenverbrauch zu reduzieren, den Komfort zu erhöhen und bestehende Infrastrukturen besser auszulasten.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt:

- Ablehnung der Minderheiten Hurter und Schnyder auf Nichteintreten bzw. Rückweisung
- Annahme der Minderheiten Klopfenstein und Tuosto (Zweckartikel)
- Ablehnung der Minderheit Schnyder bei Art. 3 (Effiziente Mobilität)
- Ablehnung der Minderheit Hurter bei Art. 6 (Dateninfrastrukturbetrieb)
- Ablehnung Minderheit Hurter bei Art. 18 (Nutzerfinanzierung)
- Annahme der Minderheit Töngi bei Art. 21 (Umweltnutzen berücksichtigen)

Begründung

Die Forderung des Rückweisungsauftrags der Minderheit Schnyder nach einer für die öffentliche Hand kostenneutralen Ausgestaltung erfüllt die Vorlage bereits. Gegenüber der Bundeskasse und den kantonalen sowie kommunalen Budgets ist die Vorlage kostenneutral, da in der Anfangsphase verfassungsmässig zweckgebundene Mittel der Verkehrsfonds eingesetzt werden, ehe Gebühren für eine Nutzerfinanzierung die Betriebskosten decken. Es ist unbestritten, dass es private Akteure sind, welche die Daten bereitstellen, abfragen und die entsprechenden Apps zu ihrer Nutzung entwickeln werden.

Die Minderheit Tuosto strebt an, dass die Verwendung der Daten expliziter dazu dienen soll, dass vorrangig die raum- und ressourceneffizienten Verkehrsmittel berücksichtigt werden, anstelle der für die individuelle Situation möglicherweise am besten passenden Verkehrsmittel. Dies, weil sich damit das unbestrittene gesetzliche Ziel eines effizienten Gesamtverkehrssystem erreichen lässt.

Die Minderheit Klopfenstein zielt darauf ab, dass Mobilitätsangebote mithilfe der Dateninfrastruktur auch ihre Umweltbelastung reduzieren können. Dies beispielsweise durch Fahrzeugassistenten, die auf Autobahnen die Geschwindigkeit optimieren, was Treibstoffverbrauch und Reisezeiten reduziert sowie Stau und stockenden Verkehr vermeidet.

Die Minderheit Schnyder in Art. 3 bekämpft die Definition des im Gesetz enthaltenen Begriff der «effizienten Mobilität». Dies hätte zur Folge, dass Gerichte statt der Gesetzgeber über den Inhalt dieses unbestimmten Rechtsbegriffs entscheiden würden.

Die Minderheit Hurter bei Art. 6 will darauf verzichten, festzuhalten, dass Nutzer der Dateninfrastruktur (also Unternehmen, die Daten liefern, bereitstellen oder beziehen) nicht diskriminiert werden dürfen und dass der Wettbewerb – z.B. zwischen verschiedenen App-Anbietern – durch die Art und Weise, wie die Dateninfrastruktur betrieben wird, nicht verzerrt werden darf.

Die Minderheit Huter bei Art. 18 bekämpft, dass nach der von BIF und NAF finanzierten Starphase die Nutzer in Abhängigkeit ihrer Beteiligung die Kosten tragen. Dies widerspricht der Rückweisung Schnyder, welche die Kosten nicht weniger stark, sondern stärker den Verursachern anlasten will.

Da die Verknüpfung von Verkehrsdaten einen erheblichen Umweltnutzen bringen kann, möchte die Minderheit Töngi bei der Höhe der Finanzhilfen u.a. auch diesen berücksichtigen, so dass Besitzer umweltrelevanter Daten diese ins gemeinsame System einspeisen.

Kontakt

VCS, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, T 079 705 06 58

Behandlung

16. März 2026

26.3009

Mo. KVF-N. Revitalisierung der Verlagerung im transalpinen Kombinierten Verkehr.
Rückverlagerung auf die Strasse vermeiden

Einleitung

Die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist ein zentrales Element der schweizerischen Verkehrspolitik und verfassungsmässig verankert (Art. 84 BV). Trotz dieses klaren Auftrags steht die Verlagerung seit 2021 unter starkem Druck: Der Schienengüterverkehr verliert Marktanteile, während der Lastwagenverkehr auf den Transitachsen wieder zunimmt und das gesetzliche Verlagerungsziel deutlich verfehlt wird.

Die finanzielle Förderung des kombinierten Verkehrs (KV) durch Betriebsbeiträge hat sich als wirksames Instrument erwiesen. Seit 2000 konnte der KV durch die Schweizer Alpen von rund 550'000 auf über 1 Million Sendungen gesteigert und der Schwerverkehr auf den Transitstrassen deutlich reduziert werden. Da die Abgeltungen gemäss geltender Regelung 2030 auslaufen, gleichzeitig der Infrastrukturausbau im Ausland hinter den Erwartungen zurückbleibt und der Strassengüterverkehr weiterhin von unfairen Wettbewerbsvorteilen profitiert, sind auch über 2030 hinaus keine ausreichenden Wettbewerbsgewinne für den Schienengüterverkehr absehbar.

Vor diesem Hintergrund verlangt die Motion der nationalrätlichen Verkehrskommission (KVF-N), dass der Bundesrat die Betriebsbeiträge für den alpenquerenden KV über 2030 hinaus weiterführt. Für die Periode 2031–2035 soll sich die Förderung an der im jüngsten Verlagerungsbericht beschriebenen Variante 3 orientieren, welche auf die bisher geltende jährliche Reduktion der Abgeltungen pro Sendung verzichtet. Die KVF-S hat eine gleichlautende Motion bereits angenommen.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt dem Nationalrat, die Motion KVF-N anzunehmen.

Begründung

Die Weiterführung der Betriebsbeiträge für den alpenquerenden UKV über das Jahr 2030 hinaus ist aus verkehrs-, umwelt- und gesundheitspolitischer Sicht zwingend notwendig. Ziel der Motion ist es, Planungs- und Investitionssicherheit für den Schienengüterverkehr durch die Alpen zu schaffen und den aktuell zu beobachtenden Trend der Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse zu stoppen. Der UKV bildet das Rückgrat des alpenquerenden Schienengüterverkehrs und ist ein zentrales Instrument zur Umsetzung des verfassungsmässigen Verlagerungsauftrags. Die Kommission

reagierte damit auf den aktuellen Verlagerungsnotstand im alpenquerenden Güterverkehr und auf den Entscheid des Bundesrates, trotz der angespannten Lage bislang auf eine Verlängerung der UKV-Förderung über 2030 hinaus zu verzichten.

In den Jahren 2022 bis 2025 ist erstmals wieder eine Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse zu beobachten. Die Zahl der alpenquerenden Strassensendungen liegt deutlich über dem im Gesetz festgelegten Zielwert von 650'000 Fahrten pro Jahr. Damit befindet sich die Schweiz faktisch in einem Verlagerungsnotstand. Ein Auslaufen der UKV-Förderung im Jahr 2030 würde diesen Negativtrend weiter verschärfen und die bisher erzielten Erfolge gefährden.

Der aktuelle Verlagerungsnotstand ist nicht nur Folge eines weiterhin unfairen Wettbewerbs zwischen Strasse und Schiene – insbesondere aufgrund absolut unbefriedigender Kostenwahrheit im Strassengüterverkehr –, sondern wird zusätzlich durch gravierende Infrastrukturprobleme verschärft. Der alpenquerende Schienengüterverkehr leidet unter ungenügenden und unzuverlässigen Zulaufstrecken im Ausland, insbesondere auf der Nord-Süd-Achse, weshalb auf absehbare Zeit keine Produktivitätsgewinne möglich sind. Die Einstellung von Angeboten wie der Rollenden Landstrasse (Rola) durch RAlpin ist ein deutliches Warnsignal. Umso dringlicher ist die Weiterführung der UKV-Förderung über 2030 hinaus, um trotz dieser widrigen Rahmenbedingungen Planungs- und Investitionssicherheit zu schaffen und die Verkehrsverlagerung durch die Alpen zu stabilisieren.

Kontakt

Pro Alps, Silvan Gnos, silvan.gnos@proalps.ch, T 041 870 97 88

Behandlung

17. März 2026

23.3783

Mo. Schaffner. Brenn- und Treibstoffbesteuerung nach Energiegehalt

Einleitung

Die Motion will den Bundesrat beauftragen, die gesetzlichen Grundlagen so anzupassen, dass flüssige Brenn- und Treibstoffe nicht mehr auf Basis von Volumen beziehungsweise Gewicht, sondern nach Energiegehalt besteuert werden. Zudem soll er überprüfen, ob eine analoge Regelung auch auf gasförmige und gegebenenfalls zukünftige feste Energieträger anzuwenden ist. Die Motionärin argumentiert insbesondere für eine Praxisänderung bei der Besteuerung von Methanol mit vergleichsweise kleinen Mengen. Die Motion ist jedoch zu Recht allgemein gehalten. Der Ständerat hat die Motion in einen Prüfauftrag abgeändert und angenommen.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, den abgeänderten Vorstoss anzunehmen.

Begründung

Das Anliegen dieser Motion ist naheliegend und hat bereits in der Vergangenheit zu einer nicht technologieneutralen – wenn auch kleinen – Preisverzerrung zwischen Benzin und Diesel geführt. Da die Vielfalt an Brenn- und Treibstoffen künftig stark zunehmen dürfte, ist es der richtige Zeitpunkt für eine Anpassung.

Das Argument des Bundesrates, wonach eine Anpassung aufwändig sei, würde nur gelten, wenn der tatsächliche Energieinhalt jeder Charge bestimmt werden müsste. Dieser kann jedoch pauschal pro Produktkategorie festgelegt werden, womit kein Zusatzaufwand anfällt.

Wie der Bundesrat jedoch zu Recht erwähnt, könnte – anstatt nur auf den Energiegehalt abzustellen – auch die Umweltverträglichkeit der Treibstoffe mitberücksichtigt werden. Die angeführten Erleichterungen für biogene Treibstoffe sind jedoch kein Argument gegen die Motion. Eine spezielle Berücksichtigung biogener Treibstoffe ist auch bei einer Annahme der Motion gleichermassen unbürokratisch möglich und angezeigt.

Für die Umweltallianz wäre eine generelle Überarbeitung des Besteuerungssystems wichtig und könnte die über den Lebenszyklus der Treibstoffe verursachten externen Kosten berücksichtigen. Synthetische Treibstoffe wie Synhelion, die auf erneuerbaren Energien basieren, würden so gegenüber biogenen Treibstoffen attraktiver.

Die Umweltallianz sieht die Überweisung dieser Motion an den Bundesrat als Chance, das Besteuerungssystem haushaltsneutral so zu überarbeiten, dass gleichzeitig auch die Ziele der Klima- und Umweltpolitik besser erreicht werden.

Kontakt

WWF Schweiz, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, M 076 305 67 37

Behandlung

19. März 2026

25.3744

Mo. Chiesa. Einführung einer verkehrsabhängigen Durchfahrtsabgabe für den Transitverkehr von Grenze zu Grenze auf Schweizer Strassen gestützt auf Artikel 82 Absatz 3 in Verbindung mit Artikel 84 Absatz 1 der Bundesverfassung

Einleitung

Die Motion fordert die Einführung einer Durchfahrtsabgabe (DA) für motorisierte Fahrzeuge, die die Schweiz auf dem Strassenweg von einem Nachbarstaat in einen anderen durchqueren und keinen völkerrechtlichen Anspruch auf eine gebührenfreie Durchfahrt haben. Die Abgabe betrifft den Personen-Strassentransitverkehr. Ihre Höhe soll einen Lenkungscharakter haben und sich nach der Verkehrsdichte, Tageszeit und Wochentag richten. Die Einnahmen aus der DA sollen dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) zufließen. Der Ständerat hat die Motion einstimmig angenommen.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt dem Nationalrat, dem Ständerat zu folgen und die Motion anzunehmen.

Begründung

Der Personenverkehr auf der Nord-Süd-Transitachse – insbesondere über den Gotthard und den San Bernardino – belastet Bevölkerung und Umwelt erheblich. Der Bundesrat bestätigt die Problematik im Bericht zum Postulat 22.4044, ohne weitergehende Massnahmen einzuleiten. Im Mai 2025 lehnte der Nationalrat die Einführung einer variablen Maut als Lenkungsinstrument für den Nord-Süd-Verkehr nur knapp ab. Die Motion 25.3744 schlägt nun eine variable Abgabe für reine Transitzfahrten vor.

Die Umweltallianz unterstützt die Einführung einer DA unter der Voraussetzung, dass diese mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz vereinbar ist. Insbesondere das Landverkehrsabkommen mit der EU schützt zentrale Elemente der Schweizer Verkehrspolitik, etwa die Schwerverkehrsabgabe, das Nacht- und Sonntagsfahrverbot und die 40-Tonnen-Limite für Lastwagen. Diese Errungenschaften müssen weiterhin gesichert bleiben.

Unabhängig von der rechtlichen Bewertung bevorzugt die Umweltallianz eine gezielte Verwendung der Einnahmen zugunsten der Bahninfrastruktur und des Umweltschutzes. Neben der im Vorstoss vorgesehenen Unterstützung von Agglomerationsprogrammen in betroffenen

Transitregionen sollten Mittel auch dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) sowie konkreten Massnahmen gegen die Belastungen durch den Transitverkehr zufließen. Eine ausschliessliche Verwendung der Einnahmen für den weiteren Ausbau der Nationalstrassen widerspräche den Anliegen der Schweizer Bevölkerung.

Kontakt

Pro Alps, Silvan Gnos, silvan.gnos@proalps.ch, T 041 870 97 88

Behandlung

19. März 2026

25.3956

Mo. KVF-N. Anpassung der Schwerverkehrsabgabeverordnung

Einleitung

Der Bundesrat hat im Sommer 2025 die Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) in Auftrag gegeben. Im Rahmen dieser Revision hat die KVF-N eine Anpassung der Schwerverkehrsverordnung (SVAV) beantragt. Mit der Kommissionsmotion [25.3956](#) wird der Bundesrat beauftragt, die LSVA-Abgabesätze ab 2027 so anzupassen, dass die nach dem Landverkehrsabkommen (LVA) mit der EU zulässige Ausschöpfung erreicht wird. Damit sollen der Bahninfrastrukturfonds (BIF), die verfassungsmässige Verlagerung des Transitgüterverkehrs von der Strasse auf die Schiene sowie das Verursacherprinzip im Güterverkehr gestärkt werden.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt dem Nationalrat, die Kommissionsmotion anzunehmen.

Begründung

Der Schwerverkehr deckt seine externen Kosten nur ungenügend; jährlich bleiben über 3 Milliarden Franken an Umwelt-, Gesundheits- und Unfallkosten ungedeckt. Die von der KVF-N vorgeschlagene Anpassung der LSVA-Sätze bleibt mit 0,1 Rappen pro transportierte Tonne und Kilometer zwar gering, erhöht jedoch die Kostenwahrheit, trägt zur Internalisierung externer Effekte bei und stärkt damit den Umwelt- und Gesundheitsschutz.

Gleichzeitig verbessert eine moderate Erhöhung der LSVA die Wettbewerbsbedingungen zwischen Strasse und Schiene und unterstützt die umweltfreundliche Verlagerung des Güterverkehrs gemäss dem Verfassungsauftrag (Art. 84 BV).

Durch die Ausschöpfung der nach LVA zulässigen Abgabesätze könnten laut Bundesrat rund 68 Millionen Franken Mehreinnahmen pro Jahr erzielt werden. Zwei Drittel dieser Mittel fliessen in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) und stärken so die Finanzierung und Leistungsfähigkeit der energieeffizienten und klimafreundlichen Schiene.

Kontakt

Pro Alps, Silvan Gnos, silvan.gnos@proalps.ch, T 041 870 97 88

Behandlung

19. März 2026

25.4409

Mo. KVF-S. Sicherung des Leistungsniveaus bei SBB Cargo inklusive Erhalt eines Kernnetzes im kombinierten Güterverkehr

Einleitung

Mit der Motion KVF-S 25.4409 soll ein wichtiger Impuls zur Stärkung des Schienengüterverkehrs gesetzt werden. Ursprünglich zielte der Vorstoss darauf ab, den Leistungsabbau bei SBB Cargo zu stoppen und sicherzustellen, dass die im neuen Gütertransportgesetz (GüTG) vorgesehenen Fördermassnahmen nicht bereits vor ihrer Wirkung unterlaufen werden. Vorgesehen waren verbindlichere Vorgaben des Bundesrats zur Sicherung von Angebot und Netzstruktur bis 2029 sowie eine strategische Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs (KV). Während der Ständerat klarere Vorgaben für SBB Cargo abgelehnt hat, fand das Anliegen der Erarbeitung eines nationalen Umsetzungsplans zur Entwicklung des KV bis 2035 breite Unterstützung (Punkt 3 der Motion). Dieser soll Bund, Kantone sowie Akteure von Strasse und Schiene zusammenbringen, um das Verlagerungspotenzial von bis zu einer Million Lastwagenfahrten auf die umweltfreundliche Schiene zu nutzen.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt dem Nationalrat, dem Ständerat zu folgen und Punkt 3 der Motion anzunehmen.

Begründung

Mit dem neuen Gütertransportgesetz (GüTG) wollte das Parlament im Frühjahr 2025 den Schienengüterverkehr als energieeffiziente und klimafreundliche Säule der inländischen Versorgung gezielt stärken. Gleichzeitig baut SBB Cargo jedoch ihr Angebot ab – noch bevor die beschlossenen Förderinstrumente ihre Wirkung entfalten können. Diese Entwicklung schwächt die Schiene, erhöht den Energieverbrauch des Gütertransports und führt dazu, dass substantielle Verkehrsmengen auf die Strasse rückverlagert werden.

Der KV verbindet die Effizienz der Schiene mit der Flexibilität der Strasse und ermöglicht es, grosse Transportvolumen mit deutlich tieferem Energiebedarf und geringeren CO₂-Emissionen abzuwickeln. Trotz des grossen Potenzials sowie der umweltpolitischen Bedeutung hat sich SBB Cargo auf Anfang 2026 faktisch aus dem inländischen KV verabschiedet.

Punkt 3 der Motion setzt hier an: Mit einem verbindlichen «Umsetzungsplan Entwicklung KV Schweiz bis 2035» sollen Bund, Kantone sowie die Akteure von Strasse und Schiene darauf hinwirken, den kombinierten Verkehr systematisch auszubauen, und die klima- sowie energiepolitischen Ziele des Bundes im Güterverkehr konkret umzusetzen.

Kontakt

Pro Alps, Silvan Gnos, silvan.gnos@proalps.ch, T 041 870 97 88

Zusätzliche Empfehlungen zu traktandierten Geschäften

24.3540	Mo. Maillard Pierre-Yves. Schaffung einer Wertschöpfungskette für rezykliertes Glas in der Schweiz	Annehmen
---------	--	----------

Empfehlungen für traktandierte Geschäfte gemäss separaten Listen

Parlamentarische Vorstösse aus dem EDI		
25.3212	Po. Meier Andreas. Wissenschaftliche Alternativen zur Lebensmittelpyramide	Ablehnen
25.3326	Mo. Michaud Gigon. Umfang der Informationspflicht für Wasserversorger präzisieren	Annehmen
25.4254	Mo. Amoos. Verbot von PFAS und endokrinen Disruptoren in Spielzeugen bis 2030	Annehmen
Parlamentarische Vorstösse aus dem UVEK		
25.3113	Mo. Ruch. Änderung der Raumplanung zugunsten von bestehenden bewohnten und teilweise bewohnten Gebäuden ausserhalb der Bauzone	Ablehnen
25.3411	Mo. Hübscher. Infrastrukturbauten ermöglichen	Ablehnen
25.3665	Mo. Schaffner. Netzebenenübergreifende lokale Elektrizitätsgemeinschaften	Annehmen
25.3752	Po. Schaffner. Netzdienliche Resilienz- und Speicherstrategie für das Stromsystem Schweiz	Annehmen
25.3898	Mo. Pfister Gerhard. Bürokratieabbau und Entlastung der Strassenverkehrsämter, Konsumenten und der Wirtschaft mit Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes	Ablehnen
25.3924	Po. Candan Hasan. Feldhase und Feldlerche. Ikonen der Kulturlandschaft erhalten und fördern	Annehmen
24.3044	Mo. Kolly. Aufhebung der Schleppschlauchpflicht für das Ausbringen von Gülle im Berggebiet und in den angrenzenden Zonen (Hügelzone)	Ablehnen
24.3045	Mo. Kolly. Generelle Aufhebung der Schleppschlauchpflicht	Ablehnen
24.3082	Mo. Kolly. Bäuerinnen und Bauern sollen auf ihrem Hof leben dürfen	Ablehnen

24.3112	Mo. Jauslin. Ultraleichtflugzeuge sind umweltfreundlich, leise und sparsam. Die Zulassung innovativer Produkte muss auch in der Schweiz möglich sein	Ablehnen
24.3150	Mo. Nicolet. Für eine Toleranz von 10 Prozent beim höchstzulässigen Gewicht von Strassentransporten, wenn keine exakte Bestimmung des Gewichts der Ladung möglich ist	Ablehnen
24.3177	Mo. Wandfluh. Jagdbanngebiete erhalten und vor übermässigem Schaden schützen	Ablehnen
24.3228	Mo. Roduit. Kein Verzicht auf die Nutzung der Wasserkraft am Doubs	Ablehnen
24.3268	Po. Storni. Bessere Nutzung der bestehenden Stauseen	Annehmen

Die Umweltallianz ist ein Zusammenschluss der sechs grossen Schweizer Umweltorganisationen mit dem Ziel der optimalen Koordination der politischen Aktivitäten. Die Geschäftsstelle der Umweltallianz ist in Bern.

Umweltallianz, Postgasse 15, Postfach 817, 3000 Bern 8
T 031 313 34 33, info@umweltallianz.ch, www.umweltallianz.ch

Mitglieder

BirdLife Schweiz

BirdLife Schweiz, Wiedingstrasse 78, Postfach, 8036 Zürich
T 044 457 70 20
www.birdlife.ch

Greenpeace

Greenpeace, Postfach, 8031 Zürich
T 044 447 41 41
www.greenpeace.ch

Pro Natura

Pro Natura, Postfach, 4018 Basel
T 061 317 91 91
www.pronatura.ch

Schweizerische Energie-Stiftung SES

SES, Sihlquai 67, 8005 Zürich
T 044 275 21 21
www.energiestiftung.ch

Verkehrs-Club der Schweiz VCS

VCS, Aarberggasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern
T 031 328 58 58
www.verkehrsclub.ch

WWF

WWF Schweiz, Postfach, 8010 Zürich
T 044 297 21 21
www.wwf.ch

Kooperationspartner

Pro Alps

Pro Alps, Hellgasse 23, 6460 Altdorf UR
T 041 870 97 81
www.proalps.ch

Naturfreunde Schweiz

Naturfreunde Schweiz, Postfach, 3001 Bern
T 031 306 67 67
www.naturfreunde.ch

Umweltrating

Die Umweltallianz analysiert regelmässig, wie umweltfreundlich Parlamentarierinnen und Parlamentarier abstimmen, siehe www.umweltrating.ch. Grundlage bilden die in den Standpunkten beschriebenen Geschäfte.