



Impressum

Postgasse 15, Postfach 817, 3000 Bern 8
T 031 313 34 33, info@umweltallianz.ch
www.umweltallianz.ch
Redaktion: Samira Amos, Anne Briol Jung

Inhalt

Datum	Nr.	Geschäft	Seite
22. September 2025	25.022	BRG. Für eine gerechte Energie- und Klimapolitik: Investieren für Wohlstand, Arbeit und Umwelt (Klimafonds-Initiative). Volksinitiative	4
22. September 2025	25.3543	Mo. Burkart. Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Antwerpen–Basel als zweite nördliche Zulaufstrecke, um eine Rückverlagerung des alpenquerenden kombinierten Transitverkehrs auf die Strasse zu verhindern	5
25. September 2025	25.3715	Mo. Friedli Esther. Abschüsse von Wölfen in Jagdbanngebieten ermöglichen	6
25. September 2025	25.3549	Mo. Broulis. Im Rudel lebender Problemwolf – Handeln muss möglich sein!	7
25. September 2025	25.3744	Mo. Chiesa. Einführung einer verkehrsabhängigen Durchfahrtsabgabe für den Transitverkehr von Grenze zu Grenze auf Schweizer Strassen	8
11. und 25. September 2025	25.3868, 25.3865, 25.3746 und 25.3866	Mo. Crevoisier Crelier. Beschränkung der Zulassung von PFAS auf wesentliche Verwendungszwecke Mo. Moser. PFAS schrittweise reduzieren – sektorielle Absenkpfade und Massnahmen definieren Mo. Graf Maya. Abgabe auf sämtliche per- und polyfluorierte Alkylsubstanzen (PFAS) an der Quelle Mo. Michel. Einführung einer Deklarationspflicht für PFAS	9
25. September 2025	25.3710	Po. Zopfi. Optimierung des BIF – aus weniger mehr herausholen	11
25. September 2025	25.3548	Po. Würth. Neue technologische Möglichkeiten für das Verkehrsmanagement nutzbar machen	13
25. September 2025	22.451 und 25.3951	pa. Iv. Pfister Gerhard. Ein neues schlankes und wirksames CO2-Gesetz Po. UREK-S. Grundlagen für ein neues schlankes und wirksames CO2-Gesetz	14
		Zusätzliche Empfehlungen zu traktandierten Geschäften	15

Behandlung

22. September 2025

25.022

BRG. Für eine gerechte Energie- und Klimapolitik: Investieren für Wohlstand, Arbeit und Umwelt (Klimafonds-Initiative). Volksinitiative

Einleitung

Die eidgenössische Volksinitiative «Für eine gerechte Energie- und Klimapolitik: Investieren für Wohlstand, Arbeit und Umwelt (Klimafonds-Initiative)» will einen Fonds des Bundes zur Stärkung des Klimaschutzes und der einheimischen Energieproduktion schaffen.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, der Minderheit zu folgen und die Volksinitiative anzunehmen.

Begründung

Die Volksinitiative schafft die Verfassungsgrundlage, um die nötigen Investitionen anzureizen, damit wir unseren Beitrag zur Bekämpfung der Klimakrise leisten und die Biodiversität stärken können.

Die Bepreisung sämtlicher Treibhausgase in Höhe der Klimaschadenskosten, Verbote sowie zielführende Gebote waren in der Schweizer Klimapolitik bisher nicht mehrheitsfähig. Zwar wurde verbal auf die Förderung gesetzt, doch die Mittel blieben zu tief, wurden teilweise gar nicht erst bewilligt oder sollen noch vor Förderbeginn wieder abgeschafft werden (z.B. beim Bundesteil des Gebäudeprogramms sowie bei Ladestationen, internationalen Nacht- und Tagzügen oder Elektrobussen). Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass sich die Lücke zwischen den Ist-Emissionen und den von der Bevölkerung mit über 60 Prozent beschlossenen Zielemissionen jedes Jahr vergrössert – und im Jahr 2023 abermals einen Rekordwert aufwies. Die soeben in Kraft gesetzten Gesetze sind bereits schwach ausgestaltet, die Umsetzung via Verordnungen zusätzlich lückenhaft und unambitioniert.

Hier setzt die Klimafonds-Initiative an: Sie will die nötigen finanziellen Mittel beschaffen, um die Dekarbonisierung der Schweiz zurück auf den beschlossenen Zielpfad und damit wieder auf Kurs zu bringen. Aktuell verursacht die Schweiz durch ihre Treibhausgasemissionen Klimaschadenskosten von jährlich rund 40 Mrd. Franken. Mit 0,5 bis 1 Prozent des BIP (4 bis 8 Mrd. Franken pro Jahr) sollen diese Emissionen nun rasch auf null reduziert werden, was auch aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvoll ist.

Im Buch zur Initiative «Klimaschutz und Energiesicherheit: Wie die Schweiz eine rasche und gerechte Wende schafft» (R. Nordmann/Zytglogge) wird im Detail aufgezeigt, wie die Klimafondsgelder zielgerichtet eingesetzt werden können.

Kontakt

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

Behandlung

22. September 2025

25.3543

Mo. Burkart. Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Antwerpen–Basel als zweite nördliche Zulaufstrecke, um eine Rückverlagerung des alpenquerenden kombinierten Transitverkehrs auf die Strasse zu verhindern

Einleitung

Der Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Antwerpen–Basel ist für die Verlagerungspolitik und somit für eine umweltfreundliche und energieeffiziente Güterverkehrspolitik der Schweiz strategisch wichtig. Die rechtsrheinische Rheintalbahn ist überlastet und störanfällig, der linksrheinische Korridor bietet eine dringend benötigte Ausweich- und Ergänzungsstrecke. Der eine Teil der Forderung der vorliegenden Motion Burkart 25.3543 – dass der Vogesen-Tunnel als Nadelöhr der linksrheinischen Zulaufstrecke unter Schweizer Beteiligung zeitnah ausgebaut werden soll – ist wichtig und wurde bereits mehrfach vom Parlament bekräftigt. Der zweite Teil, wonach der Infrastrukturausbau vorrangig mit den freiwerdenden Geldern aus dem Wegfall der Rollenden Landstrasse (Rola) finanziert werden soll, verfehlt hingegen Zweck und Ziel dieser Mittel.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Motion abzulehnen.

Begründung

Der Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Antwerpen-Basel beziehungsweise des Nadelöhrs Vogesen-Tunnel ist für die Verlagerungspolitik zweifellos von strategischer Bedeutung. Er erfordert jedoch in erster Linie eine enge diplomatische Abstimmung mit Frankreich über Ziele, Bauabfolge und Standards. An finanziellen Mitteln fehlt es nicht: Parlament und Bundesrat haben mit der Motion 24.3389 bereits beschlossen, eine Schweizer Beteiligung als Anreiz für einen zügigen Ausbau des Vogesen-Tunnels sicherzustellen. Dies soll zu gegebener Zeit über den dafür vorgesehenen Bahninfrastrukturfonds (BIF) passieren, nicht durch Zweckentfremdung der Rola-Mittel.

Mit dem frühzeitigen Ende der Rola werden über 50 Mio. Franken frei, die für sofort wirksame betriebliche Kompensationsmassnahmen im alpenquerenden Schienengüterverkehr eingesetzt werden müssen – wie es die mit grosser Mehrheit angenommene Kommissionsmotion 25.3949 der KVF-N fordert. Nur so lässt sich verhindern, dass nach dem Rola-Ende im Dezember 2025 zehntausende Lastwagen auf Schweizer Strassen zurückkehren – mit gravierenden Folgen für Klima, Luftqualität und Lärmbelastung im Alpenraum.

Kontakt

Pro Alps, Silvan Gnos, silvan.gnos@proalps.ch, T 041 552 81 02

Behandlung

25. September 2025

25.3715

Mo. Friedli Esther. Abschüsse von Wölfen in Jagdbanngebieten ermöglichen

Einleitung

Die Motion fordert, dass das Jagdgesetz angepasst wird, damit Wölfe auch in eidgenössischen Jagdbanngebieten abgeschossen und Wolfsrudel reguliert werden können.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Motion abzulehnen.

Begründung

2022 wurde das Jagdgesetz angepasst, um die proaktive Regulierung von Wölfen bei drohendem Schaden oder einer Gefährdung von Menschen zu ermöglichen. Am 1. Februar 2025 trat zudem die revidierte Jagdverordnung in Kraft, die unter anderem die Entfernung ganzer Rudel ermöglicht. Die Nutztierrisse durch Wölfe gehen seit nunmehr drei Jahren markant zurück. Dessen ungeachtet verlangt die Motion eine erneute Anpassung des Jagdgesetzes. Dabei wäre es nun wichtig, mit der soeben erst revidierten Rechtsgrundlage Erfahrungen zu sammeln, ehe über die Notwendigkeit allfälliger weiterer Anpassungen diskutiert wird.

Eidgenössische Jagdbanngebiete bedecken ungefähr 3,6 Prozent der Schweizer Landesfläche. Auf weit über 90 Prozent der Alpen können Wölfe bei Bedarf erlegt und Rudel reguliert werden. Gerade in den Jagdbanngebieten, wo die oft hohen Bestände an Schalenwild den Wald durch Verbiss beeinträchtigen, ist die ökologische Rolle des Wolfes sehr erwünscht. Er trägt zur Regulierung und besseren räumlichen Verteilung von Hirsch und anderem Wild bei. Diese Gebiete dienen zudem als Fauna-Vorranggebiete vor Störungen aller Art. Bei alljährlich stattfindenden Wolfsabschüssen wäre in diesen Gebieten mit beträchtlichen Störungen zu rechnen, die den Schutzzielen der Gebiete klar zuwiderlaufen.

Im Rahmen der proaktiven Wolfsregulierung wurden im letzten Winter rund 100 Wölfe aus einem herbstlichen Ausgangsbestand von 300 Tieren geschossen – also jeder dritte Schweizer Wolf. Das kann als sehr hohe «Erfolgsquote» der Regulierung bezeichnet werden. Jagdbanngebiete haben diese offensichtlich nicht beeinträchtigt, obwohl mindestens 12 der 36 Wolfsrudel (also ein Drittel) ihre Reviere mehrheitlich oder teilweise in eidgenössischen Jagdbanngebieten hatten.

Kontakt

Pro Natura, Sara Wehrli, Verantwortliche Jagdpolitik / Grosse Beutegreifer, sara.wehrli@pronatura.ch, T 061 317 92 08

Behandlung

25. September 2025

25.3549

Mo. Broulis. Im Rudel lebender Problemwolf – Handeln muss möglich sein!

Einleitung

Die Motion fordert, dass das Jagdgesetz (JSG) angepasst wird, damit einzelne Wolfsindividuen, die zu einem Rudel gehören, auch während der Fortpflanzungszeit geschossen werden können.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Motion abzulehnen.

Begründung

2022 wurde das Jagdgesetz angepasst, um die proaktive Regulierung von Wölfen bei drohendem Schaden oder einer Gefährdung von Menschen zu ermöglichen. Die Nutztierisse durch Wölfe gehen seit nunmehr drei Jahren markant zurück. Dessen ungeachtet verlangt die Motion eine erneute Anpassung des Jagdgesetzes. Dabei wäre es nun wichtig, mit der soeben erst revidierten Rechtsgrundlage Erfahrungen zu sammeln.

Zu einem Rudel gehörige Wolfsindividuen, die Menschen akut gefährden, können schon heute sofort durch die Kantone erlegt werden – ohne vorherige Zustimmung des Bundes. Die meisten Nutztierisse durch Wölfe erfolgen im Sömmerungsgebiet, also ausserhalb der Fortpflanzungszeit des Wolfes. Um auf diese Ereignisse zeitnah reagieren zu können, besteht die Möglichkeit zur reaktiven Regulierung. Risse in der Landwirtschaftszone erfolgen mehrheitlich ganzjährig durch herumstreifende Einzelwölfe. Diese können auch während der Fortpflanzungszeit erlegt werden, wenn sie erhebliche Schäden anrichten.

Der Abschuss von Wölfen (einer geschützten Art) aus einem Rudel zur Fortpflanzungszeit, ausschliesslich wegen Schäden an Nutztieren, ist hingegen unverhältnismässig und tierschutzrelevant, falls dabei das säugende Muttertier oder das Nahrung zutragende Vatertier (versehentlich) erlegt werden. Selbst bei jagdbaren Tierarten und Selbsthilfemassnahmen gegen solche gemäss Artikel 12 Absatz 3 JSG gilt der Grundsatz des Elterntierschutzes. Würde die Motion angenommen, wäre der Wolf damit rechtlich schlechter gestellt als eine jagdbare Tierart. Dies würde mit grosser Sicherheit gegen den Volkswillen verstossen. Zudem müsste bei einem solchen Eingriff eine Interessenabwägung erfolgen: Nur wenn das mutmassliche Leid der Nutztiere (trotz Herdenschutz) jenes der möglicherweise verhungernenden Wolfswelpen eindeutig überstiege, würde der Entscheid zu Ungunsten der geschützten Tierart Wolf ausfallen.

Abschüsse von Vater- oder Muttertieren während der Fortpflanzungszeit können zudem negative Folgewirkungen haben: Durch den Wegfall eines «Ernährers» kann das andere Elterntier erst recht dazu gezwungen sein, sich leichte Beute (Nutztiere) zu suchen, um den Futterbedarf der Welpen zu stillen.

Kontakt

Pro Natura, Sara Wehrli, Verantwortliche Jagdpolitik / Grosse Beutegreifer, sara.wehrli@pronatura.ch, T 061 317 92 08

Behandlung

25. September 2025

25.3744

Mo. Chiesa. Einführung einer verkehrsabhängigen Durchfahrtsabgabe für den Transitverkehr von Grenze zu Grenze auf Schweizer Strassen

Einleitung

Die Motion fordert die Einführung einer Durchfahrtsabgabe (DA) für motorisierte Fahrzeuge, die die Schweiz auf dem Strassenweg von einem Nachbarstaat zu einem 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.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Motion anzunehmen.

Begründung

Der Personenverkehr auf der Nord-Süd-Transitachse – insbesondere über den Gotthard und den San Bernardino – belastet die 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 Transitfahrten 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 betroffenen Bevölkerung.

Kontakt

Pro Alps, Django Betschart, django.betschart@proalps.ch, T 041 552 81 01

Behandlung

11. und 25. September 2025

25.3868,
25.3865,
25.3746 und
25.3866

Mo. Crevoisier Crelier. Beschränkung der Zulassung von PFAS auf wesentliche Verwendungszwecke

Mo. Moser. PFAS schrittweise reduzieren – sektorielle Absenkpfade und Massnahmen definieren

Mo. Graf Maya. Abgabe auf sämtliche per- und polyfluorierte Alkylsubstanzen (PFAS) an der Quelle

Mo. Michel. Einführung einer Deklarationspflicht für PFAS

Einleitung

Die vorliegenden Motionen beauftragen den Bundesrat, per- und polyfluorierte Alkylsubstanzen (PFAS) zu regulieren. Die Motion Crevoisier Crelier fordert eine Beschränkung der Verwendung von PFAS auf Verwendungen, die für die Gesundheit, Sicherheit oder das Funktionieren der Gesellschaft unerlässlich sind. Die Motion Moser fordert, sektorspezifische Absenkpfade festzulegen – verbunden mit Fördermassnahmen für eine reduzierte Verwendung von PFAS. Motion Graf fordert eine Abgabe auf die Verwendung sämtlicher PFAS, um die gesellschaftlichen Kosten für die Sanierung und Beseitigung von PFAS abzudecken. Die Motion Michel fordert eine Deklarationspflicht für PFAS unter Berücksichtigung völkerrechtlicher Rahmen und wirtschaftlicher Tragbarkeit.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die vier Motionen anzunehmen.

Begründung

Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Verringerung von PFAS sind wichtige Schritte für die Reduktion der Umwelt- und Gesundheitsrisiken durch diese sogenannten «Ewigkeitschemikalien». Die Massnahmen ergänzen einander und können dazu beitragen, diese Problematik ganzheitlich und wirtschaftlich verträglich anzugehen.

25.3868 Motion Crevoisier Crelier: Eine Beschränkung der Verwendung auf wesentliche Verwendungszwecke ist ein elementarer Schritt, um die Exposition der Bevölkerung gegenüber diesen Chemikalien zu reduzieren. Gegenwärtig kommen Menschen auf vielfältige Weise mit den

Ewigkeitschemikalien in Kontakt, da sie in Alltagsprodukten zur «Verbesserung» der Produktqualität eingesetzt werden. Hier braucht es dringend eine Beschränkung auf Einsatzbereiche, in denen diese Eigenschaften für die Gesellschaft essenziell sind.

25.3865 Motion Moser: Sektorspezifische Absenkpfade können die Transition zu unproblematischen Alternativen oder zum Verzicht auf PFAS erleichtern. Mit einem klaren Zeitrahmen und ergänzenden Fördermassnahmen können auch Bereiche, in denen der Einsatz von PFAS bisher unerlässlich ist – wie die Medizintechnik – bei einer Umstellung unterstützt werden. Mit einem Verbot aus der EU für PFAS in diesen Bereichen ist in naher Zukunft nicht zu rechnen. Deswegen sind hier Absenkpfade der richtige Weg.

25.3746 Motion Graf Maya: Eine Abgabe auf die Verwendung sämtlicher PFAS ist ein wichtiger Schritt, um die gesellschaftlichen Kosten für die Sanierung und Dekontamination von PFAS abzufedern. Im Ausland (unter anderem in Belgien, in den USA und in den Niederlanden) gibt es bereits mehrere kostenintensive Schadensersatzfälle im Zusammenhang mit der Verwendung von PFAS. Hier kann der vorgeschlagene Fonds tragbare Sanierungen ermöglichen.

25.3866 Motion Michel: Eine Deklarationspflicht auf PFAS schafft Transparenz für die Konsumierenden und setzt marktwirtschaftliche Anreize, bei der Herstellung von Produkten möglichst auf PFAS zu verzichten und verstärkt auf Alternativen zu setzen. Für eine solche Deklarationspflicht braucht es klare Rahmenbedingungen, um wirtschaftliche Tragbarkeit und faktische Transparenz für Konsumierende zu schaffen. Die Motion ist ein wichtiger Schritt, damit der Bundesrat die Grundlagen für eine solche Deklarationspflicht in Abgleichung mit beispielsweise WTO-Vorschriften schaffen kann.

Kontakt

WWF Schweiz, Eva Goldmann, eva.goldmann@wwf.ch, T 044 297 23 04

Behandlung

25. September 2025

25.3710

Po. Zopfi. Optimierung des BIF – aus weniger mehr herausholen

Einleitung

Ein Bericht soll fünf Möglichkeiten prüfen, wie mit dem bestehenden Bahninfrastrukturfonds für Unterhalt, Substanzerhalt und Ausbau des Bahnnetzes mehr Wirkung erzielt werden kann. Die fünf Möglichkeiten sind: 1) Durch Digitalisierung und Innovation die Unterhaltskosten senken und die Infrastruktur effizienter nutzen; 2) Kantonale Mitfinanzierung für Projekte mit primär regionalem Nutzen; 3) Kosteneinsparungen und Effizienzsteigerung durch Relativierung von Normen; 4) Behebung kostensteigernder Fehl-anreize; 5) Finanzierung von Ersatzmassnahmen wie beispielsweise den Tram- statt Bahnausbau.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, das Postulat anzunehmen.

Begründung

2013 und 2019 wurde mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm 2035 ein Bahnausbau beschlossen, dem das Angebotskonzept 2035 zugrunde lag. Dieser erlaubt eine schweizweite Kapazitätssteigerung von 20 Prozent gegenüber heute. Durch den neu geschaffenen Bahninfrastrukturfonds wurden sämtliche damals ausgewiesenen Kosten gegenfinanziert.

Im November 2024 hat der Bund kommuniziert, dass bei gleichbleibenden Zusatzkapazitäten mit Zusatzkosten von bis zu 14 Mrd. Franken zu rechnen sei. Mehr als die Hälfte der Zusatzkosten sind eine Folge veränderter Planungsparameter, die die Bahnen unabhängig vom politischen Prozess selbst festlegen. Durch zusätzliche Anforderungen – unter anderem an die Züge sowie an einen hinreichend pünktlichen und zuverlässigen Betrieb – seien Zusatzausgaben in der Höhe von 8,5 Mrd. Franken notwendig, beispielsweise für zusätzliche Geleise, Streckenanpassungen und neue Abstellanlagen. Auch die übrigen Zusatzkosten in Milliardenhöhe sind teilweise bahntechnischen Normen geschuldet; sei es bei neuen Sicherheitsstandards in Bahnhöfen oder bei Projekten, die nicht in der ursprünglichen Form realisiert werden können (zum Beispiel keine Fahrzeitverkürzung auf der Ost-West-Achse durch den FV Dosto, Ausbau Bahnhof Lausanne). Die Forderung des Vorstosses, die Standards zu hinterfragen und allenfalls nicht flächendeckend anzuwenden, birgt entsprechend ein Sparpotential in Milliardenhöhe.

Weitere Einsparmöglichkeiten ergeben sich durch eine verstärkte Mitfinanzierung durch die Kantone. Bei Strassen ist es so, dass sich der Bund bei regionaler Erschliessungsfunktion in reduziertem Umfang finanziell beteiligt (Kantonsstrassen). Bei der Bahn ist hingegen aktuell keine standardmässige reduzierte Mitfinanzierung vorgesehen, wenn der Nutzen in erster Linie regional anfällt. Zwei der drei entscheidungsreifen Bahnausbauprojekte mit

den höchsten Kosten dienen in erster Linie dem innerstädtischen S-Bahn-Verkehr. Dort wäre auch der Ausbau von Tram, Metro oder Bus denkbar. Da diese alternativen öV-Projekte auf Schiene und Strasse – im Gegensatz zu Bahnprojekten – jedoch maximal zur Hälfte vom Bund finanziert werden, besteht ein Fehlanreiz im Zweifelsfall Bahnprojekte zu entwickeln. Hier könnten die Kantone durch eine verstärkte Mitfinanzierung Abhilfe schaffen.

Kontakt

Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Luc Leumann,
luc.leumann@verkehrsclub.ch, M 079 705 06 58

Behandlung

25. September 2025

25.3548

Po. Würth. Neue technologische Möglichkeiten für das Verkehrsmanagement nutzbar machen

Einleitung

Das Postulat verlangt eine Übersicht, welche technologischen Möglichkeiten zur Lenkung, Leitung, Steuerung und Information im Strassenverkehr verwendet werden könnten und welche regulatorischen Anpassungen dafür notwendig wären.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, das Postulat anzunehmen.

Begründung

In vielen Gemeinden besteht das Bedürfnis, Verkehrsflüsse stärker zu lenken und insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen erfolgreicher und frühzeitiger über aktuelle Verkehrsmanagementmassnahmen zu informieren. Wir teilen die Ansicht des Postulanten, dass der Bau neuer Strassenverbindungen häufig nicht mehrheitsfähig ist und Potential besteht, den vorhandenen Strassenraum im Sinne der Allgemeinheit und der Mobilitätsbedürfnisse besser zu nutzen.

Eine verstärkte Nutzung etablierter technologischer Möglichkeiten sowie von künstlicher Intelligenz bei der Steuerung der Verkehrsflüsse kann beispielsweise die Verkehrsbelastung für Bevölkerung und Umwelt verringern, Verkehrswege verkürzen oder durch konstantere Geschwindigkeiten den Treibstoffverbrauch senken. Damit lassen sich auch die Treibhausgas- und Feinstaubemissionen reduzieren und den Verkehrsfluss verbessern.

Aktuelle Informationen der öffentlichen Hand werden mit gängigen technologischen Hilfsmitteln – etwa Navigationssystemen – den Verkehrsteilnehmenden häufig gar nicht zur Verfügung gestellt (zum Beispiel aktuelle Strassensperrungen oder Massnahmen zur Vermeidung von Ausweichverkehr und zur Verringerung der Umweltbelastung, wie vorübergehende Tempobeschränkungen bei Ozonwerten über den Grenzwerten). Entsprechend findet die vom Staat beabsichtigte Lenkung oft nicht statt.

Anonymisierte Daten könnten Informationen zur Verkehrsnachfrage und damit Erkenntnisse für die Verkehrs- und Siedlungsplanung liefern. Ein Beispiel wäre, wie der vorhandenen Strassenraum zielführender zwischen den Verkehrsträgern aufgeteilt oder die Signalisation und Infrastruktur aus Sicherheitsgründen angepasst werden sollte.

Kontakt

Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Luc Leumann,
luc.leumann@verkehrsclub.ch, M 079 705 06 58

Behandlung

25. September 2025

22.451 und
25.3951

pa. Iv. Pfister Gerhard. Ein neues schlankes und wirksames CO2-Gesetz

Po. UREK-S. Grundlagen für ein neues schlankes und wirksames CO2-Gesetz

Einleitung

Die parlamentarische Initiative will durch eine konsequente Bepreisung aller Treibhausgase, die im In- und Ausland für Schweizer Importe ausgestossen werden, das Netto-Null-Ziel bis 2050 erreichen. Sie wurde vom Nationalrat zur Ausarbeitung empfohlen.

Das Kommissionspostulat will diesen Ansatz zunächst vertiefter untersuchen und prüfen, welche innen- und aussenpolitischen Folgen ein solches Gesetz hätte – insbesondere für die Wirtschaft (Konkurrenzfähigkeit sowie administrative Mehrbelastungen).

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt der parlamentarischen Initiative Pfister Folge zu geben und die offenen Fragen gemäss Postulat UREK-S direkt im Rahmen der Erarbeitung der parlamentarischen Initiative und dessen Bericht zu klären.

Würde die parlamentarische Initiative abgelehnt, empfehlen wir, das Postulat anzunehmen.

Begründung

Die Umweltallianz ist überzeugt, dass die Schweiz ein wirksameres CO2-Gesetz braucht. Die parlamentarische Initiative erscheint geeignet, um den aktuellen Flickenteppich bei der Bepreisung zu beenden. Zurzeit werden sowohl verschiedene Treibhausgase als auch verschiedene Sektoren äusserst unterschiedlich behandelt. Der Staat behandelt somit ähnlich treibhausgasintensive Produktions- oder Konsumverhalten sehr ungleich. Dies macht auch ökonomisch wenig Sinn, da so Schlupflöcher entstehen und der Abgabesatz unnötig stark steigen muss.

Da der vorgeschlagene Ansatz der klassischen Umweltökonomie entspricht, wurden im In- und Ausland bereits viele Studien zu seiner Wirkung und Umsetzung erstellt. Somit ist es auch ohne Postulatsbericht möglich, mit der Erarbeitung einer Gesetzesrevision zu beginnen und die offenen Fragen im Bericht zu beantworten.

Um die Reduktion der Treibhausgasemissionen in allen Anwendungen einfach, attraktiv und effizient voranzutreiben, sollten dort, wo es sinnvoll ist, weitere Instrumente (Gebote, Verbote, Förderung) in Betracht gezogen werden, um die Abgabehöhe so tief wie nötig zu halten.

Kontakt

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

Zusätzliche Empfehlungen zu traktandierten Geschäften

25.3739	Mo. Germann. Die Schweiz schliesst sich der Initiative zur Reform der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK) an	Ablehnen
24.3540	Mo. Maillard Pierre-Yves. Schaffung einer Wertschöpfungskette für rezykliertes Glas in der Schweiz	Annehmen
22.3953	Mo. Munz. Beschleunigtes Bewilligungsverfahren für Fotovoltaikanlagen auf Infrastrukturanlagen	Annehmen
25.3855	Mo. Mühlemann. Förderung sicherer und nachhaltiger Chemikalien	Annehmen
25.006	BRG. Motionen und Postulate der gesetzgebenden Räte im Jahre 2024. Bericht	
2020 M 19.4296	Recyclingbaustoffe. Vorbildfunktion des Bundes (Peter Schilliger [Christian Wasserfallen])	Nicht abschreiben
2022 M 21.4333	Forschung und Entwicklung von Negativemissionstechnologien fördern (Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie Nationalrat)	Nicht abschreiben

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.