

STANDPUNKTE

Herbstsession 2023: Ergänzung
Ständerat



Inhalt

Datum	Nr.	Geschäft	Seite
25. September 2023	22.061	BRG. CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision	3

Impressum

UMWELTALLIANZ | ALLIANCE-ENVIRONNEMENT
Postgasse 15 | Postfach 817 | 3000 Bern 8
Telefon 031 313 34 33
www.umweltallianz.ch | info@umweltallianz.ch
Redaktion: Jonas Schälle, Anne Briol Jung

Behandlung 25. September 2023

[22.061](#) **CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024**

Einleitung Die Bundesratsvorlage zur Revision des CO2-Gesetzes wurde unmittelbar nach dem knappen Abstimmungs-Nein von 2021 zur damaligen Totalrevision des CO2-Gesetzes entworfen. Deshalb ist die Vorlage darauf optimiert, alle Argumente des damaligen Abstimmungskampfes aufzunehmen und so eine mit Sicherheit mehrheitsfähige Vorlage zu zimmern. Wie die Botschaft darlegt, fehlt deshalb die Wirkung. Die Vorlage setzt bisherige Instrumente weiterhin um und versucht, die entstehenden Abgabe- und Sanktionserträge budgetneutral besser für Klimaschutz einzusetzen. Damit kann aber gemäss Botschaft der Absenkpfad gemäss dem Volk deutlich angenommenen Klimagesetz (KIG) klar nicht erreicht werden. Die UREK-S-Mehrheit schlägt zwar einige Anpassungen vor, deren positive und negative Wirkung dürften sich jedoch aufheben, womit die Vorlage insgesamt kein geeignetes Instrument ist, um die Ziele des KIG zu erreichen. Zudem sind erhebliche Ausgaben seitens Bund für oftmals fragwürdige Auslandprojekte impliziert.

Empfehlung Die Umweltallianz empfiehlt auf die sechs Vorlagen einzutreten und entlang der Empfehlungen auf der nächsten Seite abzustimmen.

Begründung Da die Vorlage geprägt ist von der Angst, den Willen des Stimmvolkes nicht zu treffen, sind die vorgeschlagenen Regelungen ungeeignet, um zu verhindern, dass weiterhin Investitionen in Fossilenergieinfrastruktur und fossile Anwendungen (fossile Prozess- und Komfortwärmeerzeugung, neue Benzin- und Dieselfahrzeuge) getätigt werden. Genau dies ist jedoch nötig, um auf eine jährliche Absenkung der CO2-Emissionen von mehr als 3% zu kommen, wie dies dringend nötig ist – auch um die Ziele des KIG zu erreichen.

Besonders wichtig scheinen uns folgende Korrekturen gegenüber der Kommissionmehrheit, damit der Nationalrat in der sehr kurzen verbleibenden Zeit (das Gesetz muss am 1.1.2025 in Kraft treten, um eine Anschlusslösung für das geltende Gesetz zu bieten) eine zielführende Vorlage zimmern kann:

- Ein Persilschein an den Bund, teure Auslandsmassnahmen zu finanzieren und sich ans Schweizer Klimaziel anzurechnen, lenkt von der Dekarbonisierung im Inland ab und bindet Bundesmittel in unbekannter Höhe. Deshalb empfehlen wir, bei Art. 4 Abs. 5 und Art. 3 den Minderheiten zu folgen.
- Das Instrument der Neuwageneffizienz bedarf einiger Anpassungen aufgrund der mittlerweile gemachten Erfahrungen. Im Vergleich zur EU verursachen die Neufahrzeuge in der Schweiz Jahr für Jahr deutlich höhere CO2-Emissionen. Deshalb sind die Ziele zu erhöhen und die Schlupflöcher zu stopfen (siehe Art. 10 und 11).
- In sehr vielen Fällen werden Elektrofahrzeuge die heutigen Benzin- und Dieselfahrzeuge ablösen. Bei den Eigenheim-Besitzer:innen ist dieser Trend gut beobachtbar bei den Neuwagenverkäufen. Bei Mieter:innen fehlt jedoch oft eine Ladelösung. Der Absatz an E-Fahrzeugen stockt. Deshalb sind dringend Förderinstrumente für Mehrparteienhaushalte oder Gebote nötig, wie vom Bundesrat vorgeschlagen und der Kommissionmehrheit abgelehnt (Art. 41b).

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

Übersicht Empfehlungen CO2-Gesetz		
Artikel		Empfehlung
Art. 3: Mindestinlandziel festlegen	Minderheit Reichmuth	Annehmen
Art. 4 Abs. 2 Abfall- und Finanzwirtschaft tragen auch bei	Minderheit Müller	Annehmen
Art. 4 Abs. 5 Bund als Kompensationseinkäufer	Minderheit Mazzone	Annehmen
Art. 9 Abs. 3 Gebäude- und Wohnungsregisterdaten aufdatieren	Minderheit Knecht	Ablehnen
Art. 10: Abs. 3 Neuwagenziele anpassen und jährliche Zwischenziele	Mehrheit Minderheit I Schmid Minderheit II Mazzone	Annehmen Ablehnen Annehmen
Art. 11 Abs. 1 Pseudo-Occasionsimport verhindern	Minderheit Stark	Ablehnen
Art 11 Abs. 7 Schlupflöcher stopfen	Minderheit Mazzone	Annehmen
5a. Kapitel: Abgabe Allgemeine Luftfahrt Art. 33a-f: Lenkungsabgabe auf Privatflieger	Minderheit Mazzone	Annehmen
Art. 33a: Anteil Zweckbindung temporär erhöhen	Minderheit Knecht	Ablehnen
Art. 41b: Ladeinfrastruktur in Mehrparteiegebäuden fördern	Minderheit Zanetti	Annehmen
Änderung anderer Erlasse		
Schwerverkehrsabgabegesetz		
Art. 4 Abs. 1bis: Keine Befristung der LSVA-Befreiung für E-Lastwagen	Minderheit Schmid	Annehmen
Energiegesetz		
Art. 52 Abs. 3: Kündigungsschutz bei geförderten energetischen Sanierungen	Minderheit Mazzone	Annehmen
Bundesbeschluss über die Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge 2025-2030	Minderheit Zanetti	Annehmen

Die Begründungen zu den fett markierten Abstimmungsempfehlungen sind auf den folgenden Seiten zu finden.

Behandlung 25. September 2023

[22.061](#)

Art. 3 und Art. 4 Abs. 5: Inlandziel und Bund nicht als Zertifikatekäufer

Einleitung

In Art. 3 will die Minderheit Reichmuth einen Mindestanteil an Inlandreduktionen von 75% (von 50% Reduktionsziel) festschreiben.

In Art. 4 Abs. 5 will die Minderheit Mazzone nicht, dass der Bund beliebig viele Auslandszertifikate zu unbekanntem Gesamtkosten über das ordentliche Budget einkaufen kann.

Wird Minderheit Reichmuth angenommen, dürfte Art. 4 Abs. 5 unnötig bleiben.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt,
Art. 3 Abs. 2: Minderheit Reichmuth annehmen
Art. 4 Abs. 5: Minderheit Mazzone annehmen

Begründung

Das Ausweichen der Schweiz auf Auslandprojekte, die dem Schweizer Klimaziel im Umfang von über 50% (bezogen auf die Periode 2021-2030) angerechnet werden sollen, bedeutet:

1. McKinsey hat 2022 gezeigt, dass über 90% der Schweizer Emissionen zu tiefen Kosten reduziert werden können und 40% gar gewinnbringend sind. Volkswirtschaftlich wäre es deshalb sinnvoll, die Dekarbonisierung im Inland endlich voranzubringen. Dies würde uns gleichzeitig unabhängiger von ausländischem Öl und Gas machen.
2. Die mangelhafte Qualität von Verschmutzungszertifikaten ist seit mehr als 10 Jahren hinlänglich bekannt und wurde in den letzten Monaten exemplarisch immer wieder aufgezeigt. Die ETH hat soeben aufgezeigt, dass geplante Projekte der Schweiz in Malawi kaum die Reduktionsleistung liefern kann, die sich die Schweiz anrechnet. Es muss also von einer Kompensation auf dem Papier gesprochen werden, welche dem Klimaschutz viel weniger dient als versprochen wird. Die globalen Treibhausgasemissionen sinken also weniger, als es die Schweiz versprochen hat und das Stimmvolk verlangt.
3. Die Formulierung in Art. 4 Abs. 5 erlaubt dem Bundesrat zusätzliche Budgetausgaben in Höhe mehrerer Milliarden-Franken, je nach Ziellücke und Preisen der Projekte. Niemand kann diese Kosten heute beziffern, wenn die Schweiz nicht endlich beginnt, die eigenen Emissionen zu senken.
4. Wenn 2030 das geplante Ziel von -50% so deutlich verfehlt wird, werden auch für die Zeit 2030-2050 enorm hohe Kosten für Auslandszertifikate anfallen, die zudem nochmals deutlich teurer werden dürften.

Mit der Annahme der beiden Minderheiten überträgt der Ständerat dem Nationalrat den Auftrag, weitere kostengünstige Massnahmen vorzusehen.

Kontakt

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

Behandlung 25. September 2023

[22.061](#)

Art. 9 Abs. 3 Gebäude- und Wohnungsregisterdaten aufdatieren

Einleitung

Das eidgenössische Gebäude- und Wohnbauregister könnte ein sehr wichtiges Instrument für Gemeinden, Kantone und Bund sein, um die Wärmewende bei den Gebäuden einzuläutern. Eine kürzlich umgesetzte Digitalisierung erhöht den Benutzernutzen erheblich. Allerdings sind die Daten teilweise nicht komplett oder nicht mehr korrekt. Die Kommissionsmehrheit will dies ändern und den Zweijahreszyklus der Abgaskontrolle von Heizungen nutzen, um das Register aufzudatieren.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheit Knecht abzulehnen.

Begründung

Wenn Gemeinden einen Energierichtplan erstellen sollen, private oder öffentliche Anbieter ein Fernwärmeprojekt planen oder die Kantone nach den richtigen Anreizen und Instrumenten suchen, um die Wärmewende kosteneffizient zu gestalten, ist ein aktuelles Register der Gebäudedaten unentbehrlich.

Oftmals sind die heute registrierten Daten so schlecht, dass keinerlei Planungen darauf basierend geschehen können und deshalb entweder aufwändige Erhebungen oder unsichere Planungsgrundlagen zu über- oder unterdimensionierten Infrastrukturen führen.

In Zeiten GIS-basierter Instrumente und digitalisierter Grundbucheinträge müssen dringend weitere Angaben zu Heizungsart und -grösse angefügt werden, damit diese neuen Möglichkeiten sinnvoll und effizient genutzt werden können.

Kontakt

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

Behandlung	25. September 2023
<u>22.061</u>	Art. 10 Abs. 1, 3 und 3bis: CO2-Flottenziele für Personenwagen
Einleitung	Der Verkauf von fossilfreien Fahrzeugen wächst exponentiell. Die Mehrheit will die CO2-Ziele für Neuwagen entsprechend anpassen, weil der Strassenverkehr offensichtlich einen grösseren Beitrag an die CO2-Reduktion leisten kann.
Empfehlung	Die Umweltallianz empfiehlt vor allem, die Minderheit Schmid abzulehnen und sekundär die Minderheit Mazzone anzunehmen.
Begründung	<p>Seit der Vernehmlassung 2021 haben zusätzliche Hersteller und auch Staaten beschlossen, künftig keine mit Benzin oder Diesel betriebenen Neuwagen mehr in Verkehr zu setzen. Der Antrag der Mehrheit UREK-S hat Art. 10 an diesen Trend angepasst und das CO2-Ziel für Personenwagen entsprechend korrigiert. Im Gegensatz zur EU und anderen EU-Staaten bleiben die Schweizer Neuwagenziele technologieneutral. Wasserstoff und andere synthetische Treibstoffe bleiben den Elektrofahrzeugen gleichgestellt, weil weiterhin ein CO2-Wert pro Kilometer zu erfüllen ist. 7 europäische Staaten werden 2030 keine fossilen Neuwagen mehr zulassen. Die Minderheit Mazzone verlangt erst ab 2035 0g CO2/km.</p> <p>Der Antrag der Mehrheit (2030 25% des Wertes von 2021) berücksichtigt die technologische Entwicklung der Autohersteller: Die Hersteller, die 2030 keine Verbrennungsmotoren mehr verkaufen werden, verfügen zusammen aktuell über einen Marktanteil von 65% an den Schweizer Neuwagenimporten. Unter der sehr konservativen Annahme, dass diejenigen Hersteller, die bereits heute ausschliesslich Elektroautos herstellen, keine Marktanteile mehr gewinnen, werden also 2030 65% der Neuwagen mit 0g CO2/km ans Flottenziel angerechnet. Die Autobranche würde das Ziel gemäss Antrag der Mehrheit UREK-S sogar dann einhalten, wenn die restlichen Importeure mit einem gemeinsamen Marktanteil von 35% weiterhin zu etwa 80% Verbrenner verkaufen, obwohl viele von Ihnen ab 2032 oder 2035 den Verkauf von fossilen Neuwagen beenden. Faktisch werden Hersteller, die mehrheitlich fossil betriebene Neuwagen verkaufen, deutlich Marktanteile einbüßen.</p> <p>Die Minderheit Schmid bekämpft neben dem Flottenziel von 25% für 2030 auch noch eine Änderung in den Absätzen 3 und 3bis. Der Antrag der Mehrheit verlangt, dass Autoimporteure künftig jährlich die CO2-Emissionen für Neuwagen reduzieren müssen. In der Vergangenheit hat die Schweiz die Erfahrung gemacht, dass mit der bisherigen Regelung die Emissionen in den meisten Jahren zu- statt abnahmen. In den Jahren ohne neue Flottenziele (2017, 2018, 2019 und 2021) sind die CO2-Emissionen gestiegen, zuletzt von durchschnittlich 123.6 g CO2/km im Jahr 2020 auf 129.8 g CO2/km im Jahr 2021. Um diese kontraproduktive Entwicklung zu beenden, legt der Mehrheitsantrag bei Personenwagen neu jährliche Zwischenziele fest.</p>
Kontakt	VCS, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch , 079 705 06 58

Behandlung 25. September 2023

[22.061](#)

Art. 11 Abs. 1, 6 und 7: Förderung der Missachtung der gesetzlichen PW-Ziele

Einleitung

In Artikel 11 geht es um drei Sonderregeln für Autoimporteure, die bewirken, dass die vom Gesetzgeber und der Bevölkerung festgelegten Ziele künftig noch stärker unterlaufen werden. 2021 lagen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von PW-Neuwagen bei 129.8 g statt den vorgeschriebenen 118 g CO₂/km (= 95g gemäss veralteter Messmethode).

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheit Stark abzulehnen und die Minderheit Mazzone anzunehmen.

Begründung

Die Minderheit Stark will zwei gravierende Schlupflöcher einbauen. Erstens (Art. 11 Abs. 6): Automobilimporteure, die ihre CO₂-Flottenziele verfehlen, sollen nicht nur einzelne Fahrzeuge, sondern auch CO₂-Mengen untereinander handeln können. Wenn 2021 diese Regel gegolten und sich alle Importeure an diesem Handel beteiligt hätten, hätte vermutlich kein Importeur sein vorgeschriebenes Flottenziel verfehlt - obwohl der effektive durchschnittliche CO₂-Ausstoss der Neuwagen unverändert bleibt. Die importeurspezifischen Ziele entfernen sich mit der Minderheit noch viel weiter von den gesetzlichen Zielen (2021 effektiv 129.8 statt 118 g CO₂/km). Zweitens (Art. 11 Abs. 2): Das Bundesamt für Energie geht davon aus, dass immer mehr angebliche Occasions-Fahrzeuge mit besonders hohem CO₂-Ausstoss im Ausland nur parkiert waren, statt gefahren wurden, bevor sie als Schein-Occasionen in die Schweiz importiert wurden. Weil Occasionen nicht zum Flottenziel zählen, können so missbräuchlich Sanktionen umgangen werden. Der Bundesrat hat deshalb vor wenigen Monaten die Verordnung angepasst: Fahrzeuge müssen mindestens 6 statt 3 Monate im Ausland in Verkehr gesetzt worden sein, um als von den Flottenzielen befreite Occasionen zu gelten. Die Minderheit Stark will diesen Missbrauch wieder erleichtern.

Die Minderheit Mazzone bei Art. 11 Abs. 7 will die von der eidgenössischen Finanzkontrolle kritisierte Regelung abschaffen, die besonders CO₂-intensiven Herstellern erlaubt, von reinen Elektroautoherstellern sogenannte Abtretungen zu kaufen. Die EFK schreibt in ihrem Bericht vom Mai, dass 2020 «mit jedem Elektroautofahrzeug der Marke Tesla rund drei Verbrennerfahrzeuge» zusätzlich sanktionsfrei in die Schweiz importiert werden konnten. Wer ein Elektroauto kauft, will mit seinem Kaufentscheid wohl kaum vor allem bewirken, dass zusätzliche Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoss zusätzlich sanktionsfrei importiert werden dürfen. Jene Hersteller mit den höchsten CO₂-Emissionen, die bei der Elektroautoherstellung offensichtlich nicht konkurrenzfähig sind, können sich so vom Neuwagenflottenziel freikaufen. Diese Regelung, die mit der Minderheit Mazzone verhindert wird, besteht nur in der Schweiz und wurde vom Gesetzgeber im Gegensatz zu den Emissionsgemeinschaften (Zusammenschluss von Verbrennerherstellern) nie beschlossen.

Kontakt

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

Behandlung	25. September 2023
<u>22.061</u>	Art. 33a: Anteil Zweckbindung temporär erhöhen
Einleitung	Bundesrat und Kommissionsmehrheit wollen den Anteil Zweckbindung an der CO ₂ -Abgabe auf Brennstoffe von heute einem Drittel während 2025-2030 auf knapp 50% erhöhen. Die Minderheit Knecht will diese temporäre Erhöhung nicht und will den Anteil auf maximal einen Drittel festlegen.
Empfehlung	Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheit Knecht abzulehnen.
Begründung	<p>Auch die Umweltallianz hat in der Vernehmlassung vorgeschlagen, die Teilzweckbindung auf einen Drittel zu beschränken und gleichzeitig die CO₂-Abgabe auf mindestens 180 Fr/t CO₂ zu erhöhen.</p> <p>So wäre die Lenkungswirkung erhöht worden, der soziale Ausgleich auf dem Stand heute fixiert worden, aber die Mittel für das Gebäudeprogramm und die zahlreichen weiteren Verwendungszwecke wären nicht gesunken, da die Brennstoffemissionen erfreulicherweise mittlerweile sinken.</p> <p>Da die Kommission die geforderte Erhöhung der CO₂-Abgabe nicht vorgenommen hat, unterstützen wir die Erhöhung der Teilzweckbindung. Die Verfassungsmässigkeit wurde in Rechtsgutachten bestätigt, siehe https://www.alliancesud.ch/de/politik/klima-und-umwelt/der-weg-ist-frei-fuer-eine-neue-klimapolitik.</p> <p>Eine Teilzweckbindung von Lenkungsabgaben wird in repräsentativen Umfragen von der Bevölkerung klar begrüsst. Förderprogramme sind im Bereich Gebäude besonders wichtig, weil die CO₂-Abgaben von den Mieter:innen und nicht den Vermieter:innen bezahlt werden. Die Vermieter:innen haben also durch eine Lenkungsabgabe kaum Anreize für Heizungswechsel und Gebäudehüllensanierung.</p>
Kontakt	WWF Schweiz, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch , 076 305 67 37

Behandlung 25. September 2023

[22.061](#)

Art. 41b: Elektroautoladestationen-Finanzierung

Einleitung

Bundesrat und Minderheiten wollen für die Ladeinfrastruktur des privaten Verkehrs finanzielle Mittel (max. 30 Mio./Jahr) auf bundeskassenneutrale Art zur Verfügung stellen. Für den öffentlichen Strassenverkehr – der zum grossen Teil bereits fossilsfrei ist - ist ein höherer Beitrag (max. 47 Mio./Jahr) unbestritten.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheit Zanetti anzunehmen.

Begründung

Etwa ein Drittel der Autokäufer:innen entscheidet sich mangels Lademöglichkeit gegen ein Elektrofahrzeug. Vor allem für Mieter:innen, aber auch für Stockwerkeigentümer:innen ist dies finanziell meistens nicht attraktiv. Mieter:innen und Miteigentümer:innen müssen im besten Fall die Kosten vollständig oder mehrheitlich selbst tragen. Spätere Elektroautokäufer:innen profitieren von den Ladestationen, ohne bei der Anschaffung mitbezahlt zu haben. Im schlechtesten Fall verbieten Vermieter:innen und Miteigentümer:innen den Ladestationeneinbau auf Eigeninitiative. Vor allem wenn für Ladestationen z.B. Stromanschlüsse verstärkt werden müssen, verzichten Mieter:innen mangels finanzieller Unterstützung deshalb oft auf den Elektroautokauf. Der Bundesrat will deshalb eine Anschubfinanzierung leisten – beschränkt auf primär Mehrparteiengebäude und sekundär am Arbeitsplatz und im öffentlichen Raum.

Es profitiert auch die Energiepolitik, wenn Elektroautos möglichst oft zu Hause oder am Arbeitsplatz statt an Schnellladestationen geladen werden. Laden zu Hause oder bei der Arbeit kann mit einer PV-Anlage auf dem Dach kombiniert werden. Laden am Arbeitsplatz verwendet so überschüssigen Solarstrom, der das Netz nicht belastet. Werden Elektroautos dort geladen, wo sie stundenlang stehen, wird das Stromnetz entlastet und der Bedarf an Stromspeicher sinkt.

Die Ladestationenfinanzierung erfolgt bundeskassenneutral zu Lasten der bestehenden Strassenfinanzierung. Befristet auf 6 Jahre werden max. 30 Mio./Jahr verwendet. Dies entspricht ca. 5 Promille der gesamten Strassenfinanzierung des Bundes bzw. 1.4% der Mineralölsteuereinnahmen des Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds NAF. Die NAF-Einnahmen sind deutlich höher als bei der NAF-Reform 2017 prognostiziert. Die damals beschlossene Benzinpreiserhöhung von 4 Rappen pro Liter (knapp 200 Mio./Jahr) wurde mangels Finanzbedarf bisher nicht umgesetzt.

Während die Schweiz auf einen finanziellen Anreiz setzt, hat die EU-Vorgaben erlassen bei Umbauten, neuen Parkplätzen und im Strassenraum, damit sich die Elektromobilität so schnell durchsetzt, wie für die Klimaziele notwendig.

Kontakt

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

UMWELTALLIANZ

Kurzporträt

Die Umweltallianz ist ein loser Zusammenschluss der vier 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
Telefon 031 313 34 33, info@umweltallianz.ch

Mitglieder

Pro Natura

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

VCS / ATE

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

Greenpeace

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

Kooperationspartner

Schweizerische Energie-Stiftung SES

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

BirdLife Schweiz

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

Alpen-Initiative

Alpen-Initiative, Hellgasse 23, 6460 Altdorf UR
T 041 870 97 81
www.alpeninitiative.ch

Naturfreunde Schweiz

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

Umweltrating

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