UMWELTALLIANZ

Standpunkte

Wintersession 2025
Ständerat



BirdLife Schweiz/Suisse/Svizzera
GREENPEACE
pro natura
SES energiestiftung.ch
Mobilität mit Zukunft VCS
WWF

Impressum

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

Inhalt

Datum	Nr.	Geschäft	Seite
9. Dezember 2025	23.4432	Mo. Z'graggen. Förderung der Qualität der be-stehenden Schutzflächen und der Biodiversi-tät im Siedlungsraum	4
9. Dezember 2025	25.3004	Mo. KVF-N. Schaffung der gesetzlichen Grund-lagen zur Verbesserung des Verkehrsmanagements auf den Nord-Süd-Achsen.	5
9. Dezember 2025	25.3003	Mo. KVF-N. Auch Navigationssysteme müssen einen Beitrag für die Sicherheit leisten	6
9. Dezember 2025	25.4099	Mo Poggia. Einführung einer Kontrollschild-pflicht für Lastenräder und Longtail-Velos	7
9. November 2025	25.4409 / 25.4147	Mo. KVF-S / Herzog. Sicherung des Leistungs-niveaus bei SBB Cargo inklusive Erhalt eines Kernnetzes im kombinierten Güterverkehr	8
9. Dezember 2025	25.4019	Po. Wicki. Bereitstellung finanzieller Mittel für die Einführung neuer, innovativer Angebote im regionalen Personenverkehr	9
9. Dezember 2025	25.4061	Po Gapany. Beschleunigung der Einrichtung privater Ladestationen für die Elektromobilität	10
18. Dezember 2025	24.326	Kt.Iv. JU. Für eine "entwaldungsfreie" Schweizer Politik	11
		Zusätzliche Empfehlungen zu traktandierten Geschäften	12

Behandlung **9. Dezember 2025**

23.4432 Mo. Z'graggen. Förderung der Qualität der bestehenden Schutzflächen und der Biodiversität im Siedlungsraum

Einleitung

Die Motion verlangt vom Bundesrat, im Rahmen der bestehenden gesetzlichen Grundlagen die Kantone verstärkt zu unterstützen bei Massnahmen zugunsten der ökologischen Qualität der bundesrechtlich geschützten Gebiete und der biologischen Vielfalt im Siedlungsraum. Dazu soll er die dafür nötigen Mittel bereitstellen.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Motion anzunehmen.

Begründung

Das Natur- und Heimatschutzgesetz und die Biotopverordnungen beauftragen Bund und Kantone den Erhalt der Biotope von nationaler Bedeutung zu gewährleisten. Bei drei Viertel aller Objekte haben die Kantone dies allerdings noch nicht umgesetzt. Viele Biotope sind deshalb «nicht mehr in einem Zustand, in dem sie ihre ökologische Funktion genügend erfüllen können», wie das BAFU schreibt. Beispielsweise trocknen Moore aus, wodurch beträchtliche Mengen an CO2 entweichen, anstatt, dass diese zusätzliches CO2 speichern. Mit der Motion können die vom Bundesrat identifizierten grossen Defizite im Vollzug, u. a. beim Moorschutz, in den Kantonen angegangen werden.

Zusätzlich zu den Schutzflächen adressiert die Motion auch die Biodiversität im Siedlungsraum. Dieser nimmt in der Schweiz stetig zu auf Kosten von ökologisch wertvollen Lebensräumen oder landwirtschaftlichen Flächen. Mittels gezielter Massnahmen können jedoch auch im Siedlungsraum wertvolle Lebensräume für verschiedene Arten geschaffen werden. Gleichzeitig können dadurch die Folgen des Klimawandels abgeschwächt werden. So reguliert die Biodiversität das Mikroklima in Siedlungen, wie auch der Gemeindeverband schreibt (Leitfaden Biodiversität in Gemeinden). Biodiverse Siedlungen schaffen zudem Lebensqualität und eine attraktive Wohnumgebung. Der Bundesrat verlangt in seiner Strategie Biodiversität, dass die Lebensräume im Siedlungsraum vernetzt und ihre Arten erhalten werden. Die Bevölkerung soll die Natur in ihrer Wohnumgebung erleben können. Um das grosse Potential im Siedlungsraum nutzen zu können, ist eine stärkere Unterstützung gefragt.

Kontakt BirdLife, Damaris Hohler, damaris.hohler@birdlife.ch, T 044 457 70 42

Behandlung **9. Dezember 2025**

25.3004 Mo. KVF-N. Schaffung der gesetzlichen Grundlagen zur Verbesserung des Verkehrsmanagements auf den Nord-Süd-Achsen.

Einleitung

Der Bundesrat ist nach Verfassung Art. 84, Abs. 1 verpflichtet, das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs zu schützen. Dabei erkennt der Bundesrat an, dass der Ausweichverkehr auf der Nord-Süd-Transitachse – insb. am Gotthard und San Bernardino – Dörfer und Gemeinden stark belastet. Er verzichtet jedoch auf weitergehende Massnahmen. Die Motion 25.3004 der KVF-N setzt hier an: In besonders prekären Situationen sollen betroffene Kantone temporäre Fahrverbote für den Ausweichverkehr eigenständig verhängen können, was derzeit durch die Durchgangsstrassenverordnung verhindert wird.

Empfehlung

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

Begründung

Der Bundesrat anerkennt selbst, dass temporäre Fahrverbote ein wirksames Mittel gegen den Ausweichverkehr auf den Nord-Süd-Transitachsen sind. Dennoch verwehrt er den betroffenen Kantonen weiterhin die Möglichkeit, dieses Instrument einzusetzen. Die geltende Durchgangsstrassenverordnung verhindert derzeit, dass Kantone in akuten Überlastungssituationen rasch und gezielt handeln können.

Dies führt dazu, dass Dörfer und Täler im Alpenraum überproportional unter Lärm, Abgasen und Verkehrschaos leiden, obwohl die Verantwortung für den Schutz des Alpengebiets vor dem Transitverkehr beim Bund liegt (BV Art. 84, Abs. 1). Der Hinweis auf überregionale Interessen reicht nicht aus, um diese dauerhafte Belastung sensibler Regionen zu rechtfertigen. Dass es auch im Mittelland ähnliche Probleme gibt, wird nicht verkannt. Doch selbst der Bundesrat stellt fest: Die Topographie der Alpentäler verschärft die Auswirkungen erheblich und erfordert spezifische Lösungen.

Die Motion schafft hier eine verhältnismässige, praktikable Lösung: Kantone sollen bei ausserordentlichem Verkehrsaufkommen zeitlich befristete, lokal begrenzte Fahrverbote für den Ausweichverkehr verfügen können. So wird den Kantonen ermöglicht, ihren verfassungsrechtlichen Auftrag im Alpenraum umzusetzen, wo bundesrechtliche Regelungen bislang zu starr sind.

Kontakt

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

Behandlung **9. Dezember 2025**

25.3003 Mo. KVF-N. Auch Navigationssysteme müssen einen Beitrag für die Sicherheit leisten

Einleitung

Der Ausweichverkehr belastet Dörfer und Gemeinden in der Schweiz zunehmend. Eine wichtige Rolle spielen dabei moderne Navigationssysteme, welche die Verkehrsteilnehmenden bei Stau auf der Autobahn umgehend auf das nachgeordnete Strassennetz umlenken. Derzeit fehlt es an einer Verpflichtung der Navigationsanbieter, Strassensperrungen für den Durchgangsverkehr in ihren Systemen abzubilden. Die Motion 25.3003 der KVF-N will hierfür die gesetzlichen Grundlagen schaffen.

Empfehlung

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

Begründung

Temporäre Fahrverbote sind ein wirksames Mittel, um Dörfer entlang der Transitachsen gezielt vom Ausweichverkehr zu entlasten. Moderne Technologien wie automatische Durchfahrtskontrollen ermöglichen deren Durchsetzung bereits heute ressourceneffizient. Solange solche Systeme jedoch nicht flächendeckend eingesetzt werden, bleibt die Kontrolle vor Ort aufwendig – und die Wirkung der Massnahmen eingeschränkt.

Das führt potenziell dazu, dass Fahrverbote systematisch missachtet werden – was wiederum dazu beiträgt, dass Navigationssysteme offiziell verordnete Sperrungen nicht korrekt abbilden. Damit temporäre Fahrverbote auch bei unvollständiger Durchsetzung wirksam sind, braucht es eine klare Verpflichtung der Navigationsanbieter, temporäre Sperrungen verlässlich in ihren Systemen zu berücksichtigen. Die Kommissionsmotion 25.3003 schafft hierfür die rechtlichen Grundlagen.

Kontakt

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

Behandlung **9. Dezember 2025**

25.4099 Mo Poggia. Einführung einer Kontrollschild-pflicht für Lastenräder und Longtail-Velos

Einleitung

Die Motion verlangt, dass alle Typen von Lasten- oder Longtail-Velos ein Kontrollschild besitzen müssen, wie es für Strassenfahrzeuge vorgeschrieben ist. Lastenvelos dienen dem Transport von Kindern oder Lasten, Longtail-Velos sind Zweiräder, auf denen Kinder hintereinander sitzen.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, wie der Bundesrat, Ablehnung der Motion.

Begründung

Kontrollschilder sind in der Regel jenen motorisierten Verkehrsmitteln vorbehalten, die wie Personenwagen oder Motorräder auf Strassen verkehren. Lasten- oder Longtail-Räder verkehren hingegen, wo vorhanden, auf Velowegen. Die Regeln für Lastenfahrräder und andere Fahrräder wurden soeben auf Juli 2025 geändert (inkl. Vernehmlassung und der Möglichkeit zur Stellungnahme durch die Ständeratskommission). Unter anderem für Elektrofahrräder mit über 250 kg Gesamtgewicht gibt es nun neu eine Kontrollschildpflicht. Wichtigstes Kriterium für die Einstufung als Motor-fahrzeug ist neben dem Vorhandensein eines (elektrischen) Motors, das Gewicht. Relevant sind auch Breite und Geschwindigkeit, wo diese Fahrzeuge nicht zu den Spitzenreitern gehören. Die Motion verlangt explizit, dass nicht nach Antriebsart oder Geschwindigkeit unterschieden werden darf. Unabhängig davon, ob sie langsam mit Muskelkraft, als langsames oder als schnelles E-Bike verkehren, wäre eine Kontrollschild vorzuschreiben. Damit wird ein weiteres Kriterium - nämlich das Fahrverhalten des Fahrzeugtyps - aufgegeben, das bestimmte Fahrräder zu Recht in die Nähe eines Motorrads oder sehr schmalen PWs rücken kann.

Kontakt

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

Behandlung **9. November 2025**

25.4409 / 25.4147 Mo. KVF-S / Herzog. Sicherung des Leistungsniveaus bei SBB Cargo inklusive Erhalt eines Kernnetzes im kombinierten Güterverkehr

Einleitung

Mit der Motion Herzog 25.4268 und der Kommissionsmotion 25.4409 liegen zwei weitgehend gleichlautende Vorstösse vor, die darauf abzielen, den Abbau bei SBB Cargo zu stoppen. Damit soll verhindert werden, dass die im neuen Gütertransportgesetz (GüTG) beschlossenen Fördermassnahmen noch vor ihrer Inkraftsetzung unterlaufen werden. Konkret soll der Bundesrat gegenüber SBB Cargo verbindliche Vorgaben erlassen, um das Angebot und die Netzstruktur im Schienengüterverkehr bis Ende der ersten Leistungsperiode im Jahr 2029 zu sichern sowie die langfristige Entwicklung des kombinierten Verkehrs (KV) strategisch zu planen.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt dem Ständerat, die Motionen anzunehmen.

Begründung

Mit dem neuen Gütertransportgesetz (GüTG) hat das Parlament im Frühjahr 2025 ein umfassendes Massnahmenpaket zur Stärkung des Schienengüterverkehrs als Rückgrat der inländischen Versorgung beschlossen. Dieses sieht insbesondere vor, den von SBB Cargo betriebenen und systemrelevanten Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) während acht Jahre finanziell zu unterstützen. Noch bevor diese Massnahmen greifen konnten, hat SBB Cargo im Alleingang und trotz der Aussicht auf Fördergelder einen weitreichenden Angebots- und Leistungsabbau eingeleitet. Betroffen sind sowohl der EWLV als auch der kombinierte Verkehr. Zudem hat SBB Cargo die Preise um teilweise hohe zweistellige Prozentsätze erhöht.

Der Schienengüterverkehr ist für die Schweiz von grosser volkswirtschaftlicher und ökologischer Bedeutung. Er entlastet die Strassen, reduziert die CO_2-Emissionen, senkt den Energieverbrauch pro transportierter Tonne und verringert die Lärm- sowie Schadstoffbelastung. Der aktuelle Leistungs- und Angebotsabbau von SBB Cargo führt dazu, dass substanzielle Verkehrsmengen irreversibel von der umweltfreundlichen Schiene auf die Strasse rückverlagert werden. Diese Entwicklung läuft den Zielen des GüTG sowie den umweltpolitischen Zielen des Bundes klar zuwider.

Die in den Motionen vorgeschlagenen Massnahmen leisten hier Abhilfe, indem sie verbindliche Leitplanken für die SBB vorsehen und sicherstellen, dass die mit dem GüTG beschlossenen Fördermassnahmen tatsächlich zur Stärkung – und nicht zum Abbau – des Schienengüterverkehrs führen.

Kontakt

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

Behandlung **9. Dezember 2025**

25.4019

Po. Wicki. Bereitstellung finanzieller Mittel für die Einführung neuer, innovativer Angebote im regionalen Personenverkehr

Einleitung

Beim Bestellverfahren für den öffentlichen Regionalverkehr (Bahn, Bus) soll zweierlei geprüft werden: Abgeltungen auch für «innovative, effizienzsteigernde Technologien und Angebotsformen». Andererseits seien für alle ÖV-Linien Effizienzsteigerungen einzufordern.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, das Postulat abzulehnen.

Begründung

Innovationen im ÖV werden bisher zu Recht ausserhalb des Bestellverfahrens des Regionalverkehr vom Bund mitfinanziert. Würden diese beiden Finanzierungsgefässe miteinander verknüpft, wären Projekte im Intercity-Verkehr oder mit Stadtbussen mangels Abgeltungsberechtigung ausgeschlossen. Die Abgeltungen haben die Funktion, dass Kantone autonom entscheiden und entsprechend finanzieren können, welche Ortschaften als Service public wie häufig mit dem ÖV erschlossen werden. Das Potenzial für Innovationen und Effizienzsteigerung einer ÖV-Verbindung ist mitnichten dort am grössten, wo die Besiedlung besonders dezentral und damit die Kosten-deckung eines politisch gewollten ÖV-Angebots besonders tief ist. Innovationen und andere Effizienzsteigerungen im Zug- und Busverkehr werden sich auch künftig zuerst auf selbsttragenden Linien durchsetzen. Die in der Begründung erwähnte Erwartung, dass eine zusätzliche staatliche Innovationsförderung «ohne, dass die Bundesausgaben steigen» erfolgt, ist kaum realistisch. Der Ständerat hat vergangene Session zusätzliche Mittel beschlossen.

Eine gewisse Abgeltungsberechtigung für Angebote «on demand» und an der Schnittstelle zwischen ÖV und Individualverkehr ist erkennbar, wenn für Kundschaft und Regionalwirtschaft ein Mehrnutzen entsteht. Rufbusse, die Stunden im Voraus zu bestellen sind, keine zusätzlichen Haltepunkte ansteuern und gleich selten verkehren, wie es das Postauto tat, sind ein Leistungsabbau. Ein Zusatznutzen entsteht hingegen, wo On-demand-Angebote bestehende ÖV-Linien ergänzen, statt zu konkurrenzieren. Wie im Postulat gefordert, vermehrt Erschliessungsziele anzustreben, wäre der falsche Weg. Das grösste Potenzial haben on-demand-Angebote im Freizeitverkehr ohne sog. Erschliessungsziele, d.h. an Orten ohne ständige Wohnbevölkerung.

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

Behandlung **9. Dezember 2025**

25.4061 Po Gapany. Beschleunigung der Einrichtung privater Ladestationen für die Elektromobilität

Einleitung

Das Postulat zielt darauf ab, die bewilligbare Parkplatzzahl per Bundesrecht von der Ladestionenverfügbarkeit abhängig zu machen.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt wie der Bundesrat Ablehnung des Postulates..

Begründung

Das Baurecht inkl. Ladestationenausrüstung ist gemäss Verfassung Kantonskompetenz. Wo Verkehrsnebenflächen für Parkplätze bewilligbar sind, ist vom Standort einer Immobilie abhängig. Innerhalb der Mustervorschriften MuKEn streben die Kantone eine gewisse Vereinheitlichung bzgl. Ladestationenausrüstung nicht aber bzgl. Parkplatzerstellung an (Kantone mit und ohne Parkplatzerstellungspflicht für Wohnbauten). Eine Bundeslösung wurde bei der MuKEn-Überarbeitung nicht gewünscht. In der Stadt Zürich mit ihrem dichten ÖV-Fahrplan und einem Voralpenkanton sind die Bedürfnisse sehr verschieden. Vom Bund festgelegte (Bandbreiten-)Werte zusätzlich bewilligungsfähiger Parkplätze müsste schweizweit einheitlich sein und würden deshalb diese bewusst gewählten Unterschiede übersteuern (z.B. Kantone ohne Parkplatzerstellungspflicht für Wohnbauten, Gemeinden mit Reduktionsziel beim Autoverkehr).

Für eine erfolgreiche Elektrifizierung sollte die Ladestationenverfügbarkeit nicht abhängig gemacht werden vom Platz oder Bedarf für zusätzliche Parkplätze. Gross ist der Handlungsbedarf für die Ausrüstung bei Tiefgaragen von Mietgebäuden, die mangels vorhandener Fläche für Zusatzparkplätze nicht beanreizt werden. Viel stärker ins Gewicht als die Wallbox pro Parkplatz fallen dort die Kosten für die Anpassung an der elektrischen Grundinfrastruktur, die je nach Standort stark variieren. Ein kantonsweit einheitlicher «Zusatzparkplatz-Belohnungskoeffizient» belohnt deshalb vor allem jene mit wenig Bedarf (Mitnahmeeffekte).

Klimaziele und Energieversorgungssicherheit machen es notwendig, den bestehenden PKW-Bestand zu elektrifizieren. Wird das eigene Fahrzeuge selten genutzt , ist eine Rückverlagerung vom ÖV oder E-Bike auf das eigene Fahrzeug zu vermeiden. Denn ein Elektroauto kann bezüglich Energieeffizienz und CO2-Fussabdruck mit diesen Verkehrsmitteln nicht mithalten. Eine «Zusatzparkplatzbelohnung» ist deshalb kein klimapolitischer Fortschritt.

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

Behandlung **18. Dezember 2025**

24.326 Kt.Iv. JU. Für eine "entwaldungsfreie" Schweizer Politik

Einleitung

Die Standesinitiative des Kantons Jura verlangt, in der Schweiz einen Rechtsrahmen, analog zur Europäische Entwaldungsverordnung (EUDR), zu schaffen.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt die Annahme der Initiative.

Begründung

In der Schweiz gibt es bislang keine nationale Regelung, die sicherstellt, dass in der Schweiz konsumierte oder vermarktete Produkte nicht zur Entwaldung oder Umwandlung natürlicher Ökosysteme im Ausland beitragen. Jedes Jahr führen Schweizer Importe zum Verlust von rund 4300 Hektar Tropenwald, insbesondere durch die Produktion von Soja, Kaffee, Kakao, Palmöl, Rindfleisch und Holz. Es liegt in der Verantwortung der Schweiz, dafür zu sorgen, dass ihr Konsum und ihre Lieferketten mit ihren Verpflichtungen in Bezug auf Klima und Biodiversität im Einklang stehen.

Die Analyse des Bundesamtes für Umwelt (VOBU-Studie, 2025) bestätigt, dass **die vollständige Umsetzung der EUDR für die Schweiz der wirksamste und kostengünstigste Weg wäre**:

- Sie würde **eine Entwaldung von mehr als 1000 Hektar pro Jahr verhindern**, was einer Verbesserung um 50 Prozent gegenüber dem Status quo entspricht.
- Sie würde die Treibhausgasemissionen im Sinne des Netto-Null-Ziels reduzieren.
- Sie würde wirtschaftliche Vorteile bieten, welche die Regulierungskosten übersteigen würden (+34 bis 53 %).
- Sie würde die Wettbewerbsfähigkeit und das Ansehen der Schweizer Unternehmen auf den europäischen Märkten stärken.

Ein partieller oder freiwilliger Ansatz würde hingegen zu keinem dieser Vorteile führen und im Widerspruch zu den internationalen Verpflichtungen der Schweiz und ihrer Handelspartnern stehen. Ein Herauszögern dieser Entscheidung würde bedeuten, dass wir **die weitere Zerstörung von mehr als 1000 Hektar Tropenwald pro Jahr** aufgrund unseres Konsums hinnehmen – Umwelt- und Klimakosten, die sich die Schweiz nicht mehr leisten kann.

Kontakt WWF Schweiz, Romain Deveze, romain.deveze@wwf.ch, T 044 297 23 26

Zusätzliche Empfehlungen zu traktandierten Geschäften

25.059	BRG. «Ja zum Importverbot für tierquälerisch erzeugte Pelzprodukte (Pelzinitiative)». Volksinitiative und indirekter Gegenvorschlag (Änderung des Tierschutzgesetzes)	Annehmen
24.4471	Po. Broulis. Bauprojekte im Mobilitätsbereich. Einen Vergleich durchführen, um die Verzögerungen zu verstehen	Ablehnen
25.4380	Mo. Crevoisier Crelier. Importverbot für chemisch behandeltes Geflügelfleisch («Chlorhühner») gesetzlich verankern	Annehmen
24.323	Kt.Iv. SG. Neue Bürokratie in der Landwirtschaft und im Gartenbau stoppen. Die Einführung von Digiflux muss vereinfacht werden	Ablehnen
25.4074	Mo. Broulis. Führerinnen und Führer von Blaulichtfahrzeugen (Feuerwehr, Sanität, Polizei oder Zoll) unterstützen, damit eine Dienstfahrt oder eine dringliche Fahrt durch administrative Sanktionen nicht stärker bestraft wird als durch strafrechtliche Sanktionen	Ablehnen

UMWELTALLIANZ

Standpunkte

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, Aarbergergasse 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.