UMWELTALLIANZ

Standpunkte

Wintersession 2025
Ergänzung: LSVA
Nationalrat



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
17. Dezember 2025	25.058	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA. Weiterentwicklung. Teilrevision SVAG	4

Behandlung **17. Dezember 2025**

25.058 Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA. Weiterentwicklung. Teilrevision SVAG

Einleitung

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist ein zentrales Instrument zur Umsetzung des Artikels 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 selbst trägt – etwa für Lärm, Luftschadstoffe, Stau und CO_2-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 Entlastungsprogramm 27 (EP27) und einer langfristig ungenügenden Finanzierung unter Druck. Der Mehrheitsantrag zu Artikel 8b würde diese Situation weiter verschärfen und gegenüber dem Bundesratsentwurf zusätzliche Mindereinnahmen von rund 700 Millionen Franken verursachen.

Die vorliegende Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes (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. 2/8a 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 Bst. 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).

- Falls über **Art. 8b Abs. 2bis (neu)** separat abgestimmt wird, die Minderheit II (Candinas)/Bundesrat der Mehrheit vorzuziehen.
- Bei **Art. 8b Abs. 4** sich 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 statt reduziert 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, dass Elektro-Lastwagen, wie vom Bundesrat vorgesehen, ab 2029 in das LSVA-System

integriert werden. 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 CO_2-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

Pro Alps, Silvan Gnos, silvan.gnos@proalps.ch, T 079 938 97 14

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

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.