



Impressum

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

Inhalt

| Datum | Nr. | Geschäft | Seite |
|---------------|-------------------------|---|--------------|
| 3. Juni 2026 | 25.058 | BRG. Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA. Weiterentwicklung. Teilrevision SVAG | 4 |
| 3. Juni 2026 | 25.3956 | Mo. KVF-N. Anpassung der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV). | 9 |
| 10. Juni 2026 | 25.049 | BRG. Mobiliätsdateninfrastruktur (MODIG). Bundesgesetz | 10 |
| 10. Juni 2026 | 26.3253 | Mo. Stark. Gewässerraum. Spielräume nutzen für Dialog, Fortschritt und Sicherheit | 11 |
| 18. Juni 2026 | 25.451 und 25.305 | pa. Iv. Stark. Datenerfassung in der Landwirtschaft. Jetzt zusätzliche Bürokratie verhindern! Kt.Iv. BE. Vereinfachung der Mitteilungspflicht für Nährstoffe und Pflanzenschutzmittel (digiFLUX) | 13 |
| | | Zusätzliche Empfehlungen zu traktandierten Geschäften | 14 |

Behandlung

3. Juni 2026

25.058

BRG. Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA. Weiterentwicklung. Teilrevision SVAG

Einleitung

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist ein Schlüsselinstrument der Schweizer Verkehrspolitik. Sie dient der Umsetzung des verfassungsmässigen Verlagerungsauftrags im alpenquerenden Güterverkehr, der Stärkung des Verursacherprinzips im Strassenschwerverkehr und der Mitfinanzierung der Bahninfrastruktur. Zwei Drittel der Einnahmen fliessen in den Bahninfrastrukturfonds (BIF), ein Drittel an die Kantone. Der Bundesrat hält fest, dass die LSVA die drei Ziele nur ungenügend erreicht und begründete damit die Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG).

Nach über zwei Jahrzehnten seit Einführung verliert die LSVA zunehmend an Wirkung. Heute zahlen über 90 Prozent der Lastwagen den tiefsten Tarif, Fahrzeuge mit Elektroantrieb sind vollständig von der Abgabe befreit, und die LSVA wurde bisher kaum an die Teuerung angepasst. Durch die sinkende LSVA wird der Strassengüterverkehr real immer günstiger. Das schwächt die Lenkungswirkung der LSVA, senkt den bereits ungenügende Kostendeckungsgrad im Strassenschwerverkehr und führt zu Einnahmeausfällen bei Bund und Kantonen in Milliardenhöhe.

Mit der vorliegenden Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) soll die LSVA modernisiert werden. Der Bundesrat schlug vor, E-Lastwagen ab 2029 in die Abgabe einzubeziehen, für sie jedoch bis 2035 hohe Rabatte vorzusehen, um die Dekarbonisierung nicht zu bremsen. Gleichzeitig sieht der Bundesrat eine stärkere Belastung älterer Diesel-Lastwagen (Euro-6) vor, während neue Diesel-Lastwagen (Euro-7) nach ihrer Einführung ebenfalls Rabatte erhalten. Der Ständerat berät die Vorlage als Zweitrat.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt dem Ständerat prioritär:

- Bei **Art. 8b Abs. 2** den Einbezug elektrischer Fahrzeuge im Sinne der Güterverlagerung, des Klimaschutzes und der Bahnfinanzierung zu gestalten: Version Bundesrat besser als Mehrheit Kommission besser als Minderheit der Kommission (gemäss Nationalrat).

Weitere wichtige Empfehlungen:

- Bei **Art. 4, Abs. 2 und 8a Abs. 1bis** die Voraussetzungen für einen verlässlichen Teuerungsausgleich explizit festzuhalten und der Minderheit Herzog zuzustimmen.

- Bei **Art. 8, Abs. 2** sich gegen die starre Sperrfrist für den Bundesrat bei Tarifierungen zu stellen und die Mehrheit abzulehnen, d.h. die Minderheit Herzog und den Bundesrat zu unterstützen.
- Bei **Art. 8a Abs. 1** auf Tarifofer- und Tarifuntergrenzen zu verzichten und die Version Bundesrat/Nationalrat zu unterstützen.
- Bei **Art. 8b Abs. 4** dem Bundesrat beim Rabatt für klimaschädliche Diesel-Fahrzeugen den nötigen Handlungsspielraum zu belassen, um Fehlanreize zu vermeiden und Version Bundesrat/Nationalrat zu unterstützen.

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 2025 mit 960'000 Fahrten den höchsten Stand seit 2016. Auch im Binnengüterverkehr verliert die Schiene Marktanteile, wobei das Transportvolumen im Jahr 2024 auf dem tiefsten Niveau seit fünfzehn Jahren lag (BfS). Dieser Trend wird zusätzlich durch den Abbau von Verladeangeboten im Kombinierten Verkehr (KV), im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) und dem Aus der Rollenden Landstrasse (RoLa) verstärkt. Es zeichnet sich eine strukturelle Krise im Schienengüterverkehr ab: im Binnen-, Export-, Import- und Transitverkehr. In zunehmendem Tempo wird Verkehr von der energieeffizienten und umweltfreundlichen Schiene auf die Strasse rückverlagert.

Die LSVA muss ihre Funktion als Lenkungsinstrument besser wahrnehmen. Anhand der vorliegenden Revision kann die Verlagerung, das Verursacherprinzip im Güterverkehr gestärkt und die Bahnfinanzierung gesichert werden. Aktuell geschieht das unzureichend: Der Strassengüterverkehr wächst weiter und verursacht hohe Umwelt-, Gesundheit- und Staukosten. Laut Bundesrat blieben 2022 trotz LSVA rund 3,2 Milliarden Franken externe Kosten ungedeckt; der Kostendeckungsgrad sank zuletzt auf knapp 40 Prozent. Gleichzeitig ist der BIF wegen steigender Projektkosten, EP27 (-100 Millionen/J) und abnehmenden LSVA-Beiträgen stark unter Druck.

Verbesserungen zur Zielerreichung der LSVA-Revision

Verlässliche Teuerungsanpassung der LSVA (Art. 4, Abs. 2 und 8a Abs. 1bis): Eine verlässliche Teuerungsanpassung der LSVA ist zentral, um ihre Wirkung zu erhalten und Planungssicherheit für die Unternehmen zu schaffen. Seit der Einführung der LSVA im Jahr 2001 wurden die Tarife nur zweimal an die Teuerung angepasst – insgesamt um rund 6 Prozent. Im gleichen Zeitraum betrug die kumulierte Inflation rund 15 Prozent (BfS). Die LSVA-Beträge sind damit real deutlich gesunken und der Strassengüterverkehr wurde entsprechend verbilligt.

Gemäss Bundesrat beliefen sich die LSVA-Mindereinnahmen infolge der unvollständigen Teuerungsanpassung im Jahr 2024 auf rund 250 Millionen Franken, Tendenz steigend. Ein weiter wie bisher käme mit Blick auf die baldige Unterfinanzierung des BIF ungelegen.

Die Minderheit Herzog setzt hier an: Sie will verhindern, dass die LSVA auch künftig automatisch an Wirkung verliert, das Verursacherprinzip untergräbt und die Einnahmen für BIF und Kantone weiter erodieren.

Planungssicherheit ja – aber keine 7-Jahres-Sperrfrist (Art. 8 Abs. 2): Die Umweltallianz empfiehlt dem Ständerat, den Antrag der Kommissionsmehrheit abzulehnen und Bundesrat und Minderheit Herzog zuzustimmen. Eine feste Vorlaufzeit von sieben Jahren für Tarifierungen wirkt faktisch als Sperrfrist und nimmt der LSVA die notwendige Anpassungsfähigkeit.

Planungssicherheit ist wichtig, lässt sich jedoch wirkungsvoller über transparente Grundsätze, klare Kriterien und frühzeitige Konsultationen erreichen als über eine starre gesetzliche Frist. Die LSVA muss auf unvorhersehbare Entwicklungen reagieren können – etwa auf Markt- und Technologiewandel, starke Preisveränderungen bei Energie und Treibstoffen oder neue Rahmenbedingungen im internationalen Güterverkehr. Eine Siebenjahresfrist würde rechtzeitige Korrekturen verhindern und das Instrument LSVA schwächen.

Zudem gehört die konkrete Tarifpolitik systematisch ins Verordnungsrecht. Das Gesetz soll Leitplanken setzen, nicht Verfahrensmechanik fixieren. Starre Fristen erhöhen das Risiko von Umgehungslösungen und schaffen Rechtsunsicherheit statt verlässlicher Planung. Die parlamentarische Kontrolle bleibt auch ohne Sperrfrist gewährleistet. Eine gesetzliche Blockade zeitnaher Anpassungen ist daher weder erforderlich noch zweckmässig.

LKWs von Schweizer Unternehmen sind in der Regel weniger als 7 Jahre im Verkehr. Eine derart lange Frist würden deshalb veraltete Fahrzeuge aus Ostmitteleuropa bevorteilen, die die Umwelt übermässig belasten.

Bei Art. **8a Abs. 1** bevorzugen wir den Bundesratsantrag. Die LSVA-Höhe hat sich gemäss Verfassung nach den externen Kosten zu richten. Z.B. Klimafolgekosten sind volatil, die Obergrenze der Mehrheit läuft dem zuwider.

Zielkonformer Einbezug E-Lastwagen (Art. 8b Abs. 2): Die Mehrheit der ständerätlichen Verkehrskommission ist als Korrektur gegenüber dem problematischen Entscheid des Nationalrates zu unterstützen. Aus Sicht der Umweltallianz bleibt der Entwurf des Bundesrates die zielkonformste Lösung. Die Minderheit Burkart (gemäss Nationalrat) ist klar abzulehnen.

Die Umweltallianz unterstützt den grundsätzlichen Einbezug von Elektro-Lastwagen in die LSVA ab 2029, wie vom Bundesrat vorgeschlagen. Zeitlich befristete Rabatte können sinnvoll sein, um den Markthochlauf

elektrischer Antriebe zu unterstützen. Voraussetzung ist jedoch, dass Höhe und Dauer dieser Rabatte begrenzt bleiben und sich konsequent am Zweck der LSVA orientieren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Dekarbonisierung des Strassengüterverkehrs bereits heute durch verschiedene finanziellen Fördermöglichkeiten unterstützt wird, insbesondere durch Programme zum Aufbau von Ladeinfrastruktur (KMU sowie Grossunternehmen). Transportunternehmen werden beim Umstieg auf alternative Antriebe bereits in substantiellem Ausmass finanziell entlastet.

Die Minderheit Burkart (gemäss Nationalrat) sieht bis 2035 zudem deutlich zu hohe Rabatte vor. Dadurch würde der Strassengüterverkehr unnötig verbilligt, insbesondere bei schweren Fahrzeugen und bei tendenziell schienenaffinen Transporten. Die zusätzlichen Rabatte führen primär zu Mitnahmeeffekten, nicht zu zusätzlicher Klima- oder Verlagerungswirkung.

Besonders schwerwiegend sind die finanziellen Auswirkungen: Gemäss Bundesrat würde die Minderheit Burkart gegenüber dem bundesrätlichen Entwurf zusätzliche Mindereinnahmen von rund 700 Millionen Franken verursachen. Diese Mittel fehlen direkt im bereits stark unter Druck stehenden Bahninfrastrukturfonds (BIF). Auch die Kantone wären mit Mindereinnahmen von mehreren hundert Millionen Franken konfrontiert.

Ein gewichtiger Vorteil der Mehrheit gegenüber dem Minderheitsantrag liegt darin, dass er eine Spannbreite für die Rabattierung definiert. So entsteht Erwartungssicherheit in beide Richtungen. Verläuft die Elektrifizierung schneller als aktuell prognostiziert ist es den Transportunternehmer offensichtlich einfacher möglich E-Fahrzeuge anzuschaffen. Der Bundesrat darf in den Jahren 2032-2035 in sehr bescheidenem Umfang regieren – auch im Sinne der Erwartungssicherheit für die BIF-Finzen. Die Erwartungssicherheit für LKW-Unternehmen wird auch mit dem Antrag der Mehrheit im Vergleich zum Antrag des Bundesrates verbessert.

Aus Sicht Umweltallianz bleibt Version Bundesrat die beste Lösung – auch im Vergleich zur Mehrheit KVF-S. Gegenüber dem bundesrätlichen Vorschlag erhöht letztere das Rabattvolumen deutlich. Dies führt zu einer zusätzlichen Verbilligung des Strassengüterverkehrs, schwächt die Verlagerung auf die Schiene und untergräbt das Verursacherprinzip.

Keine unnötigen Rabatte ohne Klimawirkung (Art. 8b, Abs. 4): Die Bepreisung fossilbetriebener Lastwagen im Rahmen dieser Gesetzesrevision ist verkehrs- und klimapolitisch nicht überzeugend. Zwar sollen ältere Diesel-Fahrzeuge (Euro 6) ab 2029 stärker belastet werden. Gleichzeitig beschliesst die ständerätliche Kommission hohe Rabatte für neue Diesel-Lastwagen der Norm Euro 7. Dies obwohl Euro-7-Fahrzeuge gegenüber Euro-6 keine Verbesserung bei der Klimawirkung bringen und lediglich marginale Vorteile bei einzelnen Luftschadstoffen aufweisen.

Der Antrag der Mehrheit der KVF-S bei Art. 8b Abs. 4 ist abzulehnen. Denn die KVF-S geht noch weiter wie Bundesrat/Nationalrat und will den Rabatt auf 15 Prozent bis 2035 fixieren. Damit entzieht sie dem Bundesrat den

Handlungsspielraum; die LSVA für Diesel-Fahrzeuge steht über zehn Jahre faktisch still.

Solche Rabatte setzen falsche Anreize. Sie verzögern die notwendige Verteuerung fossiler Antriebe, schwächen die Lenkungswirkung der LSVA und erschweren die Verbesserung des Kostendeckungsgrades im Strassenschwerverkehr. Gleichzeitig tragen sie dazu bei, dass hohe Rabatte für Elektro-Lastwagen politisch überhaupt erst notwendig erscheinen.

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

Behandlung

3. Juni 2026

25.3956

**Mo. KVF-N. Anpassung der
Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV).**

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 heutigen und auch künftigen 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, die Motion anzunehmen.

Begründung

Der Schwerverkehr deckt seine externen Kosten nur ungenügend; jährlich bleiben über 3 Milliarden Franken an Umwelt-, Gesundheits- und Unfallkosten ungedeckt. Die 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 reduziert eine moderate Erhöhung der LSVA die Wettbewerbsverzerrungen zwischen Strasse und Schiene und unterstützt die umweltfreundliche Verlagerung des Güterverkehrs gemäss dem Verfassungsauftrag (Art. 84 BV).

Laut Bundesrat führt die Motion zu jährlichen Mehreinnahmen von ca. 45 Millionen für den Bahninfrastrukturfonds BIF und ca. 22 Millionen für die Kantone. So kann ein Teil der Mindereinnahmen in den BIF kompensiert werden, die ab 2028 vom Parlament anlässlich des Entlastungsprogramms 27 beschlossen und vom Bundesrat für den Voranschlag 2027 zwecks Einhaltung der Schuldenbremse zusätzlich beantragt werden. Ab 2028 und verstärkt ab 2031 ist der BIF wegen Kostensteigerungen bei vom Parlament bereits beschlossenen Ausbauprojekten mit finanziellen Engpässen konfrontiert.

Kontakt

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

Behandlung

10. Juni 2026

25.049

BRG. Mobiliätsdateninfrastruktur (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, dem Bundesrat und der Minderheit zuzustimmen und auf das Geschäft einzutreten.

Begründung

Befürworter eines Nichteintretens führen finanzielle und staatspolitische Gründe an. Die Verknüpfung von Verkehrsdaten ist kaum je ein Geschäftsmodell. Private Akteure sollen deshalb ihre Daten in der Datenbank bereitstellen und abfragen können, um die entsprechenden Apps zu ihrer Nutzung zu entwickeln. Diese Privaten bezahlen für die Nutzung der Datenplattform.

Das Gesetz dient direkt verkehrspolitischen Zielen, die Parlament und Bundesrat seit langem verfolgen. Es zielt u.a. auf eine bessere Auslastung der bestehenden Infrastruktur ab, was eine besonders kostengünstige und schnell umsetzbare Massnahme zur Kapazitätssteigerung ist (z.B. durch automatisiertes Fahren mit kapazitätssteigerndem Abstand zwischen den Fahrzeugen). Die Erreichbarkeit des ländlichen Raums verbessert sich, wenn dank standardisierten Daten Rufbusse zusätzliche Kundschaft erreichen. Auch bzgl. E-Ladestationeninfrastruktur tut eine Standardisierung der Daten Not. Mit standardisierten und besser verknüpften Verkehrsdaten können politisch gewünschte Potentiale kosteneffizient ausgeschöpft werden.

Das neue Gesetz hat keine Auswirkungen auf die Finanzlage des Bundes. Die Finanzierung erfolgt vollständig aus durch die Verfassung zweckgebundene Mittel aus den Verkehrsfonds BIF und NAF. Entsprechend ist die Finanzierung verursachergerecht, bundeskassen- und schuldenbremseneutral. Für NAF und BIF belaufen sich die Kosten auf 2 Promille ihrer Ausgaben. Mit einer verbesserten Nutzung der Digitalisierung wird schweizweit mehr erreicht als mit kleinen Ausbauprojekten von wenigen Meter Länge auf einzelnen Abschnitten des Netzes, die zu diesen Koten möglich wären.

Kontakt

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

Behandlung

10. Juni 2026

26.3253

Mo. Stark. Gewässerraum. Spielräume nutzen für Dialog, Fortschritt und Sicherheit

Einleitung

Die Motion verlangt eine Anpassung des Gewässerschutzgesetzes (GSchG), um innerhalb von Gewässerräumen eine intensivere landwirtschaftliche Nutzung zu erlauben. Sie begründet dies mit der Behauptung, die heutigen Gewässerräume seien oft grösser festgelegt als für den Gewässerschutz notwendig. Dadurch würde die intensive landwirtschaftliche Nutzung übermässig eingeschränkt. Die Motion zielt nicht nur auf die grossen Fliessgewässer ab, sondern auf alle, welche die Anforderungen gemäss ökologischem Leistungsnachweis übersteigen.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt die Motion abzulehnen.

Begründung

Die Regelungen bezüglich Gewässerräume haben bereits diverse Lockerungen erfahren ([15.3001](#)). Eine noch weitergehende Änderung der GSchG untergräbt den politisch erzielten Kompromiss, welcher zum Rückzug der Volksinitiative «Lebendiges Wasser» geführt hat. Bei kleinen und mittleren Fliessgewässern werden Gewässerräume seit Jahren durch die Kantone eigentümerverbindlich festgelegt. Das Gesetz nun zu ändern, ist unfair gegenüber Denjenigen, die mit der Festlegung bereits weit fortgeschritten sind oder diese abgeschlossen haben. Der Aufwand für Kantone und Gemeinden bei der Festlegung wäre noch grösser, wenn das Gesetz geändert würde.

Die minimalen Gewässerräume nach Art. 41a GSchV sind Ergebnis eines fundierten Prozesses und stellen einen Kompromiss dar, bei welchem die Nutzung weitgehend berücksichtigt ist. Entgegen der Argumentation des Motionärs stellen die geltenden Gewässerräume das notwendige Minimum für den Schutz der Gewässer dar ([Altermatt, 2020](#)). Die Motion steht im Widerspruch zum Ziel, die natürlichen Funktionen unserer Gewässer wiederherzustellen. Messungen in Gewässern zeigen, dass die Belastung mit Nährstoffen wie Nitrat und Pflanzenschutzmittel anhaltend hoch ist ([NAWA Spez, 2023](#)). Die Festlegung und Pflege ausreichender Gewässerräume wirken dem entgegen. Eine generelle Reduktion der Bewirtschaftungsabstände wäre daher kontraproduktiv. Dies würde die Qualität unseres Trinkwassers aufs Spiel setzen und widerspricht dem Vorsorgeprinzip.

Aktuell ist eine standortgerechte, extensive Bewirtschaftung in den Gewässerräumen, welche die gesellschaftlichen Interessen am Gewässerschutz berücksichtigt, möglich. Eine intensivere Bewirtschaftung schädigt eine tragende Säule im Gewässerschutz, und läuft der

Wiederherstellung der natürlichen Funktionen zuwider. Mit der zweckgebundenen Aufstockung des DZV-Budgets um jährlich 20 Millionen Franken seit 2011 wird dem Umstand, dass Flächen extensiviert werden und Ertragsverluste entstehen, Rechnung getragen.

Kontakt

WWF Schweiz, Tamara Diethelm, tamara.diethelm@wwf.ch, T 041 417 07 22

Behandlung

18. Juni 2026

25.451 und
25.305

pa. Iv. Stark. Datenerfassung in der Landwirtschaft. Jetzt zusätzliche Bürokratie verhindern!

Kt.Iv. BE. Vereinfachung der Mitteilungspflicht für Nährstoffe und Pflanzenschutzmittel (digiFLUX)

Einleitung

Das Parlament hat beschlossen, dass für den End-Verkauf von Pestiziden und Nährstoffen und die Ausbringung von Pestiziden eine Mitteilungspflicht gelten soll. Der Bund stellt dafür mit digiFLUX ein Informationssystem zur digitalen Erfassung bereit, über das Kraftfutter- und Düngerlieferungen an den Bund übermittelt werden können (Art. 165f LwG). Die beiden Geschäfte wollen diese Mitteilungspflicht stark abschwächen oder streichen.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt der Mehrheit der WAK-S zu folgen und die Pa.Iv. Stark und die Standesinitiative Bern abzulehnen.

Begründung

In engem Austausch mit den Nutzergruppen entwickelte das Bundesamt für Landwirtschaft (BLW) die Webanwendung digiFLUX. Konkret heisst das: Wer mit Pflanzenschutzmitteln, Düngern und Kraftfutter handelt, muss dies melden. Neu ist dabei, dass Händler Ihre Lieferungen mitteilen und die nicht-landwirtschaftliche Kreise wie die z.B., SBB, Golfplätze, Gemeinden ihre Anwendung von Pestiziden auch erfassen. Bäuerinnen und Bauern, die den Ökologischen Leistungsnachweis ÖLN erfüllen, haben diese Pflicht schon heute. Für sie gibt es keinen Mehraufwand, im Gegenteil. Sie müssen aktuell z.B. auch die Lieferung von Kraftfutter bereits für die Suisse Bilanz dokumentieren. Neu werden diese Daten digital erfasst, was die Arbeit der Bäuerinnen und Bauern vereinfachen soll.

Der Bundesrat und die Verwaltung ist den Anliegen der Landwirtschaft und den Branchen bei der Umsetzung der Pa. Iv. [19.475](#) schon sehr weit entgegengekommen. Mit dem landwirtschaftlichen Verordnungspaket 2026 werden zahlreiche Vereinfachungen und Freiwilligkeiten bei der Mitteilungspflicht vorgeschlagen. Wir erinnern an das gemeinsam vereinbarte Ziel, die Risiken von Pestiziden zu senken und Nährstoffverluste zu reduzieren.

Wir bitten den Ständerat deshalb, die beiden Vorstösse abzulehnen. Nur so kann die Pa.Iv. [19.475](#) glaubwürdig umgesetzt werden.

Kontakt

Pro Natura, Marcel Liner, marcel.liner@pronatura.ch T 061 317 92 40

Zusätzliche Empfehlungen zu traktandierten Geschäften

| | | |
|---------|---|----------|
| 25.4462 | Mo. Hegglin Peter. Nachhaltige Verwertung von biogenen Reststoffen aus der landwirtschaftlichen Wertschöpfungskette sicherstellen | Ablehnen |
| 25.4380 | Mo. Crevoisier Crelier. Importverbot für chemisch behandeltes Geflügelfleisch ("Chlorhühner") gesetzlich verankern | Annehmen |
| 26.3175 | Mo. Graf Maya. Stärkung der Direktvermarktung und kurzen Vertriebswege in die AP30 plus aufnehmen | Annehmen |
| 26.3245 | Po. Graf Maya. Ressourceneffiziente Nutzung des Schweizer Graslands | Annehmen |
| 25.482 | pa. Iv. UREK-N. Verluste aus der Strombeschaffung an die Grundversorgungstarife anrechnen | Annehmen |
| 26.3356 | Po. Moser. Einführung einer Sunset-Klausel für PFAS | 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.