UMWELTALLIANZ

Standpunkte

Herbstsession 2026
Ergänzung
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: Nara Valsangiacomo, Anne Briol Jung

Inhalt

Datum	Nr.	Geschäft	Seite
15. September 2026	25.4686	Mo. Juillard. Lagerung von CO2 und nuklearen Abfällen. Gewährleistung der Nachhaltigkeit und Neutralität des Betriebs des Mont-Terri Felslabors	4
16. September 2026	25.058	BRG. Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA. Weiterentwicklung. Teilrevision SVAG	6

Behandlung **15. September 2026**

25.4686

Mo. Juillard. Lagerung von CO2 und nuklearen Abfällen. Gewährleistung der Nachhaltigkeit und Neutralität des Betriebs des Mont-Terri Felslabors

Einleitung

Der Bundesrat wird beauftragt, die notwendigen Vorkehrungen zu treffen, damit der Betrieb des Felslabors Mont Terri weiterhin durch den Bund gewährleistet wird.

Der Bundesrat soll dabei insbesondere folgende Möglichkeiten prüfen:

- Sicherstellung der notwendigen Mittel für Swisstopo, um den Betrieb des Felslabors wie bisher fortzusetzen;

Übertragung der Verwaltung des Labors an das Eidgenössische Institut für Nukleare Sicherheit (ENSI), das Bundesamt für Umwelt (BAFU) oder das Bundesamt für Energie (BFE).

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt zur Annahme der Motion.

Begründung

Die Arbeit des Felslabors Mont-Terri ist aus zweierlei Hinsicht für die Schweiz relevant:

Atom: Im ausführlichen wissenschaftlichen Bericht «Rock Solid? Die ungelöste Atommüllfrage» (2025) zeigte Greenpeace auf, dass beim von der NAGRA geplanten Tiefenlager für radioaktive Abfälle nach wie vor erheblichen Wissenslücken bestehen. Entsprechend sollten kein voreiliger Standortentscheid getroffen und Forschungsprojekte in diesem Bereich weitergeführt werden. Das Felslabor Mont-Terri bietet hierfür ideale Bedingungen, da es sich beim dort auftretenden Opalinuston um dasselbe Mineral handelt, das beim vorgeschlagenen Tiefenlager «Nördlich Lägern» für die langfristige Verwahrung der Abfälle vorgesehen ist.

CO2: Zur Vermeidung sogenannt «unvermeidbarer Restemissionen» (z.B. aus Kehrichtverbrennungsanlagen und Zementwerken) plant der Bundesrat die Abscheidung und Speicherung von CO2 im Untergrund (CCS) – namentlich in erschöpften Gasfeldern in der Nordsee. Zahlreiche Studien zweifeln jedoch an der langfristigen Dichtigkeit der darüberliegenden Deckschichten. Ein möglicher «Blow-Out» könnte katastrophale Folgen für das fragile Ökosystem der Nordsee haben und dem Ziel, die CO2-Emissionen langfristig zu

speichern, zuwiderlaufen. Zudem wäre ein riskanter und teurer Transport des CO2 in Güterwaggons oder Pipelines nach Norddeutschland nötig. Zu bevorzugen ist darum eine dauerhafte chemische Speicherung des CO2 in passenden Gesteinsschichten (In-Situ-Mineralisierung) im Inland. Bereits finden solche Forschungsarbeiten im Mont-Terri-Labor statt. Diese jetzt zu unterbinden, wäre kontraproduktiv und fahrlässig.

Im Mont-Terri Felslabor laufen zudem diverse internationale Forschungsarbeiten. Eine unvermittelte Sistierung derselben würde dem Schweizer Forschungsstandort nachhaltigen Schaden zufügen.

Aufgrund der Relevanz der Forschung für die Schweizer Energie- und Klimapolitik ist eine Übertragung der Verwaltung des Labors an die nationale Genossenschaft zur Lagerung der radioaktiven Abfälle (NAGRA), das Bundesamt für Umwelt (BAFU) oder das Bundesamt für Energie (BFE) – allenfalls auch mit geteilter Finanzierung – zu begrüssen.

Eine Übertragung ans Eidgenössische Institut für Nukleare Sicherheit (ENSI) macht hingegen keinen Sinn, da dieses für die Sicherheit der AKW zuständig ist und weder mit Geologie noch mit der Suche nach einem Tiefenlager betraut ist.

Kontakt

Greenpeace Schweiz, Nathan Solothurnmann,
nathan.solothurnmann@greenpeace.org, T 041 76 514 90 48

Behandlung **16. September 2026**

25.058 BRG. Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA. Weiterentwicklung. Teilrevision SVAG

Einleitung

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist ein zentrales Instrument der Verlagerungspolitik. Sie soll den alpenquerenden Güterverkehr auf die Schiene bringen, das Verursacherprinzip im Güterverkehr stärken und die Bahninfrastruktur mitfinanzieren. Jährlich bringt sie rund 1,8 Milliarden Franken ein; zwei Drittel davon fliessen in den Bahninfrastrukturfonds (BIF), ein Drittel an die Kantone. Heute erreicht die LSVA ihre Ziele jedoch nur noch ungenügend. Über 90 Prozent der Lastwagen bezahlen den tiefsten Tarif, E-Lastwagen sind vollständig befreit, und die Teuerung wurde kaum berücksichtigt. Der Strassengüterverkehr wird damit real immer günstiger. Dies zulasten der Lenkungswirkung auf die Schiene, der Kostendeckung und Einnahmen für BIF und Kantone.

Die aktuelle LSVA-Revision bleibt hinter dem Nötigen zurück. Das Parlament will E-Lastwagen erst ab 2031 in die LSVA integrieren und bis 2035 weiterhin Rabatte von bis zu 100 Prozent ermöglichen. Auch wenn sich der Bundesrat an den Minimalrabatten orientiert, kostet dies BIF und Kantone bis 2035 rund CHF 800 Mio. im Vergleich zur Version Botschaft. Euro 7 ist klimapolitisch kein Fortschritt: Die neuen Diesel-Lastwagen stossen praktisch gleich viel CO_2 aus wie heutige Euro-6-Fahrzeuge. Trotzdem erhalten sie bis 2035 hohe LSVA-Rabatte. Wer weiterhin auf Diesel setzt, kann ab 2029 ein Euro-7-Fahrzeug kaufen und bezahlt trotz unverändert hoher CO_2-Emissionen nicht mehr LSVA als heute mit einem Euro-6-Lastwagen. Eine verlässliche Teuerungsanpassung fehlt, ebenso die Ausschöpfung des Spielraums gemäss Landverkehrsabkommen (LVA).

Umso wichtiger ist, dass der Nationalrat die LSVA nicht zusätzlich schwächt. Zwei Minderheiten würden die LSVA weiter ausbremsen und sind abzulehnen.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt dem Nationalrat:

- Bei **Art. 8, Abs. 2** sich gegen die problematische Sperrfrist bei den Tarifanpassungen zu stellen, und der Mehrheit KVF-N zu folgen bzw. an der Version BR/NR festzuhalten.
- Bei **Art. 8b Abs. 4** dem Bundesrat beim Rabatt für klimaschädliche Diesel-Fahrzeugen den nötigen Handlungsspielraum zu belassen, um Fehlanreize zu vermeiden, und der Mehrheit KVF-N zu folgen bzw. an der Version BR/NR festzuhalten.

Begründung

Wenn das Parlament die LSVA weiter schwächt, nimmt es in Kauf, dass noch mehr Güter von der Schiene auf die Strasse zurückverlagert werden. Das ist verkehrspolitisch falsch, klimapolitisch rückwärtsgewandt und mit dem verfassungsmässigen Verlagerungsauftrag nicht vereinbar. Denn die Entwicklung zeigt bereits heute in die falsche Richtung: Die Lastwagenfahrten über die Alpen nehmen seit 2021 wieder zu und dürften 2026 erneut die Millionenmarke überschreiten. Das gesetzliche Verlagerungsziel von höchstens 650'000 alpenquerenden Lastwagenfahrten pro Jahr wird damit massiv verfehlt. Auch im Inland verliert die Schiene Marktanteile, und Angebote im KV und EWLV werden im verzerrten Wettbewerb mit der Strasse abgebaut. Solange die LSVA nicht für mehr Kostenwahrheit und fairere Bedingungen zwischen Strasse und Schiene sorgt, wird sich dieser Trend weiter verschärfen.

Hinzu kommt die finanzielle Dimension. Die LSVA ist eine tragende Säule der Bahnfinanzierung: Im Jahr 2025 brachte die LSVA dem BIF rund 800 Millionen Franken und ist hiermit dessen zweitgrösste Einnahmequelle nach dem allgemeinen Bundeshaushalt. Der BIF steht bereits aufgrund steigender Projektkosten und dem Entlastungspaket 2027 stark unter Druck. Die sinkenden LSVA-Erträge verstärken dies. Wenn das Parlament gefährlich hohe Rabatte beschliesst, verschärft es deshalb nicht nur die Rückverlagerung auf die Strasse. Es entzieht der Bahn essenzielle Mittel für Unterhalt und Ausbau.

Planungssicherheit ja – aber keine Blockade für Weiterentwicklungen (Art. 8 Abs. 2): Die Umweltallianz empfiehlt dem Nationalrat, den Antrag Minderheit Imark bei Art. 8 Abs. 2 abzulehnen und an Bundesrat/Nationalrat festzuhalten. Eine gesetzlich fixe Vorlaufzeit von sieben Jahren für **jede** Tarifanpassung wirkt faktisch als Blockade. Sie widerspricht dem Aufbau dieser Revision: Die LSVA soll für die Zukunft fit gemacht werden, indem starre Euro-Normen im Gesetz abgelöst werden und künftige Differenzierungen über die Verordnung geregelt werden können. Solche Differenzierungen werden ohnehin mit der Branche entwickelt, was Planungssicherheit gibt, und in erster Linie technische Fragen betreffen. Wenn E-Fahrzeuge stark zunehmen, werden vor 2040 neue Kategorien und Kriterien nötig sein – etwa Energieeffizienz oder CO_2-Emissionen über den gesamten Herstellungskreislauf eines Fahrzeugs. Heute schon festlegen zu müssen, was in sieben Jahren umgesetzt werden soll, ist unrealistisch. Eine gesetzliche 7-Jahres-Frist würde das Design der Revision aushebeln, die Schweizer Güterverkehrspolitik empfindlich lähmen und spätere Korrekturen unnötig erschweren.

Planungssicherheit ist wichtig. Die für die Unternehmen zentralen Punkte lassen sich aber gezielter über die Verordnung, den Miteinbezug der Branche bei künftigen Änderungen und über klare Zusicherungen des Bundesrates regeln. So hat der Bundesrat bereits kommuniziert, dass künftige Abklassierungen mindestens sieben Jahre im Voraus angekündigt werden. Das ist nach Ausführungen im Ständerat das zentrale Anliegen der

Gesetzesänderung bei Art. 8 Abs. 2. Der Antrag Minderheit Imark würde jedoch nicht nur Abklassierungen oder die Festlegung neuer Abgabekategorien erfassen, sondern **jede** Tarifanpassung. Das ging in der Debatte im Ständerat unter. Eine solche Regelung würde weit über die bisherige Planungssicherheit hinausgehen und die LSVA bei praktisch jeder Weiterentwicklung blockieren. Das steht auch quer zum Landverkehrsabkommen (LVA), dass der Schweiz Spielraum für die zukünftig notwendige Weiterentwicklung der LSVA gibt.

Keine klimafeindlichen Rabatte für neue Dieselfahrzeuge (Art. 8b, Abs. 4): Die Bepreisung fossilbetriebener Lastwagen im Rahmen dieser Gesetzesrevision ist verkehrs- und klimapolitisch nicht überzeugend. Zwar sollen Diesel-Fahrzeuge (Euro 6) ab 2029 stärker belastet werden. Euro 6-Fahrzeuge waren somit insgesamt für 15 Jahre in der billigsten Kategorie. Gleichzeitig beschliesst die ständerätliche Kommission hohe Rabatte für neue Diesel-Lastwagen der Norm Euro 7. Dies führt dazu, dass für Euro 7-Fahrzeuge bis 2035 faktisch gleich viel LSVA bezahlt werden muss, wie im Jahr 2025 für Euro 6- Fahrzeuge. Dies obwohl Euro 7-Fahrzeuge gegenüber Euro 6 keine Verbesserung bei der Klimawirkung bringen und lediglich marginale Vorteile bei einzelnen Luftschadstoffen aufweisen.

Die Minderheit Imark (gemäss Ständerat) bei Art. 8b Abs. 4 ist abzulehnen. Denn die Minderheit geht noch weiter als der 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. So scheinen hohe Rabatte für E-Lastwagen politisch überhaupt erst notwendig.

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.