

STANDPUNKTE

Herbstsession 2023

Ständerat



Inhalt

Datum	Nr.	Geschäft	Seite
14. September 2023	18.077	BRG. Raumplanungsgesetz. Teilrevision. 2. Etappe	4
14. September 2023	22.3376	Mo. UREK-S. Strategie für Wasserstoff in der Schweiz	6
14. September 2023	22.3632	Mo. Schaffner. Aktionsplan zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote	7
19. September 2023	23.3947	Po. Mazzone. Kohlehandel und indirekte Emissionen	8
20. September 2023	23.3613	Mo. Chiesa. Einführung einer Autobahngebühr für Alpentunnel	9
20. September 2023	23.032	BRG. Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, Verpflichtungskredit und Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz	10
21. September 2023	22.314	Kt.IV. GE. Nein zum Abbau von weiteren 3,5 Prozent Landwirtschaftsfläche	12
28. September 2023	23.3846	Mo. Friedli Esther. Verschiebung Einführung 3,5 Prozent Biodiversitätsförderfläche im Ackerbau um ein Jahr	
		Zusätzliche Empfehlungen für traktandierte Geschäfte	13

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 14. September 2023

[18.077](#)

Raumplanungsgesetz. Teilrevision. 2. Etappe (RPG2)

Einleitung

Das RPG 2 regelt das Bauen im Nichtbaugebiet neu. Ständerat und Nationalrat haben entschieden, dass die Vorlage zum offiziellen Gegenvorschlag zur Landschaftsinitiative werden soll. Der Ständerat hat 2022 wichtige Mehrheitsanträge der UREK-S abgelehnt, die für die Initianten der Landschaftsinitiative einen akzeptablen Kompromiss darstellen. Der Nationalrat hat diese Vorschläge wieder aufgenommen. Zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses Standpunkts ist die UREK-S am Zug.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, in der Differenzbereinigung die klaren Entscheide des Nationalrats vom Juni 2023 zu bestätigen, die Bestimmungen insbesondere bei Art 5 Abs 1bis/1septies und Abs 2bis sowie Art 18bis Abs 2 nicht weiter abzuschwächen und bei Art 8c Abs 1bis auf jeden Fall zumindest die Version Ständerat von 2022 abzulehnen.

Begründung

Wenn die zusätzlichen Ausnahmen zum Bauen im Nichtbaugebiet zu umfangreich werden (Art. 8 und 18bis), die Umsetzung des RPG 1 für die Gemeinden massiv erschwert wird (Art. 5) und die Abbruchprämie mehr der touristischen und landwirtschaftlichen Strukturhaltung statt der Begrenzung des Bauens im Nichtbaugebiet dient (Art. 5), dann würde das Parlament ein in sich sehr widersprüchliches Gesetz verabschieden. Die neuen Ziele des Landschafts- und Kulturlandschutzes und deren explizite Umsetzungsinstrumente – zu denen keine Differenzen mehr bestehen – würden unterlaufen.

Eine vom Ständerat vorgesehene Kompetenz der Kantone für die erleichterte Umnutzung von Ställen und Scheunen in (Ferien-)Wohnungen (Art 8c Abs 1bis) fand im Nationalrat keine Mehrheit. Bei potenziell 400'000 Gebäuden hätten die Kantone mit der Version Ständerat von 2022 sämtliche Regeln des nationalen Raumplanungsrechts in diesem für Landschaftsschutz, Biodiversität und Kulturlandschutz hoch relevanten Bereich ignorieren können.

Sehr problematisch ist die Version des Ständerates von 2022 bei Artikel 5 Abs 1bis/1ter. Wenn es den Gemeinden sogar in jenen Kantonen, wo sie dazu ermächtigt wurden, per Bundesgesetz nicht mehr erlaubt wäre, den Mehrwert von Um- und Aufzonungen abzuschöpfen, könnten viele Gemeinden das RPG 1 nicht mehr umsetzen. Mit dem Kompromissvorschlag des Nationalrats ist hingegen gewährleistet, dass der im Ständerat kritisierte Bundesgerichtsentscheid zur Gemeinde Meikirch wie gewünscht korrigiert wird.

Bei Art 5 Abs 2bis will der Ständerat die Abbruchprämie sogar dann in jedem Fall ausrichten, wenn ein bestehendes Gebäude durch ein neues, möglicherweise grösseres Gebäude ersetzt wird. Besonders stossend ist, dass diese Bauförderung im Nichtbaugebiet offenbar gar bei jenen touristischen Bauten gelten soll, für die heute eine gesetzliche Beseitigungspflicht vorhanden ist.

Bei Art 18bis Abs 2 erweckt die Version des Ständerats von 2022 den Eindruck, dass Bauen im Nichtbaugebiet im Rahmen des Gebietsansatzes auch dann erlaubt werden soll, wenn

nur eines der gesetzlichen Kriterien erfüllt ist. Bundesrat und Nationalrat bevorzugen eine Gesamtbeurteilung – Biodiversität alleine oder Baukultur alleine soll die übrigen Kriterien wie zum Beispiel Kulturlandschutz oder Landschaftsschutz nicht übersteuern können.

Für allfällige Minderheiten zu weiteren Punkten verweisen wir auf die Stellungnahme zu den Anträgen der UREK-N vom Juni 2023 (<https://umweltallianz.ch/> > Standpunkte > [Ergänzung Standpunkte Nationalrat SoSe2023.pdf](#))

Kontakt

Elena Strozzi, Pro Natura, elenastrozzi@pronatura.ch, 079 55533 79

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

Behandlung 14. September 2023

[22.3376](#)

Mo. UREK-SR. Strategie für Wasserstoff in der Schweiz

Einleitung

Die Kommissionssmotion kommt zur Differenzbereinigung in den Ständerat. Sie möchte, dass der Bundesrat Fördermassnahmen für CO₂-neutralen Wasserstoff vorschlägt.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die abgeänderte Motion anzunehmen.

Begründung

Grüner Wasserstoff könnte künftig in verschiedenen industriellen Prozessen als Rohstoff in der chemischen Industrie und bei einigen Verkehrsanwendungen fossile Energien ersetzen, besonders wenn direktelektrische Anwendungen nicht möglich sind. Er könnte auch eine Rolle beim saisonalen Ausgleich der Stromproduktion spielen (im Sommer wird Wasserstoff mit erneuerbarem Strom hergestellt, gespeichert oder zur Substitution von Erdgas eingesetzt und im Winter wieder Strom erzeugt).

Es ist zu erwarten, dass künftig ein wichtiger Teil des grünen Wasserstoffs an Orten im Ausland produziert werden wird, wo die Verhältnisse für die Produktion erneuerbarer Energien günstiger sind als in der Schweiz. Darum ist neben der Produktion in der Schweiz auch der Aufbau von Importwegen wichtig. In Ländern der EU laufen bereits Bestrebungen, ein Pipelinennetz für Wasserstoff aufzubauen. Die Schweiz darf den Anschluss an dieses Netz nicht verpassen.

Deshalb ist es wichtig, eine entsprechende Strategie zu entwickeln und die Herausforderungen herauszuarbeiten. Dies geschieht aufgrund der bereits verabschiedeten Motionen 20.4406 und 20.4709. Die vorliegende Kommissionssmotion 22.3376 fordert konkrete Massnahmen, um den Aufbau der Wasserstoffwirtschaft zu erleichtern. Dies sollte jedoch in Abstimmung mit den Förderinstrumenten geschehen, die im Gesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit enthalten sind, und auf der noch zu erstellenden Wasserstoffstrategie beruhen.

Der Nationalrat hat die ursprüngliche Motion ergänzt und verlangt, dass die Massnahmen die Umweltbelastung und die Gesamtenergiebilanz der geförderten Wasserstoffprojekte beachten müssen. Dies ist aus Sicht der Umweltallianz zentral, denn es gibt auch Herstellungsverfahren für Wasserstoff, die nicht-nachhaltige und nicht-erneuerbare Primärenergiequellen wie Methan aus Erdgas nutzen. Solche Verfahren scheiden das anfallende CO₂ zwar ab und speichern es im Untergrund («blauer Wasserstoff»), aber der Prozess behält einen grossen ökologischen Fussabdruck und darf deshalb nicht gefördert werden. Die Umweltallianz lehnt eine Förderung von nicht-grünem Wasserstoff ab.

Kontakt

WWF Schweiz, Thomas Häusler, Thomas.Haeusler@wwf.ch, 044 297 21 76

Behandlung 14. September 2023

[22.3632](#)

Mo Nationalrat (Schaffner). Aktionsplan zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote

Einleitung

Die Motion will die Auslastung von öV und Individualverkehr erhöhen, die gesetzlichen Vorgaben für nachfrageorientierte Mobilitätsangeboten wie z.B. Autoteilen oder Rufbusse reduzieren und das Umsteigen zwischen öV, Velo, Individualverkehr und diesen Angeboten erleichtern.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Motion Schaffner anzunehmen (=Zustimmung zu Minderheit, Bundesrat und Nationalrat).

Begründung

Der Bund geht davon aus, dass das Verkehrswachstum bis 2050 doppelt so gross sein wird wie das Bevölkerungswachstum. Die Auslastung von öV und Individualverkehr zu erhöhen, reduziert die Ausbaukosten für die Verkehrsinfrastruktur und die öffentlichen Ausgaben für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs. Je geringer die Auslastung im öffentlichen Regionalverkehr (S-Bahnen, Regionalzüge und Busse), umso grösser die gesetzlich vorgeschriebene Abgeltung der öffentlichen Hand. Die Auslastung von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr zu erhöhen, leistet auch einen wichtigen und schnell umsetzbaren Beitrag an die Stromeffizienz und den Klimaschutz.

Rufbusse wie bus alpin, Apps für Autoteilen, Mitfahrgelegenheiten oder Park&Ride kombinieren Eigenschaften des öffentlichen Verkehrs (allgemein zugänglich) mit Eigenschaften des Individualverkehrs (individualisierte Wegstrecke z.B. von Tür zu Tür, verkehrt nicht nach fixem Fahrplan, sondern nachfrageorientiert). Weil diese Angebote momentan nirgends geregelt sind, können sie ihr Potential nicht ausschöpfen. Regionale Pilotprojekte wie zum Beispiel zur Entlastung von Verkehrsspitzen werden von verschiedenen Agglomerationen gewünscht, sind aber momentan nicht bewilligbar.

Kontakt

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

Behandlung**19. September 2023****[23.3947](#)****Po. Mazzone. Kohlehandel und indirekte Emissionen****Einleitung**

Das Postulat will abklären, ob Schweizer Unternehmen, die in Handel und Produktion von Kohle zur Energiegewinnung tätig sind, der CO₂-Bilanz ihrer Wertschöpfungskette angemessen Rechnung tragen und wie ein nachhaltiger Ausstieg aus diesem Geschäft umgesetzt werden kann.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, das Postulat anzunehmen.

Begründung

Oft wird beklagt, dass die Schweiz zu geringe CO₂-Emissionen verursache, um im Klimaschutz einen Unterschied machen zu können. Das Postulat will nun in einem Bereich, wo die Schweiz potenziell einen grossen Hebel hat – der Förderung und dem Handel mit Kohle – genauer abklären, ob und wie dieser Hebel für mehr Klimaschutz genutzt werden kann.

Eine vertiefte Analyse ist wichtig und nötig, weil es heute unklar ist, welche rechtlichen Möglichkeiten es bereits gibt und welche neuen Regelungen helfen könnten. Dies ist besonders anspruchsvoll, da eine 1:1-Verschiebung des Handels ins Ausland dem Klima nichts bringt. Ebenfalls gilt es einen für die Betroffenen gerechten Übergang (just transition) sicherzustellen. Gerade dieser kann jedoch zu einer nachhaltigen Reduktion des Kohleabbaus und -handels beitragen.

Kontakt

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

Behandlung 20. September 2023

[23.3613](#)

Mo. Chiesa. Einführung einer Autobahngebühr für Alpentunnel

Einleitung

Der Strassenverkehr am Gotthard nimmt zu. Es kommt zu unerwünschten Ausweichverkehren und Umwegfahrten. Mit einer Gebühr gegen das Verkehrswachstum anzugehen, um zumindest eine Teilinternalisierung zu erreichen, kann eine gute Lösung sein. Allerdings muss es eine klug umgesetzte Lösung sein, welche nicht zu negativen Auswirkungen anderenorts führt. Zudem muss die Lösung auch diskriminierungsfrei sein, um überhaupt umgesetzt werden zu können.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Motion abzulehnen.

Begründung

Die Umweltallianz würde eine Einführung einer Gebühr für Alpenquerungen begrüssen. Allerdings muss eine solche diskriminierungsfrei ausgestaltet werden und darf keinen unerwünschten Ausweich- und Umwegverkehr verursachen. Die Motion Chiesa erfüllt diese Anforderungen klar nicht. Die Einführung einer Gebühr für die Nutzung von stark ausgelasteten Alpentunnels würde wohl zu mehr Fahrten über Pässe und durch weniger befahrene Tunnels führen. Dies führt zu längeren Fahrdistanzen und damit zu mehr klima-, umwelt- und gesundheitsschädlichen Emissionen. Zudem ist die Einführung einer Gebühr, welche für in der Schweiz wohnhafte Verkehrsteilnehmende wieder monetär kompensiert würde, diskriminierend und kann aufgrund des Landverkehrsabkommens der Schweiz mit der EU nicht eingeführt werden, wie dies bspw. der Fall der sogenannten Ausländer-Maut in Deutschland zeigte. Negativer Nebeneffekt einer solchen Kompensationslösung wäre, dass der sonstige motorisierte Individualverkehr für die Personen, die Gebühren für Alpenquerungen bezahlen, durch die entsprechenden finanziellen Kompensationsmassnahmen bei anderen Abgaben oder Steuern verbilligt würde. Wenn bspw. ein Autofahrer aus der Deutschschweiz mehrfach durch den Gotthardstrassentunnel ins Tessin fahren würde, würde dieser Automobilist aufgrund der Kompensation gleich viel an Abgaben und Steuern für den Autoverkehr bezahlen wie jemand, der diese Reisen ins Tessin nicht antritt. Damit würde wohl die Verkehrsnachfrage im Strassenverkehr (ausserhalb der Alpenquerungen) zusätzlich erhöht. Zudem führt eine Rückerstattung der Gebühr eben nicht zu einem Beitrag an die Internalisierung der externen Kosten des Strassenverkehrs, welche aus ökologischer Perspektive wünschenswert wäre. Eine Gebühr, wie sie in der Motion gefordert wird, würde die Umweltauswirkungen des Strassenverkehrs leider eher erhöhen als senken.

Kontakt

Alpen-Initiative, Fabio Gassmann, fabio.gassmann@alpeninitiative.ch, 076 319 09 50

Behandlung 20. September 2023

[23.032](#)

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, Verpflichtungskredit und Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Einleitung

Der Nationalstrassen-Neubau der Projektliste STEP 2023 enthält sechs Neubau-Projekte, davon vier Milliardenprojekte – im Gegensatz zu einem Milliardenprojekt auf der Projektliste vor 4 Jahren.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt zum Ausbauschnitt STEP Strasse 2023 (Vorlage 2 von 23.032)

- die Ablehnung in der Gesamtabstimmung, falls der Ausbauschnitt in der von der Kommission oder vom Bundesrat vorgesehenen Form beschlossen wird
- Annahme der Minderheiten Zopfi zu Wankdorf-Schönbühl und Schönbühl-Kirchberg

Begründung

Die Nationalstrassen-Neubauten von STEP 2023 werden das Verkehrswachstum erhöhen und die vom Parlament beschlossene Verlagerung eines zusätzlichen Teils des Privatverkehr auf den öffentlichen Verkehr noch schwieriger machen (Motionen 19.4443-6 Candinas/Schaffner/Graf-Listscher/Töngi). Die Verdoppelung der Nationalstrassen-Kapazität durch den Basel Rheintunnel und die zusätzliche Röhre des Fäsenstautunnels in Schaffhausen unterlaufen auch die Schweizer Güterverlagerungspolitik für den Transitverkehr auf der Nord-Süd-Achse.

Obwohl sich die Schweiz mit dem Klimaabkommen von Paris verpflichtet hat, ihre Emissionen bis 2030 gegenüber 1990 zu halbieren, sind die CO₂-Emissionen im Strassenverkehr zurzeit immer noch fast gleich hoch wie 1990. Die Botschaft enthält keine Berechnungen zu den Auswirkungen auf den CO₂-Ausstoss. Deshalb ist nicht bekannt, welche zusätzlichen CO₂-Reduktionen für Industrie und Haushalte nötig werden, um trotz dieser Ausbauten die Schweizer Klimaziele zu erreichen. Mit den neuen angebotssteigernden Ausbauten wird die Verkehrsnachfrage steigen und die Versorgungssicherheit noch anspruchsvoller werden. Nördlich von Bern soll zwischen Wankdorf und Schönbühl erstmal in der Schweiz auf 8 Spuren ausgebaut werden, zwischen Schönbühl und Kirchberg auf 6 Spuren. Die Minderheiten Zopfi lehnen diese Ausbauten ab. Die Ausbauten auf diesen Abschnitten mit «nur» mittleren Stauproblemstufe II wird den Stau noch stärker auf den südlich anschliessenden Abschnitt Bern Ostring verschieben. Diese Strecke Bern Ostring /Muri soll – obwohl sie vom Bund der höchste Stauproblemstufe III zugeordnet wurde – erst in zweiter Priorität ausgebaut werden. Der Ausbau Wankdorf-Schönbühl ist mit einem Landverlust von 32 Hektaren verbunden, davon betreffen 16 Hektaren Fruchtfolgefächern. Deshalb wird dieses Projekt auch von bäuerlichen Kreisen abgelehnt. Auch sämtliche direkt betroffenen Gemeinden lehnen das Projekt ab, weil sie nicht mit einer Entlastung, sondern mit einer Zusatzbelastung für ihr untergeordnetes Strassennetz rechnen. Im Raum Bern wird bis 2040 ein

deutlich tieferes Wachstum von Arbeitsplätzen und Bevölkerung erwartet als in den Agglomerationen Zürich und Genf, wo sich der Verkehr schon heute häufiger staut.

Kontakt

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

Behandlung

21./28. September 2023

[22.314](#)[23.3846](#)**Kt.Iv. GE. Nein zum Abbau von weiteren 3,5 Prozent Landwirtschaftsfläche
Mo. Friedli Esther. Verschiebung Einführung 3,5 Prozent Biodiversitätsförderfläche im Ackerbau um ein Jahr**

Einleitung

Im April 2022 hat der Bundesrat entschieden, dass ab 2023 Betriebe mit mehr als 3 Hektaren offener Ackerfläche in der Tal- und Hügellzone mindestens 3,5 Prozent davon als sogenannte Acker-Biodiversitätsförderflächen (Acker-BFF) anlegen müssen. Er hat damit ein Versprechen aus dem Parlament im Rahmen der Diskussionen zu den Pestizidinitiativen eingelöst. Die Massnahme wurde später um ein Jahr auf 2024 verschoben. Die Kt.Iv. Genf und die Mo. Friedli wollen diesen Entscheid rückgängig machen bzw. weiter verschieben.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, beide Vorstösse abzulehnen.

Begründung

Die Anforderung von 3,5 Prozent Biodiversitätsförderfläche im Ackerbau löst das Versprechen aus der Diskussion zu den beiden Pestizidinitiativen im Parlament ein und ist für die Umsetzung der parlamentarischen Initiative [19.475](#) «Das Risiko beim Einsatz von Pestiziden reduzieren» unerlässlich. In der Wintersession 2022 wurden bereits drei Vorstösse (22.3567, 22.3578, 22.3610) abgelehnt, die diese Massnahme wieder abschaffen wollten. Somit hat das Parlament die Einführung der Massnahme schon längst bestätigt. Die betroffenen Branchen, Organisationen und Kantone und insbesondere die Bauern und Bäuerinnen haben die Umsetzung bereits vorbereitet. Jetzt die Massnahme abzuschaffen oder nochmals zu verschieben, würde viel Chaos in den kantonalen Verwaltungen schaffen und die Betriebe, die bereits gehandelt haben, bestrafen.

Bei der Ackerbiodiversität gibt es grosse Defizite. Der heutige ÖLN fordert einen «angemessenen Anteil an BFF». Dabei muss der Anteil an BFF mindestens 7% der landwirtschaftlichen Nutzfläche betragen. Die Verteilung der BFF ist allerdings sehr ungleich. Der Anteil an BFF-Elemente im Ackerbau ist mit 3 771 ha resp. 1 % der Ackerfläche noch immer sehr tief. Nimmt man noch das erlaubte Produktionselement «Getreide in weiten Reihen» dazu, beträgt der Anteil heute 2% der Ackerfläche. Das ist zu wenig, wie diverse wissenschaftliche Studien zeigen. Dem Biodiversitätsdefizit im Ackerbaugesamt muss entgegengewirkt werden. Diese Flächen sind für die Artenvielfalt wertvoll und kommen der Produktion von Lebens- und Futtermitteln zugute. Auf ihnen werden Nützlinge und Bestäuber gefördert, die zur Bekämpfung von Schädlingen in landwirtschaftlichen Kulturen und für die langfristige Sicherung der Bestäubung immens wichtig sind. Schäden an Kulturen werden markant reduziert. Dank den Nützlingen kann der Pestizideinsatz reduziert werden, was dem Umweltschutz und der Kostenreduktion auf den Betrieben dient.

Im Kontext der Ernährungssicherheit kann nicht argumentiert werden, dass ein Mindestanteil an Biodiversitätsflächen von 3.5% im Ackerbaugesamt zu einer Reduktion des Selbstversorgungsgrades führen wird. Im Gegenteil: Die langfristige Erhaltung der Biodiversität ist eine unverzichtbare Voraussetzung für die Produktion von Lebensmitteln.

Kontakt

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

Zusätzliche Empfehlungen zu traktandierten Geschäften

22.4130	Mo. Stark. Gebiete mit Geruchsvorbelastung im Richtplan ermöglichen	Ablehnen
17.3918	Mo. Siegenthaler. Gewächshäuser auf Fruchtfolgeflächen	Ablehnen
23.3668	Mo. Français. Redundanz und Zuverlässigkeit auf der Eisenbahnachse Lausanne–Genf	Annehmen
23.3945	Mo. Vara. Regenwasser, eine nachhaltige Ressource	Annehmen

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.verkehrclub.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.