

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Umweltschutz
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Basel-Landschaft
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Bernath, Magdalena
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Gilg, Peter
Hirter, Hans
Holenstein, Katrin
Longchamp, Claude
Mosimann, Andrea
Porcellana, Diane
Rinderknecht, Matthias
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bernath, Magdalena; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Gilg, Peter; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Mosimann, Andrea; Porcellana, Diane; Rinderknecht, Matthias; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Umweltschutz, Basel-Landschaft, 1967 - 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Umweltschutz	1
Naturgefahren	1
Gewässerschutz	2
Luftreinhaltung	3
Lärmschutz	4
Klimapolitik	4
Abfälle	8

Abkürzungsverzeichnis

UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
EU	Europäische Union
EDI	Eidgenössisches Departement des Inneren
RK MZF	Regierungskonferenz Militär, Zivilschutz und Feuerwehr
EnDK	Konferenz Kantonaler Energiedirektoren
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
EHS	Emissionshandelssystem
BRD	Bundesrepublik Deutschland
Swissoil	Dachverband der Brennstoffhändler in der Schweiz
Aerosuisse	Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
SIAA	Swiss International Airport Association
swisselectric	Organisation der Schweizerischen Stromverbundunternehmen
Swissmem	Verband der Schweizer Maschinen-, Elektro- und Metall-Industrie
EV	Erdöl-Vereinigung
LRV	Luftreinhalte-Verordnung
BUS	Bundesamt für Umweltschutz

CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
UE	Union européenne
DFI	Département fédéral de l'intérieur
CG MPS	Conférence gouvernementale des affaires militaires, de la protection civile et des sapeurs-pompiers
CDEn	Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
SEGE	Système d'échange de quotas d'émission
RFA	République fédérale d'Allemagne
Swissoil	association nationale des négociants en combustibles
Aerosuisse	Fédération faïtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisse
SIAA	Swiss International Airport Association
swisselectric	Organisation des entreprises du réseau d'interconnexion suisse d'électricité
Swissmem	L'association de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux
UP	Union Pétrolière
OPair	Ordonnance sur la protection de l'air
OFPE	Office fédéral de la protection de l'environnement

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Umweltschutz

Naturgefahren

STANDESINITIATIVE
DATUM: 14.12.1989
SERGE TERRIBILINI

Egalemt consécutive à la catastrophe de Schweizerhalle, une **initiative du canton de Bâle-Campagne** fut débattue au Conseil des Etats. Intitulée **«chimie et environnement»**, elle demandait aux Chambres fédérales de prendre des mesures dans le but de soutenir des travaux de recherche visant à trouver des substituts aux substances nuisibles à l'environnement, de créer des bases légales pour la perception de taxes sur les produits dangereux s'il s'avère qu'on ne peut y renoncer, de limiter la production de déchets spéciaux, d'appliquer le principe du pollueur-payeur de façon systématique et de créer des services d'information pour renseigner autant les consommateurs que les autorités. Constatant qu'une grande partie des demandes de Bâle-Campagne faisait déjà l'objet d'un examen par l'administration fédérale, la petite chambre décida de ne donner aucune suite à cette initiative.¹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 23.03.1990
SERGE TERRIBILINI

La commission du Conseil national, tout comme le Conseil des Etats en 1989, n'a donné aucune suite à l'**initiative du canton de Bâle-Campagne «chimie et environnement»**. Les diverses mesures envisagées (taxes, produits de substitution, travaux de recherche, etc.) afin de diminuer les dangers de l'industrie chimique ont été considérées comme dépassées par les députés, l'administration fédérale ayant déjà entrepris d'en examiner la plupart. La commission a néanmoins décidé, comme le fit la petite chambre, de présenter cette initiative sous forme de postulat. Une minorité proposera toutefois de l'accepter dans sa forme initiale.²

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT
DATUM: 21.01.2006
MAGDALENA BERNATH

Obschon die Kantone seit 1991 den Auftrag haben, **Gefahrenkarten** zu erstellen, sind erst 30% dieser Karten erstellt und nur 15% umgesetzt. Appenzell Innerrhoden, Glarus, Nid- und Obwalden haben bereits rund zwei Drittel der Gefahrenkarten angefertigt; dagegen sind die Kantone Jura, Waadt, Schwyz, Basel-Land, Aargau, St. Gallen und Thurgau mit ihrer Dokumentation stark im Verzug. Am weitesten fortgeschritten sind jene Kantone, die bisher am schwersten von Naturereignissen betroffen waren.³

ANDERES
DATUM: 10.08.2007
ANDREA MOSIMANN

Die Schweiz wurde im August von den **heftigsten Unwettern seit 2 Jahren** heimgesucht. Besonders betroffen waren die Kantone Aargau, Jura und Waadt, aber auch die Kantone Bern, Baselland, Zürich sowie die Zentral- und Ostschweiz litten unter dem Hochwasser. Dabei wurden mindestens 8 Menschen verletzt und mehrere hundert Personen mussten evakuiert werden.⁴

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT
DATUM: 26.05.2017
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Jahr 2017 wurde ein neuer Versuch unternommen, **eine obligatorische Erdbebenversicherung** zu schaffen, nachdem entsprechende Bemühungen schon einige Male gescheitert waren (vgl. Kt.lv. 15.310 oder Mo. 11.3511). Auf Bitte der UREK-SR erarbeitete die kantonale Regierungskonferenz Militär, Zivilschutz und Feuerwehr (RK MZF) die Eckwerte einer Konkordatslösung für eine obligatorische Erdbebenversicherung. In diesem Papier hielt die RK MZF fest, dass ein Konkordat nur dann einzuführen sei, wenn eine Anzahl Kantone beitrete, die zusammen mindestens 85 Prozent der zu versichernden Gebäude und Sachwerte der Schweiz abdeckten. Nur so könne eine möglichst kostengünstige Lösung erreicht werden. Auch die Beteiligung des Bundes an der Finanzierung der Versicherungslösung sei Bedingung für das Inkrafttreten des Konkordates. Bis Ende 2017 hatten die Kantone danach Zeit, sich zu diesem Papier und zur Frage, ob ein entsprechendes Konkordat ausgearbeitet werden soll, zu äussern. 13 Kantone befürworteten die Schaffung eines Konkordates, drei Kantone lehnten ein Konkordat zwar grundsätzlich ab, erklärten sich aber allenfalls bereit, sich einer Konkordatslösung anzuschliessen, falls diese dennoch ausgearbeitet würde. Zehn Kantone lehnten ein solches gänzlich ab. Sie begründeten ihre Haltung insbesondere damit, dass es bereits heute auf freiwilliger Basis möglich sei, eine Erdbebenversicherung abzuschliessen. Aufgrund der zahlreichen ablehnenden Kantone konnten die notwendigen 85 Prozent nicht erreicht werden; die obligatorische

Erdbebenversicherung war damit ein weiteres Mal vom Tisch.

In der Medienberichterstattung wurde darauf hingewiesen, dass Schweizerinnen und Schweizer im Zweifelsfall lieber übertversichert seien; nur beim Schadensfall «Erdbeben» herrsche eine grassierende Unterversicherung, obwohl hier das grösste Schandenspotential bestehe. Nur knapp 10 Prozent der Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer seien gegen Erdbeben versichert. Zwar hätten zwei Kantone eigene Lösungen gefunden – in Zürich deckt die kantonale Gebäudeversicherung Schäden durch Erdbeben ab und in Basel-Landschaft bietet die Basellandschaftliche Kantonalbank ihren Hypothekarnehmenden automatisch und ohne Aufpreis eine Erdbebenversicherung an – und 18 Kantone hätten den Schweizerischen Pool für Erdbebendeckung ins Leben gerufen. Doch sei dieser mit CHF 2 Mrd. sehr knapp bemessen. Bei einem stärkeren Erdbeben würden die Gebäudeschäden rasch die 2-Milliarden-Schwelle überschreiten, sodass die Leistungen aus dem Pool an die einzelnen Gebäudebesitzer entsprechend stark gekürzt werden müssten. Des Weiteren wurde in den Medien ein Bericht zitiert, gemäss welchem im Rahmen einer solchen allfälligen Erdbebenversicherung eine Leistungskapazität von rund CHF 20 Mrd. zur Verfügung gestellt werden sollte. Mit dieser Summe könnten die Gebäudeschäden, wie sie ein alle 500 Jahre vorkommendes Erdbeben verursachen würde, voll ausfinanziert werden.⁵

Gewässerschutz

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 07.12.1967
PETER GILG

Der von Bundesrat Tschudi 1966 in Aussicht gestellte Bericht über den Stand des Gewässerschutzes in der Schweiz wurde bis Jahresende noch nicht vorgelegt, und auch die angekündigte **Teilrevision des Gewässerschutzgesetzes von 1955 gedieh nicht über das verwaltungsinterne Stadium hinaus**. Auf eine Kleine Anfrage von Nationalrat Borel (soz., GE) hin sprach sich der Bundesrat für den Erlass einer besonderen Verordnung über die Abbaubarkeit von Reinigungsmitteln aus, betonte aber dabei, dass dies zuvor eine Ergänzung des Gewässerschutzgesetzes erfordere. Gegenüber einer Kritik an der Gerichtspraxis in Fragen des Gewässerschutzes stellte Bundesrat Tschudi immerhin eine gewisse Verschärfung fest. Als besondere Gefahrenquelle für die Reinheit des Wassers erwiesen sich mehr und mehr eingebaute oder fahrende Öltanks; das eindrücklichste Beispiel dafür war der Ausfluss von über 1 Mio. l Öl aus einem Lager in Châteauneuf bei Sitten am 3. November. Einzelne Kantone haben zur Bekämpfung dieser Gefahren bereits besondere Ölwehren geschaffen; in verschiedenen Departementen der Bundesverwaltung wurden entsprechende Vorschriften ausgearbeitet. Am Ende des Jahres standen in der ganzen Schweiz 241 Abwasserreinigungsanlagen im Betrieb, an die 36.3 Prozent der Bevölkerung angeschlossen waren (Ende 1966: 208 Anlagen für 27.1%); 65 Anlagen für weitere 11.5 Prozent der Bevölkerung befanden sich im Bau (1966: 57 Anlagen für 17.8%). Die Spitze unter den Kantonen hielt Genf (mit betriebenen Anlagen für 98.1% der Bevölkerung), in geringem Abstand folgte Zürich (91.0%); in Glarus, Baselstadt und Appenzell Innerrhoden war noch keine Anlage fertiggestellt. Auf kantonalen Ebene wurden neue gesetzliche Regelungen in Zürich und Baselland rechtskräftig.⁶

KANTONALE POLITIK

DATUM: 11.06.2013
MARLÈNE GERBER

Mit dem 1992 in Kraft getretenen Gewässerschutzgesetz wurden die Kantone zur **Gewässersanierung** angehalten, um in Flüssen unterhalb von bestehenden Kraftwerken bis Ende 2012 eine ausreichende Restwassermenge sicherzustellen. Im Berichtsjahr wurde bekannt, dass nur die Kantone Basel-Landschaft und Genf dieser Verpflichtung fristgerecht nachkommen können. In 16 Kantonen könne die Gewässersanierung voraussichtlich 2015 abgeschlossen werden; die restlichen Kantone – mit Ausnahme von Schaffhausen und Appenzell Innerrhoden, die keinen Sanierungsbedarf aufwiesen – befänden sich noch stärker im Verzug. Dieser Umstand, der zur Verendung von Tausenden von Fischen und Kleinlebewesen führe, erzürnte Umwelt- und Fischereiverbände. Die Kantone begründeten die Verzögerungen mit Kapazitätsengpässen, anderweitigen Prioritäten – namentlich die Gefahrenkarte und die Festlegung des Gewässerraumes – sowie mit schleppenden Verhandlungen mit den Kraftwerksbetreibern.⁷

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 01.06.2018
DIANE PORCELLANA

Dans la nouvelle version de l'ordonnance sur la protection des eaux (OEaux), approuvée par le Conseil fédéral, figure une **dérogation à l'autorisation de déversement d'eaux issues de circuits de refroidissement ouverts**. Cet assouplissement vise à réduire le problème découlant de l'obligation de suspendre le déversement d'eaux de refroidissement lorsque la température du cours d'eau excède les 25 degrés. Au-delà de cette température, les autorités pourront donc tolérer des rejets thermiques ayant un effet minime sur la température de l'eau. Des dérogations spécifiques sont accordées aux centrales nucléaires existantes. Toutefois, les nouvelles installations construites devront limiter la production de chaleur et utiliser l'évacuation dans le cours d'eau seulement pour les rejets thermiques non récupérables.

Le projet de modification a été accueilli favorablement par la plupart des cantons et par les milieux économiques interrogés. Ce ne fut pas le cas pour le PS, les organisations environnementales, quelques associations professionnelles et instituts de recherche, et pour huit cantons (AG, BL, FR, GE, LU, TI, TG, VD). Une des principales raisons qui motive leur position est la survie des organismes aquatiques. Pour l'assurer, il faudrait empêcher ou limiter toute hausse de température des cours d'eau par des rejets thermiques.⁸

Luftreinhaltung

MOTION
DATUM: 28.11.1973
PETER GILG

Im Unterschied zum Gewässerschutz **fehlt für die Reinerhaltung der Luft und die Eindämmung des Lärms noch eine allgemeine bundesgesetzliche Grundlage**. Erneut wurden verschiedene Vorstösse unternommen, die dem Erlass von Bundesvorschriften galten. So forderte man im Nationalrat generell die Festlegung von Grenzwerten für Emissionen (Ausstoss) und Immissionen (Luftanteil) von luftfremden Stoffen, insbesondere Schwefeldioxid. Baselland gab sich als erster Kanton ein Lufthygienegesetz, das eine umfassende Bekämpfung der Luftverunreinigung ermöglicht.⁹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 31.12.1983
CLAUDE LONGCHAMP

Umfassend betrachtet konstatierte man in der Schweiz **im Jahresvergleich eine deutliche Zunahme der Luftverunreinigung**. Besonders besorgniserregend erwies sich die Steigerungsrate bei den zu drei Vierteln vom Autoverkehr produzierten Stickstoffdioxiden. In mehreren Agglomerationen musste ein Überschreiten der empfohlenen Immissionshöchstwerte festgestellt werden, und an verkehrsexponierten Standorten ergaben sich gar Mittelwerte, welche zwei- bis dreimal über den Limiten des Bundesamtes für Umweltschutz (BUS) lagen. Die politischen Auseinandersetzungen über die Bekämpfungsmassnahmen kreisten um die Verschärfung der geltenden Abgasvorschriften zur Beschränkung von Schadstoffen und um die Einführung von bleifreiem Benzin. Mehrere Motionen wurden vom Nationalrat angenommen, welche verlangten, dass die Umstellung auf die neue Benzinsorte gefördert oder bis 1986 obligatorisch erklärt werde. Unterstützt wurden sie durch eine im Dezember vom baselländischen Kantonsparlament lancierte Standesinitiative zur Reinhaltung der Luft. Das ohne Gegenstimme verabschiedete Begehren verlangt im wesentlichen, dass in der gleichen Zeitspanne die Abgabe von genügend bleifreiem Benzin eingeführt und der Schwefelgehalt von Dieseltreibstoffen und Heizölen gesenkt werden. In den publizistischen Debatten wurde dagegen festgestellt, dass kurzfristig keine allgemein akzeptierten Konzepte bestünden. Geteilt waren die Meinungen über die für 1985 geplante weitere Verschärfung der Abgasvorschriften. Im vorübergehenden Stocken der Vorbereitungen zur Einführung von bleifreiem Benzin in der BRD sah Bundesrat Egli jedoch eine Rechtfertigung des schweizerischen Vorgehens. Dieses hatte 1982 den Weg über die Reduktion der Abgase vorgezogen, weil er unabhängiger von gesamteuropäischen Entwicklungen verwirklicht werden kann. Zur Unterstützung der gesetzlichen Schritte lancierte das EDI Ende Jahr eine Kampagne, welche die Bevölkerung auf freiwilliger Basis zur Mithilfe gegen die Luftverschmutzung aufrief.¹⁰

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 16.02.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Nachdem der Bundesrat im Vorjahr Empfehlungen an die Kantone über das Vorgehen bei Wintersmog erlassen hatte, gingen die Auseinandersetzungen über die zu treffenden Massnahmen bei akuten **Smog-Belastungen** weiter. Vor allem die Kantone der Nordwestschweiz, denen die Smog-Empfehlungen zu unverbindlich waren, sahen schärfere Richtlinien vor. Während die Landesregierung dieses Vorgehen beim Wintersmog begrüsst, legte sie den Kantonen in bezug auf den Sommersmog nahe, keine eigenen Warn- und Interventionskonzepte zu beschliessen, da das Ozonproblem nicht lokal, sondern überregional und koordiniert gelöst werden müsse. Sie sicherte

jedoch zu, entsprechende Massnahmen zu prüfen, sobald der Bericht der Eidgenössischen Kommission für Lufthygiene über die mit dem Sommersmog zusammenhängenden Probleme vorliege. Einzelne Kantone, so die beiden Basel und St. Gallen, beschlossen trotzdem Informationskonzepte, um die Bevölkerung bei zu hohen Ozonkonzentrationen alarmieren zu können. Drastische Massnahmen verlangte demgegenüber die Grüne Partei, die den Bundesrat und die kantonalen Behörden aufforderte, wegen der anhaltend zu hohen Ozonbelastung unverzüglich Verkehrsbeschränkungen anzuordnen.¹¹

Lärmschutz

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 05.10.1977
HANS HIRTER

Für die Behandlung der **Volksinitiative gegen den Strassenlärm** bewilligte das Parlament dem Bundesrat eine Fristverlängerung; dieser will in seiner Stellungnahme das Ergebnis der Abstimmung über die «Albatros»-Initiative berücksichtigen (vgl. auch hier). Im Kanton Baselland nahm der Landrat Stellung zu dem von der Jungen CVP eingereichten Volksbegehren für ein Sonntagsschiessverbot. Er bekannte sich zum Gegenvorschlag der Regierung, welcher auf ein generelles Verbot verzichten will, dafür aber vorschlägt, den Gemeinden die Kompetenz zum Erlass von Schiessverboten an einzelnen Sonntagen einzuräumen.¹²

POSTULAT
DATUM: 18.09.1978
HANS HIRTER

Einem oft gesundheitsschädigenden Lärm ausgesetzt sind auch die Anwohner von Rangierbahnhöfen und Schiessanlagen. Die **Proteste der Bevölkerung gegen den geplanten Rangierbahnhof Däniken (SO)** veranlassten den Bundesrat, das Projekt nochmals zu überprüfen. Im Kanton Baselland gaben die Stimmbürger dem Gegenvorschlag der Regierung den Vorzug vor der Initiative der Jungen CVP für ein Sonntagsschiessverbot. Das neue Gesetz erlaubt den Gemeinden, den Sonntagsbetrieb in siedlungsnahen Schiessanlagen auf fünf Tage im Jahr zu beschränken.¹³

Klimapolitik

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 05.01.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die in den beiden Basler Halbkantonen eingeführten marktwirtschaftlichen Instrumente im Umweltschutz in Form von **handelbaren Emissionsgutscheinen** für die Unterschreitung der Grenzwerte der LRV blieben ohne Erfolg, da die Rahmenbedingungen unangepasst waren. Gemäss einer wissenschaftlichen Studie trugen sowohl die sich verändernden eidgenössischen Grenzwerte in Form von Rechtsunsicherheit als auch der Ausschluss der Kleinemittenten vom Gutscheinhandel zum Misserfolg bei.¹⁴

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

Les modifications légales nécessaires pour le **couplage des système d'échange de quota d'émission (SEQE) suisse et européen** ont été mises en **consultation**, en même temps que la révision totale de la loi sur le CO2 et l'approbation de l'Accord de Paris. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et des associations faïtières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques. Le projet de couplage a rencontré un large soutien - tous les cantons sauf Schwyz et Berne, les commissions et conférences communales, le PBD, le PCS, le PDC, les Vert'libéraux, le PLR, les associations faïtières de l'économie, les acteurs du secteur de l'énergie, quelques organisations des transports publics et privés et autres organisations l'ont approuvé. D'après les partisans, le couplage permettrait à l'économie suisse d'être sur un pied d'égalité avec ses concurrents directs dans l'UE et la Suisse aurait ainsi accès à un marché plus liquide des droits d'émission. Sur les 256 avis, 26 participants ont rejeté le projet. Il s'agit des cantons de Berne, de Schwyz, des Verts, des Jeunes Vert-e-s, de l'UDC, de la SES, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et d'autres organisations. L'efficacité du système européen comme instrument de politique climatique a été mise en doute en raison des bas prix des droits d'émission. Plusieurs participants souhaitaient intégrer l'aviation dans le système d'échange afin que ce secteur réduise également ses émissions. Cette mesure était supportée par 15 cantons (FR, JU, AR, AI, GR, GL, ZG, ZH, UR, GE, SG, OW, LU, VS, NW), la Conférence gouvernementale des cantons alpins, la DTAP, l'EnDK, le PS, les Verts, les Jeunes Vert-e-s, le PDC, le PLR, la SES et les organisations de protection de l'environnement. Elle était

refusée par le Centre Patronal, l'USAM, economiesuisse, l'UP, Aerosuisse et la SIAA. Le principal argument avancé était que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) avait déjà proposé des mesures dans ce domaine. Sur la question de l'intégration des centrales thermiques à combustibles fossiles dans le SEQE, 14 cantons (BL, ZH, UR, AR, AI, GR, GL, ZG, SG, OW, LU, VS, NW, FR) y étaient favorables. La Conférence gouvernementale des cantons alpins, la DTAP, l'EnDK, l'UP, Forum suisse de l'énergie, l'AES, la SES, Swisselectric, les organisations de protection de l'environnement ont également approuvé la proposition. Finalement, le Centre Patronal, l'USAM, Swissmem, l'USP et economiesuisse ont proposé que les entreprises puissent demander de sortir du SEQE ou à y être intégré.

Le Conseil fédéral a pris connaissance de ces résultats. Il présentera un message au Parlement pour l'approbation de l'accord sur le couplage des SEQE suisse et européen.¹⁵

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

La **procédure de consultation** a permis de recueillir 256 avis relatifs à la **politique climatique post-2020**, particulièrement quant à l'approbation de l'Accord de Paris sur le climat, la révision de loi sur le CO2 et l'approbation de l'accord sur le couplage des SEQE suisse et européen. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, organisations des transports publics et privés, organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques. La ratification de l'Accord de Paris récolte un large soutien. Toutefois, les objectifs de réduction des émissions de CO2 sont plus disputés. La plupart des participants sont favorables à l'objectif global de réduction des émissions de 50% par rapport à 1990 d'ici 2030. A propos de la répartition des parts de réduction d'émissions entre la Suisse et l'étranger, une très faible majorité estime que la part à réaliser en Suisse devrait être plus élevée que celle proposée dans le projet. Les acteurs de l'économie, les entreprises et un nombre assez important de cantons appellent à la flexibilisation de ces parts. Finalement, la fixation d'un objectif moyen révèle des avis mitigés. Au sujet du couplage des SEQE, seul un quart des participants s'y oppose. Du côté des partisans, un nombre important d'acteurs doutent de l'efficacité du système européen en raison des prix bas des droits d'émission. D'autres souhaiteraient intégrer l'aviation dans le SEQE pour que le secteur réduise aussi ses émissions. Pour le projet de révision de la loi sur le CO2, la hausse du montant maximal de la taxe sur le CO2 perçue sur les combustibles satisfait la plupart des cantons, presque toutes les commissions, conférences et associations de communes et quelques partis politiques. Les organisations de protection de l'environnement voudraient un montant plus élevé que 240 francs ou alors qu'aucun montant maximal ne soit fixé pour pouvoir adapter la taxe au degré d'atteinte des objectifs. La majorité des participants est favorable au maintien des exemptions de la taxe sur le CO2 perçue sur les combustibles, au maintien de l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants, au maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO2 pour les véhicules, au maintien des activités de formation, d'information au public et de conseil aux professionnels. Un tiers des participants est pour l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles. La proposition de l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO2 au Programme Bâtiments, ainsi que l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO2 au fond de technologie, ne rencontre pas de soutien. Suite à la procédure de consultation, le Conseil fédéral a pris connaissance des résultats. Le projet concernant l'approbation de l'Accord de Paris a été transmis au Parlement dans le cadre d'une procédure accélérée.¹⁶

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

L'**approbation de l'Accord de Paris** a été discutée dans le cadre de la **consultation** sur la politique climatique de la Suisse, en même temps que le projet de couplage du SEQE suisse et européen, et la révision totale de loi sur le CO2. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politique énergétique, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

Environ 95% des participants sont favorables à la ratification de l'accord. Tous les cantons sauf Schwyz, les partis politiques excepté l'UDC, les conférences et les commissions communales, les associations faitières de l'économie, les acteurs du secteur de l'énergie excepté Swissoil, les représentants du secteur des transports et les organisations de protection de l'environnement figurent parmi les partisans. Ils s'attendent à des effets positifs sur l'économie suisse et soulignent l'efficacité de

l'accord pour lutter contre les changements climatiques. Les quelques opposants estiment que les objectifs de réduction des émissions de CO2 sont trop élevés, et que la croissance économique et la compétitivité de la Suisse seraient mises en péril. Concernant l'objectif global (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 50% par rapport à 1990 d'ici 2030) et l'objectif moyen (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 35% en moyenne par rapport à 1990 entre 2021 et 2030) de la Suisse, les positions sont moins unanimes. Un peu plus de la moitié des participants est d'accord avec le principe de l'objectif global. La Suisse refléterait ainsi une image responsable. S'agissant de l'objectif moyen, 43 participants s'y opposent contre 37 en faveur. Certains interrogés aimeraient que les objectifs soient augmentés, alors que d'autres voudraient les voir à la baisse. La majorité des organisations de protection de l'environnement et de politique énergétique, quelques associations faitières de l'économie et des partis politiques, cantons et communes refusent les objectifs car ils ne sont pas assez ambitieux. Enfin, des participants voudraient seulement l'objectif global. C'est maintenant au tour du Parlement, de statuer sur le projet d'approbation de l'Accord de Paris.¹⁷

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

Le projet de révision totale de la loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2020 a été soumis à **consultation** en parallèle de l'approbation de l'Accord de Paris et du projet de couplage des SEQE suisse et européen. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, organisations des transports publics et privés, organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

La hausse du montant maximal de la taxe sur le CO2 perçue sur les combustibles satisfait la plupart des cantons, presque toutes les commissions, conférences et associations de communes et quelques partis politiques. Les organisations de protection de l'environnement, appuyé par certains partis politiques, voudraient un montant plus élevé que 240 francs ou alors qu'aucun montant maximal ne soit fixé pour pouvoir adapter la taxe au degré d'atteinte des objectifs. La majorité des participants sont favorables au maintien des exemptions de la taxe sur le CO2 perçue sur les combustibles. Toutefois, un grand nombre d'entre eux rejettent le critère d'exemption proposé. S'agissant de l'aménagement de l'exemption de la taxe, le modèle "harmonisation" est préféré à celui de la "dissociation". Plusieurs associations faitières de l'économie souhaiteraient une combinaison d'aspects des deux modèles. L'obligation de compenser pour les importateurs de carburants convainc les organisations de l'environnement, les cantons et la plupart des partis politiques. Un rehaussement du taux de compensation en Suisse est demandé notamment par les partis politiques, les acteurs du secteur de l'énergie et les organisations de protection de l'environnement. Principalement, les représentants du domaine des transports souhaitent abaisser le taux, alors que d'autres le voudraient plus flexibles. Les cantons, les commissions, les conférences et associations de communes suggèrent de fixer le taux de compensation entre 10 et 20%. La procédure de consultation fait ressortir l'aval des acteurs pour le maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO2 pour les véhicules. Beaucoup déplorent le manque de mesures de réduction plus efficaces dans le domaine des transports. D'autres souhaitent davantage d'encouragement pour les carburants et véhicules émettant peu ou pas de CO2. Les activités de formation, d'information au public et de conseil aux professionnels doivent continuer d'exister d'après les acteurs consultés. La plupart des entreprises, la majorité des cantons et une petite majorité des partis politiques rejettent l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles. La proposition de l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO2 au Programme Bâtiments, ainsi que l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO2 au fond de technologie est refusée par les organisations de protection de l'environnement et par la majorité des cantons.¹⁸

STANDESINITIATIVE
DATUM: 26.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Juni 2020 reichte die Regierung des Kantons Basel-Landschaft eine Standesinitiative ein, worin sie die Einführung einer **Kerosinsteuer auf Flugtickets** forderte. Diese Besteuerung solle international koordiniert sein, um Verlagerungseffekte zu vermeiden; dafür müsse nun rasch das Chicagoer Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 entsprechend angepasst werden. Die Einnahmen aus dieser Besteuerung sollen gemäss Initiativtext für Klimaschutzmassnahmen verwendet oder an die Bevölkerung rückerstattet werden.

Die Kantonsregierung von Basel-Landschaft begründete ihre Initiative damit, dass der Bund bis anhin keine griffigen Massnahmen zur Reduzierung der Klima- und

Luftbelastung durch den Flugverkehr getroffen habe. Heute würde das Fliegen sogar noch steuerlich bevorzugt, da für den internationalen Flugverkehr weder eine Mehrwertsteuer noch eine Mineralölsteuer anfalle.

Die UREK-SR befasste sich im März 2021 mit dem Anliegen. Da mittlerweile im Rahmen des revidierten CO₂-Gesetzes eine CO₂-Abgabe auf Flugtickets beschlossen worden war, sprach sich die Kommission einstimmig dafür aus, sowohl der Standesinitiative Basel-Landschaft als auch jener von Basel-Stadt mit einer ähnlichen Forderung keine Folge zu geben.¹⁹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 16.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat beugte sich in der Sommersession 2021 über **je eine Initiative des Kantons Basel-Landschaft sowie des Kantons Basel-Stadt** (Kt. lv. 20.307), welche eine Flugticketabgabe sowie die Einführung einer international abgestimmten Kerosinsteuer forderten. Die kleine Kammer gab den Initiativen keine Folge. Kommissionssprecher Schmid (fdp, GR) resümierte, dass eine Flugticketabgabe in der an der Urne abgelehnten Revision des CO₂-Gesetzes vorgesehen gewesen sei. Es sei derzeit offen, wie es nach diesem Verdikt mit der Klimagesetzgebung weitergehen solle. Die UREK-SR werde aber bald eine Auslegeordnung dazu vornehmen. Die beiden Kantonsvertreterinnen Eva Herzog (sp, BS) und Maya Graf (gp, BL) erklärten in der Ratsdebatte, dass sie den Beschluss der Kommission, den Initiativen keine Folge zu geben, akzeptieren können. Sie betonten jedoch, dass die Schweiz nach wie vor die Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaabkommen zu erfüllen habe und die Themen Flugticketabgabe und Besteuerung von Kerosin bald wieder zur Diskussion stehen würden.²⁰

STANDESINITIATIVE
DATUM: 16.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat beugte sich in der Sommersession 2021 über je eine **Initiative des Kantons Basel-Stadt** sowie des Kantons Basel-Landschaft (Kt. lv. 20.319), welche eine **Flugticketabgabe** sowie die Einführung einer international abgestimmten Kerosinsteuer forderten. Der Ständerat lehnte beide Initiativen ab. UREK-SR-Sprecher Schmid (fdp, GR) resümierte, dass eine Flugticketabgabe in der an der Urne abgelehnten Revision des CO₂-Gesetzes vorgesehen gewesen sei. Nun sei aber nicht der richtige Zeitpunkt, um diese Forderung gleich wieder aufs Parkett zu bringen. Es brauche zuerst eine Auslegeordnung zur Klima- und CO₂-Thematik, welche die UREK-SR in Kürze vornehmen werde. Die beiden Kantonsvertreterinnen Eva Herzog (sp, BS) und Maya Graf (gp, BL) zeigten sich damit einverstanden, den Initiativen keine Folge zu geben.²¹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 25.08.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die UREK-NR beschäftigte sich im August 2021 mit der **Initiative des Kantons Basel-Landschaft zu einer international koordinierten Besteuerung von Kerosin** sowie mit acht ähnlichen Standesinitiativen (Kt. lv. GE 19.304; Kt. lv. SG 19.305; Kt. lv. LU 19.310; Kt. lv. VS 19.314; Kt. lv. FR 19.315; Kt. lv. BE 19.319; Kt. lv. NE 20.317 und Kt. lv. BS 20.307). Die Kommission lehnte die Initiativen allesamt ab. Nach der Ablehnung des totalrevidierten CO₂-Gesetzes an der Urne, welches eine Flugticketabgabe beinhaltet hätte, wollte die Mehrheit der UREK-NR nun eine umfassende Diskussion über die Zukunft des klimaverträglichen Flugverkehrs führen. Sie reichte daher einen eigenen Vorstoss (Po. 21.3973) zu diesem Thema ein.²²

STANDESINITIATIVE
DATUM: 23.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2021 befasste sich der **Nationalrat** mit insgesamt neun Standesinitiativen betreffend einer **CO₂-Abgabe auf den Flugverkehr respektive einer Besteuerung von Kerosin**. Neben der Standesinitiative des Kantons Basel-Landschaft standen auch diejenigen der Kantone Genf (Kt.lv. 19.304), St. Gallen (Kt.lv. 19.305), Luzern (Kt.lv. 19.310), Wallis (Kt.lv. 19.314), Freiburg (Kt.lv. 19.315), Bern (Kt.lv. 19.319), Neuenburg (Kt.lv. 20.317) und Basel-Stadt (Kt.lv. 20.307) zur Debatte.

Nach einer kurzen Diskussion lehnte der Nationalrat alle Initiativen mit jeweils ähnlichen Stimmenverhältnissen ab. Die Befürworterinnen und Befürworter stammten aus den Reihen der SP- und der Grünen-Fraktionen. Auch einzelne Vertreterinnen und Vertreter der GLP- und der Mitte-Fraktionen stimmten den Initiativen zu.²³

Abfälle

Les citoyens du canton de Bâle-Campagne ont rejeté, à 62,7%, une initiative populaire des Verts en faveur de l'assainissement total des trois **décharges de Muttenz** (Feldreben, Margelacker et Rothausstrasse), à la charge exclusive des firmes Novartis, Ciba/BASF et Syngenta, descendantes des entreprises chimiques et pharmaceutiques qui ont entreposé leurs déchets dans ces trois lieux jusque dans les années 1950. Par contre, ils ont approuvé, à 70,2%, un contre-projet du parlement cantonal proposant d'assainir partiellement le dépôt de Feldreben afin d'éviter la contamination d'un puits d'eau potable à proximité immédiate.²⁴

-
- 1) BO CE, 1989, p. 834 ss.; NZZ et BaZ, 15.12.89
 - 2) NZZ et BaZ, 23.2.90
 - 3) SGT, 19.1.06; TA, 20.1.06; BaZ, 21.1.06.
 - 4) NZZ und TA, 10.8.07.
 - 5) Kurzbericht RK MZF vom 22.12.17; TA, 22.4.17; NZZ, 27.5.17
 - 6) Bund, 9.1. und 7.9.67; NZZ, 26.2., 14.4., 20.6., 13.8., 20.9., 8.11., 10.11. und 11.11.67; NZ, 10.3., 7.11. und 8.11.67; TdG, 7.11.67; Emmenthaler-Blatt, 8.11.67; Lb, 8.11.67; Brückenbauer, 10.11.67; PS, 13.11.67; Tat, 7.12.67; Schweizer Naturschutz, 34/1968, S. 12.; Mitteilung des Eidg. Amtes für Gewässerschutz.
 - 7) NZZ und SGT, 11.6.13
 - 8) Communiqué de presse OFEV du 11.4.18; Rapport explicatif de l'OFEV du 11.4.18; Rapport sur les résultats de la consultation du 11.4.18
 - 9) AB NR, 1973, S. 1513 ff.; AB NR, 1973, S. 207 f.; NZ, 30.3.73.; Rigoleth (1973). Das Recht im Kampf gegen die Luftverschmutzung.
 - 10) AB NR, 1983, S. 1463; AB NR, 1983, S. 1498; AB SR, 1983, S. 715 f.; AS NR, 1983, S. 144; BUS, Luftbelastung 1982, Bern 1983; LNN, 25.1.83; Ww, 2.3.83; Vr, 26.8.83; Presse vom 17.9.83; NZZ, 6.10. und 16.12.83; BaZ, 2.12. und 6.12.83; Suisse, 3.12.83; TA, 3.12.83.
 - 11) AB NR, 1988, S. 1941 f.; AB NR, 1988, S. 634 ff.; AB NR, 1988, S. 946 f.; Bund, 4.2., 6.2. und 29.3.88; BaZ, 8.2., 4.6., 22.6., 16.7. und 20.8.88; NZZ, 16.2. und 26.7.88; TA, 21.3.88; BZ, 22.3.88; Vat., 14.1. und 9.6.88; Presse vom 20.8.88
 - 12) AB NR, 1977, S. 1111 f.; AB SR, 1977, S. 570; BBl, 1977, I, S. 1307 ff.; BaZ, 25.11. und 6.12.77.
 - 13) AB NR, 1978, S. 1769 f.; AB NR, 1978, S. 1770 f.; AB SR, 1978, S. 712 ff.; BaZ, 18.1., 21.2. und 27.2.78.
 - 14) LNN und BZ, 5.1.93
 - 15) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, 1.12.16
 - 16) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, TG, 1.12.16
 - 17) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; OFEV-Rapport sur les résultats de la procédure de consultation relative à l'Accord de Paris; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, 1.12.16
 - 18) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, TG, 1.12.16
 - 19) Medienmitteilung UREK-SR vom 26.3.21
 - 20) AB SR, 2021, S. 697 f.
 - 21) AB SR, 2021, S. 697 f.
 - 22) Medienmitteilung UREK-NR vom 25.8.21
 - 23) AB NR, 2021, S. 1862 ff.
 - 24) WoZ, 17.6.10. Voir également infra, partie II.