

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Umweltschutz
Schlagworte	Luftreinhaltung
Akteure	Schweizerische Volkspartei (SVP)
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Hirter, Hans
Holenstein, Katrin
Longchamp, Claude
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Umweltschutz, Luftreinhaltung, Schweizerische Volkspartei (SVP), 1978 – 2016*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Umweltschutz	1
Luftreinhaltung	1
Allgemeiner Umweltschutz	2
Klimapolitik	3

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
EU	Europäische Union
SBB	Schweizerische Bundesbahnen

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
UE	Union européenne
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Umweltschutz

Luftreinhaltung

BERICHT
DATUM: 10.09.1986
KATRIN HOLENSTEIN

Alle Bundesratsparteien, die Automobil- und die Umweltverbände begrüßten den bundesrätlichen **Massnahmenkatalog** und bekräftigten ihr grundsätzliches Einverständnis mit der Stossrichtung **des Luftreinhalte-Konzepts**. Von den Massnahmen, die der Bundesrat möglichst rasch verwirklichen möchte, stiessen die vorgeschlagenen Verschärfungen der Abgasvorschriften mehrheitlich auf Zustimmung. Hingegen meldeten die FDP, die SVP und die Automobilverbände gegen die Einführung einer Lenkungsabgabe auf Brenn- und Treibstoffen, aber auch gegen die Erhebung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrssteuer Bedenken an. Konsequenter Schritte zur Verminderung der Luftbelastung durch den Verkehr verlangten die Umweltorganisationen und die SP. Dabei stellten sie auch eine weitere Zunahme der Mobilität in Frage. Einstweilen ist das Parlament noch nicht bereit, drastische und bei breiten Bevölkerungsschichten wenig populäre Massnahmen zu beschliessen. So lehnte der Nationalrat eine Standesinitiative des Kantons Bern (Kt.Iv. 85.202), welche die Vorbereitung einer Treibstoffrationierung verlangte, mit 91 zu 36 Stimmt ab.¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 16.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Les réactions à ce catalogue de mesures furent de divers ordres. Le PRD s'est montré relativement positif vis-à-vis de ces propositions, mais s'est inquiété de la **dimension antisociale de l'écobonus**. Le PDC s'est déclaré heureux de voir mieux appliqué le principe du pollueur-payeur. Le PS fut satisfait que le principe de l'introduction d'un écobonus soit explicitement formulé. L'UDC s'est, par contre, montrée très sceptique, en particulier au sujet de l'écobonus dont elle doutait de la praticabilité. Les organisations automobilistes, quant à elles, ont rejeté les mesures proposées, jugées impraticables, onéreuses ou inutiles. Par contre, les organisations de protection de l'environnement ont salué ces propositions, mais ont regretté les longs délais que nécessiterait leur mise en oeuvre.²

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 27.11.2010
NICOLAS FREYMOND

Sollicité par les cantons de Genève et du Tessin, le Conseil fédéral a exprimé le souhait de permettre l'instauration de **zones environnementales dans les villes**, telles qu'il en existe à Berlin et Milan, afin d'améliorer la qualité de vie des habitants. Un projet d'ordonnance censé fournir la base juridique nécessaire a été mis en audition à la fin de l'été. Le gouvernement y prévoit l'introduction d'un système de vignettes permettant de classer les véhicules automobiles en fonction de leurs émissions polluantes (oxydes d'azote et particules fines en particulier). Sur la base de cette classification, les cantons pourront définir des objectifs en matière de qualité de l'air et exclure telle ou telle catégorie de véhicules d'un périmètre déterminé. En cas d'infraction, les contrevenants seront passibles d'une amende de 100 francs. Des exceptions sont toutefois prévues pour les services de secours. Le PS, les Verts et l'ATE ont salué le projet, rappelant que, dans les villes, les valeurs limites en matière pollution atmosphérique sont régulièrement dépassées. À l'inverse, le PLR a jugé le système proposé excessivement contraignant et émis des doutes sur ses effets concrets en faveur de l'environnement, tandis que l'UDC a dénoncé une attaque contre le trafic individuel et les entreprises. Le TCS a quant à lui mis en garde contre le risque d'un chaos routier et de tracasseries administratives inutiles. Quant aux cantons, outre Genève et le Tessin, Berne, Bâle-Ville, les Grisons et le Jura ont soutenu la proposition du Conseil fédéral, tandis que Zurich, Argovie et plusieurs petits cantons s'y sont opposés.³

Allgemeiner Umweltschutz

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 22.02.1978

HANS HIRTER

Trotz der wirtschaftlichen Rezession der letzten Jahre soll nach Ansicht einer Mehrheit der Bevölkerung der Umweltschutz keinesfalls vernachlässigt werden. Eine im Berichtsjahr durchgeführte Meinungsumfrage ergab, dass die Erhaltung einer lebenswerten Umwelt als wichtigstes Ziel der schweizerischen Politik betrachtet wird. Um diesem eindeutigen Volkswillen, welcher sich bereits 1971 mit der überwältigenden Annahme des Verfassungsartikels über den Umweltschutz manifestiert hatte, gerecht zu werden, legte der Bundesrat einen **zweiten Entwurf zu einem Umweltschutzgesetz** vor. In Anbetracht der Kritik am ersten, in der Vernehmlassung gescheiterten Entwurf will sich das neue Gesetz auf die Regelung der Bereiche Luftverschmutzung, Lärm und Abfallbewirtschaftung beschränken. Für diese Problemkreise soll der Bundesrat Vorschriften (insbesondere über Emissionsgrenzwerte) erlassen können. Die Erhebung einer Lenkungsabgabe, welche die Schadstoffhersteller mit materiellen Sanktionen zu einem umweltgerechten Verhalten veranlassen könnte, ist hingegen nicht vorgesehen. Von entscheidender Bedeutung für die Wirksamkeit des neuen Gesetzes (falls es in der vorliegenden Form verabschiedet wird), dürfte es demnach sein, welche Grenzwerte der Bundesrat vorschreiben wird und von welchem Zeitpunkt an sie eingehalten werden müssen. Mit dem neuen Gesetz soll im weiteren eine Umweltverträglichkeitsprüfung eingeführt werden, welcher sich alle grösseren Bauvorhaben zu unterziehen hätten. Das noch 1978 abgeschlossene Vernehmlassungsverfahren zeigte, dass auch dieser zweite Entwurf **nicht mit allgemeiner Zustimmung rechnen kann**. Die Kritik kommt allerdings diesmal von der entgegengesetzten Seite. Die Umweltschutzorganisationen, die SPS, die SVP und der Landesring würden eine umfassendere Vorlage bevorzugen; dies würde ihrer Meinung nach auch besser dem Verfassungsauftrag entsprechen. Daneben bemängeln sie insbesondere den grossen Ermessensspielraum, welcher dem Bundesrat beim Erlass der Emissionsgrenzwerte eingeräumt werden soll, und den Verzicht auf das Instrument der Lenkungsabgabe. Sie begrüßen jedoch die Verankerung des Verursacherprinzips sowie die Einführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und hoffen, die Vorlage bei der parlamentarischen Beratung noch in einigen Punkten zu ihren Gunsten abändern zu können. Weitgehend befriedigt äusserten sich die CVP, die FDP und die Vertreter der Wirtschaft. Dabei warnte der Vorort bereits vor einer strengen Auslegung des Gesetzes, da sonst die Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Wirtschaft gefährdet werden könnte.⁴

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 01.11.1983

CLAUDE LONGCHAMP

An **möglichen politischen Massnahmen gegen das Waldsterben** wurden vorerst die Verminderung von Schadstoffen in der Luft, die Erschliessung und Aufforstung geschädigter Wälder sowie eine umfassende wissenschaftliche Beobachtung und Analyse der Krankheitssymptome genannt. Im Nationalrat fand kurz vor Ende der Legislaturperiode eine ausführliche Debatte zum Waldsterben statt, in deren Verlauf nicht weniger als 17 persönliche Vorstösse begründet wurden. Schliesslich wurden Motionen der SVP- und der CVP-Fraktion für eine bessere Erfassung der Wälder respektive eine laufende Berichterstattung über die Schäden überwiesen. Noch im Berichtsjahr wurde an den Arbeiten für die landesweite Waldbeobachtung unter dem Namen «Sanasilva» begonnen. Als Antwort auf das beängstigende Phänomen stellte Bundesrat A. Egli ein umfangreiches und abgestimmtes Massnahmenpaket für das folgende Jahr in Aussicht. Weitergehende Forderungen erhoben die Umweltorganisationen in einem Sofortprogramm zur Rettung des Waldes. An kurzfristigen Massnahmen wurde hier unter anderem verlangt, die Höchstgeschwindigkeiten auf den Strassen auf 100 bzw. 80 km/h zu senken, umweltfreundliche Tarife bei den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fördern, einen «abgasfreien» Betttag einzuführen und aus den Treibstoffzöllen Mittel für den Umweltschutz zur Verfügung zu stellen. Die LdU/EVP-Fraktion veröffentlichte ein «Grün-Buch», in dem sie einen Teil der Forderungen des Sofortprogramms übernahm und insbesondere durch den Vorschlag ergänzte, mit einer eidgenössischen Motorfahrzeugsteuer sei jeder Halter eines Personenwagens zum automatischen Bezug eines Generalabonnements der SBB zu verpflichten. Dadurch würde die verminderte Nutzung des Autos und das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr forciert. 25 Rechtsprofessoren der Zürcher Universität stellten noch vor Jahresende mit einem Gutachten fest, dringende Schritte zur Rettung des Waldes könnten über das Notrecht eingeleitet werden.⁵

Klimapolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Au **Conseil national**, lors de la session d'automne, la majorité de la CEATE-CN a proposé au plénum de recommander le rejet de l'**initiative** et de ne pas entrer en matière sur le contre-projet, le jugeant inutile en raison de la révision de la loi sur le CO₂ adoptée par les députés lors de la session d'été au titre de contre-projet indirect à l'initiative « pour un climat sain », laquelle prévoit un taux d'émission moyen de 150 gr/km pour les automobiles dès 2013. Lors de la discussion, seuls le PS et les Verts ont plaidé en faveur de l'initiative, estimant ses revendications modérées et profitables à la réduction des émissions de dioxyde de carbone et au renforcement de la sécurité routière. Suivant le gouvernement et la commission, les députés ont recommandé, par 116 voix contre 58, le rejet de l'initiative. Concernant le **contre-projet**, outre la proposition de non entrée en matière de la CEATE-CN, le PBD a déposé une proposition de renvoi à la commission afin que celle-ci en retravaille le texte de telle sorte qu'il ne contienne aucune interdiction visant les nouvelles voitures, mais qu'il reprenne les normes de l'UE et prévoie de ramener à 130 gr/km d'ici à 2015 les émissions des voitures neuves, conformément à la motion précitée de la CEATE-CN. Si le PLR et l'UDC s'y sont opposés, se ralliant à la CEATE-CN, le PS, les Verts et la quasi totalité du groupe PDC-PEV-Verts libéraux ont soutenu la proposition du PBD. Ainsi, par 95 voix contre 75, les députés ont approuvé l'entrée en matière et renvoyé le contre-projet à leur commission. Cette dernière a rapidement présenté un nouveau texte pratiquement identique au projet initial du Conseil fédéral et la chambre du peuple a repris ses travaux lors la session d'hiver. Lors de la discussion par article, les députés ont approuvé, par 111 voix contre 70, l'abaissement à 130 gr/km d'ici à 2015 des émissions maximales autorisées pour les voitures neuves, rejetant par là même la proposition d'une minorité Wasserfallen (plr, BE) visant à repousser le délai à fin 2017. Le plénum a en outre refusé, par 121 voix contre 60, d'introduire un second objectif à 95 gr/km d'ici à 2020, ainsi que le souhaitait une minorité Teuscher (pe, BE). Sur proposition de la CEATE-CN, les autres dispositions ont été approuvées selon le projet du Conseil fédéral. Au vote sur l'ensemble, le Conseil national a adopté le contre-projet, par 105 voix contre 65, en dépit du rejet unanime de l'UDC. Les chambres ont en outre prorogé d'un an le délai de traitement de l'initiative, soit jusqu'au 25 février 2012. Par ailleurs, dans l'attente de l'examen du contre-projet, le CE a prorogé jusqu'à la session d'hiver 2012 le délai de traitement de l'initiative du canton de Berne en faveur de l'instauration d'une imposition différenciée des véhicules afin de promouvoir les plus respectueux de l'environnement.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.02.2015
MARLÈNE GERBER

Ende Februar 2015 bestätigten das UVEK und das BAFU, was im November des Vorjahres bereits von inoffizieller Seite gemunkelt worden war: **Bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen um 50% gegenüber 1990 gesenkt** werden. Damit befindet sich die Schweiz „im ehrgeizigen Durchschnitt der Empfehlungen der Klimaexperten (IPCC)“. Im Gegensatz zum 20%-Reduktionsziel bis 2020, das vollständig im Inland zu erfolgen hat, sieht der Bundesrat vor, dass eine Senkung von 30% im Vergleich zu 1990 im Inland zu erfolgen habe, weitere 20% der Reduktionen darüber hinaus jedoch im Ausland reduziert werden können. Dies begründete der Bundesrat mit der Effizienz der Reduktionsmassnahmen: Die Schweiz sei verantwortlich für 0,1% der globalen Treibhausgasemissionen. Durch die kohlenstoffarme Energieproduktion und die gering ausgeprägte Schwerindustrie seien die Kosten zur Reduktion von Treibhausgasemissionen in der Schweiz hoch. Diametral verschieden fielen die Reaktionen von Rechts und Links aus: Während die Grünen und der WWF diese Ziele als völlig ungenügend kritisierten, erachteten sie die SVP und Economiesuisse als unrealistisch. Bundesrätin Leuthard ihrerseits bezeichnete die Ziele zwar als ambitioniert, aber machbar. Der Entwurf einer entsprechenden Revision des CO₂-Gesetzes soll Mitte 2016 in die Vernehmlassung geschickt werden.⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.09.2016
MARLÈNE GERBER

Im September 2016 eröffnete der Bundesrat die dreimonatige Vernehmlassung zur zukünftigen Klimapolitik, welche gleich drei Vorlagen umfasste. Erstens beantragte die Regierung die Genehmigung des Klima-Übereinkommens von Paris, zweitens eine **Vorlage zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes**, um die Umsetzung der damit verbundenen Klimaziele bis 2030 rechtlich zu verankern, und nicht zuletzt ebenfalls die Genehmigung des Abkommens mit der EU zur Verknüpfung der Emissionshandelssysteme. Bereits zu Beginn der Vernehmlassung zeichnete sich ab, dass in erster Linie die geplante Totalrevision des CO₂-Gesetzes und die darin vorgeschlagene Kompensationspflicht im In- und Ausland (60:40, resp. 30% der

Reduktionen im Inland, 20% im Ausland) zu kontroversen Stellungnahmen führen würde. Fundamentale Opposition gegenüber dem vorgeschlagenen Reduktionsziel von 50% bis 2030 im Vergleich zu 1990 schien zu Beginn der Vernehmlassung hingegen nur bei der SVP wahrscheinlich.

Der bisherige Massnahmenmix soll mit der Totalrevision grundsätzlich weitergeführt werden, wobei bestehende Lenkungsabgaben bei Bedarf verschärft würden. Neu soll hingegen auch die Landwirtschaft einen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase leisten. Ebenfalls sieht die Vorlage vor, bei Verpassen des Reduktionszwischenziels fossile Heizungen bei Neubauten und im Falle des Ersatzes bestehender Heizungen ab 2029 zu verbieten.⁸

1) AB NR, 1986, S. 1624 ff.; AB NR, 1986, S. 1658; BBl, 1986, III, S. 269 ff.; Presse vom 18.9.86; Vat., 20.9.86; L'Hebdo, 25.9.86; NZZ, 27.9.86.; Umweltschutz in der Schweiz, 1986, Nr. 4, S. 1 ff.

2) NZZ et TW, 13.3.91; Baz, 16.3.91; SGT, 16.3.91

3) TA, 31.8.10; BaZ, 1.9 et 27.11.10; TG, 1.9.10; NZZ et QJ, 27.11.10.

4) Bühler (1978). Grenzen einer schweizerischen Umweltschutzgesetzgebung.; NZZ, 4.2., 12.6., 18.7., 18.9., 29.7., 30.9. und 9.8.78; JdG, 6.2.78; Presse vom 22.2.78; BaZ, 5.8.78; wf. Dok., 6.11. und 13.11.78; LNN, 2.12.78; FDP-Information, 1978, Nr. 4, S. 34.; SKA, Bulletin, 84/1978, Nr. 10, S. 9 f.; Parti libéral suisse, Ecologie et liberté, 1978; Schweiz. Gesellschaft für Umweltschutz. Bulletin, 1978, Nr. 2.

5) AB NR, 1983, S. 1453 ff.; AB SR, 1983, S. 536 ff.; Bundesamt für Forstwesen (1984). Das Waldsterben in der Schweiz. Eine Dokumentation des Bundesamtes für Forstwesen.; LdU/EVP-Fraktion der Bundesversammlung (1983). Grün-Buch.; NZZ, 7.3., 29.8. und 21.12.83; 24 Heures, 9.3.83; Suisse, 3.4.83; TA, 9.6., 10.9., 7.10., 8.10. und 16.12.83; Vr, 30.8.83; BaZ, 24.9.83; Presse vom 5.10. und 7.10.83; LNN, 30.11.83; Bund, 30.12.83.; SGU-Bulletin, 1984, S. 3 ff.; Sofortprogramm der Umweltorganisationen zur Rettung des Waldes (1983). Pressedokumentation

6) BO CN, 2010, p. 1584 ss., 1605 ss. et 1876 ss.; BO CE, 2010, p. 1327 et 1347.

7) Medienmitteilung UVEK vom 27.2.15; AZ, BZ, BaZ, LT, LZ, Lib, NZZ, TA, TG, 28.2.15

8) Medienmitteilung BR, UVEK, BAFU vom 1.9.16; BaZ, LT, NZZ, TA, TG, 2.9.16; TG, 1.12.16; NZZ, 22.12.16