

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Abgasemissionen, Bodenschutz
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Abgasemissionen, Bodenschutz, 2008 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1

Abkürzungsverzeichnis

KVF-SR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE Bundesamt für Raumentwicklung
LSVA Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

CTT-CE Commission des transports et des télécommunications du Conseil des
Etats
ARE Office fédéral du développement territorial
RPLP Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 09.05.2008
NICOLAS FREYMOND

Au printemps, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a publié les résultats de son étude sur les **coûts externes du trafic pour l'année 2005**. De 2000 à 2005, les coûts, notamment environnementaux et relatifs à la santé, causés par le trafic routier et ferroviaire mais payés par la collectivité ont crû de 24,2% pour atteindre CHF 8,5 milliards (contre CHF 6,9 milliards en 2000). Fait remarquable, les coûts du trafic routier ont connu une hausse beaucoup plus forte (+25,2%) que ceux du trafic ferroviaire (+9%), imputable principalement aux accidents, à la pollution de l'air, aux atteintes au climat, ainsi qu'aux embouteillages. Globalement, le résultat s'explique par quatre facteurs : le renchérissement, l'amélioration des techniques de mesure des nuisances sonores, la croissance des émissions du trafic (y compris les poussières fines) et le vieillissement de la population, les personnes âgées étant plus sensibles aux substances polluantes. Dans l'ensemble, 95% des coûts (CHF 8,07 milliards de francs) sont dus à la route, le reste l'étant au chemin de fer (CHF 455 millions). L'ARE a expliqué cela non seulement par le fait que 82% du trafic voyageur et 60% du trafic marchandises se font par la route, mais aussi par les niveaux des émissions polluantes et du risque d'accident, sensiblement plus élevés que pour le transport par rail. Enfin, l'ARE a relevé que même le trafic poids lourds ne couvre pas ses coûts externes malgré la redevance sur les poids lourds liée aux prestations (RPLP). Le relèvement de la RPLP décidée par le Conseil fédéral en 2007 est toutefois censé corriger cet état de fait.¹

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 14.06.2016
NIKLAUS BIERI

Im September 2013 hatte Nationalrat Darbellay (cvp, VS) eine Motion für die **vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit** eingereicht. Er schlug vor, alle in der EU genehmigten Neuwagen und Fahrzeuge mit einem maximalen Kilometerstand von 2000 km ohne Fahrzeugprüfung in der Schweiz zuzulassen. Die Prüfung dieser Fahrzeuge sei ein Leerlauf und die Entlastung der Strassenverkehrsämter von diesen Fahrzeugprüfungen würden Ressourcen frei machen, um den Überhang bei den periodischen Prüfungen von Gebrauchtwagen abzubauen.

Der Bundesrat empfahl die Motion aber zur Ablehnung, da die Kantone schon bei früherer Gelegenheit festgehalten hatten, dass sie bei der Überprüfung von Neuwagen immer wieder Fehler in der Datenerfassung aufdeckten. In der nationalrätlichen Debatte vom September 2015 stellte Bundesrätin Leuthard klar, dass die Prüfung von Neuwagen nur darauf abzielt, festzustellen, dass das Fahrzeug und die dazu gemachten Angaben übereinstimmen. Der Aufwand dieser Prüfung sei gering. Die Ausnahme von der Prüfung für Gebrauchtwagen mit einem Kilometerstand bis zu 2000 km gehe sehr weit. Trotz Leuthards Votum nahm der Nationalrat die Motion knapp an: mit 88 gegen 81 Stimmen bei 9 Enthaltungen.

Auch im Ständerat setzte sich Bundesrätin Leuthard gegen die Motion ein. Sie konterte im Juni 2016 die Ausführungen von Kommissionssprecher Müller (fdp, AG), der behauptete, die Zollämter würden bei der Einfuhr genau dasselbe tun wie die Strassenverkehrsämter, mit dem Hinweis, dass das in vielerlei Hinsicht relevante Fahrzeuggewicht vom Zoll nicht gemessen werde und diese Lücke dann eben immer noch von den Strassenverkehrsämtern gefüllt werden müsste. Die Motion wurde jedoch auch im Ständerat angenommen: Mit 22 zu 6 Stimmen bei 5 Enthaltungen.²

MOTION
DATUM: 05.03.2019
NIKLAUS BIERI

Einen **Aktionsplan gegen die Manipulation von Adblue-Anlagen** verlangte Regula Rytz (gp, BE) mit einer Motion im Februar 2017. Hintergrund ist die bei Kontrollen gemachte Feststellung, dass auch auf Schweizer Nationalstrassen Transitlastwagen mit manipulierten Abgasanlagen unterwegs waren. Manipulationen an den sogenannten Adblue-Anlagen – Adblue ist ein Zusatzstoff, der dem Diesel beigefügt wird und der den Ausstoss von Stickoxiden verringern soll – führen bei den betroffenen Fahrzeugen zu einem Stickoxidausstoss, der den erlaubten Grenzwert übertrifft. Der von Nationalrätin Rytz geforderte Aktionsplan sieht Informationen an der Grenze, intensive Kontrollen und die rasche Realisierung des geplanten Schwerverkehrszentrums im Tessin vor und

soll das Fahren von manipulierten Lastwagen auf Schweizer Strassen verhindern. Im März 2019 behandelte der Nationalrat die Motion. Bundesrätin Sommaruga sicherte der Motionärin zwar zu, dass der Bundesrat bereits diverse Massnahmen gegen Abgasmanipulationen umgesetzt habe und die Forderungen der Motion bereits erfüllt seien, trotzdem nahm der Rat die Motion mit 100 zu 84 Stimmen (bei 5 Enthaltungen) an.³

MOTION
DATUM: 05.12.2019
NIKLAUS BIERI

Die Motion Rytz (gp, BE) für einen **Aktionsplan gegen die Manipulation von Adblue-Anlagen** war im März 2019 vom Nationalrat angenommen worden. Der Ständerat, der sich als Zweitrat mit dem Anliegen beschäftigte, befand im Dezember 2019 über die Motion. Für die KVF-SR erklärte Ständerat Martin Schmid (fdp, GR) im Rat, dass die Kommission aufgrund bereits umgesetzter Massnahmen des Bundesrates die Motion als erfüllt betrachte und sie zur Ablehnung empfehle. Auch der Bundesrat teilte diese Sicht, wie Bundesrätin Sommaruga im Rat bekräftigte. Die Motion wurde danach stillschweigend abgelehnt.⁴

1) Presse du 10.5.08; ARE, communiqué de presse, 9.5.08.

2) AB NR, 2015, S. 1543 f.; AB SR, 2016, S. 494 f.

3) AB NR, 2019, S. 54 f.

4) AB SR, 2019, S. 1076