

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Luftreinhaltung
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Motion
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Benteli, Marianne
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Brändli, Daniel
Dupraz, Laure
Ehinger, Paul
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Gilg, Peter
Hirter, Hans
Holenstein, Katrin
Klöti, Ulrich
Longchamp, Claude
Mosimann, Andrea
Ory, Gisèle
Porcellana, Diane
Schnyder, Sébastien
Terribilini, Serge
Ziehli, Karel

Bevorzugte Zitierweise

Benteli, Marianne; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Brändli, Daniel; Dupraz, Laure; Ehinger, Paul; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Gilg, Peter; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Klöti, Ulrich; Longchamp, Claude; Mosimann, Andrea; Ory, Gisèle; Porcellana, Diane; Schnyder, Sébastien; Terribilini, Serge; Ziehli, Karel 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Luftreinhaltung, Motion, 1966 – 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Wirtschaft	1
Landwirtschaft	1
Agrarpolitik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Raumplanung und Wohnungswesen	3
Raumplanung	3
Umweltschutz	4
Luftreinhaltung	4
Allgemeiner Umweltschutz	10
Klimapolitik	11
Bildung, Kultur und Medien	12
Kultur, Sprache, Kirchen	12
Kulturpolitik	12

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
BFE	Bundesamt für Energie
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
USG	Umweltschutzgesetz
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
TCS	Touring Club Schweiz
WWF	World Wide Fund for Nature
VOC	Volatile Organic Compounds
LRV	Luftreinhalte-Verordnung

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OFEN	Office fédéral de l'énergie
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
LPE	Loi sur la protection de l'environnement
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
USS	Union syndicale suisse
TCS	Touring Club Suisse
WWF	World Wide Fund for Nature
COV	composés organiques volatils
OPair	Ordonnance sur la protection de l'air

Allgemeine Chronik

Wirtschaft

Landwirtschaft

Agrarpolitik

MOTION
DATUM: 01.10.2010
SÉBASTIEN SCHNYDER

En octobre, le Conseil national a adopté une motion von Siebenthal (udc, BE) relative à l'obligation d'équiper de **filtres à particules** les machines et les appareils agricoles et forestiers. Elle charge le gouvernement de ne pas mettre en place de prescriptions plus contraignantes que celles de l'UE et de coordonner leur mise en œuvre avec cette dernière.¹

MOTION
DATUM: 22.09.2011
SÉBASTIEN SCHNYDER

Le Conseil des Etats a rejoint par 23 voix contre 10 la position du Conseil national de l'année précédente en adoptant la motion von Siebenthal (udc, BE) chargeant le gouvernement de ne pas instaurer de réglementation plus contraignante que celle de l'UE relativement à l'obligation d'équiper les machines et les appareils agricoles et forestiers d'un **filtre à particules**.²

MOTION
DATUM: 28.02.2020
KAREL ZIEHLI

La CdF-CN a finalement décidé de retirer sa motion sur les contributions concernant les techniques d'épandage. La raison en est la modification de l'OPair planifiée par le Conseil fédéral et qui va dans le sens des demandes formulées par la majorité de la commission. Les autorités ont, en effet, décidé de prendre des mesures pour réduire les émanations d'ammoniac provenant du lisier (90% des émissions de cette substance sont dues au secteur agricole). Pour ce faire, les réservoirs à lisier devront être durablement recouverts d'une couverture efficace et les machines d'épandage devront, si la topographie le permet, être équipées de tuyaux souples en contact direct avec le sol. A noter que de nombreuses exploitations utilisent d'ores et déjà cette technique, soutenue jusqu'à présent par des paiements directs. Les agricultrices et agricultrices auront jusqu'au 1er janvier 2022 pour s'adapter à ces nouvelles dispositions.³

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

MOTION
DATUM: 12.03.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Im **Zusammenhang mit dem Luftreinhalte-Konzept des Bundesrates diskutierte das Parlament auch Massnahmen im Bereich Verkehr.** Neben der weiteren Reduktion der Schadstoffemissionen wurden dabei Massnahmen zur Einschränkung des motorisierten Privatverkehrs verlangt. Beide Räte überwiesen denjenigen Teil einer Motion Schüle (fdp, SH) (Mo. 86.834), der Massnahmen zur Ausmerzung der schadstoffintensiven Altfahrzeuge verlangte. Weitergehende Vorstösse, welche namentlich die Prüfung einer Treibstoffrationierung, die Einführung von autofreien Tagen oder einen Öko-Bonus forderten, wurden jedoch abgelehnt. Immerhin wurde der Bundesrat mit einem Postulat der vorberatenden Nationalratskommission sowie mit einer als Postulat überwiesenen Motion Jaeger (ldu, SG) (Mo. 86.807) beauftragt, Möglichkeiten einer Umlegung der Haftpflichtprämien und der kantonalen Motorfahrzeugsteuern auf den Benzinpreis zu prüfen. In dieselbe Richtung zielt auch eine vom Kanton Zürich eingereichte Standesinitiative (Kt.Iv. 87.206).⁴

Strassenverkehr

MOTION

DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion forderte Nationalrätin Allemann (sp, BE) einen **Zulassungsstopp für neue Dieselfahrzeuge, welche die aktuellen Abgasgrenzwerte nicht einhalten**. Der Nationalrat behandelte die Motion im März 2018. Bundesrätin Leuthard hielt im Plenum fest, dass die Übernahme von EU-Standards bezüglich der Abgasprüfungen durchaus Sinn mache und ein Alleingang der Schweiz nicht wünschenswert sei. Sie verwies zudem darauf, dass die EU auf die Dieselskandale reagiere und Vorschriften anpasse, welche automatisch auch für die Schweiz gelten werden. Die Motion wurde im Nationalrat mit 61 zu 121 Stimmen (5 Enthaltungen) abgelehnt.⁵

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.⁶

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.⁷

MOTION

DATUM: 11.03.2020
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der KVF-SR für **Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge** wurde im März 2020 von der kleinen Kammer angenommen. Der Bundesrat solle Gesetze und Verordnungen im Bereich von Nutzfahrzeugen regelmässig überprüfen und anpassen, um möglichst gute Rahmenbedingungen für die Umstellung auf emissionsärmere Fahrzeuge zu schaffen. Insbesondere sollen Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb von einer Reduktion oder einer Befreiung von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) profitieren. Hybridfahrzeuge sollen für jene Kilometer von der LSVA befreit werden, die sie elektrisch zurückgelegt haben. Mit Wasserstoff betriebene Sattelschlepper sollen etwas länger sein dürfen, damit neben dem Wasserstoffbehälter noch das übliche Transportvolumen Platz findet. Für den Bundesrat, der die Motion ablehnte, erklärte Bundesrätin Sommaruga im Rat, man müsse vorsichtig sein mit der Befreiung von der LSVA, schliesslich brauche man diese Gelder auch in der Strassenfinanzierung. Der Ständerat nahm die Motion trotzdem mit 35 Stimmen ohne Gegenstimme (3 Enthaltungen) an.⁸

MOTION

DATUM: 27.05.2020
NIKLAUS BIERI

Die Motion KVF-SR für **Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge** fand Ende Mai 2020 auch in ihrer Schwesterkommission Gehör. Die KVF-NR nahm in der Behandlung der Motion zwei Textänderungen vor: Sie ersetzte den Begriff «emissionsärmer» und ähnliche durch die Formulierung «fossilfrei angetrieben», zudem sollen Fahrzeuge mit fossilfreiem Antrieb nicht von einer Befreiung, sondern von einer Reduktion der LSVA profitieren. Die so präzierte Motion empfahl die KVF-NR ihrem Rat mit 17 gegen 7 Stimmen zur Annahme.⁹

MOTION
DATUM: 17.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die grosse Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit der möglichen Verbesserung der **Rahmenbedingungen für fossilfrei angetriebene Nutzfahrzeuge**. Die vorberatende KVF-NR hatte zwei materielle Änderungen in die Vorlage eingebracht. Zum einen hatte sie den Begriff «emissionsarm» in «fossilfrei angetrieben» geändert, zum anderen hatte sie die mögliche Befreiung von der LSVA gestrichen und nur noch von der Reduktion der LSVA gesprochen. Eine Minderheit Giezendanner (svp, NR) wollte den Vorstoss ablehnen, da sie tiefere Einnahmen aus der LSVA für die Kantone ablehne. Zudem bedeute die reduzierte LSVA eine Vergünstigung der Strassenbenutzung, was in Widerspruch zum Ziel der Verkehrsverlagerung stehe. Verkehrsministerin Sommaruga konnte durch die von der KVF-NR eingebrachten materiellen Änderungen die Annahme der Motion unterstützen, nachdem der Gesamtbundesrat die Motion in seiner Stellungnahme noch zur Ablehnung empfohlen hatte. In der Abstimmung stimmte der Nationalrat dem Geschäft deutlich mit 183 zu 4 Stimmen (bei einer Enthaltung) zu. Interessanterweise befand sich Benjamin Giezendanner nicht unter den vier SVP-Mitgliedern, welche die Motion ablehnten, sondern unter den Befürwortenden. Als nächstes wird sich wiederum der Ständerat mit der Motion befassen, da der Nationalrat einer geänderten Version der Motion zustimmte.¹⁰

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

MOTION
DATUM: 10.03.1999
DANIEL BRÄNDLI

Mit einer Motion forderte Ständerat Büttiker (fdp, SO) die **Behebung von Widersprüchen zwischen Umweltschutz- und Raumplanungsrecht**. Das Raumplanungsgesetz schreibt die Konzentration von Nutzungen vor. Die Umweltschutzgesetzgebung enthält flächendeckende Vorschriften über die zulässige Luftbelastung. Aus der Sicht des Motionärs werden raumplanerisch erwünschte Nutzungen dadurch oft verunmöglicht. Aus planerischer Sicht sei die Ansiedlung eines Unternehmens in verkehrstechnisch gut erschlossenen Räumen sinnvoll, stehe aber oft im Konflikt mit den herrschenden Grenzwerten für die Luftbelastung. Die Motion verlangt vom Gesetzgeber, dass deshalb die Grenzwerte flexibler gestaltet werden. In seiner schriftlichen Stellungnahme pflichtete der Bundesrat dem Motionär bei, dass die vom Gesetzgeber verlangte Abstimmung von Raumplanung und Umweltschutz in der Praxis nicht immer reibungslos zu erfüllen ist. Dennoch war er der Meinung, dass der Vorstoss schliesslich unbegründet sei. Er ortete die auftretenden Probleme weniger in der Gesetzgebung sondern beim Vollzug. Die Bundesämter für Raumplanung und für Umwelt, Wald und Landschaft sollen deshalb in einer intensiven Zusammenarbeit prüfen, wie sich der Vollzug grundsätzlich verbessern lässt. Der Ständerat hiess die Motion mit 16 zu 14 Stimmen gut und hielt sich damit nicht an den Vorschlag des Bundesrates, sie in ein Postulat umzuwandeln.¹¹

MOTION
DATUM: 05.10.2000
DANIEL BRÄNDLI

Erneut befassten sich die Räte mit dem **Problem der Innenstadtförderung**. Von der Stadtplanung erwünschte Konzentrationen von Bauten wie Industrie- und Gewerbegebäude werden durch Umweltschutznormen oft verunmöglicht. Die Vertreter der Wirtschaft im Parlament sind deshalb an einer Sonderregelung der Grenzwerte für Städte und Ballungszentren interessiert, insbesondere an einer Herabsetzung der Lärmschutz- und Luftreinhaltebestimmungen. Der Ständerat hatte im Vorjahr eine Motion Büttiker (fdp, SO) mit diesem Anliegen an den Nationalrat überwiesen. Die Mehrheit der UREK des Nationalrats empfahl nun diesen Vorstoss zur Ablehnung. Die Grüne Teuscher (BE) erklärte, dass die Kommissionsmehrheit eine Anpassung der Grenzwerte verhindern wolle. Hegetschweiler (fdp, ZH) entgegnete im Namen einer Kommissionsminderheit, gerade in gut erschlossenen Räumen könne eine Ansiedelung verkehrsintensiver Nutzungen durchaus sinnvoll sein. Bundesrat Leuenberger gab zu bedenken, dass es sich hierbei nach Auffassung des Bundesrates um ein Problem des Vollzugs handle und dass deshalb keine gesetzlichen Anpassungen notwendig seien. Mit der Eingliederung des Bundesamtes für Raumplanung (neu: Bundesamt für Raumentwicklung) ins UVEK, welchem auch das Buwal angegliedert ist, sei eine bessere Koordination gewährleistet. Gegen Bundesrat und Kommissionsmehrheit beschloss der Rat mit 78 zu 66 Stimmen die Überweisung der Motion. Grundsätzlich anerkannte die Kommission aber das Problem der teilweisen **Widersprüchlichkeit zwischen Raumplanungs- und Umweltschutzrecht**. Sie reichte daher eine eigene Motion zur umweltgerechten Innenstadtförderung ein (99.3574). Wegen der durch Bau- und Umweltauflagen auferlegten Einschränkungen seien viele Industriebetriebe an nicht geeignete Standorte wie den Grüngürtel ausgewichen. Diese Entwicklung müsse in Zukunft unterbunden werden. Die Motion war in beiden Räten erfolgreich.¹²

Umweltschutz

Luftreinhaltung

MOTION
DATUM: 03.12.1966
PETER GILG

Auf dem Gebiet der Lufthygiene hatte 1964 ein Expertenbericht vermehrte Bundeskompetenzen verlangt, die in einer Ergänzung des Art. 24 quater der Bundesverfassung verankert werden sollten. 1965 hatten sodann beide **eidgenössischen Räte eine Motion angenommen**, die den Bundesrat aufforderte, über die verschiedenen Immissionen in Form von Rauch, Abgasen, Lärm und Erschütterungen Bericht zu erstatten und Anträge für einen verfassungsmässigen und gesetzlichen **Immissionsschutz** zu unterbreiten (Motion Binder (k.-chr., AG) im NR). (Bundesrat von Moos empfahl Ablehnung der Motion.) Im Herbst 1966 forderte nun der Bundesrat die Kantone, die Parteien und die interessierten Verbände zur Einreichung von Vorschlägen für gesetzgeberische Massnahmen auf, wobei er selber das Bestehen von Lücken in Bezug auf die Hausfeuerung, den Schallschutz in Wohnbauten und den Lärm von Rasenmähern feststellte. Bekannt wurden die Stellungnahmen der Vereinigung schweizerischer Angestelltenverbände und der Demokratischen Partei, die sich für einen allgemeinen Immissionsschutzartikel aussprachen, sowie diejenige der Freisinnig-demokratischen Partei, die nur für den Schutz der Luftreinheit, nicht aber für die Lärmbekämpfung eine neue verfassungsmässige Grundlage befürwortete.¹³

MOTION
DATUM: 04.10.1971
ULRICH KLÖTI

Die **Verunreinigung der Luft durch Autoabgase wurde ebenfalls zum Politikum**. Auf Vorschlag der Eidg. Kommission für Lufthygiene verfügte der Bundesrat eine Herabsetzung des zulässigen Höchstgehalts an Blei im Benzin. Das relativ geringe Ausmass dieser Reduktion (auf 0.54 g pro Liter beim Normalbenzin) wurde damit begründet, dass die Mehrzahl der Motorfahrzeuge einen hochklopfesten Treibstoff benötige, der einstweilen nur mit höherem Bleigehalt in ausreichenden Mengen produziert werde. Die Beimischung von Additiven wurde nur bedingt als umweltfreundlich bezeichnet. Das hinderte die Migrol nicht, ein etwas teureres Superbenzin mit bloss 0.3 g Bleigehalt auf den Markt zu bringen. Schliesslich nahm der Bundesrat eine Motion entgegen, die aus der Kommission zur Behandlung der Einzelinitiative von Nationalrat Schalcher (evp, ZH) hervorgegangen war. Darin wurde der Bundesrat aufgefordert, den Räten das europäische Abkommen von 1958 (Eurotest) vorzulegen, die **schweizerischen Bestimmungen laufend dem neuesten Stand der Technik anzupassen** und international auf eine Herabsetzung der Grenzwerte für die schädlichen Stoffe in den Abgasen der Motorfahrzeuge hinzuwirken.¹⁴

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.¹⁵

MOTION
DATUM: 16.06.1976
HANS HIRTER

Um eine der grössten Quellen der Luftverunreinigung einzudämmen, verlangte Nationalrat F. Ganz (sp, ZH) **gesetzliche Grundlagen für die obligatorische Kontrolle der Ölheizungen**. Da gesamtschweizerisch rund ein Viertel dieser Anlagen falsch eingestellt sind, könnte es mit Kontrollmassnahmen gelingen, den Anteil der von den Ölheizungen verursachten Luftverschmutzung von 35 Prozent auf ungefähr 17 Prozent zu senken.¹⁶

MOTION
DATUM: 19.09.1977
HANS HIRTER

Eine sinnvolle und einfache Massnahme zur Bekämpfung der Luftverunreinigung an der Quelle stellt das **Obligatorium für die Ölfeuerungskontrolle** dar. Der Nationalrat überwies eine entsprechende Motion Ganz (sp, ZH) jedoch nur als Postulat, weil Bundesrat Hürlimann versprach, diese Frage im Rahmen des neuen Umweltschutzgesetzes zu regeln. Nötig scheint eine bundesrechtliche Vorschrift auf jeden Fall zu sein; einer vor Jahren erlassenen Empfehlung des Amtes für Umweltschutz haben bisher nur acht Kantone Folge geleistet.¹⁷

MOTION
DATUM: 05.10.1978
HANS HIRTER

Über einige Vorstösse zur **Eindämmung der schädlichen Auswirkungen des Strassenverkehrs** haben wir bereits oben berichtet. Die seit langem geforderte Reduktion des Bleigehalts des Superbenzins sieht der Bundesrat aus versorgungstechnischen Gründen erst für das Jahr 1982 vor. Der ungeduldig gewordene Nationalrat stimmte daraufhin einer Motion Früh (fdp, AR) zu, welche die Exekutive ersucht, diese Massnahme bereits auf den 1. Januar 1980 in Kraft zu setzen. Bundesrat Hürlimann erklärte dazu, dass er zwar die Reduktion so schnell wie möglich vorschreiben wolle, sich aber an diese Frist nicht gebunden fühlen könne.¹⁸

MOTION
DATUM: 22.03.1979
GISÈLE ORY

Le trafic étant responsable d'environ 30 à 35 pour cent de la pollution atmosphérique, on s'efforça de réduire la toxicité des **gaz d'échappement**. Plusieurs **interventions parlementaires prouvèrent que l'on se préoccupa sérieusement** de la question. La motion Früh (prd, AR), en particulier, qui demandait la réduction de la teneur en plomb de l'essence super fut acceptée par le Conseil des Etats, après avoir eu le même succès auprès du Conseil national en automne 1978. Les organisations de protection de l'environnement et plusieurs députés le réclamaient déjà depuis longtemps. Les compagnies pétrolières virent une telle mesure d'un mauvais oeil. Certaines arguèrent de difficultés d'approvisionnement et d'un renforcement de la concurrence en faveur des grandes sociétés. Le Conseil fédéral céda pourtant à la pression populaire et décida, en juillet, de réduire la teneur en plomb de 0.4 g à 0.15 g/l jusqu'en 1982.¹⁹

MOTION
DATUM: 10.06.1982
HANS HIRTER

Vorstösse von Elisabeth Kopp (fdp, ZH) und Neukomm (sp, BE) (Mo. 81.420), welche verlangten, dass der **Schadstoffausstoss und der Benzinverbrauch der Motorfahrzeuge in der Werbung ausgewiesen** werden müssen (analog der Zigarettenklame), überwies die Volkskammer gegen den Willen des Bundesrates als Motion, der Ständerat hingegen nur als Postulat.²⁰

MOTION
DATUM: 18.03.1983
CLAUDE LONGCHAMP

Aufgrund einer 1979 abgeschlossenen Konvention zur weiträumigen Bekämpfung des Sauren Regens nahm die UNO-Wirtschaftskommission für Europa Mitte Jahr ihre Arbeit auf. Die Schweiz, welche die Übereinkunft anfangs 1983 ratifiziert hatte, verlangte gemeinsam mit der deutschen Bundesrepublik (BRD), Österreich und den nordischen Staaten eine Reduktion wichtiger Schadstoffe um 30% in den nächsten 10 Jahren. Die Forderung fand jedoch nur in abgeschwächter und nichtverbindlicher Form Aufnahme ins Vertragswerk. Vor allem die Furcht vor Auswirkungen auf die Wirtschaftslage war für die Zurückhaltung in einigen west- und osteuropäischen Delegationen verantwortlich. Im Nationalrat wurde eine von Doris Morf (sp, ZH) eingereichte Motion zur weiteren **Erforschung des Sauren Regens** und zur Festlegung verbindlicher Grenzwerte auf bilateralem Wege gutgeheissen.²¹

MOTION
DATUM: 19.03.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Nach Ablauf der in der LRV vorgesehenen Übergangsfrist wurde der maximal zulässige **Schwefelgehalt von Heizöl** «extra leicht» am 1. Juli von bisher 0.3 Prozent auf 0.2 Prozent herabgesetzt. Der Nationalrat überwies eine Motion Lanz (sp, LU), die eine weitere Reduktion auf 0.1 Prozent verlangte, in Postulatform. Aus versorgungspolitischen Gründen stand der Bundesrat dem Anliegen skeptisch gegenüber, da Heizöl mit einem so tiefen Schwefelgehalt auf dem internationalen Markt kaum erhältlich wäre; er erklärte sich aber bereit, eine weitere Senkung des Grenzwertes in seine Abklärungen über ein zusätzliches Massnahmenpaket gegen die Luftverschmutzung einzubeziehen.²²

MOTION
DATUM: 20.03.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Zum Problem der **Giftstoffe in der Raumluft** überwies der Nationalrat eine Motion Nauer (sp, ZH) in Postulatform sowie ein Postulat Leuenberger (sp, ZH) (Po. 86.924), das den Nachweis der Unschädlichkeit der in Innenräumen und an Möbeln verwendeten Stoffe durch die Produzenten verlangt. Die Vernehmlassung über eine Ergänzung der Stoffverordnung im Hinblick auf das Asbestproblem stiess auf unterschiedliches Echo. Während die Kantone den Verordnungsentwurf mehrheitlich begrüssteten und allenfalls eine Verschärfung der vorgesehenen Bestimmungen wünschten, wiesen der SGB und verschiedene Umweltschutzorganisationen den Anhang «Asbest» als unannehmbar zurück, da er einseitig auf bloss wirtschaftliche Interessen von Industrie und Handel ausgerichtet sei. Vor allem verfehle er den eigentlichen Zweck, den Ersatz von Asbestprodukten durch ungefährliche Produkte zu beschleunigen. Ebenfalls gegen die

vehemente Opposition der Gewerkschaften nahm das Parlament Kenntnis von einem Bericht des Bundesrates, der ein internationales Übereinkommen über die Sicherheit bei der Verwendung von Asbest aus rechtlichen Gründen zur Ablehnung empfahl. Die schweizerische Gesetzgebung entspricht den strengen Anforderungen des Vertragswerks nicht in allen Teilen, weil sie bei der Anwendung der Schutzmassnahmen auch die wirtschaftliche Tragbarkeit berücksichtigt.²³

MOTION

DATUM: 10.06.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Das Parlament nahm Kenntnis vom **Luftreinhalte-Konzept**, das Mittel und Wege aufzeigt, wie die Schadstoffbelastung vermindert werden kann, und erteilte dem Bundesrat mit einer Motion den Auftrag, so rasch als möglich ein **zusätzliches Massnahmenpaket** vorzulegen, um bis 1995 nicht nur die Schwefeldioxid-, sondern auch die Kohlenwasserstoff- und die Stickoxid-Emissionen auf den Stand von 1960 senken zu können. Die Motion nennt eine Reihe von Massnahmen, die dabei im Vordergrund stehen, insbesondere auch solche, die früher abgelehnt und vom Bundesrat aus politischen Gründen nicht mehr weiter geprüft worden waren. Neben der Reduktion der Schadstoffemissionen des Motorfahrzeugverkehrs sieht die Motion finanzielle Anreize zur Verminderung des Brenn- und Treibstoffverbrauchs, die Überwälzung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern auf den Treibstoffpreis sowie die verstärkte Förderung des kombinierten Güterverkehrs, der alternativen einheimischen Energien und der internationalen Zusammenarbeit vor. Zudem soll die Regierung darlegen, wie der Vollzug beschlossener Massnahmen sichergestellt werden kann, und nötigenfalls die Kompetenzen der Kantone und Gemeinden erweitern. Mit 83 zu 73 Stimmen hiess der Nationalrat diese Motion seiner vorberatenden Kommission gut, und der Ständerat stimmte ihr stillschweigend zu. In weiteren Vorstössen wurden dem Bundesrat zusätzlich zum Luftreinhalte-Konzept insgesamt 54 Massnahmen zur Prüfung überwiesen.²⁴

MOTION

DATUM: 16.03.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Für die Sanierung bestehender Anlagen sind nach LRV die Kantone verantwortlich. An dieser Regelung wurde kritisiert, sie führe in der Praxis dazu, dass die Behörden zuerst eine Nichteinhaltung der LRV nachweisen müssen, bevor sie Sanierungspläne verlangen können. Deshalb verlangte eine vom Nationalrat als Postulat überwiesene Motion Ledergerber (sp, ZH), dass bei der **nächsten Revision der LRV** die Betreiber von Anlagen dazu verpflichtet werden, unter Einhaltung einer angemessenen Frist die vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerte einzuhalten, während den **Kantonen nur noch eine Aufsichts- und Kontrollfunktion** verbleiben soll.²⁵

MOTION

DATUM: 06.10.1989
SERGE TERRIBILINI

Le groupe socialiste déposa une motion – classée par la suite – au Conseil national proposant au Conseil fédéral de **réviser l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair)** aux fins d'attribuer à la Confédération la tâche de planifier la lutte contre les immiscions d'ozone qui relève actuellement des cantons. Le Conseil fédéral répondit que les plans de mesures des cantons sont indispensables car le problème se pose également de façon régionale mais que la Confédération avait toutes les compétences requises pour se battre contre les substances entrant dans la composition de l'ozone de basse altitude (limitation des vitesses ou réduction des gaz d'échappement, par exemple).²⁶

MOTION

DATUM: 22.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis comme postulat la **motion Baerlocher** (poch, BS) **sur la lutte contre la pollution par l'ozone**. Ce texte propose, pour diminuer ce type de nuisance, de réduire drastiquement les gaz entrant dans la composition de cette substance (oxydes d'azote et hydrocarbures) par l'examen et la mise en oeuvre des mesures prônées par les cantons et par le bureau d'ingénieurs Elektrowatt. Il invite également le Conseil fédéral à étudier d'autres mesures visant à une réduction de 70 à 80% de ces gaz par rapport au milieu des années quatre-vingts.²⁷

MOTION
DATUM: 04.10.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis comme postulat la motion Jaeger (adl, SG) qui demande que la **taxe sur le CO2** projetée soit **combinée avec celle sur l'énergie** qu'il est prévu d'introduire dans le cadre d'Energie 2000. Cela devrait permettre d'éviter un transfert vers des formes d'énergie échappant à la taxe ainsi que les effets négatifs d'une perception séparée.²⁸

MOTION
DATUM: 25.02.1992
SERGE TERRIBILINI

La commission de l'environnement et de l'énergie du Conseil national s'est opposée à cette décision et a déposé une motion stipulant que **seule la Confédération a le droit de fixer des vitesses sur les autoroutes**, les cantons ne pouvant que faire des propositions.²⁹

MOTION
DATUM: 18.03.1994
SERGE TERRIBILINI

Par ailleurs, le Conseil national a transmis comme postulat une motion Gonseth (pe, BL) qui demande au gouvernement de réactualiser sa **stratégie de protection de l'air**, en particulier en établissant des objectifs, des mesures et un calendrier concrets et en prenant en compte les sources d'émissions mobiles.³⁰

MOTION
DATUM: 28.09.1994
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis une motion Bezzola (prd, GR) demandant que le Conseil fédéral propose une révision de la LPE comportant une définition de la **fonction des plans de mesure**. Le motionnaire s'inquiète notamment du statut juridique flou de ces instruments dont la base légale n'est constituée que par une ordonnance et dont le degré de contrainte est mal défini et pourrait faire l'objet d'évolutions échappant à la volonté du législateur. Prenant le contre-pied de la grande chambre, le Conseil des Etats a pour sa part rejeté ce texte; il a considéré que cet instrument était un outil de coordination interne à l'administration qui répond aux objectifs de la loi sur la protection de l'environnement, et qu'il serait peu judicieux de modifier la base légale huit ans après sa mise en vigueur et après que 24 cantons ont déjà présenté leur plan de mesures.³¹

MOTION
DATUM: 21.06.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Ständerat lehnte eine Motion Schmid (cvp, AI) ab, welche statt der für 2008 vorgesehenen Erhöhung der LSVA eine Abgabe für den alpenquerenden Schwerverkehr vorsah. Der Motionär wollte zudem jene Lastwagen, welche bis Januar 2011 über einen Feinstaubpartikelfilter verfügen, bis Januar 2014 von jeder LSVA-Erhöhung ausnehmen. Gemäss Bundesrat sei eine **Alpentransitabgabe anstelle der LSVA-Erhöhung** nicht mit dem Landverkehrsabkommen mit der EU vereinbar, da sie zu einer nicht zu rechtfertigenden Ungleichbehandlung zwischen Transit- und Binnenverkehr führe. Um einen Anreiz zu schaffen, die Schwerverkehrsfahrzeuge mit Partikelfiltern auszurüsten, prüfe der Bundesrat die Möglichkeit, diesen Lastwagentyp in eine günstigere LSVA-Kategorie zu integrieren.³²

MOTION
DATUM: 21.06.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Nationalrat überwies eine im Vorjahr von der kleinen Kammer gebilligte Motion Jenny (svp, GL), welche die Sicherstellung eines **einheitlichen Vollzugs der Luftreinhaltevorschriften** in der ganzen Schweiz verlangt. Eine Harmonisierung sei insbesondere beim Einsatz von Baumaschinen mit Partikelfilter in Bezug auf Leistung und Alter der Maschinen sowie Einstufung der Baustellen nötig. Eine Motion Hutter (svp, SG) betreffend Aufschub der Russpartikelfilterpflicht für Baumaschinen wurde abgeschrieben (Mo. 04.3035).³³

MOTION
DATUM: 05.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Gegen den Antrag des Bundesrates billigte die grosse Kammer eine Motion Nordmann (sp, VD), welche mit steuerlichen Anreizen den Ersatz von Zweiradfahrzeugen mit Zweitaktmotoren durch solche mit Viertaktmotoren fördern will, da erstere extrem viel mehr Kohlenwasserstoffe ausstossen und auch mehr Lärm verursachten. Der Bundesrat wollte das Problem nicht über die vom Motionär vorgeschlagene Unterstellung unter die Automobilsteuer lösen, da dies nicht verfassungsmässig sei. Der Ständerat lehnte das Begehren ab, stimmte aber einer Motion (Mo. 06.3421) seiner UREK zu, die vom Bundesrat verlangt, regelmässige **Abgas- und Lärmtests für Motorräder und Motorfahrräder** einzuführen, und eine zuverlässige **Umweltetikette** für diese Fahrzeuge zu entwickeln. Eine solche Etikette soll es den Kantonen ermöglichen, die Besteuerung nach Umweltbelastung abzustufen. Überwiesen wurde auch ein

Postulat der KVF-NR (Po. 06.3000), welche fiskalische Massnahmen zur Förderung von aromatenfreiem Gerätebenzin verlangt, da die Verbrennung von normalem Benzin in Kleingeräten mit Zwei- oder Viertaktmotoren einen hohen Schadstoffausstoss verursacht.³⁴

MOTION
DATUM: 07.03.2007
ANDREA MOSIMANN

In der Frühjahrsession überwies der Ständerat eine von Jenny (svp, GL) 2005 eingereichte und vom Nationalrat in der Junisession 2006 abgeänderte Motion. Sie fordert den Bundesrat dazu auf, für einen **einheitlichen Vollzug der Luftreinhaltevorschriften auf Baustellen**, namentlich mittels Partikelfilter, zu sorgen. Damit sollen unter anderem Wettbewerbsverzerrungen zwischen den kantonalen Märkten verhindert werden.³⁵

MOTION
DATUM: 01.10.2007
ANDREA MOSIMANN

Der Nationalrat überwies eine Motion der Umwelt-, Raumplanungs- und Energiekommission des Ständerates. Mit dem Vorstoss wird der Bundesrat beauftragt, regelmässige **Lärmtests für Motorräder und Motorfahräder** einzuführen und eine zuverlässige Umweltetikette für diese Fahrzeuge zu entwickeln.³⁶

MOTION
DATUM: 04.10.2007
ANDREA MOSIMANN

Gegen den Antrag des Bundesrates genehmigte das Parlament eine Motion der Umwelt-, Raumplanungs- und Energiekommission des Nationalrats zur **Senkung der Emissionen von in der Schweiz neu immatrikulierten Personenwagen**. Ab 2012 sollen für neu immatrikulierte Autos die Abgasnormen der EU übernommen werden.³⁷

MOTION
DATUM: 04.10.2007
ANDREA MOSIMANN

Eine Motion Donzé (evp, BE) zur Förderung **alternativer Fahrzeugantriebe**, wie beispielsweise Wasserstoff, wurde in der Frühjahrsession 2007 vom Nationalrat gutgeheissen. Der Ständerat lehnte den Vorstoss in der Herbstsession jedoch ab.³⁸

MOTION
DATUM: 11.06.2009
NICOLAS FREYMOND

La chambre basse a refusé d'obliger le gouvernement à se doter d'un **plan de mobilité pour le personnel fédéral** afin de réduire les émissions de CO2 imputables à la mobilité professionnelle. Il a rejeté, par 113 voix contre 55, une motion Thorens Goumaz (pe, VD) en ce sens.³⁹

MOTION
DATUM: 31.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Sur préavis favorable du Conseil fédéral, le Conseil national a tacitement adopté une motion von Siebenthal (udc, BE) demandant au gouvernement de s'en tenir à un alignement sur les normes et les délais de mise en œuvre de l'UE en matière d'obligation d'équiper les machines et les appareils agricoles et forestiers de **filtres à particules**, de telle sorte que l'agriculture et la sylviculture suisses ne soient pas désavantagées vis-à-vis de leurs concurrentes européennes.⁴⁰

MOTION
DATUM: 22.09.2011
MARLENE GERBER

Dem Nationalrat und der Empfehlung des Bundesrates folgend nahm der Ständerat in der Herbstsession eine Motion von Siebenthal (svp, BE) an, welche den Bundesrat dazu auffordert, bezüglich **Partikelfilter in der Land- und Forstwirtschaft** keine strengeren Vorschriften zu erlassen als die EU, damit der Schweiz daraus kein Wettbewerbsnachteil erwachse. Der Ständerat stellte sich mit einer deutlichen Zweidrittelmehrheit gegen seine Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK), welche die Motion mit 6 zu 4 Stimmen aus gesundheitlichen Gründen zur Ablehnung empfohlen hatte. Wie bereits im Vorjahr der Bundesrat verwies auch die UREK-SR auf die Tatsache, dass allein ein Fünftel aller krebserregenden Dieselrusse durch den Gebrauch von land- und forstwirtschaftlichen Maschinen ausgestossen würde und dass diese Emissionen mit entsprechenden Filtern um 97 Prozent reduziert werden könnten. Der Bundesrat hatte sich im Vorjahr jedoch aufgrund der Kostenintensität einer solchen Umrüstung und wegen der angespannten Lage der Schweizer Landwirtschaft trotzdem für die Annahme der Motion ausgesprochen.⁴¹

MOTION
DATUM: 15.03.2016
DIANE PORCELLANA

Le groupe libéral-radical appelle, par le biais d'une motion, à **une réduction de la charge administrative dans les lois sur le CO2 et sur l'énergie**. Il confie comme mission, à l'OFEV et à l'OFEN, l'harmonisation et la simplification de la mise en œuvre des outils permettant aux entreprises d'échapper à la taxe sur le CO2 et au supplément réseau. Le Conseil fédéral devra éliminer les écarts dus aux différences entre les périmètres systèmes et entre les modalités détaillées de mise en œuvre des deux lois. Actuellement, les entreprises peuvent éviter d'être taxées en mobilisant trois instruments (les droits d'émission et les deux types de conventions d'objectifs) relevant de textes différents. Par conséquent, il existe pour chaque entreprise neuf dispositifs possibles. Selon la loi concernée, les textes d'exécution des conventions d'objectifs divergent au niveau des périmètres systèmes, des périodes d'exemption, des bases de justification, des systèmes d'objectifs, des procédures de surveillance et des services compétents. Pour contenir cette bureaucratie, il faudrait remplacer les modalités détaillées par des objectifs clairs.

Le Conseil fédéral propose d'accepter la motion. Il se déclare disposé à procéder à des simplifications. Il vise l'harmonisation de la mise en œuvre des modèles cantonaux pour les grands consommateurs. Le Conseil national a suivi l'avis du Conseil fédéral, sans discussion.

La CEATE-CE propose à l'unanimité à son conseil d'adopter la motion. Celui-ci soutient la position de la commission. Ainsi, le Conseil fédéral est chargé de faire en sorte que, après 2020, les conditions régissant l'application des conventions d'objectifs soient simplifiées et harmonisées dans le cadre de la législation sur le CO2 et sur l'énergie.⁴²

MOTION
DATUM: 16.06.2016
MARLENE GERBER

Eine Motion Böhni (glp, TG), nach Ausscheiden des Motionärs aus dem Rat übernommen von Nationalrat Martin Bäumle (glp, ZH), beabsichtigt die **Förderung synthetischer, CO2-neutraler und in der Schweiz hergestellter Treibstoffe**, indem Betreibern, Importeuren und Herstellern solcher Fahrzeuge die geringeren CO2-Emissionswerte im Rahmen der Flottenregelung angerechnet werden sollen. Der Bundesrat befürwortete das Anliegen zwar in seiner Stossrichtung, empfahl aber dennoch dessen Ablehnung. Der Zeitpunkt für eine solche Regelung sei verfrüht, da sich diese Technologien noch in der Entwicklungsphase befänden. Darüber hinaus sei eine Anrechnung an die CO2-Emissionsvorschriften bereits in Abklärung, jedoch seien hier im Moment noch verschiedenste Fragen offen, weswegen man die laufenden Arbeiten abwarten wolle. Mit 162 zu 22 Stimmen, letztere beinahe ausschliesslich aus der CVP/EVP-Fraktion stammend, gab sich der Nationalrat im Sommer 2016 jedoch selten geeint und nahm das Anliegen als Erstrat an, um – gemäss Martin Bäumle – ein Signal an Bundesrat und Verwaltung zu senden.⁴³

MOTION
DATUM: 08.03.2017
MARLENE GERBER

Die UREK-SR empfahl ihrem Rat einstimmig die Annahme einer bereits vom Nationalrat befürworteten Motion Böhni (glp, TG) mit dem Ziel, **synthetische, CO2-neutrale und in der Schweiz hergestellte Treibstoffe zu fördern**. Im vom Bundesrat erstellten Bericht zur Erläuterung der Vernehmlassungsvorlage "Klimapolitik der Schweiz" werde darauf hingewiesen, dass die im gegebenen Fall zur Anwendung gelangende, sogenannte Power-to-Gas/Liquid-Technologie grosses Potential zur fossilen CO2-Emissionsreduktion – wozu die Schweiz durch Ratifizierung des Pariser Klimaabkommens ja weiterhin verpflichtet sei – berge. Ferner sei die Schweiz ein innovativer Forschungsstandort, weswegen es sich anbiete, die Förderung solcher Technologien in der Schweiz selber voranzutreiben. Obwohl die Bundesrätin in ihrem Votum neben ihren Bedenken zum frühen Entwicklungsstadium solcher Technologien darauf aufmerksam machte, dass die CO2-Emissionsvorschriften für Personewagen eigentlich auf die Erhöhung der Energieeffizienz abzielten und nicht die Verwendung alternativer Treibstoffe vorantreiben wollten, nahm der Ständerat das Anliegen stillschweigend an.⁴⁴

MOTION
DATUM: 27.09.2018
DIANE PORCELLANA

En cas d'adoption par l'Assemblée fédérale de la motion de Walter Wobmann (udc, SO), le Conseil fédéral devrait **supprimer la taxe d'incitation sur les composés organiques volatils (COV)**. La taxe prélevée depuis 2000 vise à limiter le recours à ces solvants, nuisibles pour l'homme et l'environnement. Le conseiller national soloeurois souhaite réduire les charges administratives et financières des entreprises concernées, afin qu'elles ne soient pas désavantagées par rapport aux importations directes ou au tourisme d'achat.

Le Conseil fédéral rejette la motion. Premièrement, il rappelle que la taxe est remboursée lors de l'exportation de substances et de produits contenant des COV. Les

entreprises peuvent se faire exempter de la taxe lors de prises de mesures de réductions des émissions de COV. Deuxièmement, la combinaison de la taxe d'incitation sur les COV et des valeurs limites d'émission de l'OPair permet aux entreprises de réduire leurs émissions de COV. Les valeurs limites d'émission de l'OPair ne sont pas des instruments suffisants. Troisièmement, des simplifications sont mises en place régulièrement afin de réduire la charge administrative. De plus, les émissions de COV pourraient augmenter par la suppression de la taxe. Finalement, le Conseil fédéral rappelle que le Conseil national s'était déjà penché sur la question et l'avait rejetée (Mo. 12.3912).

Néanmoins, le Conseil national adopte la motion par 97 voix contre 87 et 9 abstentions.

La CEATE-CE, à l'unanimité, recommande à son conseil d'adopter sa proposition d'amendement. Contre une suppression de la taxe, elle propose de la simplifier sur le plan administratif. Elle demande également de maintenir le niveau de protection du système actuel et de tenir compte des besoins des branches concernées. Le Conseil des Etats adopte la version modifiée.⁴⁵

MOTION

DATUM: 05.03.2019
DIANE PORCELLANA

La CEATE-CN recommandait, à l'unanimité, au Conseil national l'adoption de la motion révisée par le Conseil des Etats relative à la **taxe d'incitation sur les composés organiques volatils**. Le Conseil national suit la proposition de sa commission. Le Conseil fédéral simplifiera donc la taxe sur le plan administratif.⁴⁶

Allgemeiner Umweltschutz

MOTION

DATUM: 16.12.1970
PAUL EHINGER

D'autres projets ont encore été présentés au Conseil national dans le domaine de la protection de l'environnement. A la session de printemps, une **motion Schmidt** (Mo. 10206) (soc., AG) a demandé la création d'un service fédéral de **lutte contre les émanations nocives**. La pollution de l'atmosphère par la benzine plombée a été évoquée également à la session d'hiver par le conservateur saint-gallois Schregenberger. (Le problème a été débattu aussi lors d'une session d'information du Touring Club Suisse (TCS).) M. W. **Allgöwer** (Ip. 10665) (ind., BS) a **interpellé le gouvernement sur ses dispositions à collaborer sur le plan international à la protection de l'environnement**, entre autres en prenant l'initiative de la création d'un Institut international pour la recherche en la matière. Le conseiller fédéral Graber, dans sa réponse, l'a mis en garde contre le double emploi en expliquant que la Suisse avait à collaborer d'abord avec les institutions existantes et qu'elle n'avait à organiser de conférences internationales qu'en cas de nécessité. Lors de la Neuvième Conférence de l'OCDE qui s'est tenue à Paris, le conseiller fédéral Brugger a tenu des propos semblables tout en préconisant un renforcement de l'action internationale dans le sens de solutions concrètes. Le promoteur du nouvel article constitutionnel enfin, M. **Binder** (ccs, AG), a présenté une **motion concernant les mesures législatives** à prendre pour assurer dans les faits la protection de l'environnement.⁴⁷

MOTION

DATUM: 07.02.1985
KATRIN HOLENSTEIN

Wichtigste Entscheidung der «Waldsession» war eine von beiden Räten überwiesene Motion, die von der Regierung verlangte, bis spätestens Ende Jahr **ein Konzept vorzulegen, wie und bis wann die Luftqualität auf den Stand der 50er Jahre zurückgeführt werden könne**. Von Bedeutung war dieser Auftrag nicht zuletzt deshalb, weil darin weitergehende Massnahmen enthalten sind, als in den zahlreichen Motionen und Postulaten noch speziell aufgezählt wurden. Im übrigen überwog in beiden Räten die Erwartung, dass die ökologische Krise mit technischen Massnahmen gemeistert werden könne und sich drastische Eingriffe vermeiden liessen. So lehnte der Nationalrat mit deutlichem Mehr selbst die Vorbereitung einer Treibstoff- und Heizölrationierung ab. Aufsehen erregte dagegen sein Entschieden für die Einführung von Tempo 100 auf Autobahnen im Sinne einer Sofortmassnahme. Unter Namensaufruf überwiesen die Volksvertreter diesen Vorstoss der LdU/EVP-Fraktion mit 103 gegen 87 Stimmen als Motion und demonstrierten damit ihren Willen, mit konkreten Massnahmen gegen das Waldsterben vorzugehen. Gegen den Antrag des Bundesrates stimmten sie auch der Motion Müller (svp, BE) (Mo. 83.920) betreffend Schadstoffbegrenzung bei Dieselfahrzeugen zu und hiessen mit grossem Mehr zwei Motionen der Nationalratskommission gut, von denen die eine jährliche Abgaskontrollen bei Autos sowie die Einführung der Abgasnormen US-83 auf Oktober 1987, die andere die Senkung des Schwefelgehaltes im Heizöl «extra leicht» auf 0.15 Prozent bis Anfang 1987

verlangte. Vom Ständerat wurden diese den Verkehrs- und Energiebereich betreffenden Forderungen jedoch alle in unverbindliche Postulate abgeschwächt. Die kleine Kammer sprach sich zwar – in Übereinstimmung mit dem Nationalrat – bei drei Vorstössen zur Schadenbeseitigung und finanziellen Hilfe an die Waldwirtschaft für verbindliche Aufträge an den Bundesrat aus; dass sie aber bei Massnahmen zur Ursachenbekämpfung aus formaljuristischen Gründen auf die Motionsform verzichtete, stiess auf Befremden.⁴⁸

MOTION

DATUM: 23.06.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Der Vorschlag eines Verbots von Fluorchlorkohlenwasserstoffen (FKW oder FCKW) in Spraydosen ab 1991 wurde in der Vernehmlassung positiv aufgenommen. Ein Anhang zur StoV über FKW-haltige Druckgaspackungen, der nur noch wenige Ausnahmen vorsieht (z.B. Pharma-Produkte, für die ein FKW-freier Ersatz fehlt), soll 1989 in Kraft gesetzt werden. Dabei erleichterte der freiwillige Beschluss der Aerosolindustrie, bis Ende 1990 auf FKW weitgehend zu verzichten, das Vorgehen wesentlich. In den anderen Anwendungsgebieten der FKW (Kältetechnik, Schaumstoffe, Lösungsmittel) und im Brandschutz, wo Halone eingesetzt werden, wurden die Abklärungen im Hinblick auf eine Reduktion fortgesetzt. Zum Schutz der stratosphärischen Ozonschicht ist ein möglichst rascher Verzicht auf FKW unerlässlich. Der WWF verlangte deshalb ein totales FKW-Verbot bis 1995 und forderte den Bundesrat auf, sich auf internationaler Ebene für weitergehende Massnahmen, als sie im FKW-Protokoll von Montreal vorgesehen sind, einzusetzen. Der Nationalrat überwies eine Motion der LdU/EVP-Fraktion in Postulatform, welche ein **prinzipielles Verbot der chlorierten Kohlenwasserstoffe** fordert, da auch die Fälle von Grundwasservergiftungen durch diese Stoffe weiter zunehmen. Der Bundesrat sprach sich für eine rasche Lösung des Problems aus, doch anstelle eines Verbots sieht er die Einführung von Lenkungsabgaben vor, um den Verbrauch von Lösungsmitteln generell zu verringern.⁴⁹

MOTION

DATUM: 10.03.1994
LAURE DUPRAZ

La Chambre haute a transmis (16 voix contre 14) une motion Büttiker (prd, SO) chargeant le Conseil fédéral d'éliminer les **contradictions** existant entre le **droit de la protection de l'environnement** et le **droit de l'aménagement du territoire**. La loi sur l'aménagement du territoire (LAT) préconise une concentration des activités industrielles et économiques dans des zones spécifiques. Mais, une telle concentration entraîne une augmentation de la pollution de l'air dans ces zones. Dès lors, en vertu de la législation sur la protection de l'environnement, il n'est plus possible d'investir ni de construire dans ces zones, la pollution dépassant les valeurs limites admises. Le motionnaire souhaite que l'exécutif assouplisse les valeurs limites autorisées de pollution atmosphérique pour les zones de concentration industrielle et économique afin de pallier cette contradiction. Le Conseil fédéral a estimé nécessaire de coordonner les politiques de la protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire afin de trouver des solutions. Toutefois, il s'est opposé catégoriquement à une augmentation des valeurs limites d'immissions autorisées.⁵⁰

Klimapolitik

MOTION

DATUM: 16.12.1994
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a accepté un postulat (94.3456) Baumberger (pdc, ZH) demandant que le gouvernement **favorise la recherche** afin de savoir s'il existe un seuil à partir duquel les émissions de particules de suie des moteurs diesel sont nuisibles pour la santé. Il a encore transmis comme postulat une motion (94.3131) Giezendanner (pdl, AG) demandant que, à partir du 1er janvier 1996, les véhicules routiers à moteur diesel qui seront importés en Suisse soient équipés d'un catalyseur.⁵¹

Bildung, Kultur und Medien

Kultur, Sprache, Kirchen

Kulturpolitik

MOTION
DATUM: 14.12.1990
MARIANNE BENTELI

Eine Motion Portmann (cvp, GR), mit welcher der Bundesrat aufgefordert wird, dem Parlament gestützt auf das Unesco-Übereinkommen zum Schutz des Kultur- und Naturgutes der Welt eine Botschaft mit dem Antrag zu unterbreiten, der Stiftung für die als Weltkulturgut eingestufte **Klosteranlage St. Johann in Münstair (GR)** einen Sonderbeitrag von 7 Mio Fr. zu gewähren, wurde vom Nationalrat als Postulat überwiesen. Ständerat Cottier (cvp, FR) reichte ein Postulat ein, welches den Bundesrat ersucht zu prüfen, mit welchen Massnahmen der Bund zum Schutz der Kulturgüter vor einer Gefährdung durch die rasche Zunahme des Schadstoffgehalts in der Atmosphäre beitragen kann.⁵²

- 1) BO CN, 2010, p. 1649.
- 2) BO CE, 2011, p. 904 s.
- 3) Communiqué de presse de la CdF-CN du 02.03.2020.pdf; Communiqué de presse du Conseil fédéral du 12.02.2020.pdf
- 4) AB NR, 1987, S. 261 ff.; AB NR, 1987, S. 300 ff.; AB NR, 1987, S. 510; AB SR, 1987, S. 269 ff.; AB SR, 1987, S. 289 f.; NZZ, 15.1. und 15.9.87; TA, 15.1., 11.7. und 15.9.87.; Verhandl. B. vers., 1987, IV, S. 15
- 5) AB NR, 2018, S.308
- 6) AB NR, 2019, S. 54 f.
- 7) AB SR, 2019, S. 1076
- 8) AB SR, 2020, S. 145 f.
- 9) Medienmitteilung KVF-NR vom 27.5.20
- 10) AB NR, 2020, S. 2641 f.
- 11) AB SR, 1999, S. 153 ff.
- 12) Mo. UVEK-NR: AB NR, 2000, S. 448; AB SR, 2000, S. 716 f.; Mo. Büttiker: AB NR, 2000, S. 797 f; TA, 27.10.00; NZZ, 31.10.00.
- 13) Vat., 11.6.65; NZZ, 12.10.65., 10.10., 2.12., 3.12. und 4.12.66; Bund, 15./16.10.66.
- 14) AB NR, 1971, S. 1245 ff.; AB SR, 1971, S. 713 f.; AS, 1971, S. 1183; Bund, 27.1., 25.4. und 27.5.71; Vat., 26.8.71; TA, 26.8.71; Touring, 2.9.71; TA, 17.9.71; Tat, 18.9.71.
- 15) AB NR, 1973, S. 1513 ff.; AB NR, 1973, S. 207 f.; NZ, 30.3.73.; Rigoletth (1973). Das Recht im Kampf gegen die Luftverschmutzung.
- 16) NZZ, 3.9.76.; Verhandl. B. vers., 1976, IV, S. 29
- 17) AB NR, 1977, S. 984 f.; NZZ, 21.10.77.
- 18) AB NR, 1978, S. 1419 f.; AB NR, 1978, S. 1469; TG, 25.8.78; NZZ, 4.11.78.; Vgl. oben. Teil I, 6b (Circulation routière).
- 19) BO CE, 1979, p. 154 s.; Motion Früh: BO CE, 1979, p. 154 s.; cf. APS, 1978, p. 113. Décision : presse du 12.7.79. Cf. aussi Ww, 32, 8.8.79.
- 20) AB NR, 1982, S. 702 ff.; AB SR, 1982, S. 498 ff.
- 21) AB NR, 1983, S. 177 f.; AB SR, 1983, S. 151 f.; NZZ, 1.3. und 18.3.83
- 22) AB NR, 1987, S. 979 f.; SGT, 16.2.87; Bund, 1.7.87; NZZ, 1.7.87.; Verhandl. B. Vers., 1987, III, S. 68
- 23) AB NR, 1987, S. 1817 ff.; AB NR, 1987, S. 507 f.; AB NR, 1987, S. 523; AB SR, 1987, S. 430 ff.; AS, 1988, S. 80; BBl, 1987, II, S. 1336 ff.; BZ, 5.1. und 16.1.87; TA, 13.1.87; Brückenbauer, 21.1.87; BÜZ, 13.2.87; 24 Heures, 26.2.87; Bund, 4.3.87; SZ, 4.3.87; NZZ, 4.8.87; SHZ, 6.8.87; Lib., 22.8.87; BaZ, 22.8. 28.8. und 9.12.87; Presse vom 18.12.87.; SGU-Bulletins, 1987, Nr. 1; Verhandl. B. vers., 1987, IV, S. 76; Verhandl. B. vers., 1987, IV, S. 96
- 24) AB NR, 1987, S. 261 ff.; AB NR, 1987, S. 300 ff.; AB SR, 1987, S. 269 ff.
- 25) AB NR, 1988, S. 885 f.
- 26) BO CN, 1989, p. 1699 ss.
- 27) BO CN, 1991, p. 752 s.
- 28) BO CN, 1991, p. 1972; Bund, 18.5.91; SHZ, 13.6.91
- 29) Délib. Ass. féd., 1992, IV/V, p. 60; Presse du 25.2.92
- 30) BO CN, 1994, p. 582
- 31) BO CE, 1994, p. 942 s.; BO CN, 1994, p. 53 ss.; Presse du 2.3.94
- 32) AB SR, 2006, S. 581 ff.; Presse vom 22.6.06.
- 33) AB SR, 2005, S. 1198 ff.; AB NR, 2006, S. 1076 f.; Motion Hutter, AB NR, 2006, S. 1135.
- 34) AB NR, 2006, S. 615; AB SR, 2006, S. 886; Postulat KVF-NR, (AB NR, 2006, S. 1071 und Beilagen III, S. 550).
- 35) AB SR, 2007, S. 66 f.
- 36) AB NR, 2007, S. 1558 f.
- 37) AB NR, 2007, S. 505; AB SR, 2007, S. 930 f.
- 38) AB NR, 2007, S. 500; AB SR, 2007, S. 931.
- 39) BO CN, 2009, p. 1245 s.
- 40) BO CN, 2010, p. 1649.
- 41) Mo. 10.3405; AB SR, 2011, S. 904 f.
- 42) BO CE, 2016, p. 199; BO CN, 2015, p.1873; Communiqué de presse CEATE-CE
- 43) AB NR, 2016, S. 1139 f.
- 44) AB SR, 2017, S. 165 f.
- 45) BO CE, 2018, p.780s; BO CN, 2017, p. 319 s.; Communiqué de presse CEATE-CE 14.8.2018; Communiqué de presse CEATE-CE du 18.8.17
- 46) BO CN, 2019, p.44; Rapport CEATE-CN du 22.1.19
- 47) Délib. Ass. féd., 1970, I, p. 35; Délib. Ass. féd., 1970, IV, p. 19; Délib. Ass. féd., 1970, IV, p. 42 s.; NZ, 3.3., 23.9. et 1.12.70; AZ, 5.3., 1.12.70 et 8.2.71; NZZ, 21.5. et 1.12.70; Touring, 24.9.70; TdG, 1.12.70; Tat, 2.12.70; Lb, 19.12.70; Vat., 22.12.70.; Noir (1970), Pollution de l'air et moteurs à combustion.
- 48) AB NR, 1985, S. 114; AB NR, 1985, S. 134 ff.; AB NR, 1985, S. 164 f.; AB NR, 1985, S. 187 f.; AB SR, 1985, S. 3 ff.; AB SR, 1985, S. 44 f.; AB SR, 1985, S. 57 ff.; Presse vom 7.2., 8.2., 9.2.85 und 6.3.85; wf, 11.2.85; Rote Revue, 64/1985, Nr. 3. vgl. auch oben, Teil I, 4c (Forstpolitik) und 6b (Generelle Verkehrspolitik und Strassenverkehr).
- 49) AB NR, 1988, S. 1943 f.; AB NR, 1988, S. 421 f.; AB NR, 1988, S. 487; AB NR, 1988, S. 740 f.; AB NR, 1988, S. 883 f.; AS, 1989, S. 138; Presse vom 9.7.88; Vat., 6.12.88; 24 Heures, 6.12.88.
- 50) BO CE, 1999, p. 153 ss.
- 51) BO CN, 1994, p. 1885; BO CN, 1994, p. 2474 s.
- 52) AB NR, 1990, S. 2422 f.; Verhandlungen Bundesversammlung, 1990, V, S. 141 f.