

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Verkehrspolitik, Abfälle
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Studien / Statistiken
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

Bernath, Magdalena
Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Porcellana, Diane
Rinderknecht, Matthias
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bernath, Magdalena; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Porcellana, Diane; Rinderknecht, Matthias; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrspolitik, Abfälle, Studien / Statistiken, 1991 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Umweltschutz	3
Gewässerschutz	3
Luftreinhaltung	3
Lärmschutz	3
Allgemeiner Umweltschutz	3
Abfälle	4

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BFS	Bundesamt für Statistik
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
BFE	Bundesamt für Energie
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
ATB	Alpentransitbörse
EHS	Emissionshandelssystem

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFS	Office fédéral de la statistique
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OFEN	Office fédéral de l'énergie
ARE	Office fédéral du développement territorial
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
BTA	Bourse du transit alpin
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 21.03.2006
MAGDALENA BERNATH

Laut dem Verband Schweizerischer Strassenbauunternehmer (Vestra) nahm der **Güterverkehr** innerhalb Europas in den letzten zehn Jahren jährlich um 2,4% zu. Dabei wurde 72% der Gesamtmenge auf der Strasse, 16% auf der Schiene und 12% auf dem Wasser oder durch Pipelines transportiert. In der Schweiz wuchs die Gütermenge im alpenquerenden Verkehr im gleichen Zeitraum von 24,5 auf 34,1 Mio Tonnen (rund 40%) an. Der Marktanteil der Bahn sank auf 65% (-7 Prozentpunkte), während die Strasse ihren Anteil von 27% auf 35% steigerte. Angesichts der Prognosen des ARE, dass der Güterverkehr in der Schweiz bis 2030 um 56% zunehmen, forderte der Präsident der Vestra mehr Bundesmittel für den Ausbau von Strasse und Schiene.¹

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 28.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Gemäss einer erstmals erhobenen Analyse des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) und des BFS übersteigt der Gesamtnutzen des Landverkehrs in der Schweiz seine Kosten (inkl. Unfälle, Lärm und Umweltbelastung). **Strasse und Schiene** weisen entgegen gängigen Vorurteilen einen **fast gleich hohen Kostendeckungsgrad** von 92% resp. 93% auf.²

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 15.05.2007
NICOLAS FREYMOND

En mai de l'année sous revue, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et l'Office fédéral de la statistique (OFS) ont rendu publics les résultats d'une **enquête sur la mobilité de la population résidente en 2005**. Cette année là, chaque personne domiciliée en Suisse a parcouru en moyenne 19'000 km, tous moyens de transports confondus, à l'intérieur des frontières comme à l'étranger. Fait remarquable: après des décennies de croissance continue, la distance totale est demeurée stable par rapport à la précédente enquête de 2000. Par contre, les distances parcourues en transports publics et plus particulièrement en train ont progressé respectivement de 16% et 19% dans le même laps de temps, tandis que celle réalisée en voiture a connu une légère baisse. Les trajets en voiture représentent toutefois toujours l'essentiel des déplacements (69%).³

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.⁴

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 31.05.2011
SUZANNE SCHÄR

Im internationalen Rahmen werden mit der Alpentransitbörse (ATB), einem Emissionshandelssystem (EHS) und dem Mautansatz (Toll+) drei **Lenkungsinstrumente zur Verlagerung des alpenquerenden Gütertransits auf die Schiene** erwogen. Über die informelle Gesprächsplattform Suivi de Zurich soll eine gemeinsame Lösung für den gesamten Alpenbogen gefunden werden. Daran beteiligen sich neben der Schweiz Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien sowie die EU im Beobachterstatus. Im Berichtsjahr wurden zwei Studien publiziert, welche die diskutierten Ansätze zur Verkehrslenkung vertiefen. Die vom Lenkungsausschuss des Suivi de Zurich bestellte Studie „Albatras“ stellte in einem ersten Schritt die Vergleichbarkeit der drei Lenkungsinstrumente her und arbeitete in insgesamt 21 Szenarien die Auswirkungen heraus, die bei einem gesonderten oder kombinierten Einsatz zu erwarten wären. Im Mai des Berichtsjahrs bestellte der Lenkungsausschuss zwei weitere Berichte, die sich mit den wirtschaftlichen Auswirkungen der diskutierten Systeme sowie den rechtlichen Rahmenbedingungen (Vereinbarkeit mit nationalem und EU-Recht sowie mit bestehenden internationalen Abkommen; Prinzip der Nichtdiskriminierung) beschäftigen. Die zweite, im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) erstellte Studie befasste sich mit den regionalen Auswirkungen einer Alpentransitbörse. Die Autoren stellten fest, dass sich die ATB als Lenkungsinstrument grundsätzlich eignet. Als Begleitmassnahme zugunsten der betroffenen strukturschwachen Regionen wurde jedoch eine vollständige Ausnahme der Lokal- und Kurzstreckenverkehrs (im Umkreis von 40 bzw. 150 bis 200 km um den Alpenkamm) von der ATB empfohlen. Gleichzeitig wiesen die Autoren des Berichts auf den Widerspruch einer solchen Ausnahmeregelung zum Nichtdiskriminierungsverbot der EU hin.⁵

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 18.06.2014
BERNADETTE FLÜCKIGER

Für das Jahr **2010** wurden in einer Studie zu Händen des ARE erstmals anhand einer vollständig aktualisierten Datengrundlage die **externen und volkswirtschaftlichen Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Verkehrs** in der Schweiz erhoben. Die Kosten wurden für zwölf Bereiche erhoben, darunter etwa Schäden am Wald, Lärm, Klima, Biodiversitätsverluste, Unfälle und luftverschmutzungsbedingte Gesundheitsschäden. Zudem wurden erstmals auch die externen Kosten im Luft- und Schiffsverkehr ermittelt und der Strassenverkehr wurde um den Fuss- und Veloverkehr ergänzt. Zudem wurden die positiven Effekte der körperlichen Betätigung im Langsamverkehr auf die Gesundheit mit einberechnet. **Insgesamt beliefen sich die externen Kosten des Verkehrs auf CHF 9.4 Mrd.**

Für den grössten Kostenanteil war dabei der motorisierte private Personen- und Güterverkehr auf der Strasse mit rund CHF 6.5 Mrd. verantwortlich. Auf den Schienenverkehr entfielen Kosten von CHF 740 Mio., auf den Schiffsverkehr von CHF 57 Mio. Für den Langsamverkehr resultierte ein Netto-Nutzen von rund CHF 400 Mio. In der Studie wurde darauf hingewiesen, dass diese Zahlen auch im Verhältnis zu den Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger betrachtet werden müssen: Im Strassenverkehr werden deutlich mehr Personen und Güter transportiert als mit den anderen Verkehrsträgern.⁶

Strassenverkehr

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 28.09.1998
LAURE DUPRAZ

L'analyse VOX a révélé que l'appui apporté au projet s'amenuisait à mesure que l'on se dirigeait vers l'extrême droite de l'échiquier politique. Les sympathisants du PDC ont accepté le projet dans une moins large mesure que ceux du PS et du PRD, tandis que l'UDC est parvenue à mobiliser la majorité de ses troupes contre la RPLP. Les partisans ont justifié leur vote essentiellement par l'argumentation écologique de la politique des transports et par le principe du pollueur-payeur. Ils ont mentionné, en seconde position, l'argument de l'intégration européenne, puis celui du financement des chantiers ferroviaires. Les opposants, quant à eux, ont justifié leur vote par quatre arguments de même poids: le coût élevé pour les ménages, une baisse de la situation économique suisse en général (pertes d'emplois, difficultés pour les petites entreprises), la considération de la RPLP comme un nouvel impôt et le rejet de la politique des transports dans son ensemble.⁷

Umweltschutz

Gewässerschutz

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 04.01.1994
SERGE TERRIBILINI

Une étude de l'OFEPF a démontré que la Suisse pourra assurer son approvisionnement en eau potable au-delà de l'an 2000. Elle a néanmoins relevé que les **nappes phréatiques étaient de plus en plus polluées**. Les principaux responsables en seraient l'agriculture, les transports ainsi que les eaux usées ménagères et industrielles. L'OFEPF a ainsi recommandé d'achever rapidement la construction du réseau des stations d'épuration mais également d'améliorer la qualité de ces installations.⁸

Luftreinhaltung

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 15.03.2019
DIANE PORCELLANA

En 2017, **les émissions de gaz à effet de serre** se sont élevées à 47.2 millions de tonnes d'équivalents CO₂, **une diminution d'un million par rapport à 2016**. La Suisse enregistre une baisse de ses émissions de 12 points de pourcentage par rapport à 1990. Par rapport aux objectifs de réduction à atteindre d'ici 2020, l'industrie aura atteint les 15%; le secteur des bâtiments n'arrivera pas au 40% avec ce rythme; le secteur des transports aura des difficultés pour parvenir au 10%. Les émissions découlant des transports sont légèrement à la hausse par rapport à 1990, alors que le secteur des bâtiments connaît une diminution de 26 points de pourcentage des émissions par rapport à 1990.⁹

Lärmschutz

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 05.11.2018
DIANE PORCELLANA

Le rapport **Pollution sonore en Suisse** expose les résultats du monitoring national sonBase pour l'année 2015. Avec cette contribution, l'OFEV concrétise le troisième axe stratégique, intitulé «monitoring de la pollution sonore et information du public», du plan national pour diminuer les nuisances sonores. Elle permet d'établir le nombre de personnes, de logements et de bâtiments importunés par du bruit nuisible ou incommodant issu du trafic routier, ferroviaire et aérien. Une personne sur sept fait les frais d'immissions sonores supérieures aux valeurs limites légales pendant la journée, et une sur huit durant la nuit. Le trafic routier est la principale source de bruit dans les centres urbains et les périphéries, où vit la quasi totalité de la population affectée par le bruit de trafic. Pour remédier à la pollution phonique, le rapport prône la prise de mesures supplémentaires.¹⁰

Allgemeiner Umweltschutz

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 20.05.1994
SERGE TERRIBILINI

Faisant suite à un premier document publié en 1991, l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEPF) a présenté un «**rapport sur l'état de l'environnement 1993**». Ce document présente la situation actuelle et les stratégies d'avenir. S'il indique que, grâce à la législation environnementale, de nombreux succès ont été obtenus, il met en lumière les importantes lacunes qui subsistent (pollution atmosphérique, exposition au bruit, déchets non traités, disparition d'espèces de flore et de faune, etc.). Pour remédier à ces problèmes, les auteurs estiment que les outils utilisés jusque-là, soit l'imposition autoritaire de valeurs-limites ou d'obligations de toutes sortes, ne sont plus appropriés. Il s'agirait ainsi, pour les prochaines années, de réorienter la politique environnementale vers des instruments conformes à l'économie de marché, c'est-à-dire des **taxes incitatives** afin de favoriser tant une utilisation rationnelle de certains produits qu'une dépollution à la source et une introduction de procédés de fabrication respectueux de la nature.¹¹

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 20.10.1998
LAURE DUPRAZ

Pour la première fois, l'OCDE a procédé à un **examen des performances environnementales de la Suisse**. Les experts de l'OCDE ont souligné les avancées importantes de la Suisse dans les domaines de la protection de l'air, de la protection des eaux et de la lutte contre le bruit. Quant à la politique des transports suisse, elle fut qualifiée de modèle pour les autres pays de l'OCDE. La gestion des déchets a été jugée efficace, mais les installations d'incinération devraient encore être complétées. Le rapport recommande davantage de coopération intercantonale pour l'incinération et regrette la forte augmentation, depuis 1992, des déchets spéciaux exportés. Deux points faibles principaux ont été relevés: la forte diminution des espaces naturels et la réduction de la diversité biologique. Les espèces animales et végétales subiraient une

pression énorme. La destruction de biotopes se poursuivrait en raison de l'urbanisation, de la modernisation de l'agriculture, de l'extension des réseaux de transport et du tourisme. Parmi les recommandations de l'organisation internationale, la Suisse est incitée à développer une réforme fiscale écologique qui pourrait inclure une augmentation sensible des taxes sur l'essence.¹²

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 03.03.2015
MARLÈNE GERBER

Gemäss einer im Jahr 2015 publizierten **Studie der Europäischen Umweltagentur (EEA)** belegt die Schweiz im Bereich der Ressourceneffizienz zusammen mit Luxemburg, dem Vereinigten Königreich und den Niederlanden den ersten Rang im Vergleich mit 38 europäischen Ländern. Ebenfalls gut steht die Schweiz in Bezug auf das Recycling da: Hier nimmt sie hinter Deutschland, Österreich und Belgien Rang vier ein. In anderen Sparten hingegen bildet die Schweiz gemäss Studie das Schlusslicht: Nirgends sonst wird so viel Abfall pro Kopf produziert wie hierzulande. Ferner belegt die Schweiz bei den Schutzgebieten den letzten Platz. Nur gerade 6.5 Prozent der Schweizer Landesfläche sind als solche klassiert, während sich dieser Anteil beim Spitzenreiter Slowenien auf 30 Prozent beläuft.

Von der Sonntagszeitung auf die tiefen Zahlen angesprochen, relativierte das BAFU diese mit Verweis auf eine ungenügende Datenlage. Man verfüge nur über die Angaben zu nationalen Schutzgebieten; für Schutzgebiete auf kantonaler und lokaler Ebene würden entsprechende Daten fehlen. Überschlage man diese grob und addiere dazu noch Waldreserven und sich in Privatbesitz befindende Schutzgebiete, beliefe sich der Wert auf ungefähr 11 Prozent. Nichtsdestotrotz anerkenne man starken Handlungsbedarf.

Ein im Januar desselben Jahres publizierter Bericht des Bundes zum Zustand der Umwelt in der Schweiz hatte der Biodiversität ein schlechtes Zeugnis ausgestellt. Zum Erhalt Letzterer sind Schutzgebiete von zentraler Bedeutung. Gemäss den Aichi-Zielen für den weltweiten Artenschutz müssten Schutzgebiete in der Schweiz bis 2020 17 Prozent der Landesfläche ausmachen – ein Unterfangen, dass gemäss der verantwortlichen Verwaltungsstelle im vorgegebenen Zeitraum nicht erreicht werden kann. Dass das Thema nicht sehr weit oben auf der Agenda der meisten politischen Akteure stand, zeigte sich auch im nur schleppenden Vorankommen bei der Erarbeitung einer Biodiversitätsstrategie. Im Jahr 2013 hatte eine von gfs.bern durchgeführte Umfrage ergeben, dass beinahe drei Viertel der Befragten den Zustand der Biodiversität in der Schweiz irrtümlicherweise als gut bis sehr gut einstufen. Demzufolge bestehe kein öffentlicher Druck, der die Politik zum Einleiten notwendiger Schritte bewegen könnte, diagnostizierte Walter Wagner, Leiter Biodiversität beim WWF.¹³

Abfälle

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 02.12.1991
SERGE TERRIBILINI

L'OFEFP a publié un rapport, effectué par le bureau d'experts INFRAS, sur **l'évaluation de la taxe sur les déchets** urbains instaurée par certaines communes alémaniques. Cette étude a conclu qu'elle présentait un bon degré d'efficacité puisqu'elle permet de réduire de 15 à 30% la quantité de déchets non triés provenant des ménages, bureaux ou commerces. Pour trouver son plein rendement, son introduction doit cependant être accompagnée de mesures telles que des collectes sélectives et des activités d'information. Si la récupération est ainsi améliorée, le volume total des déchets ne diminue toutefois pas. Les divers moyens déployés pour contourner la taxe (tourisme des déchets, incinérations privées) représentent des comportements très minoritaires; la quantité de déchets ainsi traitée ne forme que 1 à 2% du total. Sur plus de 200 communes connaissant ce système (leur nombre croît sans cesse), aucune n'est romande. Les tentatives faites dans les années soixante-dix à Morat (FR) et Froideville (VD) s'étaient soldées par des échecs et l'expérience ne fut plus jamais renouvelée.¹⁴

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 16.11.1992
SERGE TERRIBILINI

Par ailleurs, les évaluations quant aux conséquences de cette ordonnance sur le volume des déchets ont fait apparaître des **résultats positifs et une importante diminution globale des déchets des emballages pour boissons**. Ainsi, les buts fixés par le texte légal ont été largement respectés en ce qui concerne le verre et, dans une moindre mesure, l'aluminium. Par contre, les objectifs posés pour le PET n'ont pu être atteints. La raison principale fut le retard pris par le processus de recyclage en ce domaine. La marge de progression pour ce type de déchets reste cependant importante.¹⁵

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 22.06.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Das Konsumentinnenforum (KF) empfahl der Öffentlichkeit aufgrund einer Ökobilanzstudie, die **Kleinaluminiumabfälle** nicht mehr separat zu sammeln und dem Recycling zuzuführen, sondern mit dem normalen Hauskehricht zu entsorgen. Aus ökonomischen und ökologischen Gründen sei es gemäss KF nicht sinnvoll, für die 5,6% Kleinstaluabfälle aus den Haushalten die teuren Entsorgungskosten zu Lasten der Gemeinden in Kauf zu nehmen. Das BUWAL unterstützte die Empfehlung, riet jedoch den Konsumenten, möglichst wenig Aluminium zu gebrauchen. Verschiedene Gemeinden hoben daraufhin die Sammelstellen für Alu-Recycling auf.¹⁶

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 01.09.1994
SERGE TERRIBILINI

Un groupe de travail, réunissant des représentants de l'OFEFP et des offices cantonaux de protection de l'environnement, a présenté un projet de **planification en matière d'élimination des déchets** (déchets ménagers, déchets de chantiers et boues d'épuration non recyclables) pour les années à venir. Il envisage la création de cinq nouvelles usines d'incinération d'ici l'an 2000 ainsi que l'accroissement de capacité de cinq autres. Cinq anciennes installations devraient par contre être désaffectées. Au total, la capacité d'incinération des fours helvétiques devrait augmenter d'un tiers. Considérant le succès du recyclage qui plonge nombre d'usines dans des difficultés financières par manque de déchets, le groupe de travail a proposé de réduire le volume des scories entreposées au profit de l'incinération. Dans ce cadre, l'OFEFP a recommandé aux cantons de fermer les dépôts peu sûrs et de renoncer à la création de toute nouvelle décharge pour déchets non traités.¹⁷

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 24.02.1995
LIONEL EPERON

Les producteurs suisses de ciment ont fait part de leur intention de couvrir, d'ici l'an 2000, 75% de leurs besoins en combustibles par des **matériaux de substitution** peu nocifs tels que le bois de démolition, les boues d'épuration, les matières plastiques, les pneus ou encore les huiles usagées. Ce scénario, établi en collaboration avec l'OFEFP et l'OFEN, permettrait de renoncer à la combustion de quelque 270'000 tonnes de charbon par année et contribuerait ainsi à diminuer fortement les émissions de CO₂. Il pourrait par ailleurs décharger sensiblement les usines d'incinération de déchets et permettrait dès lors de revoir à la baisse les CHF 850 millions d'investissements prévus pour construire cinq nouvelles usines et augmenter la capacité de cinq autres.¹⁸

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 05.07.1995
LIONEL EPERON

L'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage a estimé que parmi les 50'000 décharges et sites industriels ou commerciaux potentiellement contaminés par des substances polluantes, 3'000 à 4'000 d'entre eux doivent faire l'objet d'un **assainissement**. Les chiffres de l'OFEFP ont ainsi été revus à la hausse, puisqu'en 1991 une première enquête auprès des cantons avait conclu à la nécessité de n'assainir environ que 2'000 des 40'000 sites potentiellement pollués alors répertoriés. Selon les expériences faites durant la dernière décennie, l'OFEFP a chiffré à environ CHF 160 millions par année pendant trente ans (soit près de cinq milliards au total) la somme nécessaire à l'assainissement de ces 3'000 à 4'000 sites contaminés.¹⁹

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 09.08.1996
LIONEL EPERON

L'OFEFP a publié début février une étude portant sur la **composition** de quelque 16 tonnes de **déchets ménagers** qui avaient été prélevées à cette fin dans 32 communes témoins durant les années 1992/1993. En procédant à une analyse comparative à partir des résultats d'une enquête similaire menée dix ans auparavant, l'étude a révélé des changements significatifs quant à la nature et à la quantité des déchets observés. Parmi les résultats les plus marquants, il a notamment été constaté une baisse des proportions de verre et de métal contenues dans les poubelles de 9 à 3%, respectivement de 6 à 3%. Interprétant les données de cette étude, l'OFEFP a tenu à souligner le rôle prépondérant joué par le tri des déchets à la source ainsi que par la taxe poubelle, désormais introduite dans la plupart des communes alémaniques. Les effets déployés par ces deux instruments sur la quantité de déchets à incinérer ont été d'ailleurs confirmés par une statistique de l'OFEFP sur la question: entre 1992 et 1994, la part des déchets combustibles a baissé de 8% et celle des ordures ménagères de 5.7%. Parallèlement, il a été recensé une augmentation de quelque 200'000 tonnes de la quantité des déchets recyclés qui a atteint 1.53 million de tonnes.²⁰

Als die 2014 wohl mit Abstand am meisten mediale Aufmerksamkeit erregende Studie des BAFU entpuppte sich die im Januar präsentierte **Erhebung der Kehrichtzusammensetzung 2012**, deren Basis die Untersuchung von insgesamt 16,5 t Kehricht in 33 ausgewählten Gemeinden war. Auf grosses Medienecho stiess dabei in erster Linie der Befund, dass 20% des Haushaltskehrichs aus noch verwertbaren Stoffen bestand. Darunter befanden sich zu einem Grossteil noch geniessbare Lebensmittel sowie zu kleineren Teilen auch Glas und Papier, die dank einer gut ausgebauten Infrastruktur eigentlich recycelt werden könnten. Insgesamt macht der Anteil von biogenen, resp. kompostier- oder vergärbaren Abfällen gar beinahe ein Drittel der gesamten Haushaltsabfälle aus. Gerade die Anteile an Papier und biogenen Abfällen im Kehricht hätten im Vergleich zur Vorgängerstudie (2001) stark zugenommen, wobei bereits in der Studie im Jahr 2001 Handlungsbedarf betreffend die biogenen Abfälle festgestellt worden war. Bei rund der Hälfte der biogenen Abfälle handelte es sich um weggeworfene, aber noch geniessbare Lebensmittel, ein Anteil, der beinahe einem Sechstel des gesamten Siedlungsabfalls entspricht. Das Problem des "Food Waste" war auch vom Bund entdeckt worden: Im Rahmen des im Vorjahr verabschiedeten Aktionsplans "Grüne Wirtschaft" erhielten Massnahmen zur Reduktion der Lebensmittelverschwendung einen hohen Stellenwert. Zwei im Berichtsjahr eingereichte, aber vom Parlament noch nicht behandelte Vorstösse, namentlich eine Motion Hausammann (svp, TG) und ein Postulat Trede (gp, BE), zielten ebenfalls auf eine Verstärkung solcher Massnahmen. Die Ergebnisse der Studien wiesen ferner eine positive Wirkung von Sackgebühren auf. In den Gemeinden, die eine Gebühr auf Kehrichtsäcke erheben, entdeckte die Untersuchung weniger recycelbare Stoffe im Haushaltskehrich. Gegenwärtig verfügen 20% aller Schweizer Gemeinden über kein verursachergerechtes Gebührensystem. Im Juli setzten Eurostat-Daten die Zahlen zu Schweizer Siedlungsabfällen in den europäischen Kontext. Mit etwas über 690 kg Abfall pro Einwohner und Jahr produzierte die Schweizer Bevölkerung 2012 mehr Abfall als die Bevölkerung jedes EU-Mitgliedstaats.²¹

Nachdem die Migros als erster Detailhändler im November 2016 an allen Ladenkassen die **Plastiksack-Gebühr von 5 Rappen** eingeführt hatte, zogen die meisten grossen Detailhändler 2017 nach: Spar und Coop implementierten dieselbe Massnahme im Januar, resp. Februar 2017; Denner folgte im September. Bereits seit Markteintritt auf Einweg-Plastiksäcke verzichtet hatten Lidl und Aldi. Nur wenige Monate nach Implementierung waren die Detaillisten überzeugt, dass die kleine Massnahme tatsächlich eine grosse Wirkung erziele. In den ersten Monaten seit Beginn der Massnahme ging der Verbrauch von Einweg-Plastiksäcken bei Coop und Migros bereits um 80 Prozent zurück.

Die Umerziehung der Konsumentinnen und Konsumenten ist dadurch aber noch nicht abgeschlossen. Der Aufdruck «Recycling», der die Plastiktüten von Coop und Migros zielt und der darauf aufmerksam machen will, dass das verwendete Plastik vollständig aus recyceltem Material besteht, werde irrtümlich als biologisch abbaubar aufgefasst, weswegen 5 bis 10 Prozent aller Raschelsäckli auf dem Kompost landeten. Aus diesem Grund empfahlen Experten den Grossverteilern, ihre Plastiksäcke mit dem Zusatz «nicht kompostierbar» zu versehen.

Von der Branchenvereinbarung ausgenommen ist die Abgabe von Plastiksäcken in der Gemüse- und Früchteabteilung. Um auch dort den Verbrauch von Einweg-Plastiksäcken zu senken, führten Coop und Migros neu zusätzlich auch Mehrwegbeutel zum Verkauf ein.²²

Depuis 2013, l'OFEV récolte des données sur les **quantités de nourriture perdue dans le secteur agricole et au sein des ménages suisses**. Environ 90% des 225'000 tonnes de déchets alimentaires générés chaque année par l'agriculture pourraient être évités, tout comme une demi-tonne pour les ménages. Dans le cadre de l'Agenda 2030, la Suisse s'est engagée à réduire de moitié son volume de déchets alimentaires par habitant. Au printemps 2019, le Parlement a chargé le Conseil fédéral d'élaborer un plan d'action contre le gaspillage alimentaire. Les données collectées par l'OFEV serviront à l'élaboration de solutions visant à réduire le gaspillage alimentaire.²³

Plus de 5'000 tonnes de plastique se retrouvent annuellement dans l'environnement, d'après la première étude sur l'ampleur de la pollution plastique en Suisse. La pollution par le plastique est 40 fois plus conséquente sur et dans les sols que dans les eaux. Pour arriver à ces résultats, les chercheurs mandatés par l'OFEV ont suivi le parcours de sept principales matières plastiques depuis leur production jusqu'à leur élimination en passant par leur utilisation. Ainsi, 0.7 pour cent de la quantité totale de ces plastiques, consommés en Suisse tous les ans, se disperse dans l'environnement. L'OFEV souligne qu'il faudrait intégrer l'abrasion des pneus, source de microplastique, pour avoir un aperçu complet de la charge environnementale du plastique. Toutefois, cette étude permet de cibler les domaines de recherche et d'action pour améliorer la lutte contre cette pollution.²⁴

-
- 1) BZ und NZZ, 20.1.06; Presse vom 21.3.06.
 - 2) Presse vom 28.10.06; Lit. "Maibach (2006). Transportrechnung Jahr 2003".
 - 3) Presse du 16.5.07; ARE, communiqué de presse, 15.5.07.
 - 4) Presse du 10.5.08; ARE, communiqué de presse, 9.5.08.
 - 5) Lit. "BAV Bundesamt für Verkehr und Metron Infrast (Hg.) (2011). Regionale Auswirkungen der Alpentransitbörse, Schlussbericht". ; Lit. "Konsortium Ecoplan, RappTrans, NEA, Herry (Hg.) (2011). ALBATRAS".
 - 6) Studie ARE vom 18.6.14
 - 7) Lit. "M. Delgrande / W. Linder (1998). Vox: Analyse des votations fédérales du 27 septembre 1998."
 - 8) Presse du 4.1.94
 - 9) Communiqué de presse OFEV du 15.4.19; LT, 16.4.19
 - 10) Etude de l'OFEV du 5.11.18; LT, 21.11.18
 - 11) Cf. lit. OFEFP; Presse du 20.5.94
 - 12) Presse du 20.10.98
 - 13) NZZ, TA, 4.3.15; SoZ, 19.4.15
 - 14) Dém., 12.1.91; TA, 25.1.91; Blick, 9.2.91; SHZ, 21.2.91; SN, 13.3.91; BZ, 19.6. et 20.6.91; Express et TW, 7.8.91; BaZ, 8.8.91; JdG, 2.12.91; Presse du 5.1.91
 - 15) NZZ, 16.11.92; Presse du 5.10.92
 - 16) BZ, 3.2.93; NQ, 22.6.93; Presse vom 27.1.93
 - 17) NZZ, 1.9.94; Presse du 19.8.94
 - 18) Presse du 24.2.95
 - 19) Presse du 5.7.95
 - 20) Lib., 13.1.96; JdG, 9.2.96; NZZ, 13.2.96; Presse des 8.2 et 9.8.96
 - 21) Eurostat - municipal waste; Lit. Steiger; Medienmitteilung BAFU vom 28.1.14; vgl. Mo. 14.3175; Po. 14.3603; AZ, BZ, LZ, Lib, NZZ, TG, 29.1.14; AZ, 30.1.14; SGT, 22.3.14; BaZ, NZZ, 17.7.14
 - 22) SoZ, 19.2.17; Blick, 14.3.17; TA, 12.6.17; LZ, 16.8.17; Blick, 1.9.17; TA, 2.11.17; Blick, 7.11.17
 - 23) Communiqué de presse OFEV du 29.4.19
 - 24) Communiqué de presse OFEV du 12.7.19