

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Weitere Schadstoffemissionen</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Motion</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2022</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Ehinger, Paul  
Holenstein, Katrin  
Longchamp, Claude  
Porcellana, Diane  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Ehinger, Paul; Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Porcellana, Diane; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Weitere Schadstoffemissionen, Motion, 1970 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Umweltschutz	2
Gewässerschutz	2
Luftreinhaltung	2
Allgemeiner Umweltschutz	3

## Abkürzungsverzeichnis

<b>BAFU</b>	Bundesamt für Umwelt
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>OECD</b>	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
<b>UREK-SR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
<b>SVG</b>	Strassenverkehrsgesetz
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>TCS</b>	Touring Club Schweiz
<b>WWF</b>	World Wide Fund for Nature
<b>LRV</b>	Luftreinhalte-Verordnung

---

<b>OFEV</b>	Office fédéral de l'environnement
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<b>OCDE</b>	Organisation de coopération et de développement économiques
<b>CEATE-CE</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
<b>LCR</b>	Loi fédérale sur la circulation routière
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>TCS</b>	Touring Club Suisse
<b>WWF</b>	World Wide Fund for Nature
<b>OPair</b>	Ordonnance sur la protection de l'air

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

MOTION  
DATUM: 05.03.1985  
KATRIN HOLENSTEIN

Während Massnahmen zur Reduktion des Schadstoffausstosses auch in der Bevölkerung weitgehend unterstützt wurden, löste die **Forderung der Umweltorganisationen, der private Motorfahrzeugverkehr müsse gebremst oder gar reduziert werden**, heftige Reaktionen aus. Mit der Idee eines Öko-Bonus, einem massiven Zuschlag auf Benzin, dessen Ertrag gleichmässig auf die ganze Bevölkerung zu verteilen wäre, wollte der VCS auf Kosten der Vielfahrer diejenigen Verkehrsteilnehmer belohnen, welche wenig oder gar nicht autofahren; eine entsprechende Motion Jaeger (Idu, SG) (Mo. 85.495) wurde indessen vom Nationalrat auch nicht in Postulatform überwiesen. Ebenfalls abgelehnt wurde eine Motion der LdU/EVP-Fraktion (Mo. 84.599), die den Bundesrat aufforderte, Vorkehrungen zu treffen, um bei einem weiteren Fortschreiten des Waldsterbens eine Treibstoffrationierung verfügen zu können (siehe auch Kt.lv. 85.202). Dagegen **verlangte das Parlament** in einem aufsehenerregenden Entscheid vom Bundesrat **die Einführung von Tempo 100 auf Autobahnen** im Sinne einer Sofortmassnahme (Mo. 83.956; Po. 85.326; Kt.lv. 84.203; Kt.lv. 84.204). Die Landesregierung, die in dieser Frage allein zuständig ist, beschloss jedoch, an den auf Anfang 1985 in Kraft gesetzten Tempolimiten 80/120 einstweilen festzuhalten. Mit 256'207 gültigen Unterschriften wurde eine Initiative «Pro Tempo 130/100» eingereicht. Der Berner Grosse Rat stimmte mit grossem Mehr einer Motion zu, wonach sich die Regierung beim BR für 6 autofreie Sonntage einsetzen soll. Die geplante Neuauflage der 1978 abgelehnten «Burgdorfer Initiative» für 12 motorfahrzeugfreie Sonntage wurde fallen gelassen. Dagegen konnte der Aufruf verschiedener, teilweise durch kantonale Regierungen unterstützter Komitees zur «Aktion autofreier Bettag» insgesamt als Erfolg gewertet werden.

Eine **erfreuliche Auswirkung dieser Tempobegrenzung** auf National- und Hauptstrassen konnte die Unfallstatistik verzeichnen: Erstmals seit 1954 wurden im Berichtsjahr wieder weniger als 1'000 Verkehrstote (908, das sind 17.2 Prozent weniger als 1984) registriert, obwohl sich der Fahrzeugbestand seither mehr als verfünffachte. Auch die Zahl der Verletzten sank auf 29'827 (2.5 Prozent weniger als 1984), während die Unfälle gesamthaft leicht zunahmen (+0.7 Prozent). Der Bundesrat beschloss die Erhöhung der Ordnungsbussen im Strassenverkehr um durchschnittlich 50 Prozent auf Anfang 1986. Stärker heraufgesetzt wurden dabei die Bussenansätze für jene Übertretungen, die für die Verkehrssicherheit von Bedeutung sind. Nachdem sich in der Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) die Mehrheit der Kantone unter anderem für eine Erhöhung der allgemein zulässigen Breite von Motorfahrzeugen auf 2.5 m ausgesprochen hatte, kündigten die **Schweizerische Verkehrsstiftung, der VCS sowie die Interessengemeinschaft Velo Schweiz das Referendum an**: Breitere Lastwagen würden die Fussgänger und Zweiradfahrer vermehrt gefährden, und zudem seien Strassenverbreiterungen auf Kosten von Kulturland, Vorgärten und Trottoirs zu befürchten. Die Exekutive eröffnete ferner die **Vernehmlassung zur Neugestaltung der Strassenrechnung**, welche für finanz- und verkehrspolitische Entscheide – vor allem in der Frage des Eigenwirtschaftlichkeitsgrades der verschiedenen Verkehrskategorien – von wesentlicher Bedeutung ist.

(Die eidgenössischen Räte genehmigten einstimmig das Haager Übereinkommen über das auf Strassenverkehrsunfälle anzuwendende Recht, welches die Schweiz 1980 unterzeichnet hatte (BRG 84.080).)<sup>1</sup>

## Umweltschutz

### Gewässerschutz

**MOTION**  
DATUM: 18.06.2019  
DIANE PORCELLANA

La majorité des membres de la CEATE-CN demande au Conseil fédéral de prendre des mesures, en concertation avec les branches concernées, afin de **réduire le recours aux emballages plastiques et aux produits à usage unique pour limiter leurs impacts sur la nature**. La recherche et l'innovation devraient être renforcées pour remplacer cette matière à terme. Une minorité, composée de membres du groupe UDC, juge la motion «superflue». Son acceptation impliquerait davantage de réglementations.

Pour le Conseil fédéral, il ne faut pas se cantonner à la question des emballages et des produits ayant un cycle de vie réduit pour résoudre l'atteinte environnementale dues aux matières plastiques. Il faut traiter le problème dans sa globalité, en s'attaquant notamment aux principales sources de pollution. L'OFEV est en train d'examiner différentes solutions. L'applicabilité au contexte suisse, de la Stratégie européenne sur les matières plastiques dans une économie circulaire, sera évaluée. Si la motion est adoptée dans la première Chambre, le Conseil fédéral aimerait la modifier pour permettre une approche plus globale et la prise en compte des sources d'émission.

Au Conseil national, la motion a été adoptée par 116 voix contre 58 et 5 abstentions. La proposition de la minorité a été soutenue par le groupe UDC et quelques parlementaires bourgeois. La proposition de la CEATE-CE, d'adopter la motion dans sa version modifiée, a été suivie par le Conseil des Etats.<sup>2</sup>

**MOTION**  
DATUM: 27.08.2019  
DIANE PORCELLANA

La nouvelle teneur de la motion visant **la réduction de la pollution plastique dans les eaux et les sols** a été approuvée par la CEATE-CN. Elle propose donc, à l'unanimité, d'adopter la motion dans sa version modifiée.<sup>3</sup>

**MOTION**  
DATUM: 12.09.2019  
DIANE PORCELLANA

Le Conseil national a adopté, sans discussion, la nouvelle formulation de la motion dont l'objectif initial était de **réduire la pollution plastique dans les eaux et les sols**. Ainsi, le Conseil fédéral traitera les atteintes à l'environnement dues aux matières plastiques dans leur globalité et tiendra compte des principales sources d'émissions dans la lutte contre la pollution plastique.<sup>4</sup>

### Luftreinhaltung

**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.<sup>5</sup>

**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.<sup>6</sup>

**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.<sup>7</sup>

**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.<sup>8</sup>

**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.<sup>9</sup>

### 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** (lp. 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.<sup>10</sup>

**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.<sup>11</sup>

---

1) A.G. Gnädinger, «Der Kostenbegriff in der Strassenrechnung», in ebenda, S. 51 ff.; AB NR, 1985, S. 1251 f.; AB NR, 1985, S. 1329 f.; AB NR, 1985, S. 136 f.; AB NR, 1985, S. 1362 ff.; AB NR, 1985, S. 164 ff.; AB NR, 1985, S. 1860; AB NR, 1985, S. 192 f.; AB NR, 1985, S. 208 f.; AB NR, 1985, S. 2234 ff.; AB SR, 1985, S. 183 f.; AB SR, 1985, S. 45 ff.; AB SR, 1985, S. 57; AS, 1985, S. 782 ff.; BBl, 1985, I, S. 787; BBl, 1984, III, S. 915 ff.; BBl, 1985, II, S. 1336; Bundesamt für Statistik, Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz 1985, Bern 1986.; Die Volkswirtschaft, 58/1985, S. 757 ff.; Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes in der Schweiz 1984/85, Bern 1986.; Jahrbuch der Schweiz. Verkehrswirtschaft 1985, S. 181 f.; Presse vom 28.1.85, 29.1.85, 30.1.85, 8.2.85, 9.5.85, 22.6.85; 16.9.85; Bund, 28.1.85; 15.10.85; TA, 31.1.85; 22.4.85; 8.8.85; 22.8.85; 10.9.85; 29.11.85; 15.2.86; LNN, 4.2.85; Vat., 4.2.85; 30.5.85; 21.8.85; 12.9.85; BZ, 13.3.85 und 16.8.85; TW, 28.3.85; 3.8.85; TAM, 20.4.85; NZZ, 6.7.85; 16.7.85; 9.8.85; 26.11.85; 29.11.85; 2.12.85; 6.12.85; SGT, 8.7.85, 9.7.85, 29.8.85; 11.9.85; Vr, 26.8.85; Ww, 5.12.85; VCS-Zeitung, 1985, Nr. 5, S. 6 f.; Varenholt (1984). Tempo 100. Soforthilfe für den Wald?; Verhandl. B. vers., 1985, III, S. 12

2) BO CE, 2019, p.468s; BO CN,2018, p.2096s; Communiqué de presse CEATE-CE du 3.4.19; Communiqué de presse CEATE-CN du 21.8.18

3) Rapport de la CEATE-CN du 27.8.19

4) BO CN, 2019,p.1513

5) AB NR, 1983, S. 177 f.; AB SR, 1983, S. 151 f.; NZZ, 1.3. und 18.3.83

6) 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

7) AB NR, 1987, S. 261 ff.; AB NR, 1987, S. 300 ff.; AB SR, 1987, S. 269 ff.

8) AB NR, 1988, S. 885 f.

9) BO CN, 1994, p. 582

10) 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.

11) 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.