

21.3149 Motion

**Für ein Verbot von SUV und Geländewagen**

Eingereicht von: Pasquier-Eichenberger Isabelle  
Grüne Fraktion  
GRÜNE Schweiz



Einreichungsdatum: 11.03.2021

Eingereicht im: Nationalrat

Stand der Beratung: Erledigt

**Eingereichter Text**

Der Bundesrat wird beauftragt, den Import von neuen Sport Utility Vehicles (SUV) und Geländewagen mit einem Leergewicht von zwei Tonnen oder mehr ab 2022 zu verbieten. Ausnahmen sind möglich, sofern ein Bedarf nachgewiesen werden kann.

**Begründung**

Grosse Geländewagen und SUV sind auf Schweizer Strassen, sowohl in der Stadt als auch auf dem Land, immer häufiger zu sehen. 2019 machten sie fast 40 Prozent der Neuwagen aus, im kantonalen Schnitt sogar bis zu 82 Prozent. Es handelt sich dabei um ein starkes Wachstum: von 50 000 im Jahr 2010 auf 130 000 im Jahr 2019. Diese Tendenz ist nicht nur in der Schweiz zu beobachten, sie liegt aber dennoch weit über dem europäischen Durchschnitt.

Auch in urbanen Kantonen ist der Anteil solcher Fahrzeuge sehr hoch. Im Kanton Zug machen sie beispielsweise 66 Prozent der Neuzulassungen aus. Das zeigt, dass ihr Kauf häufig mehr mit dem Bedürfnis nach Wertschätzung und Anerkennung zu tun hat – Werte, die mit dieser Kategorie von kraftvollen Autos vermittelt werden –, als dass tatsächlich ein geländetauglicher Wagen mit Zugkraft benötigt wird.

Diese Tendenz führt dazu, dass das durchschnittliche Leergewicht von Personenwagen stetig ansteigt; in den letzten fünf Jahren hat es sich um mehrere hundert Kilogramm erhöht. Heute beträgt das Leergewicht von Personenwagen zwischen 1626 und 1865 Kilogramm. Die Tendenz, immer grössere, schwerere und mehr Kraftstoff verbrauchende Fahrzeuge zu kaufen, ist sowohl für die Umwelt als auch für die anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer problematisch.

Laut der Internationalen Energieagentur sind die schweren und grossen SUV die zweitgrössten Verursacher des Anstiegs der CO<sub>2</sub>-Emissionen seit 2010 und platzieren sich so hinter dem Energiesektor, aber noch vor der Schwerindustrie und der Luftfahrt. Dies liegt unter anderem daran, dass der Energieverbrauch solcher Fahrzeuge rund einen Viertel höher ist als jener von mittelgrossen Autos. In der Schweiz steigt der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch von Neuwagen seit 2016 an. Je schwerer ein Fahrzeug, desto höher sein Kraftstoffverbrauch. Dieses Problem verschwindet auch nicht mit der Entwicklung von Elektro-SUV, da diese für den Transport einer Person viel mehr Energie benötigen als ein leichtes Auto. Die Energiewende bedeutet auch eine Reduktion des Verbrauchs, wenn es Alternativen gibt.

Aufgrund ihrer Grösse, ihres Gewichts und ihrer Form stellen solche Fahrzeuge ausserdem eine zusätzliche Gefahr für die anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer dar, insbesondere für Velofahrerinnen und -fahrer sowie Fussgängerinnen und Fussgänger.

**Stellungnahme des Bundesrates vom 26.05.2021**

Die in der Motion aufgeführten Problemkreise (Verbrauch bzw. CO<sub>2</sub>-Ausstoss, Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer) gelten nicht nur für Geländefahrzeuge oder Sport Utility Vehicle (SUV). Sie hängen vielmehr mit dem allgemein zu beobachtenden Trend nach leistungsstärkeren,



schwereren und grösseren Fahrzeugen zusammen. Der Bundesrat beobachtet diese Entwicklung mit Blick auf die Erreichung des Netto-Null-Ziels ebenfalls kritisch. Er ist aber der Ansicht, dass die Massnahmen des Bundes zur Senkung des Treibstoffverbrauchs alle Personenwagen betreffen sollen. Das Parlament hat als Gegenvorschlag zur daraufhin zurückgezogenen Volksinitiative "für menschenfreundlichere Fahrzeuge", der sogenannten "Offroader-Initiative", das Bundesgesetz über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (SR 641.71) beschlossen. Das Gesetz enthält verschiedene Instrumente zur Reduktion des Treibhausgas-Ausstosses. Im Bereich des Strassenverkehrs sind dies insbesondere die analog zur EU geltenden CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge. Auf Basis von Zielwerten muss die Flotte jedes Importeurs eine individuelle Vorgabe einhalten. Überschreitet er diese, wird eine Sanktion fällig. Mit der vorgesehenen Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes soll der Treibhausgas-Ausstoss weiter sinken, indem im Verkehrsbereich neue Zielwerte eingeführt werden und die bestehenden Zielwerte verschärft werden.

Am 10. März 2021 wurde zudem die Motion Müller (20.3210; CO<sub>2</sub>-Emissionsabgaben. Gerechtigkeit auch bei Nischenmarken) überwiesen. Die Motion beauftragt den Bundesrat, die CO<sub>2</sub>-Verordnung dahingehend zu ändern, dass auch Fahrzeuge von Klein- und Nischenanbietern gleich sanktioniert werden wie die übrigen Fahrzeugmarken. Darunter sind namhafte Anbieter von SUV.

### Antrag des Bundesrates vom 26.05.2021

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

### Chronologie

17.03.2023 Abgeschrieben, weil nicht innert zwei Jahren abschliessend im Rat behandelt

### Zuständigkeiten

#### Zuständige Behörde

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

### Weitere Informationen

#### Erstbehandelnder Rat

Nationalrat

#### Mitunterzeichnende (25)

Andrey Gerhard, Badertscher Christine, Baumann Kilian, Brenzikofer Florence, Brélaz Daniel, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Fivaz Fabien, Girod Bastien, Glättli Balthasar, Gysin Greta, Klopfenstein Broggin Delphine, Michaud Gigon Sophie, Porchet Léonore, Prelicz-Huber Katharina, Python Valentine, Ryser Franziska, Rytz Regula, Schlatter Marionna, Schneider Meret, Trede Aline, Töngi Michael, Walder Nicolas, Weichelt Manuela, Wettstein Felix

### Links

