

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Lärmschutz
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bericht
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

Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Freymond, Nicolas
Porcellana, Diane
Rinderknecht, Matthias

Bevorzugte Zitierweise

Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Porcellana, Diane; Rinderknecht, Matthias 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Lärmschutz, Bericht, 1993 - 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Luftfahrt	1
Umweltschutz	1
Lärmschutz	1
Allgemeiner Umweltschutz	2

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
EntG	Bundesgesetz über die Enteignung
EDI	Eidgenössisches Departement des Inneren
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
LFG	Luftfahrtgesetz

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
LEx	Loi fédérale sur l'expropriation
DFI	Département fédéral de l'intérieur
EIE	étude d'impact sur l'environnement
LA	Loi fédérale sur l'aviation

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Luftfahrt

BERICHT
DATUM: 29.08.2007
NICOLAS FREYMOND

En mai de l'année sous revue, la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (CEATE-CN) a présenté le **projet de loi** concrétisant l'initiative parlementaire Hegetschweiler (prd, ZH) **concernant les garanties de procédure en matière d'indemnisation pour nuisances sonores dues au trafic aérien**. L'objectif du projet est de garantir que les propriétaires fonciers concernés puissent faire valoir leurs prétentions à des indemnités pour moins-value en raison des nuisances sonores dans le cadre d'une procédure simple et conforme aux principes de la loi fédérale sur l'expropriation (LEx). Il vise tout particulièrement à porter le délai de prescription de 5 à 10 ans. En effet, dans une jurisprudence constante, le Tribunal fédéral a établi que les propriétaires pouvaient faire valoir leurs prétentions durant 5 ans à partir du moment où la spécialité des immissions et la gravité de l'atteinte sont objectivement reconnaissables. Or, la LEx prévoit un délai de 10 ans pour toutes les autres formes d'expropriation. Le projet de la CEATE-CN modifie en outre la loi fédérale sur l'aviation (LA) afin de garantir les droits des propriétaires à une indemnisation lors d'une augmentation des nuisances sonores résultant d'une modification du règlement d'exploitation d'un aéroport. De plus, les indemnités touchées par les propriétaires seront ristournées aux locataires sous la forme d'une diminution de loyer. Finalement, la commission propose d'étendre aux domaines des chemins de fer et du trafic routier le principe retenu pour la procédure d'expropriation des riverains d'aéroport, ces deux domaines occasionnant également des nuisances sonores.

Le Conseil fédéral s'est montré très critique face à ce projet, dont il estime qu'il débordait largement le cadre et les objectifs de l'initiative Hegetschweiler. Il a d'abord rejeté l'extension des procédures d'indemnisation aux domaines routier et ferroviaire en raison de leur complexité pratique, mais aussi parce que la commission n'a pas pris le soin d'en évaluer les conséquences financières pour la Confédération. La procédure concernant les nuisances occasionnées par le trafic aérien pose également des problèmes. Du point de vue pratique, elle implique une complexification et un surcroît de travail pour l'administration. Du point de vue financier, les répercussions seront considérables: pour le seul aéroport de Zurich, la facture devrait atteindre entre CHF 200 et 400 millions. Pour ces raisons, le Conseil fédéral a proposé de rejeter le projet ou, le cas échéant, d'en supprimer tout ce qui excède le cadre de l'initiative.¹

Umweltschutz

Lärmschutz

BERICHT
DATUM: 23.01.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

An einer Tagung der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung wurde eine **Zwischenbilanz der bisherigen Lärmschutzmassnahmen** gezogen und Perspektiven für die Zukunft erörtert. Die bisher beim BUWAL eingereichten Lärmkataster zeigten auf, dass die hauptsächlichen Lärmverursacher der Strassen-, Eisenbahn- und Flugverkehr sind. Der Sanierungsbedarf erwies sich als massiv höher als dies zur Zeit der Inkraftsetzung der Lärmschutzverordnung im Jahre 1987 geschätzt worden war. Die Teilnehmer waren sich einig, dass einzig technische Massnahmen das Problem nicht lösen könnten. Vielmehr müssten die Lärmbekämpfung an der Quelle sowie planerische Massnahmen im Bereich der Siedlungs- und Verkehrspolitik zum Einsatz kommen.²

BERICHT
DATUM: 15.11.1997
LIONEL EPERON

Chargée de plancher sur le problème des nuisances sonores provoquées par le trafic aérien, une commission d'experts du DFI a émis des propositions en vue de l'adoption de valeurs limites d'immission, respectivement d'alarme, à proximité des **aéroports nationaux**. Celles-ci se montent à 60 décibels (dB), respectivement 65 dB, dans les zones d'habitation pour la période comprise entre 6 et 22 heures (65 dB, respectivement 70 dB pour les zones mixtes). Entre 22 et 23 heures, les experts ont établi des limites de 55 dB, respectivement 65 dB, tant pour les zones d'habitation que pour les zones mixtes. Enfin, des seuils de 50 dB, respectivement 60 dB, ont été

proposés dans les zones d'habitation pour les périodes comprises entre 23 et 24 heures et 5 et 6 heures (55 dB, respectivement 65 dB pour les zones mixtes).³

BERICHT
DATUM: 17.02.1998
LAURE DUPRAZ

Une commission d'experts a proposé des mesures pour respecter les valeurs limites d'**émissions sonores occasionnées par le trafic aérien**. La commission a estimé que les coûts de ces mesures devraient s'élever à plus de CHF 2.3 milliards, dont 1.7 milliard pour Zurich et 616 millions pour Genève. La plus grosse part de cet investissement sera destinée aux expropriations. Le reste, CHF 302 millions, sera consacré à des fenêtres de protection contre le bruit. Selon les experts, environ 67'000 personnes en Suisse seraient considérablement incommodées par le bruit dû au trafic aérien. Les experts ont proposé que des valeurs limites correspondantes à celles déjà valables pour la route soient appliquées aux émissions sonores du trafic aérien.⁴

BERICHT
DATUM: 28.06.2017
DIANE PORCELLANA

Le **rapport du Conseil fédéral concernant le plan national de mesures pour diminuer les nuisances sonores** souligne que les mesures prises jusqu'à présent agissent trop peu à la source des nuisances et que la population n'est pas protégée efficacement. A l'avenir, avec la croissance de la population, la mobilité et la densification du tissu urbain, les nuisances sonores vont s'amplifier. Les mesures actuelles doivent être complétées pour assurer une protection intégrale de la population. La stratégie du Conseil fédéral s'articule autour de trois axes à savoir la réduction des émissions de bruit à la source, la promotion de la tranquillité et de la détente dans le développement urbain et finalement, le monitoring de la pollution phonique et information du public. Il faut davantage se focaliser sur la prévention des émissions sonores, ainsi les mesures sur le chemin de propagation doivent passer au second plan et le recours aux mesures de remplacement doit être réduit. La qualité acoustique dans l'espace public doit être mieux prise en considération dans la planification urbaine. Finalement, les connaissances spécialisées sur la problématique du bruit doivent être analysées constamment et il faut axer l'information sur les différents groupes cibles. Le rapport détaille donc les mesures et les instruments de mise en œuvre en fonction des différents types de bruit et de l'aménagement du territoire.⁵

Allgemeiner Umweltschutz

BERICHT
DATUM: 07.10.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Zehn Jahre nach Verabschiedung des Umweltschutzgesetzes zog das BUWAL **Bilanz über den Erfolg der verschiedenen Massnahmen in den einzelnen Umweltbereichen**. In der Luftreinhaltung wurde eine Reduktion der Schwefeldioxide (SO₂) um ca. 56% festgestellt, die Emissionen von Stickoxid und Kohlenwasserstoff konnten zwar auch gesenkt werden, erreichten aber die gesteckten Ziele noch nicht. Als Erfolg bezeichnete das BUWAL auch die Verminderung der Siedlungsabfälle mittels neuer Abfallbewirtschaftungskonzepte sowie die Anwendung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). In den Bereichen Boden- und Lärmschutz wurden bisher die nötigen Erhebungen in Form eines nationalen Beobachtungsnetzes resp. von Katastern durchgeführt, was die Grundlagen für die Erarbeitung von weiteren Massnahmen bildete.⁶

1) BO CN, 2002, p. 1683; FF, 2007, p. 6039 ss.; FF, 2007, p. 6081 ss.

2) NZZ, 22.1.93; TA, 23.1.93

3) TA, 15.11.97

4) TA, 17.2.98

5) Plan national de mesures pour diminuer les nuisances sonores

6) NZZ, 7.10.93