

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Lärmschutz
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Motion
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Ackermann, Marco
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Brändli, Daniel
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gilg, Peter
Hirter, Hans
Huguenet, François
Mosimann, Andrea
Porcellana, Diane
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Brändli, Daniel; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gilg, Peter; Hirter, Hans; Huguenet, François; Mosimann, Andrea; Porcellana, Diane; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Lärmschutz, Motion, 1966 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Landesverteidigung	1
Landesverteidigung und Gesellschaft	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Energie	1
Alternativenergien	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	4
Luftfahrt	4
Raumplanung und Wohnungswesen	5
Raumplanung	5
Umweltschutz	6
Luftreinhaltung	6
Lärmschutz	7

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
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
USG	Umweltschutzgesetz
ASTRA	Bundesamt für Strassen
LSV	Lärmschutz-Verordnung
ROR	Rat für Raumordnung
EKLB	Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung

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
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
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
EIE	étude d'impact sur l'environnement
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
LPE	Loi sur la protection de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit
COTER	Conseil de l'organisation du territoire
CFLB	Commission fédérale pour la lutte contre le bruit

Allgemeine Chronik

Landesverteidigung

Landesverteidigung und Gesellschaft

MOTION
DATUM: 29.04.1998
FRANÇOIS HUGUENET

Le Conseil des Etats a transmis une recommandation Loretan (prd, AG) qui invite le Conseil fédéral à modifier l'ordonnance sur la protection contre le bruit. Ainsi, les installations de tir devant être assainies contre les nuisances sonores bénéficieront du même régime que les routes et les installations ferroviaires, soit d'une prolongation de cinq ans (jusqu'en 2007) du délai de réalisation des aménagements. Par ailleurs, la Confédération devra assainir contre le bruit des centaines de logement voisins des aérodromes militaires, ceci afin de répondre aux prescriptions en vigueur.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Alternativenergien

MOTION
DATUM: 04.06.2019
MARCO ACKERMANN

Mit einer Motion wollte Thomas de Courten (svp, BL) den Bundesrat beauftragen, im Gesetz einen **Mindestabstand von Windkraftanlagen zu Siedlungsgebieten vom Zehnfachen der Höhe der Anlagen** festzulegen – so wie dies in anderen Ländern bereits vorgeschrieben sei. Er wolle damit Menschen und Tiere vor Schallbelastungen schützen und die Akzeptanz von Windkraftanlagen in der Bevölkerung erhöhen. Die Zehnfachregel trage zudem der Entwicklung von immer grösser werdenden Windkraftanlagen Rechnung und vergrössere den Abstand dementsprechend. Der Nationalrat folgte jedoch im Sommer 2019 der Empfehlung des Bundesrates und lehnte die Einführung einer nationalen gesetzlichen Grundlage für Mindestabstände von Windkraftanlagen zu Siedlungsgebieten mit 123 gegen 65 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab. Umweltministerin Simonetta Sommaruga verwies auf die bestehenden gesetzlichen Regelungen wie die Lärmschutzverordnung (LSV) und die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), welche bereits vor der Realisierung eines Projekts die Auswirkungen auf die Umwelt prüfen. Beide Gesetze würden deshalb schon heute dafür sorgen, dass die Bevölkerung ausreichend vor Lärmstörungen geschützt werde. Zudem würde ein Abstand von 1500 Metern – wie dies der Motionär fordere – die ausgewiesenen Potenzialgebiete aus dem Konzept Windenergie um zwei Drittel reduzieren, so der Bundesrat in seiner Stellungnahme.²

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 15.03.2017
NIKLAUS BIERI

Die im März 2015 eingereichte Motion Regazzi (cvp, TI) zur **Reduzierung von Staus in den Morgenstunden** verlangte, dass das Nachtfahrverbot für Lastwagen im Strassenverkehrsgesetz geändert wird und neu nur von 22 bis 04 Uhr gilt. Damit würde das Verkehrsaufkommen im morgendlichen Stossverkehr reduziert. In seiner Stellungnahme vom Mai 2015 verwies der Bundesrat auf das Landverkehrsabkommen mit der EU, welches von einer solchen Änderung tangiert würde, und beantragte die Ablehnung der Motion. Im Nationalrat, wo das Anliegen im September 2016 behandelt wurde, wies Bundesrätin Leuthard auch auf die Nachtruhe der Bevölkerung und die Erholung der Chauffeure hin. Trotzdem wurde die Motion knapp angenommen: Mit 98 gegen 93 Stimmen bei 3 Enthaltungen. Im März 2017 kam die Motion in den Ständerat, dieser folgte diskussionslos seiner KVF-SR, welche die Ablehnung der Motion beantragt hatte.³

MOTION
DATUM: 18.06.2019
NIKLAUS BIERI

Den «**Strassenlärm weiter verringern** und die betroffene Bevölkerung schützen» wollte Ständerat Claude Hêche (sp, JU) im März 2019 mit einer Motion. Die bis Ende 2022 zwischen Bund und Kantonen bestehenden Programmvereinbarungen zum Lärmschutz sollen verlängert, bzw. die finanzielle Unterstützung von Kantonen und Gemeinden durch den Bund mit dem Zweck der Lärmreduktion soll in der gleichen Höhe wie in den vergangenen Programmperioden gesichert werden. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und versprach, dem Parlament

innert nützlicher Frist einen Verpflichtungskredit vorzulegen. Der Ständerat nahm die Motion im Juni 2019 stillschweigend an.⁴

MOTION
DATUM: 18.06.2019
NIKLAUS BIERI

Die Forderung der Motion Lombardi (cvp, TI) betreffend die **Lärmschutzmassnahmen bei Strassen** war vom Bundesrat umgesetzt worden: Mit der Revision der Lärmschutzverordnung per 1. April 2018 hatte der Bundesrat sichergestellt, dass Strassenlärmisanierungsprojekte, die bis Ende März 2018 in eine Programmvereinbarung mit dem Bund aufgenommen worden waren, auch dann Bundesbeiträge erhalten, wenn ihre Realisierung erst nach 2018 erfolgt. Im März 2019 beantragte der Bundesrat die Abschreibung der Motion, da er ihr Anliegen als erfüllt erachtete. Die Räte folgten diesem Antrag im Juni 2019 diskussionslos.⁵

MOTION
DATUM: 12.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Das Thema Lärmschutz stand im Zentrum der Motion **«Wahre Kosten von Lärmschutzmassnahmen»** von Nationalrat Franz Grüter (svp, LU). Dieser forderte, dass bei Lärmschutzmassnahmen auf Nationalstrassen der Leitfaden Strassenlärm (BAFU/ASTRA), konsequent angewendet werde und die Kostenberechnungen soweit möglich auf effektiven Marktpreisen beruhten.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er argumentierte, dass es sich bei den Kostenangaben für Lärmschutzbauten um Richtwerte handle, die in der Vorprojektphase für eine Kostenschätzung eingesetzt werden, wenn noch keine genaueren Kostenangaben vorliegen. Diese Werte basierten auf aktuellen Ausführungsprojekten an Nationalstrassen. Sie gewährleisteten eine schweizweite Gleichbehandlung der vom Verkehrslärm betroffenen Bevölkerung.

In der nationalrätlichen Debatte im Herbst 2019 monierte Grüter noch einmal, dass das ASTRA Einheitspreise für Lärmschutzwände anwende, die nicht den Marktpreisen entsprächen. Er verlangte daher, dass die Berechnungsgrundlagen neu erarbeitet würden. Mit den seiner Meinung nach zu teuren Berechnungen der Lärmschutzmassnahmen würden die Anwohnerinnen und Anwohner um den ihnen zustehenden Schallschutz gebracht. Verkehrs- und Umweltministerin Sommaruga erinnerte daran, dass es sich bei den vom ASTRA verwendeten Kostenangaben um Durchschnittswerte von bereits realisierten Projekten entlang der Nationalstrasse handle, konkret seien dies CHF 1'700 pro Quadratmeter Lärmschutzwand. Die effektiven Kosten pro Quadratmeter Lärmschutzwand beliefen sich dann aber je nach Projekt auf zwischen CHF 900 und CHF 3'500. Zum Zeitpunkt der Verhältnismässigkeitsprüfung seien die effektiven Kosten noch gar nicht bekannt und könnten somit gar nicht berechnet werden, erinnerte Sommaruga. Der Schutz der betroffenen Personen sei mit der von Nationalrat Grüter geforderten Motion abhängig von kostenbeeinflussenden Faktoren, wie beispielsweise dem Zustand einer Brücke, auf welcher eine Lärmschutzwand erstellt würde. Es widerspreche dem Prinzip der Gleichbehandlung, wenn bei anerkanntem Schutzanspruch die Umsetzung der Massnahme davon abhängig gemacht werde, wie aufwändig die Realisierung der Lärmschutzmassnahme ist, resümierte die Verkehrsministerin. Die Mehrheit der grossen Kammer, insbesondere die geschlossen stimmende SVP- und FDP.Liberale-Fraktion, liess sich von der bundesrätlichen Argumentation nicht überzeugen und stimmte für Annahme der Motion (100 zu 88 Stimmen bei 2 Enthaltungen).⁶

MOTION
DATUM: 09.12.2019
NIKLAUS BIERI

Die Motion Hêche (sp, JU) unter dem Titel **«Strassenlärm weiter verringern und die betroffene Bevölkerung schützen»** war im Dezember 2019 im Nationalrat traktandiert. Der Motionär wollte die Regierung beauftragen, die Programmvereinbarungen zwischen Bund und Kantonen zum Lärmschutz zu verlängern. Trotz einem Minderheitsantrag Rutz (svp, ZH) auf Ablehnung der Motion wurde kaum debattiert: Nachdem Bundesrätin Sommaruga erklärte, dass der Bundesrat die Weiterführung der Lärmschutz-Programmvereinbarungen als sinnvoll erachte, nahm der Rat die Motion mit 136 zu 50 Stimmen (keine Enthaltungen) an.⁷

MOTION
DATUM: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat behandelte in der Wintersession 2020 die Motion «**Wahre Kosten von Lärmschutzmassnahmen**» von Nationalrat Franz Grüter (svp, LU), nachdem diese in der Herbstsession 2020 der KVF-SR zur Vorberatung zugewiesen worden war. Kommissionssprecher Wicki (fdp, NW) legte im Plenum dar, warum die KVF-SR die Motion einstimmig zur Ablehnung empfahl. Grüters Forderung, Kostenberechnungen für Lärmschutzmassnahmen möglichst auf effektiven Marktpreisen zu basieren, sei in der Praxis quasi nicht umzusetzen, da man sich zu diesem Zeitpunkt in der Vorprojektphase befinde, in welcher noch zu viele unbekannte Faktoren Einfluss nehmen können. Vor allem würde die Umsetzung dieser Forderung aber bedeuten, dass der Verfassungsgrundsatz der Gleichbehandlung missachtet würde, wenn ein teureres Objekt (beispielsweise Gebäude) als schützenswerter als ein günstigeres Objekt eingestuft würde, obwohl die Bewohner und Bewohnerinnen genau gleich von Lärm betroffen wären. Nachdem sich auch Bundesrätin Sommaruga noch einmal gegen die Motion ausgesprochen und betont hatte, dass auch die BPUK die Anliegen der Motion kritisch sehe, lehnte die kleine Kammer die Motion stillschweigend ab.⁸

MOTION
DATUM: 10.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im November 2020 befasste sich die UREK-NR mit dem Thema **Lärm im Strassenverkehr**. Sie beriet dabei auch über die beiden parlamentarischen Initiativen 20.443 und 20.444 von Nationalrätin Gabriela Suter (sp, AG). Die Kommission beschloss, die beiden Initiativen zu sistieren und im Gegenzug eine eigene Motion einzureichen. In dieser forderte sie den Bundesrat auf, ein Massnahmenpaket zur einfacheren und strengeren Sanktionierung von unangemessenem Lärm im Strassenverkehr auszuarbeiten. Mit diesem Massnahmenpaket sollen Personen, welche illegale Bauteile in ihr Fahrzeug einbauen oder sonstige verbotene Veränderungen daran vornehmen, einfacher zur Rechenschaft gezogen werden können. Zudem soll geprüft werden, wie die Polizei ihre Kontrollen hinsichtlich des Verkehrslärms intensivieren kann und schliesslich solle dargelegt werden, mit welchen Instrumenten der Bund den Vollzug durch die Kantone unterstützen könne, insbesondere hinsichtlich der Entwicklung von so genannten Lärmblitzern. Eine Kommissionsminderheit um Walter Wobmann (svp, SO) lehnte die Motion ab. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion.

In der Frühjahressession 2021 wurde die Motion im Nationalrat behandelt. Die Kommissionssprecherinnen Delphine Klopfenstein Broggin (gp, GE) und Susanne Vincenz-Stauffacher (fdp, SG) wiesen darauf hin, dass sehr viele Personen in der Schweiz von übermässigem Strassenlärm gestört seien und dass sich dieser Lärm auch gesundheitsschädigend auswirken könne. Daher sei das Anliegen, den Lärm zu begrenzen, in der Kommission auf grosses Verständnis gestossen. Anschliessend erläuterten beide noch einmal die Forderungen der Motion. Minderheitssprecher und Präsident der Föderation der Motorradfahrer der Schweiz Walter Wobmann erläuterte, dass auch er die Lärmbelastung senken wolle, aber diese Aufgabe sei mit den bestehenden Instrumenten und gesetzlichen Grundlagen längst angegangen worden. Die Motion sei daher unnötig. So wies er etwa darauf hin, dass bereits heute Fahrerinnen und Fahrer wegen vermeidbaren Lärms gebüsst werden können und dass die Polizei getunte Fahrzeuge aus dem Verkehr ziehen könne.

Umwelt- und Verkehrsministerin Sommaruga befürwortete im Namen des Bundesrats die Motion und wies auf den grösseren Kontext dieses Vorstosses hin. Es sei unsinnig, auf der einen Seite Milliarden von Franken in den Lärmschutz und damit in die Gesundheit der Menschen zu investieren, wenn auf der anderen Seite einzelne Personen diese Massnahmen durch ihr Fahrverhalten und ihre getunten Fahrzeuge zunichte machten. Es sei daher wichtig, diesen einfach vermeidbaren Lärm an der Quelle zu reduzieren.

Nach einigen kritischen Rückfragen seitens der SVP und der FDP kam das Geschäft zur Abstimmung. Die grosse Kammer stimmte der Motion mit 119 zu 65 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossen stimmenden SVP sowie von einigen Mitgliedern der FDP.Liberale- und der Mitte-Fraktion.⁹

MOTION
DATUM: 01.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Das Thema **Lärm im Strassenverkehr** beschäftigte den **Ständerat** in der Sommersession 2021 dank einer Motion der UREK-NR. Mit dieser Motion soll der Bundesrat beauftragt werden, ein Massnahmenpaket zur Lärmreduzierung im Strassenverkehr – insbesondere bei den so genannten «Autoposern» und den getunten Fahrzeugen – vorzulegen. Martin Schmid (fdp, GR) erläuterte für die Kommissionsmehrheit, dass diese die Motion unterstütze, da das Thema des übermässigen und vermeidbaren Lärms wichtig sei und es ein Massnahmenpaket benötige, um dieses Problem anzugehen. Hansjörg Knecht

(svp, AG) sah dies anders. Der Minderheitensprecher erläuterte, dass die Motion aus drei Gründen abgelehnt werden solle. Erstens bestünden die notwendigen rechtlichen Grundlagen bereits, um das Problem anzugehen. Zweitens führe die Motion zu Rechtsunsicherheit, da nicht klar sei, was unter dem «vernünftigen Aufwand» zu verstehen sei, mit welchem die betreffenden Lenkerinnen und Lenker verzeigt werden sollen. Schliesslich sei die Motion auch wenig sinnvoll, da die technischen Mittel für die Umsetzung der Motion, die so genannten Lärmblitzer, noch gar nicht existierten. Bundesrätin Sommaruga betonte, dass der Bundesrat diesen Vorstoss als sehr sinnvoll erachte. Er werde bei Annahme der Motion genau prüfen, ob Gesetzesänderungen notwendig seien oder ob die Problematik auch ohne gesetzliche Anpassungen angegangen werden könne. Diese Worte vermochten den Grossteil des Ständerates zu überzeugen. Er stimmte mit 34 zu 7 Stimmen (bei einer Enthaltung) deutlich für die Annahme der Motion.¹⁰

Eisenbahn

MOTION
DATUM: 11.06.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite au refus du Conseil national de couper CHF 500 millions dans le fonds destiné à la **lutte contre les nuisances sonores générées par le trafic ferroviaire**, le Conseil des Etats a adopté tacitement une motion Bieri (pdc, ZG) chargeant le Conseil fédéral de réexaminer la question des mesures antibruit dans le cadre de l'élaboration du message Rail 2030. Le gouvernement doit notamment évaluer l'efficacité des mesures réalisées et étudier l'opportunité d'actions supplémentaires.¹¹

MOTION
DATUM: 08.03.2010
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a adopté, par 96 voix contre 45, la motion Bieri (pdc, ZG) chargeant le Conseil fédéral de réexaminer les **mesures de lutte contre les nuisances sonores** générées par le trafic ferroviaire et, le cas échéant, d'en proposer d'autres à titre complémentaire dans le cadre de l'élaboration du message Rail 2030.¹²

Luftfahrt

MOTION
DATUM: 27.05.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a rejeté, par 129 voix contre 41, une motion de sa CTT visant à **transférer à la Confédération les fonds « bruit » des aéroports nationaux**. Suivant l'avis du Conseil fédéral, le plénum a refusé que l'Etat fédéral octroie des aides financières, alors que ses compétences décisionnelles en matière d'aéroports sont très restreintes.¹³

MOTION
DATUM: 29.09.2008
NICOLAS FREYMOND

La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats (CEATE-CE) s'est saisie du **projet de loi sur les garanties de procédure accordées en cas d'indemnisation pour nuisances sonores** approuvé l'année précédente par la chambre basse. Concrétisant l'initiative parlementaire Hegetschweiler (prd, ZH) (02.418) concernant les moins-value immobilières aux abords des aéroports, le projet vise à modifier la loi sur l'expropriation et la loi sur l'aviation de sorte à prolonger de 5 à 10 ans le délai de prescription pour les indemnités en matière de nuisances sonores imputables aux aéroports et à en étendre le principe aux domaines ferroviaire et routier. La CEATE-CE a jugé totalement inacceptable l'extension du champ d'application du principe d'indemnisation à l'ensemble des infrastructures dans lesquelles une compétence de la Confédération est engagée. Selon elle, non seulement le coût de cette extension se chiffrerait en milliards, mais en plus cela engendrerait une forte complication des procédures, alors que l'objectif initial était précisément de les simplifier pour que les propriétaires puissent faire valoir leurs droits. Enfin, la commission a estimé que, malgré la suppression par le Conseil national d'une clause explicite de rétroactivité, le projet permet de facto la réouverture de procédures prescrites. Pour ces raisons, la CEATE-CE a recommandé au plénum de ne pas entrer en matière. Toutefois, convaincue de la nécessité d'agir, la commission a déposé une motion chargeant le Conseil fédéral de soumettre un projet législatif apportant les garanties procédurales demandées par l'initiative parlementaire et excluant toute possibilité de rétroactivité vis-à-vis des procédures prescrites. Suivant leur CEATE, les sénateurs ont refusé d'entrer en matière sur le projet du Conseil national et adopté la motion. La chambre basse a de justesse réaffirmé sa position en approuvant une seconde fois, par 90 voix contre 89, l'entrée en matière. Suivant la majorité de la CEATE-CN, la coalition victorieuse, issue des groupes écologiste,

socialiste et démocrate-chrétien, souhaite éviter que le traitement du problème ne reparte de zéro et ne dure encore des années.¹⁴

MOTION
DATUM: 04.06.2009
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a adopté la motion de la CEATE-CE chargeant le Conseil fédéral de soumettre à l'Assemblée fédérale un projet législatif apportant les **garanties procédurales en cas d'indemnisation pour nuisances sonores dues aux avions** et excluant toute possibilité de rétroactivité vis-à-vis des procédures prescrites. Dans l'attente du projet gouvernemental, le traitement du projet de loi de la CEATE-CN concrétisant l'initiative parlementaire Hegetschweiler (plr, ZH) (02.418) est suspendu.¹⁵

MOTION
DATUM: 27.11.2018
NIKLAUS BIERI

Im Mai 2017 hatte der Bundesrat dem Parlament einen Bericht zur Abschreibung der Motion der UREK-SR betreffend **«Fluglärmimmissionen. Entschädigung nachbarrechtlicher Abwehransprüche»** vorgelegt. Mit der Annahme der Motion war der Bundesrat im Juni 2009 beauftragt worden, dem Parlament die gesetzlichen Bestimmungen zur Verbesserung der Rechtslage der von Fluglärm betroffenen Grundstückeigentümerinnen und -eigentümer zu unterbreiten. Im kurzen Bericht hielt der Bundesrat knapp acht Jahre später fest, angesichts der ablehnenden Haltung seitens der Kantone und der Kommissionen für Umwelt, Raumplanung und Energie beider Räte sei keine politische Akzeptanz für eine Neuordnung des Lärmentschädigungssystems gegeben. Aus diesem Grund beantragte er im Bericht die Abschreibung der Motion. Im November 2018 würdigte Roland Eberle (svp, TG) für die Kommission die vom Bund unternommenen Versuche und erklärte, auch die UREK-SR erkenne, dass keine Neuregelung möglich sei. Diskussionslos stimmte der Rat der Abschreibung der Motion zu.¹⁶

MOTION
DATUM: 10.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat stimmte in der Herbstsession 2020 der Abschreibung der Motion **«Fluglärmimmissionen. Entschädigung nachbarrechtlicher Abwehransprüche»** zu, nachdem die UREK-NR dies mit 15 zu 7 Stimmen bei einer Enthaltung empfohlen hatte. Die Motion der UREK-SR hatte den Bundesrat beauftragt, eine Vorlage zur Verbesserung der Rechtslage der von Fluglärm betroffenen Grundstückeigentümerinnen und -eigentümer auszuarbeiten. In einem kurzen Bericht hatte der Bundesrat erläutert, was er alles unternommen hat, um die Motion umzusetzen. Da die Kantone und die beiden UREK auf die vorgeschlagenen Lösungen ablehnend reagiert hätten, entschied der Bundesrat, die geltende Rechtslage beizubehalten. Da auch der Ständerat bereits der Abschreibung zugestimmt hatte, wurde diese Motion ca. 12 Jahre nach ihrer Einreichung als erledigt erklärt.¹⁷

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

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.¹⁸

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.¹⁹

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.²⁰

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 verursachen. 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 Motorfahräder** 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.²¹

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.²²

Lärmschutz

MOTION
DATUM: 04.03.1982
HANS HIRTER

Das in den letzten Jahren in den Wintersportgebieten aufgekommene sogenannte **Heliskiing stellt eine ernsthafte Lärmbelästigung der Erholungssuchenden dar**. Für eine knappe Mehrheit des Nationalrats ging ein Verbot dieses Transports von Skifahrern mittels Helikoptern, wie es in den französischen Alpen bereits verhängt wurde, zu weit; er überwies eine entsprechende Motion Bircher (sp, AG) nur als Postulat.²⁵

MOTION
DATUM: 20.09.1990
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a transmis à l'unanimité, contre l'avis du Conseil fédéral inquiet de ses conséquences financières, la motion Miville (ps, BS) concernant les **protections antibruit pour les stands de tir**. Ce texte propose que la Confédération subventionne en partie les diverses mesures nécessaires pour rendre les installations de tir conformes aux exigences de la loi sur l'environnement et de l'ordonnance sur la protection contre le bruit, ces tâches dépassant souvent les moyens des communes et des cantons. Il charge donc le gouvernement de procéder à une révision de la loi sur l'organisation militaire afin d'y intégrer une telle disposition.²⁴

MOTION
DATUM: 29.01.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis comme postulat la motion Miville (ps, BS) du Conseil des Etats concernant les problèmes que connaissent **les communes pour assainir leurs installations de tir**. Compte tenu du développement urbain, de nombreux stands sont désormais à proximité d'habitations. L'assainissement nécessaire de ces installations afin de respecter les dispositions de l'ordonnance sur la protection contre le bruit exige de la part des communes des investissements importants. C'est pourquoi le motionnaire a demandé au gouvernement qu'elles puissent se voir octroyer des **subventions fédérales** à cet effet.²⁵

MOTION
DATUM: 18.06.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national a transmis, sous la forme du postulat, une motion Genner (pe, ZH) qui demande au gouvernement de préparer un train de mesures pour aider les cantons à **réaliser les programmes de réduction des nuisances sonores**, afin de garantir l'exécution de l'ordonnance sur la protection contre le bruit avant 2002. L'exécutif a déclaré que, selon les connaissances actuelles, un assainissement du bruit des routes n'était pas envisageable pour 2002. L'exécution de ces mesures relevant des cantons, la Confédération n'a pas les moyens d'accélérer l'assainissement. Toutefois, en 1995, dans le cadre de la révision de la loi sur la protection de l'environnement, le parlement avait décidé d'augmenter de 10% la contribution de la Confédération pour assainir le bruit des routes. De plus, dans le cadre de la nouvelle péréquation financière, la disponibilité des moyens financiers devrait augmenter pour les autorités exécutives. Le National a également transmis un postulat (Po.99.3389) de sa Ceate invitant l'exécutif à présenter un **rapport** concernant les mesures prévues, adoptées ou introduites pour réduire les immissions de bruit dans les zones d'habitation, ainsi que les mesures et incitations supplémentaires nécessaires pour poursuivre l'assainissement dans ces zones où les valeurs limites sont largement dépassées.²⁶

MOTION
DATUM: 05.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Nach dem Nationalrat im Vorjahr überwies der Ständerat diskussionslos eine Motion Abate (fdp, TI), die den Bundesrat beauftragt, bei den zuständigen Organen der EU die nötigen Schritte zu unternehmen, damit das **Rollmaterial**, insbesondere die Güterwagen aus EU-Ländern, welche die Schweiz durchqueren, einer Lärmsanierung unterzogen werden.²⁷

MOTION
DATUM: 11.12.2017
DIANE PORCELLANA

Le conseiller national Beat Flach (pvl, AG) demande par le biais d'une motion, **l'autorisation de la pratique de la fenêtre d'aération et la possibilité de densifier vers l'intérieur du milieu bâti sans autorisation dans les zones exposées au bruit**. D'après l'art. 39 al.1 OPB, les immissions de bruit se mesurent au milieu de la fenêtre ouverte des locaux à usage sensible au bruit. L'auteur relève qu'une autre méthode est utilisée, dite pratique de la fenêtre d'aération. Jugée non admissible par le Tribunal fédéral, il serait alors impossible de densifier vers l'intérieur du milieu bâti dans ces endroits fortement exposés en raison des interdictions de construire en vertu de la législation sur la protection contre le bruit. Il souhaite que les dérogations prévues à l'art. 31 al. 2 OPB soient appliquées que dans des cas exceptionnels. Il charge le Conseil fédéral d'adapter l'OPB et, au besoin, la loi sur la protection de l'environnement (LPE) afin

d'autoriser la pratique de la fenêtre d'aération.

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion. Premièrement, il souligne que des permis de construire peuvent être délivrés en cas de dépassement des valeurs limites d'immissions lorsqu'il y a un intérêt prépondérant à construire. Deuxièmement, il mentionne que le Conseil de l'organisation du territoire (COTER) et la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit (CFLB) ont déjà indiqué des pistes de solutions pour concilier les objectifs du développement territorial avec ceux de la lutte contre le bruit. Pour le Conseil fédéral, la pratique de la fenêtre d'aération n'est pas suffisante. Il prône la poursuite des réflexions des deux commissions fédérales extraparlamentaires afin de créer une base légale autorisant une densification vers l'intérieur judicieuse dans ces zones exposées au bruit. Des propositions seront formulées dans le plan national de mesures pour diminuer les nuisances sonores.

La chambre basse adopte la motion par 137 voix contre 54 et 1 abstention. La CEATE-CE partage la volonté du motionnaire. Mais par 12 voix et 1 abstention, les membres de la commission souhaitent la formuler de manière plus générale. Ainsi, au lieu d'une "judicieuse densification vers l'intérieur du milieu bâti, sans autorisation exceptionnelle, et à autoriser l'application de la pratique dite de la fenêtre d'aération, qui est largement reconnue", la nouvelle version demande que les modifications législatives puissent permettre "la densification vers l'intérieur du milieu bâti nécessaire du point de vue de l'aménagement du territoire tout en tenant compte de manière appropriée de la protection de la population contre les nuisances sonores". Le Conseil des Etats adopte la motion dans sa version modifiée. La motion devra repasser devant la chambre basse pour une seconde lecture.²⁸

MOTION

DATUM: 08.03.2018
DIANE PORCELLANA

La CEATE-CN propose, à l'unanimité, d'accepter la **motion** modifiée par le Conseil des Etats **relative à la pratique de la fenêtre d'aération**. Lors du second passage au Conseil national, l'adaptation est approuvée et la **nouvelle version** est donc **adoptée**. En conséquence, le Conseil fédéral devra modifier le cadre légal afin de permettre la densification vers l'intérieur du milieu bâti, dans les zones exposées au bruit, tout en tenant compte de la protection de la population contre les nuisances sonores.²⁹

MOTION

DATUM: 06.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Matthias Jauslin (fdp, AG) reichte im Dezember 2021 eine Motion ein, mit der dem **Fortschritt bei der Wärmepumpentechnik in der Lärmschutzverordnung Rechnung getragen** werden soll. Jauslin wollte damit sicherstellen, dass «bei der Anwendung von modernen Wärmepumpen keine weiteren Massnahmen zur Verminderung von Lärmemissionen getroffen werden müssen, die über die Einhaltung der rechtlichen Grenzwerte hinaus gehen». Der Motionär erhoffte sich davon einen Abbau staatlicher Hürden sowie eine Beschleunigung der Bewilligungsprozesse für Wärmepumpen, was wiederum der Klimapolitik zugutekäme.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er stehe auch hinter dem Anliegen, rasch von den fossilen Energieträgern wegzukommen. Er setze sich aber auch für den Schutz der Bevölkerung vor Lärm ein. Zudem sei die Vereinigung der kantonalen Lärmschutzfachleute daran, die Empfehlungen zum Vollzug des Lärmschutzrechts bei Wärmepumpen zu aktualisieren, wodurch 2022 das weitere Vorgehen hinsichtlich allfälliger Vereinfachungen im Lärmschutzrecht festgelegt werden soll.³⁰

1) 24 Heures, 23.2.98.; BO CE, 1998, p. 479 ss.

2) AB NR, 2019, S. 933 ff.; BLZ, 6.6.19

3) AB NR, 2016, S. 1477; AB SR, 2017, S. 257

4) AB SR, 2019, S. 478

5) BBI 2019, S. 2955 ff.

6) AB NR, 2019, S. 1528 f.

7) AB NR, 2019, S. 2151 f.

8) AB SR, 2020, S. 1258 f.

9) AB NR, 2021, S. 384 ff.; Medienmitteilung UREK-NR vom 17.11.20

10) AB SR, 2021, S. 394 ff.

11) BO CE, 2009, p. 672.

12) BO CN, 2010, p. 225 s.

13) BO CN, 2008, p. 552 s.

14) BO CE, 2008, p. 519 ss.; BO CN, 2008, p. 1381 ss.

15) BO CN, 2009, p. 1044.

16) AB SR, 2018, S. 841 f.; Bericht zur Abschreibung der Motion 08.3240

17) AB NR, 2020, S. 1384 ; Bericht zur Abschreibung der Motion 08.3240

18) 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.

19) Vat., 11.6.65; NZZ, 12.10.65., 10.10., 2.12., 3.12. und 4.12.66; Bund, 15./16.10.66.

20) AB NR, 1973, S. 1513 ff.; AB NR, 1973, S. 207 f.; NZ, 30.3.73.; Rigoletti (1973). Das Recht im Kampf gegen die Luftverschmutzung.

21) AB NR, 2006, S. 615; AB SR, 2006, S. 886; Postulat KVF-NR, (AB NR, 2006, S. 1071 und Beilagen III, S. 550).

22) AB NR, 2007, S. 1558 f.

- 23) AB NR, 1982, S. 243 ff.: Vr. 20.4.82; Ww, 2.6.82.
24) BO CE, 1990, p. 633 ss.
25) BO CE, 1992, p. 123 s.
26) BO CN, 1999, p. 1316 s.; BO CN, 1999, p. 2672 s.
27) AB NR, 2005, S. 1973 und Beilagen V, S. 349 ff.; AB SR, 2006, S. 910 und Beilagen IV, S. 58 ff.
28) BO CE, 2017, p. 935; BO CN, 2017, p. 793 s.; Communiqué de presse CEATE-CE
29) BO CN, 2018, p. 302s; Rapport CEATE-CN
30) Mo. 21.4381