

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Prozess

Revision des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahn

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Gerber, Marlène

Bevorzugte Zitierweise

Gerber, Marlène 2025. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Revision des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahn, 2013*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 13.04.2025.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Umweltschutz	1
Lärmschutz	1

Abkürzungsverzeichnis

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Umweltschutz

Lärmschutz

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 27.09.2013
MARLÈNE GERBER

Im Berichtsjahr sprach sich das Parlament für einen verstärkten Schutz gegen Eisenbahnlärm aus. Durch eine **Revision des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahn** sollen ein Anstieg der Lärmbelastung durch Verkehrszunahme verhindert und zusätzliche Personen vor grenzwertüberschreitendem Eisenbahnlärm geschützt werden. Kernstück der bis 2028 befristeten Vorlage ist die Einführung von Emissionsgrenzwerten für bestehende Güterwagen ab 2020, was faktisch einem Verbot von Güterwagen mit lauten Grauguss-Bremssohlen gleichkommt. Darüber hinaus soll der Bund lärmvermindernde Massnahmen an der Fahrbahn wie akustisches Schienenschleifen oder den Einbau von Schienenschallabsorbern vornehmen können, wofür Investitionen in der Höhe von CHF 76 Mio. geplant sind. Weitere CHF 40 Mio. soll der Bund für Investitionsbeihilfen zur Förderung lärmarmer Produkte einsetzen können. Das Anliegen inklusive des für die Finanzierung der Lärmsanierung vorgesehenen Verpflichtungskredits von CHF 1,515 Mrd. war im erstberatenden Nationalrat grundsätzlich unbestritten und die grosse Kammer stimmte beiden Vorlagen nach Ablehnung mehrerer Minderheitsanträge einstimmig zu. Besagte Anträge formierten sich von Seiten der Kommission zum einen durch eine breite Minderheit Hardegger (sp, ZH), welche die Verringerung von beim Rangieren von Zügen entstehendem Lärm derjenigen von rollenden Güterzügen vorziehen wollte, sowie durch eine bürgerliche Minderheit Hurter (svp, SH), die verstärkte Berücksichtigung von lärmsanierenden Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg des Schalls (z.B. Lärmschutzwände) forderte. Diese wurden im Plenum ebenso abgelehnt wie die linken Minderheiten zur Vorverlegung des Inkrafttretens der Emissionsgrenzwerte auf 2017 und zur Erhöhung des Verpflichtungskredits auf die Höhe des ursprünglichen, im Jahr 1998 gesprochenen Kredits (CHF 1,854 Mrd.). Auch im Ständerat, der das Geschäft in der Herbstsession als Zweitrat behandelte, fanden Verpflichtungskredit und Gesetzesvorlage einhellige Zustimmung. Die kleine Kammer hatte lediglich über einen Minderheitsantrag Stadler (glp, UR) zu befinden, welcher den im Gesetz vorgeschriebenen Schutzgrad, wonach mindestens zwei Drittel der unter übermässigem Bahnlärm leidenden Anwohner vor dem Lärm zu schützen seien, auf 75% erhöhen wollte. Der Urner Ständerat verwies dabei auf die Botschaft des Bundesrates, in der oftmals die Rede sei, der Schutzgrad werde mit den neu zu treffenden Massnahmen übertroffen. Durch die Einführung der Emissionsgrenzwerte werde gar ein Anstieg des Schutzgrades auf 80% erwartet. Bundesrätin Leuthard (cvp) plädierte in der Folge auf ein schrittweises Vorgehen und die momentane Beibehaltung des Zweidrittelziels. Der Minderheitsantrag unterlag mit 13 zu 25 Stimmen. Noch in derselben Session passierte die Gesetzesänderung die Schlussabstimmung in den Räten.¹

1) BBl, 2013, S. 489 ff., 527 ff., 531 und 7391 ff.; AB NR, 2013, S. 937 ff. und 1772; AB SR, 2013, S. 714 ff. und 933.