



22.085

## **Umweltschutzgesetz. Änderung**

### **Loi sur la protection de l'environnement. Modification**

*Fortsetzung – Suite*

#### CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 06.12.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)  
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 07.12.23 (FORTSETZUNG - SUITE)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 04.03.24 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 04.03.24 (FORTSETZUNG - SUITE)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.03.24 (FORTSETZUNG - SUITE)

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen  
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

### **Bundesgesetz über den Umweltschutz Loi fédérale sur la protection de l'environnement**

*Detailberatung – Discussion par article*

#### **Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

#### **Titre et préambule, ch. I introduction**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

**Präsident** (Nussbaumer Eric, Präsident): Die Detailberatung wurde in zwei Blöcke aufgeteilt. Eine Übersicht über den Ablauf wurde Ihnen ausgeteilt.

#### **Block 1 – Bloc 1**

*Lärm: Neuregelung für Baubewilligungen*

*Bruit: nouvelle réglementation pour les permis de construire*

**Grabner Michael** (V, VS): Es besteht grundsätzlich immer die Gefahr, dass man eine Vorlage für ganz verschiedene Ansinnen gebraucht oder auch teilweise missbraucht. Genauso ist es auch beim Lärm. Da sagt man dann unter dem Titel des

AB 2024 N 219 / BO 2024 N 219

Umweltschutzes: Wir wollen neue 30er-Zonen schaffen, wir wollen die Autos möglichst von verkehrsorientierten Strassen weghaben; da machen wir doch eine 30er-Zone, dann hat sich die Lärmproblematik erledigt, und wir sind die Autos los.





Artikel 108 der Strassensignalisationsverordnung sagt, dass das eine Möglichkeit sein kann, um Lärm zu reduzieren. Es ist aber eben eine Kann-Vorschrift. Trotzdem hat das Bundesgericht in seiner Rechtsprechung gesagt: Gestützt auf die Sanierungspflicht in Artikel 16 des Umweltschutzgesetzes, muss man die Höchstgeschwindigkeit unter Umständen auch an verkehrsorientierten Strassen herabsetzen, wenn das nötig ist.

Mit meinem Antrag möchte ich Artikel 16 Absatz 3bis USG dahin gehend ändern, dass die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit keine Sanierungsmassnahme gemäss Umweltschutzgesetz mehr darstellt; sanieren muss man dann natürlich die Gebäude. Ich gebe zu bedenken, dass mit der vermehrten Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs in Zukunft viel leisere Fahrzeuge unterwegs sein werden.

Da mein geschätzter Kollege Thomas Hurter seinen Einzelantrag noch besser formuliert hat als ich meinen Minderheitsantrag, ziehe ich diesen zugunsten des Einzelantrages Hurter Thomas hiermit zurück.

**Flach Beat (GL, AG):** Ich spreche hier zu meinen Minderheitsanträgen in Block 1, bei welchen es eigentlich um die Gretchenfrage geht, wie wir die Problematik lösen wollen, wie an lärmbelasteten Orten weiterhin auch lärmempfindliche Bauten erstellt werden können. Ich habe Ihnen gegenüber eingangs schon erwähnt, dass meine ursprüngliche Idee eigentlich darin bestand, die Lüftungsfensterpraxis ins Gesetz zu schreiben. Leider ist das weder vonseiten des Bundesrates noch vonseiten des Ständerates erfolgt, und deshalb sind meine Minderheitsanträge als Konzeptantrag zu verstehen.

Ich sage Ihnen noch einmal, was in Artikel 31 Absatz 2 der Lärmschutz-Verordnung eigentlich die Ausnahme war. Nach diesem dürften Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen ausnahmsweise auch dann errichtet werden, wenn sich die Immissionsgrenzwerte auch durch Abschirmungsmassnahmen nicht einhalten lassen. Nebst der Zustimmung der zuständigen kantonalen Behörden war Voraussetzung, dass ein überwiegendes Interesse für die Realisierung des Bauvorhabens spricht und damit eine Interessenabwägung im Einzelfall vorgenommen wird, die sehr hohe methodische Anforderungen an die rechtsanwendenden Behörden stellt.

Schon aus dieser Formulierung heraus erkennen Sie, dass es nicht ganz einfach ist, diese Interessenabwägung ins Gesetz hineinzuschreiben. Ich habe versucht, das zu machen, indem ich Ihnen, wie gesagt, ein Konzept vorschlage, wonach grundsätzlich einmal die Emissionsgrenzwerte eingehalten werden müssen. Das ist der Grundsatz. Können diese nicht eingehalten werden, gibt es eine Kaskade von Möglichkeiten, die dann – je nachdem, was möglich ist – angewandt werden können, bis hin zum Schluss meines Konzeptes, das vorsieht, dass beispielsweise selbst Aussenräume, die zur Verfügung stehen, dann noch in diese Überlegungen einfließen müssen. Ich versuche damit nichts anderes zu tun, als die während vieler Jahre erarbeitete Lüftungsfensterpraxis in dieses Gesetz hineinzuschreiben und wieder Rechtssicherheit zu schaffen, in der Form, wie wir sie bis zum Entscheid im Fall der Gemeinde Niederlenz 2015 kannten.

Was die Mehrheit bei diesem Punkt will, ist ja, dass man grundsätzlich überall bauen kann, wenn die lärmempfindlichen Räume durch eine sogenannte Komfortlüftung oder eine kontrollierte Lüftung gelüftet werden. Das geht am Problem vorbei. Es geht bei der kontrollierten Lüftung insofern eben nicht um ein Lüften per se, sondern es sind grundsätzlich energetische Fragen, die man damit lösen will.

Wenn Sie selbst eine kontrollierte Lüftung entsprechend den SIA-Normen 180, 382/1 oder 382/5 erstellen, müssen Sie feststellen, dass es nicht möglich ist, über solche kontrollierten Lüftungen tatsächlich ein Raumklima zu schaffen, wie Sie es sich selber wünschen würden. Entsprechend ist es dann trotzdem immer noch so, dass Sie stosslüften müssen und dass Sie beispielsweise auch in der Nacht die Fenster aufmachen müssen, um herunterzukühlen. Wenn diese kontrollierte Lüftung einfach ständig läuft – selbst im Sommer, wenn Sie überhaupt keine Heizung brauchen –, werden Sie feststellen, dass Sie dafür ein Kühlaggregat installieren werden müssen. Das bedeutet höhere Kosten, nicht nur für die Ersteller, sondern selbstverständlich dann auch für die Mieterinnen und Mieter. Das bedeutet höhere Kosten bei der Anschaffung und beim Unterhalt, das bedeutet höhere Energiekosten, und das bedeutet auch bei der Miete selber höhere Kosten. Es braucht Raum, solche Anlagen zu installieren, und wie gesagt viel Energie. Wenn Sie stattdessen ein, zwei Handbewegungen machen, dann sind das wesentlich weniger Kilojoule, die Sie verbrauchen, als eine aktive Lüftung an Energie verbraucht.

Wie gesagt, dieser Vorschlag ist ein Konzept und insofern stimmig – oder zumindest verstehe ich ihn als stimmig –, als er die Praxis wieder aufnimmt, wie sie die Kantone und Städte bis 2015 angewandt haben: mit einer Kaskade, die festlegt, dass Lärm nach wie vor an der Quelle bekämpft werden muss. Es muss dann aber in diesen verschiedenen räumlichen Orten halt eben auch möglich sein, trotzdem eine Innenverdichtung zu machen, auch wenn sie gut erschlossen sind, wenn sie eine Strasse haben, wenn sie eine Strassenbahn haben, wenn die Bahn hinter oder vor dem Haus durchführt.

Diese kaskadische Abstufung schafft die Möglichkeit, individuell für die Projekte Lösungen zu finden, die dann nicht nur den Gesundheitsschutz nach wie vor achten, sondern eben auch dem Interesse nachkommen, dass





wir eine Innenverdichtung machen möchten. Wir würden damit eben auch einen Pflock gegenüber all denjenigen einschlagen, die jetzt unter dem Vorwand des Lärmschutzes Einsprachen gegen solche Bauprojekte gemacht haben oder machen, obwohl es ihnen gar nicht um den Lärmschutz gehen kann. Denn an sehr vielen solchen Orten, wo man bauen wollte, bestehen heute Wohnungen, die hundsmiserabel lärmisoliert sind, die hundsmiserabel erschlossen sind, und diese könnte man erneuern. Das wäre ein grosser Vorteil für die Menschen, die jetzt dort leben.

**Suter Gabriela (S, AG):** Herr Kollege Flach, Sie haben die Lüftungsfensterpraxis ausführlich dargelegt. Gehe ich richtig in der Annahme, bzw. können Sie bestätigen, dass die Lüftungsfensterpraxis die nötige Flexibilität beim Bauen im Lärm ermöglicht, sodass eigentlich die von unseren Kollegen vorgebrachten Anliegen, auch in lärmbelasteten Gebieten verdichtet zu bauen, umsetzbar sind und man nicht über die Lüftungsfensterpraxis hinausgehen muss?

**Flach Beat (GL, AG):** Ich kann das insofern bestätigen, als dieser Bundesgerichtsentscheid 2015 zu unglaublicher Unsicherheit geführt hat, was in der Konsequenz dazu geführt hat, dass alle kantonalen Verwaltungsgerichte dem gefolgt sind und gesagt haben, sie könnten das nicht mehr einfach so anwenden, wie man es jahrelang angewendet hat. Ich habe gesagt, der initiale Entscheid des Bundesgerichtes von 2015 war inhaltlich korrekt; an diesem Ort keine Lüftungsfensterpraxis zu machen, das war wirklich eine Dummheit. Aber an vielen, vielen anderen Orten ist seither wirklich der Bau von Hunderten oder Tausenden von Wohnungen blockiert, die mit der Lüftungsfensterpraxis realisiert werden könnten, mit einem sehr guten Raumklima, mit einer sehr guten Wohnhygiene. So wäre gesundes Leben, gesundes Wohnen innerhalb des Siedlungsgebietes möglich, dort, wo wir dringend Wohnungen brauchen.

**Trede Aline (G, BE):** Ich kann es sehr kurz machen. Gemäss meiner Minderheit soll es bei Artikel 22 Absatz 1bis neu heissen: "Können die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden, ordnet die dafür zuständige Behörde zum Zweck ihrer Einhaltung in erster Linie Massnahmen zur Emissionsbegrenzung bei der Quelle an und passt bestehende Sanierungsmassnahmen oder Erleichterungen an."

Der Unterschied ist: Meine Minderheit will, dass die Massnahmen an der Quelle und vor der

**AB 2024 N 220 / BO 2024 N 220**

Ausnahmebewilligung angeordnet werden, also nicht erst danach. Natürlich sollen weiterhin die Gemeinden selber anordnen können, welche Massnahmen sie durchführen wollen – aber eben vor der Ausnahmebewilligung. Wie wir gesagt haben: Das Wichtigste ist, den Lärm an der Quelle zu reduzieren und nicht erst später mit Adaptionen oder grösseren baulichen Massnahmen, die auch sehr kostspielig sind.

**Suter Gabriela (S, AG):** Gerne begründe ich meine vier Minderheitsanträge.

Die erste Minderheit bei Artikel 22 Absatz 2 Buchstabe c will sicherstellen, dass zumindest die Alarmwerte immer eingehalten werden, wenn Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten erteilt werden. Die Alarmwerte sind ein Kriterium dafür, dass umgehend lärmsaniert werden muss und Schallschutzfenster eingebaut werden müssen. Sie sind massiv höher als die Planungswerte. In der Wohnzone liegen die Alarmwerte tagsüber bei 70 Dezibel. Das entspricht dem Lärm eines vorbeifahrenden Autos, wenn Sie auf dem Trottoir stehen. Sie wissen: Das ist wirklich laut.

Zum Fluglärm gibt es neben dem Entwurf des Bundesrates und dem Beschluss des Ständerates drei Minderheitsanträge. Der Antrag der Minderheit III möchte den Fluglärm nicht gesondert erwähnen, wie das auch im geltenden Recht nicht der Fall ist. Wenn Sie den Fluglärm wirklich drin haben und speziell behandeln möchten, so schlage ich Ihnen mit meinem Minderheitsantrag II vor, die aktuell geltende Praxis für den Flughafen Zürich ins Gesetz zu schreiben. Diese hat sich bewährt. Die Formulierung ist ein Vorschlag der Verwaltung auf Wunsch der UREK-S, der im Ständerat versehentlich nicht eingebracht worden ist. Die Formulierung bringt mehr Rechtssicherheit, als es der Entwurf des Bundesrates und der Beschluss des Ständerates tut, und sie fixiert mit den Alarmwerten eine Maximalgrenze, die nicht überschritten werden darf. Fluglärm hat eine spezielle Charakteristik: Bei Strassenlärm können Sie Häuser so bauen, dass die lärmsensiblen Räume wie Wohn- und Schlafzimmer auf die lärmabgewandte Seite ausgerichtet sind. Bei Fluglärm geht das nicht, denn er kommt von oben. Es ist auf allen Seiten eines Gebäudes gleich laut, eine den Lärm berücksichtigende Architektur ist nicht möglich.

In der Schweiz sind etwa 100 000 Menschen von gesundheitsschädigendem Fluglärm betroffen, insbesondere in den Regionen rund um die Flughäfen Zürich und Genf. Die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung fordert deshalb tiefere Grenzwerte für Fluglärm und eine Ausweitung der Nachtstunden. Vor diesem





Hintergrund ist es völlig absurd, dass Kollegin de Montmollin mit ihrem Minderheitsantrag höhere Immissionsgrenzwerte fordert. Damit würden ganze Dörfer, die mit nachweislich gesundheitsgefährdendem Fluglärm belastet sind, auf dem Papier fluglärmfrei – aber nur auf dem Papier. In Tat und Wahrheit wird es kein einziges Dezibel leiser, im Gegenteil: Viele Fluglärm Betroffene würden ihren Anspruch auf Schutzmassnahmen verlieren.

Fluglärm ist besonders belastend, weil man ihm nicht ausweichen kann. Es ist kein ruhiger Aussenraum möglich. Er macht deshalb auch die Wohn- und Aufenthaltsqualität von ganzen Quartieren kaputt und entwertet so die Grundstücke. Aus diesem Grund verlangt auch der Hauseigentümerverband Schweiz tiefere Immissionsgrenzwerte für Fluglärm – tiefere, nicht höhere, Frau de Montmollin. Ich bitte Sie, meiner Minderheit zu folgen.

Schliesslich komme ich zu den Massnahmen an der Quelle. Mit meiner Minderheit zu Artikel 22 Absatz 7 beantrage ich Folgendes: Wenn eine Baubewilligung erteilt wurde, soll die zuständige Behörde verpflichtet sein, zu prüfen, ob an der Lärmquelle weitere Sanierungsmassnahmen angeordnet werden können. Falls noch keine Sanierungsverfügung vorliegt oder Erleichterungen gewährt wurden, soll die zuständige Behörde innerhalb eines Jahres nach Baubewilligung einen Sanierungsplan für das betroffene Gebiet erstellen. Damit stellen wir sicher, dass die notwendige Lärmsanierung nicht wie in den letzten Jahren und Jahrzehnten auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben wird. Im Übrigen haben einige Kantone bereits solche Sanierungspläne gemacht, z. B. der Kanton St. Gallen. Es ist auch klar, dass solche Pläne nicht nur einen einzigen Strassenzug betreffen können, sondern dass sie ganzheitlich angepackt werden müssen.

Schliesslich möchte ich mit meinem Minderheitsantrag zu Artikel 22 Absatz 6 sicherstellen, dass die Anlagenbesitzer weiterhin verpflichtet sind, ihre Anlagen zu sanieren, auch wenn eine Baubewilligung in lärmbelastetem Gebiet erteilt worden ist. Es darf nicht sein, dass der Einbau von kontrollierten Lüftungen den Effekt hat, dass quellenseitig nichts mehr unternommen werden muss.

Ich bitte Sie, meinen Minderheitsanträgen zuzustimmen. Ich bin sicher, dass Ihnen die 1,1 Millionen von Lärm betroffenen Menschen in der Schweiz danken werden.

**Präsident** (Nussbaumer Eric, Präsident): Der Antrag der Minderheit I (de Montmollin) wird von Herrn Christian Wasserfallen begründet.

**Wasserfallen** Christian (RL, BE): Bei den Anträgen der Minderheit I (de Montmollin) zu Artikel 22 Absätze 3, 4 und 5 sowie zu Artikel 24 Absatz 3 Buchstabe d geht es wirklich nur um das Bauen in lärmbelasteten Gebieten in Bereichen und Zonen von Flughäfen. Das betrifft vor allem die Region rund um den Flughafen Genf, aber auch die Region rund um den Flughafen Zürich, wo übrigens am Wochenende gerade eine Pistenverlängerung von der Bevölkerung akzeptiert wurde, was ein schönes Zeichen ist für die Aviatik in der Schweiz.

Im Umfeld von Flughäfen und Flugplätzen soll es Zonen geben, in denen für Wohnbauten weniger strenge Lärmgrenzwerte gelten. Das ist die Zielsetzung. Dies gesagt, ist es so, dass es hier primär um die Neubauten geht. Wenn wir keine Möglichkeiten haben oder nur mit Ausnahmeregelungen operieren, wie das der Bundesrat vorschlägt, wird dort entsprechend niemand investieren. Und, Frau Suter, Sie dürfen das Ganze auch nicht dramatisieren, denn es sind Zonen und Gebiete, wo heute schon Wohnen stattfindet. Die Zielsetzung ist, in diesen Zonen, wo heute Wohnen stattfindet, nebenan, auf ähnlichem Gebiet, weitere Wohnungen bauen zu können. Auch das würde helfen, in erschlossenen Gebieten neue Wohnungen erstellen zu können. Dort könnten die Bewilligungen dann mit entsprechend adaptierten Lärmgrenzwerten auch rechtssicher von den lokalen Behörden erteilt werden. Ich habe Ihnen gesagt, die Möglichkeit, aufgrund von reinen Ausnahmeregelungen zu bauen, wird nicht dazu führen, dass man in diesen Gebieten in grossem Stil Wohnungen bauen kann.

Meine Vorrednerin hat zu Recht darauf hingewiesen, dass man bei Fluglärm natürlich andere Problematiken vor sich hat, weil im Gegensatz zu einer Strasse oder einer Eisenbahnlinie der Lärm natürlich von überall her kommt, während er bei den Strassen und Schienen aus einer ganz bestimmten Richtung kommt. Aber das betrifft mehr die Diskussion über die sogenannte Lüftungsfensterpraxis, und dort sind wir jetzt ja nicht.

Aber es muss – das ist eine klare Aussage – in Zeiten von Wohnungsknappheit und viel zu wenigen Neubauten einfach möglich sein, auch in diesen Bereichen, wo, wie gesagt, Wohnen schon stattfindet, weiter zu verdichten und neue Einheiten zu erstellen. Die Quadratur des Kreises ist also folgende: dass man auf der einen Seite eine Siedlungsentwicklung ermöglicht und auf der anderen Seite den Flugbetrieb dieser Flughäfen weiterhin sicherstellen kann. Das ist die Zielsetzung der Minderheitsanträge de Montmollin. Ich kann Ihnen sagen, dass es Möglichkeiten gäbe, Wohnungen zu erstellen, wenn diese Anträge durchkämen. Aber wenn diese Minderheitsanträge nicht durchkommen, ist es überhaupt nicht sicher, dass in diesen Gebieten eine Entwicklung stattfinden wird.



**Masshardt** Nadine (S, BE): Die Bundesverfassung verlangt, die Bevölkerung vor schädlichen Einwirkungen zu schützen. Dazu gehört gemäss Umweltschutzgesetz auch Lärm. Damit die Bevölkerung nicht gesundheitsschädigendem Lärm ausgesetzt ist, dürfen Neubauten bisher nur errichtet werden, wenn die Emissionsgrenzwerte für Lärm eingehalten werden.

AB 2024 N 221 / BO 2024 N 221

Wir haben bereits gehört, dass das Parlament nun die Motion Flach zur Legalisierung der Lüftungsfensterpraxis angenommen hat. Was der Bundesrat und die Mehrheit aber hier machen wollen, geht über diesen Vorstoss hinaus. Das aktuelle Umweltschutzgesetz unterscheidet nirgends zwischen Strassenlärm und Fluglärm, was auch richtig so ist. Es geht eben grundsätzlich um den Schutz der Bevölkerung vor Lärm. Da ist es schlicht falsch, bestimmte Arten von Lärm wie Fluglärm auszunehmen oder zu gewichten. Klar ist, sowohl Strassenlärm als auch Fluglärm können gesundheitsschädlich sein und negative Auswirkungen auf die Lebensqualität von Menschen haben.

Der Bundesrat und die Mehrheit Ihrer Kommission wollen nun erstmals nach Art der Lärmquelle unterscheiden, obwohl die Motion Flach die Lärmquelle gar nicht thematisiert. Bei Fluglärm darf gemäss Bundesrat und Mehrheit für jedes noch so kleine Bauprojekt das gesundheitsschädliche Mass, also die Emissionsgrenzwerte der Verordnung, überschritten werden. Mit dem vorliegenden Minderheitsantrag III (Masshardt) zu Artikel 22 Absatz 3 hingegen sind Ausnahmen bei grösseren Bauprojekten möglich, wenn davon nur ein kleiner Teil der Wohnungen betroffen ist – unabhängig davon, ob der Lärm eben von der Strasse oder aus der Luft kommt. Wir als Gesetzgeber sollten nicht sagen, bei Fluglärm als Lärmquelle interessiere es uns nicht, wenn die Grenzwerte überschritten sind. Was hingegen zählt, ist der Verfassungsauftrag, die Menschen vor nachweislich schädlichen Einwirkungen zu schützen.

Ich danke für die Unterstützung meiner Minderheit III.

**Vincenz-Stauffacher** Susanne (RL, SG): In Block 1, Sie haben es gehört, geht es um Neuregelungen für Baubewilligungen unter dem Aspekt Lärm. Eine Minderheit Graber will eine neue Bestimmung einführen, wonach auf verkehrsorientierten Strassen die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich ... *(Glocke und Zwischenruf des Präsidenten: Wie ich Ihnen schon mitgeteilt habe, gibt es keine Abstimmungen mehr. Sie können Ihre Gespräche getrost draussen führen. Und jene, die interessiert sind, können hier im Saal bleiben – besten Dank.)* Besten Dank, Herr Präsident. Ich habe mich auf den Minderheitsantrag Graber bezogen, mit dem eben die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich nicht verlangt werden kann, es sei denn, die Zustimmung des Inhabers der Anlage liegt vor. Sie haben es gehört, Kollege Graber hat seinen Minderheitsantrag zugunsten des Einzelantrages Hurter Thomas zurückgezogen. Mit dem Einzelantrag Hurter Thomas wird der Grundsatz festgehalten, dass auf verkehrsorientierten Strassen die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nicht verlangt werden kann. Die FDP-Liberale Fraktion unterstützt diesen Einzelantrag.

In Artikel 22, welcher die Baubewilligung in lärmbelasteten Gebieten regelt, unterstützt die FDP-Liberale Fraktion bei Absatz 1 die Mehrheit Ihrer Kommission, welche den Vorbehalt, dass die Emissionsgrenzen eingehalten werden, mit dem Zusatz versieht, dass dies verhältnismässig sein muss. Sie lehnt den Antrag der Minderheit Flach, welche auf das Verhältnismässigkeitserfordernis verzichten will, demgemäss ab.

Ebenfalls abgelehnt wird der Antrag der Minderheit Trede, welche mit einem neuen Absatz 1bis zu Artikel 22 verschiedene Vorschriften für den Fall, dass die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden können, implementieren will. In Artikel 22 Absatz 2 ist geregelt, unter welchen Bedingungen eine Baubewilligung erteilt werden darf, auch wenn die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden können. Die FDP-Liberale Fraktion unterstützt hier den Antrag der Mehrheit, wonach mindestens ein lärmempfindlicher Raum über ein Fenster verfügt, bei dem die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden, und bei den übrigen Räumen eine kontrollierte Wohnraumlüftung installiert wird oder ein privat nutzbarer Aussenraum zur Verfügung steht oder bei jeder Wohneinheit mindestens die Hälfte der lärmempfindlichen Räume über ein Fenster verfügt, bei dem die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Die Minderheit Flach will diese Bestimmung streichen und verlangt stattdessen, dass verschärfte Bedingungen gelten. Dies lehnen wir auf der Basis des Grundsatzes ab, dass die Schaffung von Wohnraum gefördert und nicht behindert werden soll. Das ist uns ganz wichtig; Kollege Wasserfallen hat das im Eintretensvotum dargelegt. Ebenfalls abgelehnt wird der Minderheitsantrag Suter, welcher zusätzlich auch noch die Einhaltung der Alarmwerte vorsehen will.

Artikel 22 Absätze 3 und 4 betrifft unter anderem die Frage des Fluglärms. Im Umfeld von Flughäfen und Flugplätzen soll es Zonen geben, in denen für Wohnbauten weniger strenge Lärmgrenzwerte gelten. Diese wären



vergleichbar mit Mischzonen, Wohn- und Gewerbezone. Bei Fluglärm gibt es aus naheliegenden Gründen keine Wohnungsseite, die wie bei Strassen- und Schienenlärm von der Lärmquelle abgewandt ist. Dies beträfe Zonen, in denen schon heute Wohnen stattfindet, der Lärmschutz per se aber keine baulichen Entwicklungen bzw. Veränderungen zulässt oder diese stark einschränkt, weil die Lärmgrenzwerte überschritten werden.

Rein mit Ausnahmen zu arbeiten, wie es der Bundesrat beantragt, wird keine rechtssichere Ausgangslage schaffen. Diese ist aber nötig, wenn wir – und das sehen wir als Voraussetzung – in neue Wohneinheiten investieren und gleichzeitig den Flughafenbetrieb sichern wollen. Gerade in der heutigen Zeit von Wohnungsknappheit und sparsamem Umgang mit Boden gibt es ein erhöhtes Interesse an der Siedlungsentwicklung nach innen. Demgemäss unterstützen wir hier den Antrag der Minderheit I (de Montmollin) und lehnen die Anträge der Minderheit II (Suter) und der Minderheit III (Masshardt) ab.

Die Minderheit I (Suter) will mit einem neuen Absatz 6 einführen, dass die Pflicht der Inhaber von Anlagen zur Begrenzung der Emissionen auch bei Erteilung einer Ausnahmegewilligung nach den Absätzen 2 und 3 bestehen bleibt. Da die Baubewilligungen gemäss besagten Absätzen aber nur unter bestimmten Bedingungen erteilt werden, ist diese zusätzliche Einschränkung abzulehnen.

Zum Schluss noch ein Hinweis zuhanden der Materialien: Die geforderten Verschärfungen in Bezug auf den baulichen Mindestschutz gegen Aussen- und Innenlärm – das ist Artikel 22 Absatz 2 Buchstabe b – werden wesentlich darüber bestimmen, wie aufwendig und teuer die zu erstellenden Wohneinheiten werden. Daher hat Ihre Kommission den Begriff "angemessen" mit einem wirtschaftlichen Kriterium präzisiert, der wirtschaftlichen Verhältnismässigkeit. Das ist wichtig. Sonst wird es in der Praxis zu grösseren Schwierigkeiten, zu Auslegungsfragen und damit zu Verzögerungen bei der Umsetzung kommen. Der geforderte Zusatzaufwand gegen Aussen- und Innenlärm darf 1 Prozent der Gebäudekosten nicht überschreiten. Das ist eine Grössenordnung, die in der Baubranche als vertretbar erachtet wird.

In diesem Sinne bitte ich Sie, in diesem Block mit Ausnahme der Minderheit I (de Montmollin) jeweils der Mehrheit zu folgen.

**Suter** Gabriela (S, AG): Das Grundübel, gegen das wir ankämpfen müssen, ist der Lärm, nicht der Lärmschutz. Mehr als eine Million Menschen in der Schweiz sind tagsüber und nachts gesundheitsschädlichem Verkehrslärm ausgesetzt. Es ist deshalb dringend nötig, wirksame Massnahmen an der Quelle einzufordern. Nur so bekommen wir das Lärmproblem in den Griff.

Die Minderheit Trede möchte den Gemeinden mehr Kompetenzen geben, sie möchte konkret erreichen, dass sie auch Massnahmen zur Temporeduktion anordnen können, so, wie es auch der Schweizerische Städteverband fordert – und zwar, bevor die Baubewilligung überhaupt erteilt wird. Gemäss der Minderheit Suter soll bei Artikel 22 Absatz 7 die zuständige Behörde nach Erteilung der Baubewilligung dazu verpflichtet sein, zu prüfen, ob an der Lärmquelle weitere Sanierungsmassnahmen angeordnet werden können; es soll zudem ein Lärmsanierungsplan erstellt werden. Die Minderheit Suter will bei Artikel 22 Absatz 6 sicherstellen, dass die Pflicht der Lärmsanierung weiterbesteht, auch wenn eine Ausnahme nach den Absätzen 2 und 3 gewährt wird. Die SP-Fraktion unterstützt alle drei Minderheiten, die sich perfekt ergänzen und sicherstellen, dass endlich wirksame

**AB 2024 N 222 / BO 2024 N 222**

Massnahmen an der Quelle getroffen werden bzw. dass diese Pflicht weiter fortbesteht.

Die Minderheit Graber und der Einzelantrag Hurter wollen Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen verunmöglichen. Temporeduktionen sind eine sehr wirksame, kostengünstige Methode, um Lärm an der Quelle zu bekämpfen. Mit Tempo 30 statt 50 können Sie Strassenlärm um 3 Dezibel senken, was klingt, als würde es nur noch halb so viel Verkehr haben. Mit Elektroautos bringen Sie den Lärm nicht aus den Städten weg. Ab Tempo 30 hören Sie eben die Rollgeräusche der Fahrzeuge.

Immer mehr Städte setzen auf die Massnahme der Temporeduktion. Wenn Sie den Kantonen und Gemeinden diese Möglichkeit nicht lassen, müssen diese auf teurere, weniger wirksame Massnahmen ausweichen. Konkret müssten sie auf lärmarme Beläge setzen. Diese sind nicht schlecht, aber sie nützen sich mit der Zeit ab und müssen häufiger als konventionelle Beläge ersetzt werden, weil sie empfindlicher sind.

Auch aus formalen Gründen sind diese beiden Minderheitsanträge abzulehnen. Wenn schon, müsste das Strassenverkehrsgesetz geändert werden, nicht das USG.

Die SP-Fraktion unterstützt die Minderheit Flach, die die Lüftungsfensterpraxis legalisieren will. Sie lehnt es aber dezidiert ab, den Lärmschutz auszuhöhlen, wie es die Mehrheit fordert.

Wenn man sich in Fachkreisen, bei Lärmschutzfachleuten, bei Architektinnen und bei Bauwilligen umhört, hört man immer wieder, dass nicht die aktuellen Lärmschutzauflagen das Problem sind, sondern dass das Lärm-





## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2024 • Sechste Sitzung • 04.03.24 • 14h30 • 22.085  
Conseil national • Session de printemps 2024 • Sixième séance • 04.03.24 • 14h30 • 22.085



schutzrecht dazu missbraucht wird, Bauprojekte zu verzögern. Tatsächlich ist der Vorwurf des ungenügenden Lärmschutzes in Baubewilligungsverfahren in den letzten Jahren zu einem wirkungsvollen Argument geworden, das es Nachbarn ermöglicht, unliebsame Bauvorhaben auszubremsen. Ziel der USG-Revision ist es, das nach heutigem Recht bestehende behördliche Ermessen, also die Ausnahmegewilligungen, zu eliminieren. Entsprechend braucht es auch keine Zustimmung der kantonalen Lärmschutzfachstelle zu Ausnahmen mehr. Damit will man Rechtssicherheit erzeugen.

Man soll nun aber nicht, wie es schon Kollege Flach sagte, das Kind mit dem Bade ausschütten und gleich den Lärmschutz ganz aushöhlen. Es reicht, die Lüftungsfensterpraxis zu legalisieren, wie es auch die kantonalen Lärmschutzfachstellen, der Schweizerische Städteverband und die Planerinnen und Planer fordern und bestätigen. Der Antrag der Mehrheit zielt an der Wohnrealität der Menschen vorbei. Wer hier im Raum möchte in einer Wohnung leben, deren Fenster bis auf eines nicht geöffnet werden dürfen und die nur mit einer kontrollierten Lüftung belüftet ist? Ich bin überzeugt: Niemand von Ihnen würde eine solche Wohnung wählen, wenn eine Alternative besteht.

Kontrollierte Lüftungen sind keine Klimaanlage. Denken Sie an die vielen Hitzetage im Sommer. Sie müssen die tagsüber aufgestaute Wärme abführen können, indem Sie die Fenster öffnen. Der Schweizerische Ingenieur- und Architektenverein fasst gut zusammen, was Kollege Flach vorhin gesagt hat: "Architektonische Lösungen gemäss Lüftungsfensterpraxis wären nicht nur aus Lärmschutzgründen zu bevorzugen, sondern wären billiger, mit weniger Auflagen verbunden, in der Praxis einfach umsetzbar, ökologischer (in Erstellung und Betrieb) und attraktiver für die Bewohnenden." Folgen Sie den Fachleuten!

Bezüglich Fluglärm bitte ich Sie, meinen Ausführungen zu meiner Minderheit von vorhin zu folgen und diese wie auch die Minderheit III (Masshardt) zu unterstützen.

*Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen*

*Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 18.55 Uhr*

*La séance est levée à 18 h 55*

AB 2024 N 223 / BO 2024 N 223

