

Regierungsratsbeschluss

vom 2. September 2019

Nr. 2019/1349
KR.Nr. I 0123/2019 (BJD)

Interpellation Stefan Oser (SP, Hofstetten-Flüh): Schutz vor dröhnendem Strassenlärm Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Mit dem erhöhten Verkehrsaufkommen auf unseren Strassen nimmt die Lärmbelästigung zu. Zum konstanten Lärmpegel des Berufs- und Alltagsverkehrs wird der Strassenlärm zusätzlich belastet durch Motorfahrzeuge mit präparierten Auspuffen, Soundgeneratoren und der mutwilligen, aggressiven und hoctourigen Fahrweise einiger Verkehrsteilnehmer.

Vielerorts werden die Dezibel-Grenzwerte überschritten, was der Gesundheit der Bevölkerung schadet.

Der Regierungsrat wird deshalb gebeten, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Was gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen, um die Bevölkerung vor mutwilligem Strassenlärm zu schützen?
2. Sieht der Kanton Solothurn künftig vor, übermässige Lärmemissionen messtechnisch zu erfassen und gegebenenfalls zu ahnden (Einsatz von «Lärmblitzern», Messungen auch unter Tempo 50 durchzuführen)?
3. Hat die Polizei genügend Freiraum/Kapazitäten, um gegen die Lärmsünder (wie zum Beispiel im Autoland Deutschland) rigoroser vorzugehen?
4. Welche Dezibel-Grenzen wären sinnvoll?

2. Begründung (Interpellationstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Bundesrat und Parlament haben im Jahr 1995 entschieden, die Bestimmungen der europäischen Zulassungsvorschriften zu übernehmen, damit Importeure und Händler die in der EU zugelassenen Produkte auch in der Schweiz ohne weitere Prüfungen in Verkehr bringen können. Als Folge der bilateralen Abkommen kann unser Land somit nicht ohne Weiteres schärfere Lärmgrenzwerte an der emittierenden Quelle einführen.

Seit dem Jahr 2016 gelten für Motorräder neue EU-Vorschriften zu Abgas- und Geräuschemissionen, welche der Bundesrat zeitgleich auch in der Schweiz in Kraft gesetzt hat. Auch das Prüfverfahren wurde geändert. Früher wurde eine Teststrecke mit Höchstgeschwindigkeit befahren und neu wird heute eine Sollbeschleunigung errechnet, welche in Abhängigkeit mit Gewicht

und Leistung steht. Das Problem besteht darin, dass diese neue Prüfungsmethode für die maximale Lärmentwicklung beim Einsatz auf der Strasse nicht geeignet ist. Die meisten Motorräder sind, werden sie im «Rowdy-Modus» gefahren, erheblich lauter als die erlaubten Grenzwerte.

Seit dem Jahr 2016 sind Auspuffklappensysteme für Autos verboten, welche einzig und allein der Erhöhung der Schallemission dienen. Diese neuen Regelungen gelten jedoch - analog zu den neuen Emissionsgrenzwerten - nur für neue Fahrzeugtypen (Autos sowie Motorräder), nicht aber für solche, die vor Inkrafttreten der neuen Vorschriften zugelassen worden sind.

Der Polizei fehlt damit die Rechtsgrundlage, um Fahrzeughalter anzuzeigen, von deren Fahrzeuge ein Schallpegel ausgeht, der deutlich höher ist als der Grenzwert.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Was gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen, um die Bevölkerung vor mutwilligem Strassenlärm zu schützen?

Bei den ordentlichen Verkehrskontrollen wird die Polizei wie bisher im Bereich der Geräuschemission aktiv sein und bei Verstössen gegen die lärmtechnischen Vorschriften die Fahrzeuge aus dem Verkehr ziehen sowie zu einer Nachkontrolle aufbieten oder sogar verzeigen. Wenn sich die Lärmradaranlagen, welche zurzeit als Pilotprojekte vom BAFU geprüft werden, als praxistauglich erweisen, können sie sich als wirksames Mittel zur Sensibilisierung der Fahrer erweisen. Der Kanton Solothurn wartet nun die Testergebnisse ab, um über einen allfälligen Einsatz zu entscheiden.

3.2.2 Zu Frage 2:

Sieht der Kanton Solothurn künftig vor, übermässige Lärmemissionen messtechnisch zu erfassen und gegebenenfalls zu ahnden (Einsatz von «Lärmblitzern», Messungen auch unter Tempo 50 durchzuführen)?

Der Einsatz eines Messgerätes zur Detektion von Lärm, also ein sogenannter «Lärmblitzer», bedingt eine grundlegende Anpassung der geltenden bundesrechtlichen Vorschriften. Ohne entsprechende Grundlagen im Bundesrecht sind bei der polizeilichen Kontrolltätigkeit rechtlich verwertbare Vorbeifahrtmessungen mit Sanktionsmöglichkeiten mit einem automatischen «Lärmblitzer» zurzeit noch nicht möglich.

Im Kanton Aargau wurde bereits ein «Lärmblitzer» eingesetzt. Bei diesem geht es nicht darum, die Verkehrsteilnehmer zu büssen (siehe oben), sondern ihnen die Auswirkungen auf die Anwohner aufzuzeigen. Fahrzeuge, welche hinsichtlich Lärmemissionen korrekt unterwegs waren, erhielten auf dem Bildschirm ein Dankeschön, die anderen wurden darauf hingewiesen, leiser zu fahren. Wieweit dieses System einen Nutzen bringt, kann nicht abgeschätzt werden. Solange das Recht nicht geändert wird, ist es kaum möglich, die heute bestehende Lärmbelästigung einzugrenzen.

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) wird in Zusammenarbeit mit der Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) und dem Touring Club Schweiz (TCS) diesen Herbst zwei Teststrecken mit einem Lärmradar ausstatten. Nebst der Stadt Genf wird auch eine Solothurner Gemeinde für diesen Versuch eingesetzt. Der Bund möchte die Teststrecken im Vorfeld nicht bekannt geben. Dabei sollen in erster Linie Motorräder auf Lärmemissionen geprüft werden sowie allfällige Reaktionen der Lenkerinnen bzw. Lenker auf solche Anlagen. Wie oben erläutert, können dabei keine Bussen erteilt werden. Das BAFU geht davon aus, dass der Versuch Aufschluss über eine mögliche Gesetzesänderung gibt.

3.2.3 Zu Frage 3:

Hat die Polizei genügend Freiraum/Kapazitäten, um gegen die Lärmsünder (wie zum Beispiel im Autoland Deutschland) rigoroser vorzugehen?

Die Thematik rund um die Lärmemissionen ist bei der Polizei in den vergangenen Jahren stärker in den Fokus gerückt. Gezielte Kontrollen ausschliesslich gegen Lärmbelastungen sind jedoch im Kanton Solothurn - mit Ausnahme von bekannten Hot-Spots – schwierig durchzuführen. Lärmemissionen treten unregelmässig, kurzfristig an verschiedenen Orten oder aber auch witterungsbedingt auf. Daher ist es nicht eine Frage der Kapazität, dass nicht vermehrt Lärmkontrollen durchgeführt werden. Mehr Gewicht soll in Zukunft hingegen einer themenspezifischen Weiterbildung der Korpsangehörigen in Lärmfragen eingeräumt werden. Damit soll es gelingen, bei ordentlichen Verkehrskontrollen der Lärmproblematik noch besser gerecht zu werden. Werden bei Fahrzeugen lärmtechnisch nicht den Vorschriften entsprechende Gegebenheiten festgestellt, so wird die Weiterfahrt verhindert und das Fahrzeug muss zur technischen Nachprüfung an die Motorfahrzeugkontrolle verwiesen werden. Weiter können Lärmbelästigungen vermieden werden, wenn die Lenkerin bzw. der Lenker auf ein umweltfreundliches Fahrverhalten achtet (z.B. keine hohen Drehzahlen, schnelles Beschleunigen, unnötige Fahrten etc.).

3.2.4 Zu Frage 4:

Welche Dezibel-Grenzen wären sinnvoll?

In der Schweiz gelten heute die EU-Normen. Es braucht keine tieferen Dezibel-Grenzwerte. Hilfreich wäre die rechtliche Verankerung eines Prüfsystems, welches die Messung des Maximalpegels berücksichtigt, unabhängig von der Typenprüfung, Gewicht und Leistung.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau
Amt für Umwelt
Departement des Innern
Polizei Kanton Solothurn
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat