



16. November 2018

**Argumentarium gegen PaIV Rutz (17.462) mit dem irreführenden Titel
«Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen gewährleisten»**

Geschäftsstelle
Kanzleistrasse 126
8004 Zürich

info@laermliga.ch
laermliga.ch

1. Die PaIV Rutz verstösst gegen das Grundrecht auf Leben und Gesundheit

Die vom Schweizerischen Nationalfonds finanzierte Sirene-Studie hat den Nachweis erbracht, dass der übermässige Lärm des Strassenverkehrs verantwortlich ist

- für 500 Strassenlärmtote/Jahr in der Schweiz gegenüber 230 Unfalltoten
- für mehrere Tausend Herz-/Kreislauf- und Diabeteserkrankungen/Jahr.

besser leiser unterwegs

Art. 10 BV und Art. 2 EMRK schützen das Recht auf Leben. Der Schutz der Grundrechte ist prioritäre Staatsaufgabe (Art. 35 BV). Die PaIV Rutz läuft dem diametral zuwider, da sie für Kantonsstrassen eine der wenigen wirksamen und sofort verfügbaren Massnahmen für eine Halbierung des Lärms im bewohnten Gebiet verbietet.

2. PaIV Rutz verstösst gegen das Subsidiaritätsprinzip und beschneidet die kantonale Zuständigkeit

Diese Argumentation hat den Ständerat davon abgehalten, der PaIV Rutz Folge zu geben.

Das Subsidiaritätsprinzip ist in Art. 43a und 3 BV ausdrücklich verankert:

¹ Der Bund übernimmt nur die Aufgaben, welche die Kraft der Kantone übersteigen oder einer einheitlichen Regelung durch den Bund bedürfen.

Kantonsstrassen stehen in der - auch finanziellen - Hoheit der Kantone. Daher hat der Bund, welchem die Hoheit über das Nationalstrassennetz zusteht (Art. 83 Abs. 2 BV), in diese grundsätzlich nicht einzugreifen. Das Subsidiaritätsprinzip als tragende Säule des Föderalismus darf nur aus triftigen Gründen durchlöchert werden. Das ist vorliegend nicht der Fall, denn es trifft nicht zu, dass das Temporegime für Kantonsstrassen einheitlich geregelt werden müsste. Dieses verträgt genauso wie das Schulwesen, lokal differenzierte Regelungen. Um in die Geschichte zurückzublenden: In den 1920er-Jahren konnte der Bund sehr wohl triftige Gründe geltend machen, um das vom Kanton Graubünden verhängte generelle Verbot des Verkehrs mit Motorfahrzeugen aufzuheben. Denn in so allgemeiner Form versties dieses gegen die Bewegungsfreiheit (Art. 10 Abs. 2 BV) und gegen die Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 BV). Vorliegend sind keinerlei Grundrechte von Verkehrsteilnehmern in Gefahr. Im schlimmsten Fall verlängert sich die Fahrzeit von A nach B um ein paar wenige Minuten.

Die PaIV Rutz stellt somit einen krassen Verstoss gegen eines der wichtigsten Ordnungsprinzipien unseres Staatswesens dar, auf das die Schweizerinnen und Schweizer gleich welcher politischen Couleur berechtigterweise stolz sind.

3. PaIV Rutz verstösst gegen das Verhältnismässigkeitsgebot

Gemäss Art. 83 Abs. 1 BV sorgen Bund und Kantone für eine ausreichende Strasseninfrastruktur in allen Landesgegenden. Verlangt ist kein Optimum, sondern nur so viel, dass das Mobilitätsbedürfnis befriedigend abgedeckt werden kann. Wie unten dargelegt, optimiert T30 als organisatorische Massnahme die Benutzung der knappen Strasseninfrastruktur in sehr vielen Fällen. Insbesondere zu Randzeiten und in der Nacht sind dagegen gewisse Verzögerungen hinzunehmen. Weil der Verkehr aber dann insgesamt flüssiger abläuft, bleibt die Strasseninfrastruktur ausreichend. Folglich ist das generelle Verbot von T30 auch unverhältnismässig, weil dafür die Notwendigkeit fehlt.

4. PaIV Rutz ist unverhältnismässig, weil unzulässig schematisch

Weil sich der Verkehr mit Tempo 30 in einer Ortschaft häufig verflüssigt, die Stop and Go-Fahrweise durchbrochen wird und die Kapazität der Strassen wegen geringerer Sicherheitsabstände anerkanntermassen steigt, erleiden die Verkehrsteilnehmenden keinen oder jedenfalls keinen ins Gewicht fallenden Nachteil durch die Temporeduktion. Unter diesen Umständen T50 auf Kantonsstrassen zu fixieren, entbehrt daher jeglichen realen Interesses und ist unverhältnismässig (Art. 5 Abs. 2 BV).

Eine weitere unzulässige Schematisierung, welcher sich die Mehrheit der Verkehrskommission N bediente, stellt die Behauptung dar, bei T30 auf Hauptachsen würde der Verkehr in die inzwischen erfolgreich beruhigten Nebenstrassen ausweichen. Dafür braucht es Nebenstrassen, welche der Hauptstrasse qualitativ gleichwertig sind. Oft sind aber solche nicht vorhanden. Und noch öfter sind sie schon längst mit einem Einbahnregime oder anderen Durchfahrtshindernissen belegt worden, welche das Ausweichen verunmöglichen oder stark erschweren. Falls noch nicht, können solche Massnahmen gleichzeitig mit Anordnung von T30 auf der Hauptachse flankierend angeordnet werden.

Gemäss Art. 43a Abs. 5 BV müssen staatliche Aufgaben bedarfsgerecht und wirtschaftlich erfüllt werden. Diese Bestimmung verlangt nach Differenzierungen. «Bedarfsgerecht» heisst nicht, dass das Tempobedürfnis frustrierter Neurotiker zu erfüllen ist. Vielmehr ist das Grundbedürfnis nach Mobilität abzudecken. Die Verschiebung von A nach B und C ist sicherzustellen. Die Bedarfsdeckung hat zudem wirtschaftlich zu erfolgen. Das verlangt auch, die Gesundheitskosten als externe Kosten einzubeziehen. Folglich verlangt auch diese Bestimmung stets eine Abwägung der Vor- und Nachteile unterschiedlicher Geschwindigkeitsregimes im Einzelfall.

5. Die PalV Rutz verhindert eine wirksame Bekämpfung des Lärms an der Quelle

Gemäss dem Nationalen Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung, Bericht des Bundesrats in Erfüllung des Postulats 15.3840 Barazzone vom 14. September 2015, vom 28. Juni 2017 kommt der Bekämpfung des Lärms an der Quelle Priorität zu. Allerdings setzt der Bundesrat dabei auf die Einsicht und die Motivation aller an der Mobilitätskette Beteiligten und lehnt Zwangsmassnahmen ausdrücklich ab.

Die Einsicht und Motivation der Fahrzeug- und Pneuindustrie sowie der Strassenverkehrsverbände in die Notwendigkeit der von der Lärmliga Schweiz propagierten Strategie der leisen Strasse ist zwar in Diskussionszirkeln durchaus vorhanden, endigt aber jeweils dort, wo wirkungsvolle Lärminderungsmassnahmen an der Quelle erforderlich wären. Die heutige übermässige Lärmbelastung ist ein grosses Stück weit hausgemacht. Stichworte dafür:

- von der Industrie geförderter Trend zu stets schwereren Fahrzeugen und SUV mit entsprechend stets breiteren und damit lärmigeren Pneus.
- Ausreizen der durch stete erfolgreiche Lobbyarbeit im Rahmen der UNECE vorsätzlich mit Lücken bspw. für Auspuffklappen versehenen Emissionsgrenzwerte, die zudem dem aktuellen Stand der Technik überhaupt nicht entsprechen.

T30 halbiert den Lärm und senkt die Lärmbelastung um durchschnittlich 3 dB(A) Leq. Zusammen mit lärmarmen Belägen genügt T30 in der überwiegenden Zahl der Fälle, um die schweizerischen Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Gelänge es der Fahrzeugindustrie, den Emissionspegel sämtlicher verkaufter Pneus um 4 - 6 dB zu senken und die Lärmexzesse mit Auspuffklappen etc. ausnahmslos zu unterbinden, würde auch dies den Lärm halbieren und die Lärmbelastung um 3 dB(A) Leq senken. Sobald die Immissionsgrenzwerte so eingehalten werden können, könnte T30 auch wieder aufgehoben werden, soweit dafür noch ein überwiegendes Bedürfnis besteht. Für die Lärmliga Schweiz sind Temporeduktionen zur Lärmsanierung ausschliesslich Mittel zum Zweck, die Lärmgrenzwerte einzuhalten, und wir würden uns einer so begründeten Aufhebung nicht widersetzen.

Die PalV Rutz verhindert, dass die Fahrzeugindustrie die Vor- und Nachteile ihrer Strategie der möglichst lauten Fahrzeuge und Strassen überdenken und erkennen muss, dass sie damit nach der erwiesenen Gesundheitsschädlichkeit von übermässigem Strassenlärm nicht mehr weiterkommt. Auch aus diesem Grunde ist sie abzulehnen.

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse und Ihr Engagement für eine lebenswerte Schweiz mit weniger Fahrzeuglärm.

Herzlich leise Grüsse

Dr. Peter Ettler, Rechtsanwalt
Präsident Lärmliga Schweiz

