

Stellungnahme der Lärmliga Schweiz

zur

Umsetzung der Motion 20.4339 UREK-N («Übermässigen Motorenlärm wirksam reduzieren») Anpassung von zwei Artikeln des Strassenverkehrsgesetzes und von vier Verordnungen

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit einer Stellungnahme zur vorgeschlagenen Umsetzung der Motion 20.4339 UREK-N («Übermässigen Motorenlärm wirksam reduzieren»).

Allgemeines

Das Problem der willentlichen Verursachung unnötigen Lärms im Strassenverkehr hat sich in den letzten Jahren scharf akzentuiert. Die Gründe dafür sind vielfältig. Zum einen vermarkten zahlreiche Auto- und Motorfahrzeughersteller ihre Produkte mit dem Hinweis auf das nach aussen abgestrahlte "imposante" Soundspektrum und treffen mit solchen Angeboten im Markt auf eine steigende Nachfrage bzw. tragen damit zu einer verstärkten Nachfrage bei. Auch Hersteller von Elektrofahrzeugen werben heute mit den besonderen Qualitäten des - künstlich erzeugten - Sounds und spielen damit gezielt auf die Emotionen ihrer Käufer an. Zum andern hat sich in der Autobranche eine Spezialisierung für Garagisten herausgebildet, die für Kunden ein Soundtuning ihrer Fahrzeuge besorgen, oft unter Vornahme unzulässiger Abänderungen an den Fahrzeugen. Neben der rein technischen Seite der willentlichen Erzeugung unnötigen Lärms ist aber auch das Verhalten von Verkehrsteilnehmenden angesprochen. Unnötiger Lärm wird hauptsächlich, aber nicht nur, von Haltern lärmgetunter Fahrzeuge durch bestimmte Verhaltensweisen auf der Strasse verursacht.

Die Auswirkungen solcher Lärmexzesse stehen im scharfen Kontrast zu den Zielen der Lärmbekämpfung nach Art. 74 BV, Art. 11 ff. USG sowie der LSV. Wie im erläuternden Bericht zum Massnahmenpaket korrekt ausgeführt, wird heute davon ausgegangen, dass aktuell mehr als eine Million Menschen übermässigem Strassenlärm ausgesetzt sind. Da sich die Übermässigkeit in diesem Sinn an den *geltenden* Immissionsgrenzwerten des Anhangs 3 LSV orientiert, unterschätzt die Annahme jedoch die effektive Belastung bei weitem. Denn wie seit der Publikation der Grenzwertempfehlungen der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB) im Dezember 2021¹ bekannt ist, schützen die geltenden Immissionsgrenzwerte die von Strassenlärm Betroffenen nur sehr ungenügend. Folgt man den Empfehlungen der EKLB, ist nach dem aktuellen Forschungsstand in Zonen mit Empfindlichkeitsstufe III zur Tageszeit von 5 dB(A), zur Nachtzeit von 8 dB(A) strengeren Immissionsgrenzwerten auszugehen; in der Empfindlichkeitsstufe II sind tags die bisherigen und nachts um 5 dB(A) schärfere Grenzwerte anzuwenden². Unter Berücksichtigung dieser Erkenntnisse ist zu folgern, dass die Zahl der übermässigem Strassenlärm ausgesetzten Menschen in der Schweiz sehr viel höher liegt als nach den bisherigen Annahmen.

¹ EKLB (Hrsg.) 2021, Grenzwerte für Strassen-, Eisenbahn- und Fluglärm. Empfehlungen der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung EKLB, Bern.

² A.a.O., Grenzwertschema Tag: Tabelle 14.1, S. 79; Grenzwertschema Nacht: Tabelle 14.2, S. 80.

Zu beachten ist weiter, dass die Abschätzung der Zahl der von übermässigem Lärm betroffenen Menschen auf einer Durchschnittspegel-Betrachtung beruht. Die mit dem vorliegenden Massnahmenpaket anvisierten Lärmprobleme sind aber keine solchen, die nur an Strassen mit Immissionsgrenzwert-Überschreitungen vorkommen. Poserlärm und dergleichen zeichnet sich durch besonders störende Maximalpegel mit hoher Flankensteilheit aus. Solche Lärmereignisse schlagen sich nicht zwingend auch in einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach LSV nieder. Vielmehr können sie auch in an sich ruhigen Wohngebieten vorkommen und wirken dort sogar besonders störend. In jedem Fall sind solche Ereignisse geeignet, sich bei den Betroffenen in gesundheitsschädigender Weise auszuwirken, ganz besonders, wenn sie zur Nachtzeit auftreten.

Allgemein ist festzuhalten, dass Motorenlärm der beschriebenen Art für einen sehr grossen Teil der Bevölkerung nicht nur störend ist und die Wohn- und Lebensqualität beeinträchtigt, sondern auch mit einem deutlich erhöhten Risiko gesundheitsschädigender Auswirkungen verbunden ist³. Demgegenüber dient die Verursachung unnötigen Motorenlärms keinem legitimen Interesse. Der lautstark zelebrierte Fahrspass einzelner Individuen ist kein Belang, der auch nur eine geringe Beeinträchtigung der Interessen des Gesundheitsschutzes rechtfertigen könnte. Dasselbe gilt für das Bedürfnis Einzelner, sich mit ihrem röhrenden Fahrzeug auf der Strasse zur Schau zu stellen. Solche Verhaltensweisen sind in der Schweiz unter keinem Titel grundrechtsgeschützt und können daher unter Einhaltung der Anforderungen von Art. 5 BV weitgehend eingeschränkt werden. Soweit das Angebot lärmgetunter Fahrzeuge in den Schutzbereich der Wirtschaftsfreiheit fällt, sind im Interesse des Gesundheitsschutzes ebenso wie zur Wahrung einer gewissen Wohn- und Lebensqualität nach Massgabe von Art. 36 BV auch diesbezüglich weitgehende Einschränkungen ohne weiteres zulässig.

Angesichts der beschriebenen Nutzlosigkeit der Verursachung solchen Lärms einerseits und der damit verbundenen Folgen andererseits sind einschränkende Massnahmen nicht nur zulässig, sondern *dringend* notwendig. Das vorgeschlagene Massnahmenpaket ist daher zu begrüssen. Aus Sicht der Lärmliga geht dieses jedoch in verschiedener Hinsicht zu wenig weit, wie im Folgenden darzulegen ist.

Zur Definition des Begriffs vermeidbaren Lärms in Art. 33 VRV

Art. 33 VRV dient in der geltenden wie in der vorgeschlagenen neuen Fassung in erster Linie einer Konkretisierung von Art. 42 Abs. 1 SVG. Letztere Bestimmung verlangt, dass "der Fahrzeugführer (...) jede vermeidbare Belästigung von Strassenbenützern und Anwohnern, namentlich durch Lärm (...) zu unterlassen und das Erschrecken von Tieren möglichst zu vermeiden (hat)." Wir begrüssen die vorgeschlagene Neufassung in Art. 33 E-VRV, die punktuell gegenüber der geltenden Fassung für ihre Auslegung Klärungen bringt (z.B. Geltung jederzeit und überall, d.h. *nicht nur* in Wohn- und Erholungsgebieten und nachts), einzelne veraltete Formulierungen eliminiert (z.B. metallbereifte Fahrzeuge), dafür neuere problematische Verhaltensweisen explizit aufnimmt (z.B. Fahren in Fahrmodi, die unnötigen Lärm verursachen; Verursachen von unnötigem Lärm der Auspuffanlage).

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass auch gewisse E-Fahrzeuge über zuschaltbare laute Fahrmodi verfügen, die von der lenkenden Person nach Belieben ein- und ausgeschaltet werden können. So wirbt etwa Porsche damit, dass «der Fahrer (...) den Electric

³ Allgemein zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Verkehrslärm vgl. die Schweizer Sirene-Studie ([Link](#)), m.w.H.

Sport Sound durch Wahl des Fahrmodus „Sport Plus“ direkt im Drive-Menü des Porsche Communication Management (PCM) oder über die konfigurierbaren Jokertasten aktivieren und deaktivieren» könne⁴. Audi führt explizit aus, dass «das Spektrum des Sounds des Audi e-tron GT quattro (...) weit über die (...) Vorschriften an das AVAS hinaus(geht). Abgespielt wird der Außensound über einen Lautsprecher in der Fahrzeugfront. Mit dem optionalen e-tron Soundpaket1 kommt ein weiterer Lautsprecher im Heck hinzu (...). Der Fahrer kann ganz nach Belieben einstellen, wie der Sound des rein elektrisch angetriebenen Gran Turismo abgerufen werden soll.»⁵ Dabei ist zu beachten, dass elektronisch erzeugte Geräusche von den Sound Designern auf Auffälligkeit getrimmt werden und markentypisch tönen sollen, um einen Wiedererkennungseffekt zu erzeugen. Sie heben sich daher bei gleichem Schallpegel viel deutlicher vom Umgebungslärm ab als die rauschenden Rollgeräusche. Aus diesem Grund stört nach aussen abgestrahlter elektronisch erzeugter Lärm in der Umwelt bei gleichem Schallpegel stärker als das Rollgeräusch.

Es muss im Rahmen des vorliegenden Massnahmenpakets Klarheit geschaffen werden, dass der Einsatz solcher zuschaltbaren Fahrmodi auch bei Elektrofahrzeugen verboten ist.

Eine unnötige Einschränkung der Definition erblicken wir darin, dass der Einsatz lauter Fahrmodi nur "in Ortschaften" als vermeidbarer Lärm umschrieben wird (Art. 33 lit. f E-VRV). Zum einen ist die Umschreibung "in Ortschaften" für sich allein weniger klar, als man auf den ersten Blick vermuten würde. Die Definition des Innerortsbereichs in Art. 1 Abs. 4 SSV stellt formal darauf ab, wo die Signale "Ortsbeginn" und "Ortsende" gesetzt sind. Nach Art. 50 Abs. 4 SSV sind die entsprechenden Signale dort anzubringen, wo das locker überbaute Ortsgebiet beginnt. In der Praxis finden sich Ortsbeginn- und Ortsende-Signale aber nicht selten deutlich weiter innerhalb des Siedlungsbereichs als dort, wo sie gemäss den erwähnten Vorschriften der SSV an sich positioniert sein müssten. Dies etwa aufgrund einer sich ausdehnenden Siedlungsentwicklung, die bei der Signalisation nicht nachvollzogen wird. Dieser Umstand kann bei der Anwendung von Art. 33 lit. f. E-VRV aufgrund der Formulierung "in Ortschaften" zu Auslegungsproblemen führen.

Zum ändern verursachen laute Fahrmodi *nicht nur innerhalb* von Ortschaften vermeidbaren Lärm, sondern generell wann und wo auch immer sie eingesetzt werden. Um an der vorstehend beschriebenen Problematik anzuknüpfen, führt die Zuschaltung eines lauten Fahrmodus unmittelbar nach dem Passieren eines Ortsende-Signals bei den naheliegenden Wohnliegenschaften genau zu jenen Lärmbelästigungen, die mit dem Verbot verhindert werden sollen. Ebenso störend wie in Ortschaften kann ihr Einsatz aber auch auf Überlandstrassen sein. Je nach Topographie wird der verursachte Schall auf Wohngebiete - unter Umständen mehrfach - reflektiert und führt dort zu den beschriebenen Störungen ganzer Siedlungen. Dies gilt ganz besonders auf Berg- oder Passstrecken, die in der warmen Jahreszeit intensiv von Fahrzeuglenkenden mit entsprechenden Fahrzeugen genutzt werden. An Ausflugstagen ist die Belastung für viele Betroffene unzumutbar.

Im Übrigen ist mit Blick auf den Wortlaut von Art. 42 Abs. 1 SVG anzumerken, dass die Bestimmung auch den Schutz von Tieren bezweckt. Gemeint sind damit nicht allein Haus- und Nutztiere, sondern auch Wildtiere. Das Fahren mit lautem Fahrmodus ist geeignet, bei Nutz- und Wildtieren ausserhalb von Ortschaften Stressreaktionen hervorzurufen, die ihre Gesundheit beeinträchtigen. Wildtiere können zudem aus ihrem natürlichen Habitat vertrieben werden.

⁴ Webseite von Porsche zum Modell Porsche Taycan Cross Turismo ([Link](#)), besucht am 16. März 2023.

⁵ Webseite von Audi zum Modell Audi e-tron GT quattro ([Link](#)), besucht am 16. März 2023.

Aus den genannten Gründen ist auch anderen Vernehmlassungsteilnehmern (z.B. FDP Schweiz) zu widersprechen, die geltend machen, es sei nicht verhältnismässig, die Nutzung von Fahrmodi zu verbieten, die mit dem Kauf eines Neuwagens ermöglicht würden. Die uneingeschränkte Ausschöpfung der technischen Möglichkeiten eines Fahrzeugs (oder auch anderer Geräte) ist grundrechtlich nicht geschützt. Nutzungs-beschränkungen wie diese sind vielfältig und alltäglich, wie z.B. Geschwindigkeits-beschränkungen illustrieren, die auch für Sportwagenfahrende gelten. Solche Einschränkungen im Bereich des Strassenverkehrs dienen in der Regel der Verkehrssicherheit, vorliegend hauptsächlich der Gesundheit, aber auch dem sinnvollen Einsatz öffentlicher Mittel. Es darf nicht sein, dass staatlich finanzierte Lärmsanierungs-massnahmen durch die Verursachung unnötigen Motorenlärms zunichtegemacht werden. Ein generelles Verbot der Nutzung lauter Fahrmodi ist daher verhältnismässig.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Lärmliga die Streichung des Passus "in Ortschaften" bei Art. 33 lit. f E-VRV.

Verwarnung oder Entzug des Lernfahr- oder Führerausweises wegen Erzeugens von vermeidbarem Lärm

Der Entwurf sieht eine Ergänzung des SVG vor, die die Ergreifung administrativer Massnahmen gegen Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer bei Verursachung unnötigen Lärms ermöglicht (Art. 16a Abs. 1 lit. d E-SVG). Damit kommen die Regeln über Verwarnung oder Führerausweisentzug nach einer leichten Wiederhandlung gemäss Art. 16a SVG zur Anwendung. Von der Schwere der Wiederhandlung her erachten wir die Einordnung in den bestehenden Art. 16a SVG als korrekt.

Mit dieser Ergänzung wird der Vollzug der bestehenden Vorschrift von Art. 42 SVG gestärkt. Da Art. 16a Abs. 4 SVG es ermöglicht, bei besonders leichten Fällen auf die Anordnung von Massnahmen zu verzichten, ist auch eine verhältnismässige Anwendung der administrativen Sanktionsmöglichkeiten gewährleistet. Sichergestellt ist damit auch, dass die Identität von Personen erfasst wird, die "als Fahrzeugführer vermeidbaren Lärm im Strassenverkehr erzeugen". Damit wird den Vollzugsbehörden ermöglicht, Personen, die solche Wiederhandlungen immer wieder begehen, besser zu kontrollieren. Auch damit werden die Wertungen des Gesetzgebers, die sich im bereits seit 1959 geltenden Art. 42 SVG zeigen, gestärkt.

Die Lärmliga unterstützt die vorgeschlagene Änderung.

Förderung von Verkehrslärmkontrollen mit Beiträgen an die Kantone

Der Entwurf sieht mit Art. 53b E-SVG und Art. 5a E-SKV vor, dass der Bund den Kantonen Beiträge für die Intensivierung der Verkehrslärmkontrollen ausrichten kann.

Ob unnötiger Motorenlärm in der Realität tatsächlich eingeschränkt werden kann und Betroffene wirksam entlastet werden, entscheidet sich danach, ob bzw. in welchem Ausmass die vorgesehenen Vorschriften tatsächlich vollzogen werden. Aufgrund der kantonalen Vollzugskompetenz ist es daher wesentlich, dass der Bekämpfung unnötigen Motorenlärms auch die erforderlichen finanziellen Ressourcen zur Verfügung gestellt werden. Die Durchführung von Verkehrslärmkontrollen sind eine Möglichkeit, den Rechtsvollzug insbesondere in den ersten Jahren nach Einführung der neuen Vorschriften zu stärken.

Da es sich vorliegend um ein Anliegen des Gesundheitsschutzes handelt und eine rasche Umsetzung wichtig ist, unterstützt die Lärmliga den vorgeschlagenen Ansatz zur Stärkung des Vollzugs.

Verbot von lärmsteigernden Fahrzeugänderungen innerhalb der geltenden Emissionsgrenzwerte

Der Entwurf sieht vor, dass die Verwendung bestimmter Fahrzeuge nach dem Einbau lärmsteigernder Bauteile verboten ist. Erfasst werden damit auch an sich legale, aber unnötige Lärmsteigerungen. Der Ansatz erscheint innovativ, weil er nicht darauf abstellt, ob für bestimmte Ersatzteile eine international Ersatzteiltypengenehmigung vorliegt oder nicht, sondern daran anknüpft, welche Emissionswerte ein Fahrzeugmodell vor dem Einbau eines Ersatzteils aufweist. Die Lärmliga erkennt in diesem Regelungsansatz einen Schritt in die richtige Richtung. Dass, wie aus den Ausführungen unter Ziff. 4.1. des Erläuternden Berichts zu folgern ist, die Wirkung dieser Massnahme auf Motorräder beschränkt bleibt, ist zwar bedauerlich, soll ihrer Implementierung jedoch nicht entgegenstehen.

Die Massnahme wird im Erläuternden Bericht, a.a.O., als zulässiges technisches Handelshemmnis und als mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz vereinbar bezeichnet, was - zu Recht - mit dem öffentlichen Interesse begründet wird, die Bevölkerung vor übermässigem Verkehrslärm zu schützen. Aus Sicht der Lärmliga ist nicht nachvollziehbar, warum es nicht zulässig sein soll, mit derselben Begründung auch weitergehende technische Handelshemmnisse zu treffen, namentlich mit Bezug auf Fahrzeuge, die von ihrer Ausrüstung her darauf angelegt sind, unnötigen Lärm zu verursachen. Aus Sicht des Aussenhandelsrechts ergeben sich für weitergehende Einschränkungen keine zwingenden Hindernisse.

Zwar sind nach der Grundregel von Art. 4 THG technische Handelshemmnisse zu vermeiden. Dies soll insbesondere durch Abstimmung der schweizerischen technischen Vorschriften auf jene der wichtigsten Handelspartner erfolgen. Gemäss Art. 4 Abs. 3 und 4 THG sind Ausnahmen von diesem Grundsatz aber immer dann zulässig, wenn sie zum Schutz bestimmter öffentlicher Interessen erforderlich sind, keine Mittel zur willkürlichen Diskriminierung oder verschleierte Handelsbeschränkung darstellen und den Grundsatz der Verhältnismässigkeit wahren. Weitergehende Massnahmen, wie sie hier gefordert werden, bezwecken den Schutz von Gesundheit und Umwelt und sind damit von den Abweichungstatbeständen nach Art. 4 Abs. 4 Bst. b und c THG gedeckt. Angesichts der mit Motorenlärm verbundenen Gesundheitsgefährdungen sind sie auch verhältnismässig. Im Anwendungsbereich des Cassis-de-Dijon-Prinzips nach Art. 16a THG sind Ausnahmen unter denselben Voraussetzungen zulässig. Aus den wirtschaftsvölkerrechtlichen Rechtsquellen ergeben sich vorliegend keine über die Anforderungen des THG hinausgehenden Schranken für den Erlass einschränkender Massnahmen. Soweit das Völkerrecht die Gleichbehandlung gleichartiger Produkte in- und ausländischen Ursprungs verlangt, lässt sich eine allfällige Ungleichbehandlung mit den gleichen Argumenten rechtfertigen wie im Rahmen von Art. 4 Abs. 3 und 4 THG. Vor diesem Hintergrund überzeugt der allgemeine Verweis auf das MRA (Erläuternder Bericht, Ziff. 1.4 und Ziff. 4.1) vorliegend nicht, um weitergehende technische Vorschriften für Fahrzeuge a priori auszuschliessen⁶.

⁶ Vgl. zu einer analogen Frage im Bereich der Luftreinhaltung URSULA BRUNNER / MARTIN LOOSER, Rechtsfragen zu verschiedenen Anlagentypen im Zusammenhang mit dem Erlass lufthygienischer Emissionsbegrenzungen für Maschinen und Fahrzeuge, Rechtsgutachten zuhanden des BAFU, Zürich 2010 / 2013, Ziff. 5 ([Link](#)).

Die Lärmliiga empfiehlt daher, vertieft abzuklären bzw. durch Einholung eines Gutachtens abklären zu lassen, ob und in welchem Rahmen im schweizerischen Recht weitergehende technische Handelshemmnisse in diesem Bereich vorgesehen werden können, die sich vor den massgeblichen Bestimmungen des Aussenwirtschaftsrechts begründen lassen.

Ausserordentliche Prüfungspflicht bei geräuschrelevanten Fahrzeugmanipulationen

Der Entwurf sieht vor, dass Fahrzeuge, an denen wiederholt unerlaubte geräuschrelevante Änderungen festgestellt wurden, in den darauffolgenden zwei Jahren fünfmal zur Nachprüfung aufgeboden werden können.

Die Massnahme erscheint geeignet, eine Umgehung der schon heute geltenden Vorschriften durch Rückbau der lärmverstärkenden Änderungen vor der Motorfahrzeugkontrolle und anschliessender erneuter Abänderung zumindest wesentlich zu erschweren. Hingegen öffnet die Ausnahme im Falle eines Halterwechsels ein neues Tor für relativ einfache Umgehungen. Wer die Massnahme umgehen will, kann das Fahrzeug z.B. an eine nahestehende Person übertragen und es sich eventuell später sogar wieder zurückübertragen lassen.

Das Fehlen eines nationalen Systems für die Verwaltung von Prüfungsaufgeboden ist für sich genommen kein ausreichender Grund, dieses Schlupfloch zu schaffen, zumal davon ausgegangen werden kann, dass Umgehungsgeschäfte wie das beschriebene in den meisten Fällen nicht kantonsübergreifend, sondern innerhalb desselben Kantons erfolgen. Darüber hinaus ist auch die Verankerung eines Meldevorgangs denkbar, wonach die zuständige Behörde des Kantons des Veräusserers den Vorgang des kantonsübergreifenden Halterwechsels der zuständigen Behörde im Kanton des Erwerbers mitteilt. Mit der Schliessung dieser Lücke würde die Vornahme verbotener geräuschrelevanter Änderungen gerade für diejenigen Personen nochmals wesentlich erschwert, die nicht nur eine grosse Affinität für laute Fahrzeuge, sondern auch eine hohe Bereitschaft zur Vornahme solcher rechtswidriger Abänderungen haben.

Aus diesen Gründen empfiehlt die Lärmliiga, auf die Ausnahme der Nachprüfungspflicht bei Halterwechseln zu verzichten. Stattdessen ist ein Meldevorgang vorzusehen, mit dem bei kantonsübergreifenden Veräusserungen die Nachprüfungspflicht für solche Fahrzeuge den zuständigen Behörden im Kanton der erwerbenden Person mitgeteilt wird.

Bestrafung bei lärmrelevanten Fahrzeugmanipulationen und lärmverursachenden Fahrmanövern

Der Entwurf sieht vor, bestimmte Formen der Verursachung unnötigen Lärms sowie das Inverkehrbringen vorschriftswidrig manipulierter Fahrzeuge im Ordnungsbussenverfahren ahnden zu können (Anhang 1 E-OBV).

Die Lärmliiga begrüsst es, dass weiterhin Klarheit über die Strafwürdigkeit solcher Verhaltensweisen und Fahrzeugmanipulationen besteht. Sie hält die Ahndung im Ordnungsbussenverfahren jedoch im vorliegenden Zusammenhang für nicht geeignet. Wird eine Ordnungsbusse ausgesprochen und von der beschuldigten Person sofort oder innert einer 30-tägigen Bedenkfrist bezahlt, werden Daten zur beschuldigten Person entweder gar nicht erfasst (bei sofortiger Zahlung, Art. 6 Abs. 2 OBG) oder die erhobenen Daten werden gelöscht (bei Zahlung innert der Bedenkfrist, Art. 6 Abs. 3 OBG).

Es ist zu befürchten, dass z.B. Poser, für die es um die Ausübung eines Hobbys geht, eine gelegentliche Busse in Kauf nehmen. Die Lärmliga teilt auch die im Erläuternden Bericht, Ziff. 3.3, selbst geäußerte Befürchtung, dass Widerhandlungen durch die Aufnahme in die OBV bagatellisiert werden und darüber hinaus eine Kontrolle von Verdachtsfahrzeugen auf illegale Fahrzeugteile unterbleiben könnte.

Das Ordnungsbussenverfahren verfehlt vorliegend die gewünschte Wirkung. Es ist daher vorzuziehen, die Übertretungen nach Art. 42 SVG i.V.m. Art. 33 VRV sowie nach Art. 53 und Art. 82 VTS im ordentlichen Verfahren zu verfolgen. Damit wird den Strafverfolgungsbehörden zudem die Möglichkeit gegeben, den konkreten Umständen des Einzelfalls, wie z.B. Schwere der Übertretung, wiederholte Begehung, bei der Festlegung der Busse Rechnung zu tragen (Art. 106 StGB).

Die Lärmliga empfiehlt aus diesen Gründen, die Übertretungstatbestände nicht in die OBV aufzunehmen, sondern im ordentlichen Verfahren zu belassen.

Zur Notwendigkeit geeigneter Vollzugsmassnahmen

Die Lärmliga vermisst im vorliegenden Massnahmenpaket geeignete Vorkehrungen für einen effizienten Vollzug. Unabhängig von der Frage, ob die vorgesehenen Übertretungstatbestände nach StGB oder nach OBG/OBV abzuhandeln sind, steht fest, dass es insbesondere bei den verbotenen Verhaltensweisen um Sachverhalte geht, die von Polizeikräften nicht einfach festzustellen sind. Um z.B. ein Anfahren mit durchdrehenden Reifen (Art. 33 lit. c E-VRV i.V.m. Ziff. 326-5 Anhang 1 E-OBV) ahnden zu können, müsste der Vorgang von einer Polizeikraft in relativer Nähe und während seiner Begehung beobachtet werden können. Dies wird in der Praxis nur selten möglich sein.

Aus diesem Grund fordert die Lärmliga, dass die Einsatzmöglichkeiten einer automatisierten Überwachung durch die Verwendung von Lärmblickebern im Detail abgeklärt werden. Zu diesem Zweck wäre ein Grenzwert zu definieren, bei dessen Überschreitung das Gerät anschlägt. Die Ahndung festgestellter Grenzwertüberschreitungen könnte dabei z.B. auf Sachverhalte eingeschränkt werden, die klar einem Poserverhalten oder dem verbotenen Einsatz lauter Fahrmodi, also der absichtlichen Verursachung unnötigen Lärms um seiner selbst willen, zugeordnet werden können. Mit einer solchen Regelungsweise blieben Verhaltensweisen straflos, denen keine intentionale Verursachung unnötigen Lärms zugrunde liegen.

Abschliessend danken wir Ihnen für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Zürich, 23. März 2023

Gabriela Suter, Nationalrätin, Präsidentin

Jérôme Strijbis, Geschäftsleiter