

---

Interpellation Gemperli-Goldach / Raths-Rorschach vom 2. Juni 2020

## **Stopp den Autoposern**

Einfache Anfrage Gemperli-Goldach vom 23. April 2020

## **Spassfahrten mit hochmotorisierten und lärmigen Fahrzeugen am See – Handlungsbedarf und gesetzliche Grundlagen**

Schriftliche Antwort der Regierung vom 1. September 2020

Dominik Gemperli-Goldach erkundigt sich in seiner Einfachen Anfrage vom 23. April 2020, ob die Regierung betreffend die Fahrten mit hochmotorisierten und lärmigen Fahrzeugen in den Seegemeinden, die zunehmend ein Ärgernis für Bewohnerinnen und Bewohner darstellten, Handlungsbedarf und rechtliche Möglichkeiten sehe. In ihrer Interpellation vom 2. Juni 2020 stellen Dominik Gemperli-Goldach und Robert Raths-Rorschach ähnliche Fragen und erkundigen sich, da Kontrollen durch die Polizei allein nicht genügten, nach der Möglichkeit von Strassensperren.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Seit einigen Jahren häufen sich zu Beginn der wärmeren Jahreszeiten die Klagen bezüglich Protzfahrten, bei denen Fahrzeuglenker mit optisch aufgemotzten und hochmotorisierten Fahrzeugen unnötigen Lärm verursachen. Die meist jungen Fahrzeugführer lassen die Motoren aufheulen und beschleunigen lautstark, oft auch in Verletzung der Geschwindigkeitsvorschriften. Die Fahrten dienen der Präsentation, wobei dieselben Strecken auch gern mehrmals befahren werden. Begleiterscheinungen der Corona-Krise (z.B. Kurzarbeit, mehr Freizeit, Autofahren als eine noch mögliche Tätigkeit, Anspannung bei von Lärm betroffenen «Eingesperreten») scheinen die Situation verschlimmert zu haben. Es sind nicht nur (Boden-)Seegemeinden tangiert. In Wil, Rapperswil-Jona, Gossau, Heerbrugg, Buchs und weiteren Ortschaften werden gleiche Klagen erhoben. Sodann stellen «Autoposer» auch in anderen Kantonen (z.B. Thurgau, Zürich, Aargau) ein Problem dar.

Dauernder Lärm ist nachweislich schädlich und steht dem verfassungsmässigen Ziel entgegen, den Menschen und die natürliche Umwelt vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu bewahren (Art. 16 Bst. a der Kantonsverfassung [sGS 111.1]). Mit Beschluss vom 3. Mai 2016 hatte die Regierung den Projektauftrag für eine Gesamtverkehrsstrategie (40.18.02) erteilt, die der Kantonsrat in der Septembersession 2018 zur Kenntnis nahm. Im Rahmen dieser Arbeiten waren die Lärm- und die Luftbelastung wichtige Themen und wurde dem Schutz vor unnötiger Lärm- und Luftbelastung hohe Priorität eingeräumt. Entsprechend hat die Kantonspolizei aufgrund der zunehmenden Lärmklagen die Kontrolltätigkeit an den bekannten neuralgischen Punkten mit Aufkommen der frühlingshaften Temperaturen intensiviert. Nebst der Beurteilung des Fahrverhaltens wurde gezielt auch der technische Zustand von Fahrzeugen geprüft. Hierfür wurde sehr erfolgreich mit Spezialisten des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes zusammengearbeitet.

Die für die Zulassung zum Strassenverkehr genehmigten Fahrzeuge müssen nebst diversen technischen Vorschriften auch Geräuschgrenzwerte einhalten. Die Grenzwerte richten sich nach der technischen Beschaffenheit und dem Einsatzzweck der Fahrzeuge. Für die Zulassung eines Personenwagens ist eine Vorbeifahrt-Geräuschmessung zu bestehen, bei der bei definierten Messbedingungen ein gesetzlich festgelegter Höchstwert nicht überschritten werden darf. Wird der höchstens zulässige Geräuschwert unter den definierten Messbedingungen eingehalten, gilt

das Fahrzeug betreffend Geräuschemissionen als genehmigt. Fährt das fragliche Fahrzeug im realen Betrieb ausserhalb der definierten Messbedingungen (z.B. abweichende Geschwindigkeit oder abweichende Getriebestufe), kann die Geräusentwicklung von der Zulassungsmessgrösse abweichen (vgl. «Dieselskandal»). Fahrzeughersteller machen sich diese Tatsache insbesondere bei sportlichen Fahrzeugen für die Erzeugung eines «passenden» Sounds zunutze. Diese legalen Fahrzeuge können bei entsprechendem Fahrstil bereits zu Verärgerungen und der Vermutung der Illegalität führen. Wie bei der Abgasproblematik der effektive Schadstoffausstoss wird auch der Lärmpegel eines Fahrzeugs durch die Fahrzeuglenkerin oder den Fahrzeuglenker bestimmt.

Die Kontrollen bezüglich des Lärms sind technisch anspruchsvoll und können nicht ohne weiteres durchgeführt werden. Wie bereits in der Antwort der Regierung vom 13. August 2019 auf die Interpellation 51.19.26 «Einsatz von Schallradar-Geräten gegen zunehmende Lärmbelastung von Frühling bis Herbst» dargelegt, verfügt jedes Fahrzeug über einen typenabhängigen Grenzwert. Ein allgemein gültiger, typenunabhängiger Grenzwert wurde bis anhin gesetzlich nicht festgelegt. Die Problematik eines fehlenden Grenzwerts ist auch in der Europäischen Union ein Thema. Eine Lösung scheint im Moment auch dort nicht in Sicht zu sein.

Öffentliche Strassen stehen im Rahmen ihrer Zweckbestimmung dem Gemeingebrauch offen (Art. 17 Abs. 1 des Strassengesetzes [sGS 732.1; abgekürzt StrG]). Eine vorübergehende Beschränkung des Gemeingebrauchs ist zwar grundsätzlich möglich, etwa aus Gründen des Umweltschutzes oder des Schutzes von Quartierzentren oder Wohngebieten (Art. 20 Abs. 1 Bst. g und h StrG). Allerdings kann dies die Funktion und den Widmungszweck der Strasse in Frage stellen und muss die vorübergehende Einschränkung notwendig und verhältnismässig sein sowie durch das öffentliche Interesse gefordert werden, was angesichts der Vielzahl Betroffener nicht leichthin angenommen werden kann. Eine Einschränkung des Gemeingebrauchs kann auch aus einem gesteigerten Gemeingebrauch resultieren. Ein solcher gesteigerter Gemeingebrauch (z.B. Festumzug, Durchführung eines Marktes, Baustelleneinrichtungen) ist bewilligungspflichtig und setzt voraus, dass die Strassenfläche für eine Veranstaltung, einen Verkaufsstand, die Lagerung von Gegenständen oder dergleichen (Art. 21 Abs. 1 StrG) gebraucht wird. Eine Sperrung mit dem Zweck des Fernhaltens von Verkehr wäre demgemäss nicht zulässig. Sodann ist wesentlich, dass die betroffenen Strassenzüge (z.B. in Rorschach) der eidgenössischen Durchgangsstrassenverordnung (SR 741.272) unterliegen und von Bundesrechts wegen für den allgemeinen Durchgangsverkehr offen zu halten sind. Im Übrigen ist zu beachten, dass bei einer Strassen-sperrung Umleitungen angeboten werden müssen. Diese führen regelmässig über das untergeordnete Strassennetz, was andere Anwohnende mit zusätzlichem Verkehr und Lärm belastet. Diese Strassen verfügen oftmals über eine schlechtere Infrastruktur, die dem zusätzlichen Verkehr nur bedingt gewachsen ist. Es werden neue Gefahren geschaffen und das Problem wird letztlich nur verlagert, nicht gelöst.

Zu den einzelnen Fragen der Einfachen Anfrage (61.20.33):

1. Die Regierung hält die persönliche Freiheit hoch. Jede Freiheit wird aber durch die Freiheit der anderen begrenzt, wobei die Grenzziehung bekanntermassen ein «ewiges» Problem darstellt. «Autoposer» wollen mit ihren speziell hergerichteten und/oder hochmotorisierten Fahrzeugen auffallen. Diesem Zweck entsprechend, führen sie Aufsehen erregende (laut, schnell), oft auch sich wiederholende Fahrten in bewohntem Gebiet aus, wobei die Anwohnerinnen und Anwohner und andere Strassenbenützerinnen und -benützer gefährdet, geschädigt, erschreckt und belästigt werden. Wie im Rahmen der Gesamtverkehrsstrategie zum wiederholten Mal zum Ausdruck gebracht, setzt sich die Regierung für den verfassungsmässig geforderten Schutz der Menschen und der natürlichen Umwelt vor schädlichen

und lästigen Einwirkungen ein. Die Erzeugung von unnötigem Lärm und damit die Belästigung und Gefährdung der Bevölkerung durch «Autoposer» wird nicht als notwendiges Resultat einer freiheitlichen Gesellschaft angesehen. Diese Auswüchse sind nicht zu dulden.

2. Die Regierung nimmt die Beschwerden der Bevölkerung der betroffenen Orte ernst. Dementsprechend wurden vermehrt polizeiliche Kontrollen durchgeführt. Dabei wurden zahlreiche Fahrzeugführer zur Anzeige gebracht und kam es zu Führerausweisentzügen und Stilllegungen von Fahrzeugen. Die Kontrollen werden im Rahmen der verfügbaren Ressourcen fortgesetzt in der Erwartung, dass sie Wirkung zeitigen werden. Weitere Erfolg versprechende Massnahmen auf Kantons- oder Gemeindeebene bzw. entsprechende rechtliche Grundlagen sind nicht ersichtlich.
3. Seit geraumer Zeit hat die Kantonspolizei die Kontrolltätigkeit intensiviert. Dabei wird der Fokus nicht ausdrücklich auf jugendliche Lenker gelegt. Vielmehr stehen die fraglichen Verfehlungen im Zentrum. Bei den durchgeführten Kontrollen zeigte sich, dass nebst jungen Männern, die den grössten Teil der «Autoposer» ausmachten, auch ältere Personen Verfehlungen begingen. Diese bestanden in der Regel aus Übertretungen der Höchstgeschwindigkeiten. Die jüngeren Verkehrsteilnehmenden fielen durch erhebliche Verfehlungen bezüglich Geschwindigkeit sowie ihr Fahrverhalten und Änderungen an den Fahrzeugen auf. Bei den technischen Änderungen stachen unerlaubte Tieferlegungen sowie Manipulationen an der Beleuchtung und der Abgasanlage ins Auge, wobei Letztere entscheidende Auswirkung auf die Lärmentwicklung haben. Hinsichtlich Fahrverhalten sind insbesondere Fahrzeuglenker aufgefallen, welche die Räder durchdrehen liessen, mit quietschenden Reifen um Kreisel fuhren oder hochtourig unterwegs waren. Fahrzeuge, bei denen der verkehrssichere Betrieb in Frage gestellt war, wurden aus dem Verkehr genommen und gegebenenfalls stillgelegt. Schliesslich wurden bei den Kontrollen auch fahruntfähige Fahrzeuglenkende oder solche, die über keine Fahrberechtigung verfügten, angehalten und entsprechend angezeigt. Die Kantonspolizei wird im Rahmen ihrer personellen und finanziellen Mittel die «Autoposer» weiterhin kontrollieren und dabei auch weiterhin mit Fahrzeugexperten des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes eng zusammenarbeiten. Dabei werden aufgrund der Zusammensetzung der Szene regelmässig junge Automobilisten betroffen sein. Das Augenmerk speziell auf junge Fahrer zu lenken, erübrigt sich insofern.
4. Es ist vorwegzuschicken, dass eine Regulierung der vorgeschlagenen Art in die Zuständigkeit des Bundesgesetzgebers fiele. Auch andere mögliche Lösungsansätze, beispielsweise die Festlegung eines absoluten Lärmgrenzwerts oder eine Motorleistungsbegrenzung für Junglenker (vgl. entsprechende Regelung bei Motorrädern), wären auf Bundesebene anzugehen. Bei den teuren Fahrzeugen der «Autoposer» handelt es sich oftmals um geleaste Fahrzeuge. Zwar ist der Anteil der geleasteten Fahrzeuge bei leistungsstarken Autos tendenziell höher als bei gängigen Modellen. Allerdings fallen auch viele Autos mit Elektromotorisierung darunter, die bisher kaum Objekte der «Autoposer» waren und deren Vormarsch zu Lasten von Autos mit fossilem Treibstoff grundsätzlich erwünscht ist. Eine Erschwerung des Abschlusses von Leasingverträgen für Elektrofahrzeuge widerspräche teilweise der Gesamtverkehrsstrategie. Es könnte kontraproduktiv sein, wenn aufgrund einer unerwünschten, möglicherweise aber zeitlich ohnehin begrenzten Erscheinung eine befürwortete Entwicklung beeinträchtigt würde. Jedenfalls wären, auch im Hinblick auf den Grundsatz der Rechtsgleichheit, eingehende Abklärungen der Bundesbehörden erforderlich, ohne deren Kenntnis die Regierung eine Beurteilung des Vorschlags als unseriös erachtet.

Zu den einzelnen Fragen der Interpellation (51.20.38):

1. Es kann auf die Antwort zu Frage 1 der Einfachen Anfrage verwiesen werden.
2. Die Sperrung von Strassenzügen ist an gesetzliche Vorgaben gebunden. Die Beschränkung des Gemeingebrauchs kann nur unter Beachtung der im Strassengesetz festgehaltenen Voraussetzungen erfolgen. Dabei ist insbesondere die Wahrung des Grundsatzes der rechtsgleichen Behandlung problematisch. Eine regelmässige stundenweise Sperrung, wie von den Interpellanten gewünscht, ist angesichts des Strassenzwecks nicht möglich und widerspricht bei vielen der fraglichen Strassenzüge der bundesrechtlichen Verpflichtung, die Durchgangsstrassen offenzuhalten. Im Übrigen würde das Problem lediglich verlagert, aber nicht gelöst, weil bei Sperrungen Umfahrungen angeboten werden müssen.
3. Die bisher getätigten Kontrollen sollen intensiv weitergeführt werden. Es kann erwartet werden, dass dies nicht ohne Einfluss auf die «Poserszene» bleibt. Zur Eindämmung des illegalen Tunings stellt das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt jeweils Verkehrsexperten für die Kontrollen zur Verfügung. Da die Zusammenarbeit zwischen Polizei und Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt erfolgreich verläuft, wird das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt – soweit personell möglich – die Verkehrsexperten in noch grösserem Umfang zur Verfügung stellen. Denkbare andere Schritte gegen «Autoposer» wären etwa, dass die zulässige Fahrzeugleistung abhängig vom Alter des Lenkers eingeschränkt (vgl. Führerschein für Motorräder) oder eine Lärmobergrenze eingeführt würde. Beide Ansätze erforderten aber bundesrechtliche Änderungen (vgl. Antwort auf Frage 4 der Einfachen Anfrage).