

Interpellation Gschwend-Altstätten (14 Mitunterzeichnende) vom 21. April 2009

Lärm macht krank – Töfflärm erst recht

Schriftliche Antwort der Regierung vom 11. August 2009

Meinrad Gschwend-Altstätten erkundigt sich in seiner Interpellation vom 21. April 2009, ob die Regierung eine Verschärfung des Motorradlärm-Problems sieht, ob sie vermehrt Kontrollen und Lärmmessungen durchführen möchte, wie sie sich zu Schwachpunkten in Lärmmessverfahren, zu Fahrverboten und strengem Vorgehen stellt und ob sie weitere Möglichkeiten sieht, den Motorradlärm zu mindern.

Die Regierung antwortet wie folgt:

1. Eine Verschärfung des Lärmproblems verursacht durch Motorräder kann einerseits durch eine grössere Empfindlichkeit der Betroffenen, andererseits durch eine Zunahme des Lärms selber hervorgerufen werden.

Eine grössere Empfindlichkeit oder Sensibilität der Bevölkerung ist festzustellen. Während früher Lärm als Preis für die zunehmende Mobilität bis zu einem gewissen Grad akzeptiert wurde, ist heute ein Grossteil der Bevölkerung in ihrer Wahrnehmung empfindlicher und erachtet Ruhe als eine zentrale Voraussetzung für Gesundheit und Lebensqualität. Das Lärmempfinden ist zwar sehr subjektiv, im Allgemeinen wird der Motorenlärm aber als unangenehm oder als eine Belästigung empfunden. Insofern kann von einer Verschärfung des Lärmproblems gesprochen werden.

Eine Aussage über eine Zunahme des Lärms selber ist nicht zu belegen und von vielen Faktoren abhängig. Die Zulassung von Motorrädern erfolgt aufgrund von EU-Gesamtgenehmigungen oder durch Einzelabnahmen. Bei allen Neuzulassungen in der Schweiz müssen die europaweit einheitlichen Grenzwerte gemäss EU-Richtlinie eingehalten sein. Zudem werden Motorräder periodisch vom Strassenverkehrsamt geprüft. Eine erhöhte Lärmemission kann bei Motorrädern, die technisch abgeändert wurden, festgestellt werden. Wird bei der Kontrollfahrt durch den Verkehrsexperten ein erhöhter Lärmpegel festgestellt, wird eine Lärmmessung vorgenommen. Die Anzahl der in Verkehr gesetzten Motorräder hat in den letzten zehn Jahren gemäss Bundesamt für Strassen nicht zugenommen.

2. Verschärfte Kontrollen sind zurzeit nicht vorgesehen. Die Verkehrspolizei führt seit dem Jahr 1999 gemeinsam mit der Kantonspolizei Appenzell A.Rh. und dem Strassenverkehrsamt auf bekannten Motorradstrecken jährlich drei bis vier koordinierte Motorradkontrollen zu Beginn der Motorradsaison durch. Zusätzlich werden im Rahmen der personellen Möglichkeiten, vor allem an schönen Wochenenden, bekannte Motorradstrecken mit der «Laserpistole» überwacht, wobei vor allem die Geschwindigkeit kontrolliert wird. Zusätzlich führt die «Mobile Polizei» (Thal, Oberbüren, Schmerikon und Mels) im Rahmen ihrer Möglichkeiten ebenfalls regelmässig Laserkontrollen durch.
3. Die Kantonspolizei führt keine Lärmmessungen durch. Wird in einer Fahrzeug- oder Geschwindigkeitskontrolle jedoch eine geänderte oder nicht typengeprüfte Auspuffanlage festgestellt, wird eine Prüfhalle des Strassenverkehrsamtes aufgesucht oder das Fahrzeug zur Nachprüfung aufgeboden.

4. Es gibt zwei verschiedene Lärmessverfahren: Bei Neuzulassungen werden Lärmemissionen von einem einzelnen Motorrad gemessen. Bei der Lärmessung nach eidgenössischer Lärmschutzverordnung werden Lärmimmissionen, verursacht durch den gesamten Verkehr, ermittelt. Die subjektive Störwirkung ist äusserst schwierig zu beschreiben und zu beurteilen. Dafür besteht zurzeit kein standardisiertes Verfahren.
5. Nach Art. 3 des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01) können die Kantone den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr auf Strassen, die nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind (d.h. auf allen Nebenstrassen) vollständig untersagen oder zeitlich beschränken. Es können auch andere Beschränkungen und Anordnungen – so genannte funktionelle Verkehrsbeschränkungen – erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Dabei ist das Verhältnismässigkeitsprinzip zu beachten: Ist eine örtliche Verkehrsanordnung nötig, muss jene Massnahme gewählt werden, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen des Verkehrs erreicht. Grundsätzlich ist der Erlass einer Verkehrsanordnung möglich, wenn unzumutbare Lärmeinwirkungen nachgewiesen sind. Sofern sich Fahrverbote als angemessene und örtlich taugliche Lösung erweisen, sind sie somit möglich.
6. Ein grosses Potenzial liegt in der technischen Entwicklung von lärmarmen Fahrzeugen. Sowohl bei Motorwagen als auch bei Motorrädern können die Anstrengungen der Hersteller zur Geräuschreduktion erhöht werden. Wirkungsvoll wären zum Beispiel eine Verschärfung der eidgenössischen Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, der Zulassungsbestimmungen oder der Nachprüfungen. Dies ist jedoch Sache des Bundes. Der Motorradlärm hängt massgeblich vom Verhalten des Motorradfahrers ab. Durch eine umweltschonende Fahrweise mit tiefen Drehzahlen und rücksichtsvollem Benehmen kann viel unnötiger Lärm verhindert werden. Dazu ist eine Bewusstseinsanpassung notwendig. Dies kann über die Fahrschulausbildung oder Informationsaktionen der Kantonspolizei erreicht werden.