

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

*KR-Nr. 251/2020  
KR-Nr. 275/2020*

Sitzung vom 30. September 2020

### **953. Anfragen (Fahrverbote für übermässig laute Motorräder; Aufklärung zu Lärmahndung von Motorrädern)**

A. Kantonsrätin Wilma Willi, Stadel, sowie die Kantonsräte Benjamin Walder, Wetzikon, und Urs Dietschi, Lindau, haben am 29. Juni 2020 folgende Anfrage eingereicht:

Lärm macht krank. Das Bundesgesetz über den Umweltschutz hat deshalb im Art.1 unter anderem den Zweck, Menschen vor schädlichen Einwirkungen zu schützen. Dabei ist die Reduktion des Lärms vorzugsweise an der Quelle zu realisieren. Es gibt Hinweise aus dem Strassenverkehrsamt Zürich, nach denen deutlich über 50% der neueren Motorräder mit einem Manipulationsmechanismus ausgerüstet sind, mit denen die Lärmmessung durch das Strassenverkehrsamt überlistet wird. Analog der Manipulation beim Dieselabgas erkennt das Fahrzeug den Prüfmodus und kann die Lärmmessung entsprechend manipulieren. Diese EU – konforme Manipulation kann durch das Strassenverkehrsamt nicht beanstandet werden.

Hauptsächlich an sonnigen Wochenenden oder Feiertagen von Karfreitag bis weit in den Herbst werden Ausflugsstrecken auf dem Lande mit einer massiven Lärmbelästigung eingedeckt.

Genau so wenig wie der Besitz eines PS-starken Fahrzeugs zur Überschreitung von Geschwindigkeitslimiten legitimiert, kann der Besitz eines lärmmanipulierten Motorrades eine übermässige Lärmemission legitimieren. Das Bundesland Tirol ist nun einen neuen Weg gegangen. In den Bezirken Reutte und Imst wurden für 6 Strassenabschnitte vom 10. Juni bis 31. Oktober Fahrverbote für besonders laute Motorräder (Nahfeldpegel >95 dB[A]) erlassen. <https://www.tirol.gv.at/verkehr/verkehrsrecht/motorrad-fahrverbot>. Es handelt sich dabei um Ausflugsziele.

In diesem Zusammenhang bitten wir um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist den Umweltschutzverantwortlichen im Kanton Zürich diese neue Lärmbekämpfungsmassnahme bekannt?
2. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass die Fahrverbotsmassnahme im Bundesland Tirol eine einfach zu realisierende Lärmbekämpfungsmassnahme an der Quelle ist?
3. Wer wäre zuständig für Fahrverbote für besonders lärmige Fahrzeuge auf Kantonsstrassen?

4. Wie müsste der Kanton Zürich vorgehen, wenn er bestimmte Strecken für besonders lärmige Fahrzeuge verbieten wollte (dabei sind insbesondere die Ausflugsstrecken in den Landbezirken gemeint, die jeweils ab Karfreitag belärmt werden)?
5. Was unternimmt der Regierungsrat gegen die Lärm-Manipulationsmechanismen bei Motorrädern?

B. Kantonsrätin Erika Zahler, Boppelsen, und Kantonsrat Hans Finsler, Affoltern a. A., haben am 6. Juli 2020 folgende Anfrage eingereicht:

Dass Lärm von jedem Mensch unterschiedlich wahrgenommen und empfunden wird, ist nichts Unbekanntes. Einige stören sich am Bahnlärm, andere am Strassenlärm von Autos und wieder andere stören sich am Lärm der Motorräder.

Unser Strassengesetz ist eindeutig und klar definiert betreffend Lärmemissionen. So auch für Motorräder. Diese werden heute schon überprüft und geahndet, wenn sie nicht den Vorschriften entsprechen.

In der Anfrage KR-Nr. 251/2020 stellen wir ein Motorrad-Bashing fest. Sie ist reiner Populismus und entbehrt tieferer Sachkenntnis. In der genannten Anfrage wird einerseits eine Parallele gezogen vom Dieselskandal zu nicht erlaubten Abänderungen an Motorrädern (absolut nicht vergleichbar) und andererseits von teilweise (partiell) Strecken-Verbot im Kanton Zürich, welches keinen Sinn macht.

Dazu nachfolgende Fragen an den Regierungsrat:

1. Kann der Regierungsrat bestätigen, dass genannte Motorräder bereits heute geahndet werden?
2. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass wir bereits heute eine gute Gesetzgebung diesbezüglich haben?
3. Ist ein weiteres Gesetz sinnvoll und welche Kontroll-Ressourcen würden dafür benötigt?
4. Welche Konsequenzen hätten Sperrungen von Teilstrecken nur im Kanton Zürich?
5. Ein Motorradfahrer fährt z. B. auf einer Ausfahrt nicht nur ausschliesslich im Kanton Zürich und auch nicht nur in Tourismusgebieten. Würde es Sinn machen, dass der Kanton Zürich eine Zürcher Lösung in der Schweiz realisiert?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfragen Wilma Willi, Stadel, Benjamin Walder, Wetzikon, und Urs Dietschi, Lindau, sowie Erika Zahler, Boppelsen, und Hans Finsler, Affoltern a. A., werden wie folgt beantwortet:

Der Regierungsrat ist sich der Lärmproblematik bewusst. Die geltenden Lärmgrenzwerte für Fahrzeuge vermögen die Bevölkerung nur unzureichend zu schützen. Es hat sich gezeigt, dass mit den geltenden Zulassungsvorschriften übermässige Lärmemissionen nicht wirksam verhindert werden. Insbesondere bei Motorrädern und Sportwagen werden die unter Labortestbedingungen für die Zulassung ermittelten Lärmwerte auf den Strassen bereits häufig überschritten, ohne dass sich die Fahrzeuglenkenden deswegen ein strafrechtlich relevantes Verhalten vorwerfen lassen müssten. Nachhaltig lösen lässt sich das Problem nur durch eine Verschärfung der Zulassungsvorschriften, die Sensibilisierung der Fahrzeuglenkenden und strengere Sanktionen. Mit Ausnahme der Sensibilisierung, wo sich der Kanton Zürich verstärkt einbringen wird, liegen die zielführendsten Massnahmen – Gesetzes- bzw. Verordnungsanpassungen sowie schärfere Sanktionen – nicht in der Kompetenz des Kantons.

Bei der Zulassung von Fahrzeugen orientiert sich die Schweiz an der Europäischen Union. Fahrzeuge, die in der Europäischen Union zugelassen sind, dürfen auch in der Schweiz verkehren. Das Problem vorschriftskonformer, aber lauter Fahrzeuge kann deshalb nicht auf kantonaler Ebene gelöst werden, sondern muss auf nationaler und internationaler Ebene verstärkt angegangen werden. Der Regierungsrat begrüsst daher eine Verschärfung der entsprechenden Vorschriften auf nationaler oder internationaler Ebene ausdrücklich. Er hat den Bund bereits im Rahmen seiner Vernehmlassung zum Verordnungspaket Umwelt Frühling 2021 (RRB Nr. 631/2020) eingeladen, eine Vorlage zur Verschärfung der Emissionsgrenzwerte für Strassenfahrzeuge auszuarbeiten. Ebenso müssen für weitere Massnahmen zur Sanktionierung oder Vermeidung von unnötigem Lärm zuerst die rechtlichen Grundlagen auf Bundesebene geschaffen werden. Die École polytechnique fédérale de Lausanne ist gegenwärtig mit der Entwicklung eines «Lärmblitzers» beschäftigt. Tests wurden bereits erfolgreich in Paris und in Genf durchgeführt. Eine parlamentarische Initiative (20.443, Gabriela Suter, Juni 2020) verlangt vom Bundesrat die Schaffung der rechtlichen Grundlagen, um den Einsatz von Lärmblitzern in der Schweiz zu ermöglichen. Sofern der Vorstoss in den eidgenössischen Räten eine Mehrheit findet, wird der Regierungsrat eine entsprechende Vorlage im Vernehmlassungsverfahren prüfen.

Zu Frage A1:

Die Verantwortlichen haben Kenntnis von den Fahrverboten für laute Motorräder im österreichischen Bundesland Tirol, die jährlich von 10. Juni bis 31. Oktober wirksam sind.

Zu Fragen A2, A4, B4 und B5:

Nach Art. 3 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01) können die Kantone den Motorfahrzeugverkehr lediglich auf Strassen, die nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, vollständig untersagen oder zeitlich beschränken. Diese bundesrechtliche Regelung schliesst kantonale Fahrverbote für eine bestimmte Benutzergruppe wie etwa stark motorisierte Motorräder u. a. auf Hauptstrassen aus. Bei lokalen Fahrverboten ist abgesehen vom rechtlichen Aspekt sodann zu berücksichtigen, dass dadurch der Verkehr auf umliegende Ausweichrouten verdrängt werden könnte.

Zu Frage A3:

Für den Erlass von Verkehrsanordnungen, namentlich auch von Fahrverboten, ist im Kanton Zürich, ausgenommen die Städte Zürich und Winterthur, gemäss § 4 f. der Kantonalen Signalisationsverordnung (LS 741.2) grundsätzlich die Kantonspolizei zuständig.

Zu Fragen A5 und B1:

In der Schweiz werden alle Fahrzeuge erst aufgrund einer Typenprüfung zum Verkehr auf öffentlichen Strassen zugelassen. Die technischen Lärmwerte aller Fahrzeuge werden dabei ebenfalls erhoben. Diese Werte allein sagen jedoch noch nicht ausreichend etwas über den störenden Lärm aus, der im Betrieb durch einzelne Fahrzeuglenkende verursacht wird. Auch mit einem Fahrzeug, bei dem die technischen Lärmwerte nicht überhöht sind, kann bei entsprechendem Fahr-/Bedienungsverhalten übermässiger Lärm verursacht werden. Ein isoliertes Fahrverbot für «laute» Motorräder stellt damit kein geeignetes Mittel zur Lärmbekämpfung dar.

Gestützt auf die Strassenverkehrsgesetzgebung kontrolliert die Kantonspolizei anlässlich ihrer Patrouillentätigkeit sowie von Schwerpunktaktionen insbesondere auch Motorräder. Stellt sie Fahrzeuge fest, die nicht den Vorschriften entsprechen, kann sie die Weiterfahrt verhindern, die Lenkerin oder den Lenker zur Anzeige bringen und nötigenfalls das Fahrzeug sicherstellen. Weiter ist eine Meldung zur Nachprüfung an das Strassenverkehrsamt möglich. Bei technisch konformen Fahrzeugen, mit denen durch unzumutbaren Gebrauch vermeidbarer Lärm erzeugt wird, kann die Polizei die Lenkerin oder den Lenker anzeigen. Sie führt denn auch regelmässige Geschwindigkeits- und Spezialkontrollen durch, bei denen insbesondere technische Änderungen erkannt werden sollen, und sanktioniert strafbares Verhalten konsequent.

Zu Frage B2:

In Bezug auf die Geräuschemissionen der kontrollierten Motorfahrzeuge sind die geltenden Zulassungsvorschriften des Strassenverkehrsrechts massgebend, insbesondere Art. 53 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41) und Anhang 6 zur VTS. Aufgrund dieser Vorschriften können weder die Strassenverkehrsämter noch die Polizeikörpers im Strassenverkehr rechtsgenügende Vorbeifahrtmessungen durchführen, da die im Anhang 6 zur VTS erwähnten Lärmgrenzwerte nur für die normierte Vorbeifahrtmessung gelten. Es sind somit lediglich Referenzmessungen gemäss den geltenden Zulassungsvorschriften möglich. Obwohl viele Fahrzeuge ausserhalb dieser normierten Messbereiche massiv lauter sind, ist der Nachweis, dass mit solchen legalen Fahrzeugen vermeidbarer Lärm erzeugt wird, kaum rechtsgenügend zu erbringen.

Zu Frage B3:

Eine effizientere Lärmbekämpfung erfordert eine Anpassung der Rechtsgrundlagen sowie der zulässigen Messmittel. Namentlich bezüglich der Vorbeifahrtmessung müsste der Anhang 6 der VTS überarbeitet und vereinfacht werden. Erforderlich wären auch die Entwicklung einer praktikablen Lärmmessmethode für Polizei und Zulassungsbehörde sowie das Festlegen eindeutiger Lärmgrenzwerte. Eine abschreckende Wirkung würden auch schärfere Sanktionen entfalten, die ebenfalls entsprechende gesetzliche Anpassungen erforderten.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**