



Herr  
Bundesrat Albert Rösti  
Vorsteher des Eidgenössischen Departements  
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

per Email  
[V-FA@astra.admin.ch](mailto:V-FA@astra.admin.ch)

Zürich, 2. März 2023

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Im Namen der Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren KSSD danken wir Ihnen für die Einladung zur Teilnahme an der eingangs erwähnten Vernehmlassung.

Die KSSD begrüsst die Stossrichtung dieser Vorlage ausdrücklich.

Die Problematik der sogenannten Autoposer ist in den Städten hinlänglich bekannt: Lenker fahren mit heulenden Motoren und oftmals lauter Musik durch die Strassen und verursachen dabei unnötigen Lärm. Regelmässig gehen Beschwerden aus der Bevölkerung ein. 2020 fanden in der Stadt Zürich an einem bei Autoposern beliebten Strassenabschnitt Lärmmessungen, Tonaufzeichnungen und Verkehrszählungen statt. Die lautesten Poser-Fahrten erzeugten in einer Distanz von zwölf Metern zum Mikrofon Lärmimmissionen von 99 dB(A). Das ist, direkt neben dem Fahrzeug stehend, in etwa gleich laut, wie wenn man neben einem Presslufthammer stehen würde oder wenn 80 normal fahrende Fahrzeuge gleichzeitig vorbeifahren würden.

Die Ahndung des Lenkerverhaltens bei vermeidbarem Lärm ist für die Polizei herausforderungsreich und mit hohem Aufwand verbunden. Die vorgeschlagenen Anpassungen auf Gesetzes- und Verordnungsstufe sollen eine einfachere und strengere Sanktionierung der Verursacherinnen und Verursacher von unnötigem Verkehrslärm ermöglichen, unter anderem durch die Möglichkeit zum Führerausweisentzug und die Definition neuer Ordnungsbussentatbestände. Sie sind in ihrer Stossrichtung daher zielführend.

Allerdings bringt die vorgesehene Ausweitung des Ordnungsbussenverfahrens die Gefahr mit sich, dass Widerhandlungen bagatellisiert werden, was kontraproduktiv wäre. Wir beantragen eine Überprüfung der Vorlage mit dem Ziel, dass die Sanktionen wirksam verschärft werden. Es gilt zu vermeiden,



dass fehlbare Fahrzeuglenkende gegenüber heute letztlich bessergestellt würden und Administrativmassnahmen mit ihrer abschreckenden Wirkung entfallen.

Zudem schlägt der Bundesrat gesetzliche Grundlagen für finanzielle Unterstützung von Kantonen vor, die ihre Verkehrslärmkontrollen intensivieren. Wir gehen davon aus, dass von solchen Unterstützungsleistungen auch kommunale Polizeikorps in der Erfüllung ihrer Vollzugsaufgaben unterstützt werden können.

Um die Bevölkerung besser vor unnötigen und exzessiven Lärmemissionen schützen zu können, sind weitergehende Massnahmen unabdingbar.

Gemäss Forderung der Motion 20.4339 sowie Erwartungen in der Bevölkerung versprechen Lärmblitzer eine einfache Ahndung von übermässigem Motorenlärm. Für ihren Einsatz fehlen derzeit rechtliche Grundlagen ebenso wie Antworten auf offene technische Fragen; die vorliegenden Vernehmlassungsentwürfe äussern sich nicht dazu. Die KSSD erwartet, dass der Bundesrat die notwendigen technischen und rechtlichen Abklärungen für den Einsatz von Lärmblitzern vorantreibt.

Für unsere weiteren Bemerkungen verweisen wir auf den beiliegenden Fragebogen.

Ergänzend erlauben wir uns folgende Hinweise:

Die Umstellung auf E-Mobilität ermöglicht eine allgemeine Reduktion des Motorenlärms – unabhängig vom Verhalten der Lenkenden. AVAS ist ein akustisches Warnsystem für geräuscharme Fahrzeuge, insbesondere für Elektroautos. AVAS wird bei geringen Geschwindigkeiten, bei denen bei konventionellen Antrieben das Motorengeräusch dominiert, aus Sicherheitsgründen verpflichtend verwendet (Hören des herannahenden Fahrzeugs). Ab einer Geschwindigkeit von ca. 20 km/h wird das Rollgeräusch des Fahrzeuges laut genug, so dass AVAS aus Sicherheitsgründen nicht mehr notwendig ist. Aus Sicht des Lärmschutzes ist darauf zu achten, dass der Einsatz von AVAS auf den sicherheitsrelevanten Geschwindigkeitsbereich unter 20 km/h beschränkt wird und Möglichkeiten zum Einsatz von AVAS oberhalb von 20 km/h (Sound Design etc.) eingeschränkt werden, so dass dadurch nicht neuer unnötiger oder übermässiger Motorenlärm entsteht. Bei der allfälligen Übernahme von EU-Bestimmungen betreffend AVAS soll die Schweiz ihre Möglichkeiten ausschöpfen, die Anwendung von AVAS oberhalb von 20 km/h im Sinne des Lärmschutzes einzuschränken.

Unsere weiteren Einschätzungen und Antworten finden Sie im beiliegenden Fragebogen.

Freundliche Grüsse

**Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren**

Co-Präsidentin

Sonja Lüthi  
Direktion Soziales und Sicherheit St. Gallen

Co-Präsident

Martin Merki  
Sozial- und Sicherheitsdirektion Luzern



Beilage: - Fragebogen

Kopien: - Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
- Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie der Stadt Bern  
- Direction de la sécurité et de l'économie Lausanne  
- Dicastero Sicurezza e Spazi urbani della Città di Lugano  
- Sozial- und Sicherheitsdirektion der Stadt Luzern  
- Direktion Soziales und Sicherheit der Stadt St. Gallen  
- Departement Sicherheit und Umwelt der Stadt Winterthur  
- Sicherheitsdepartement der Stadt Zürich  
- Schweizerische Vereinigung Städtischer Polizeichefs SVSP  
- Städtevereinigung der Schutz- und Rettungsorganisationen  
- Schweizerischer Städteverband