

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 067-2016
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2016.RRGR.288

Eingereicht am: 14.03.2016

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Hofmann (Bern, SP) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 771/2016 vom 22. Juni 2016
Direktion: Polizei- und Militärdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert



Was tut die Polizei gegen Personen, die im Strassenverkehr Motoren aufheulen lassen?

In den letzten Jahren ist der Eindruck entstanden, dass sowohl bei Minderheiten von Autofahrenden als auch von Motorradfahrenden, beim Fahren das bewusste Erzeugen von übermässigem Lärm zugenommen hat. In der Regel dauern diese Vorgänge nicht sehr lange an, sind aber oft enorm laut (Motoren, die aufheulen). Diese exzessive Lärmerzeugung findet nicht selten an Orten statt, wo Publikum vorhanden ist. Es werden damit also viele Leute auf einmal gestört, was möglicherweise auch die Absicht dieser Art von Motorsportlern ist. Eine Häufung dieser Vorfälle ist an Wochenenden zu beobachten. Oft handelt es sich um sehr leistungsstarke Fahrzeuge, die sogar das landesübliche Mass von Übermotorisierung noch übertreffen. Diese hohen Leistungen akustisch zu demonstrieren, entspricht offenbar einem Bedürfnis. Zudem werden zum Teil Rundkurse gefahren, die allein der Zurschaustellung dieser Fahrzeuge dienen.

Der Trend, Autos bewusst auf Lärm (quantitativ und qualitativ) zu tunen, ist offenbar im Ansteigen begriffen. Es gibt viele einschlägige Firmen, die entsprechende Angebote anpreisen. In verschiedenen Artikeln in der Presse der letzten zwei Jahre, auch beim SRF, wird berichtet, dass die Polizei aktiv gegen solche Provokationen vorgeht. Man hört etwa von Polizeieinsätzen in Chur, Schwyz und Zürich, insbesondere gegen Fahrer von getunten Autos. Von Bern habe ich diesbezüglich bislang nichts gehört.

Die erwähnten Verfehlungen werden nach meinen Recherchen offenbar nicht über eine Ordnungsbusse geahndet, sondern die Polizei rapportiert diese Fälle der Staatsanwaltschaft. Diesbezügliche Lärmklagen an die Polizei seien in letzter Zeit nur wenige eingegangen. Letztere Tatsache hat wohl damit zu tun, dass sich die Wirkung von solchen (nachträglichen) Lärmklagen wohl in Grenzen hält.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie viele Rapporte obgenannter Art der Polizei an die Staatsanwaltschaft gab es je in den Jahren 2015, 2014 und 2013?
2. Welcher Anteil der bei Frage 1 angesprochenen Rapporte betraf Autos oder Motorräder, die getunt waren? Die Summe der Rapporte aus drei Jahren entspricht dabei 100 Prozent.
3. Welche Methoden wendete die Polizei an, um die Täter zu überführen? Welcher Prozentsatz davon beruhte auf Lärmklagen von Betroffenen? 100 Prozent ist wie bei Frage 2 festgelegt.
4. Hat die Polizei auch schon Rundkursfahrten geahndet, wie sie oben erwähnt wurden? Wenn ja, wie viele in den letzten drei Jahren?
5. Was war etwa die durchschnittliche Bussenhöhe in allen Fällen, in denen der Rapport an die Staatsanwaltschaft eine Busse zur Folge hatte? Schätzung genügt.
6. Gab es noch andere Arten der Bestrafung? Wenn ja, welche?
7. Gibt es bei der Polizei Bestrebungen, Motoraufheuler in Zukunft stärker zu verfolgen? Wenn ja, welche allfällig neuen Methoden zu ihrer Erfassung sind dabei vorgesehen?
8. Hat die Polizei in den letzten Jahren auch schon Firmen kontrolliert und allenfalls bestraft, die an Fahrzeugen illegale Einrichtungen in Bezug auf Lärmerzeugung angebracht hatten?

Antwort des Regierungsrates

Zu den Fragen 1 und 2

Eine zuverlässige statistische Erhebung der gewünschten Zahlen ist nicht möglich, da Anzeigen bzw. Interventionen der Polizei für solche Vorfälle unter verschiedenen Begriffen resp. nach verschiedenen Delikten abgelegt werden. Gerade das Verursachen unnötigen Lärms (Art. 42 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 741.01] i.V. mit Art. 33 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]) geht oftmals mit anderen Widerhandlungen (bspw. Nichtbeherrschen des Fahrzeugs, Vornahme vorschriftswidriger technischer Änderungen am Fahrzeug) einher.

Entsprechend gestaltet sich eine Recherche in den Informationssystemen der Kantonspolizei schwierig. Es liegen die folgenden Fallzahlen wegen Ruhestörung sowie Lärmbelästigung mit Motorfahrzeugen vor: 2012: 37 Fälle; 2013: 43 Fälle; 2014: 36 Fälle; 2015: 58 Fälle. Diese Zahlen lassen aufgrund der oben genannten Gründe nur einen beschränkten Rückschluss zu.

Zu Frage 3

Die Kantonspolizei führt allgemeine oder gezielte Fahrzeugkontrollen durch. Die entsprechenden Kontrollen erfolgen entweder durch Schwerpunktlegung im Rahmen der Grundversorgung durch die stationierte oder mobile Polizei. Bei erkennbaren Brennpunkten erfolgen aber auch zusätzlich gezielte Aktionen mit Zusammenzug der erforderlichen Mittel und erhöhter Polizeipräsenz.

Die Vorgaben in Sachen Lärmerzeugung sind in Artikel 53 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS; SR 741.41) klar definiert. Mittels einer Lärmmessung durch die Fachspezialisten des Unfalltechnischen Dienstes kann abgeklärt werden, ob die Grenzwerte eingehalten werden. Es muss an dieser Stelle aber darauf hingewiesen werden, dass selbstverständlich auch mit einem vorschriftskonformen Fahrzeug übermässiger Lärm verursacht werden kann.

Wie viele Fälle, welche polizeilich verfolgt werden, auf eine Meldung aus der Bevölkerung zurückgehen, kann statistisch nicht erhoben werden. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern für die Definition von Schwerpunkten und in der polizeilichen Einsatzplanung eine bedeutende Rolle spielen.

Zu Frage 4

Sogenannte Rundkursfahrten – zumindest im grösseren Rahmen – sind nicht speziell zu verzeichnen. Es sind einzelne Orte bekannt, wo sich Besitzer von "getunten" oder zumindest optisch auffälligen Fahrzeugen treffen, insbesondere in den wärmeren Jahreszeiten. Unter Verweis auf die vorangegangenen Antworten ist eine statistische Rückmeldung hierzu nicht möglich.

Zu Frage 5

Die Staatsanwaltschaft hält sich an die Richtlinien für die Strafzumessung des Verbands bernischer Richterinnen und Richter, Staatsanwältinnen und Staatsanwälte (VBRS-Richtlinien), die folgende Sanktionen vorsehen:

Bei *übermässiger* Lärmerzeugung

- zufolge rücksichtsloser Handhabung (Kavaliersstart u.ä.) wird eine Busse von CHF 300.00 empfohlen (VBRS-Richtlinien 1.III.1.5.1. Alinea 3 auf Seite 12).
- zufolge absichtlicher Veränderung der Schalldämpfungsanlage wird ebenfalls eine Busse von CHF 300.00 empfohlen (VBRS-Richtlinien 1.III.1.5.2. auf Seite 12).

Bei *überflüssiger* Lärmerzeugung zufolge unnötigem Herumfahren in Ortschaften wird eine Busse von CHF 100.00 empfohlen (VBRS-Richtlinien 1.III.1.5.3. auf Seite 12).

Zu Frage 6

Neben einer Bestrafung können weitere Massnahmen im Raum stehen. Jeder Rapport gelangt in Kopie an das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, welches über die Ausfällung einer Administrativmassnahmen (Verwarnung, Führerausweisentzug, ev. Fahreignungsabklärung) entscheidet. Das Verursachen von Lärm stellt keinen alleinigen Grund für eine Administrativmassnahme dar, hierzu sind weitere Widerhandlungen gegen das SVG erforderlich. Sollten im Rahmen der polizeilichen Überprüfung eines Fahrzeuges technische Mängel festgestellt werden, wird das Fahrzeug zu einer neuen Prüfung aufgeboten. Bei gravierenden Mängeln kann zudem ein Fahrzeug oder Teile davon polizeilich sichergestellt werden.

Zu Frage 7

Dem Phänomen wird, wie in der Antwort auf Frage 3 bereits ausgeführt, im Rahmen der Grundversorgung oder aber durch gezielte Aktionen begegnet, wenn entsprechende Brennpunkte erkennbar sind. Stehen zudem Geschwindigkeitsüberschreitungen im Raum, werden kurzfristig entsprechende ortsbezogene beaufsichtigte Laser- oder Radarmessungen durchgeführt. Bei Brennpunkten wurden auch schon in Zusammenarbeit mit den Strassenbaubehörden bauliche und signalisationstechnische Massnahmen geprüft.

Zu Frage 8

Die Hersteller bzw. Vertreiber von Fahrzeugteilen weisen grundsätzlich darauf hin, ob diese zugelassen sind bzw. ob diese auf der öffentlichen Verkehrsfläche verwendet werden dürfen. Die Verantwortung für eine gesetzeskonforme Verwendung liegt somit beim Fahrzeugeigentümer. Es ist zu erwähnen, dass Fahrzeugzubehör oftmals über das Internet im Ausland bestellt wird. Angesichts dieser Tatsache wurden bislang – auch mangels griffiger gesetzlicher Grundlagen – keine spezifischen Betriebskontrollen durchgeführt.

Verteiler

- Grosser Rat