

Ramon Egger
Co-Chefredaktor



Einmal gute Schüler, einmal

Der Waadtländer Ständerat arbeitet an einer Neufassung des Gesetzes zur Besteuerung der Fahrzeuge. Der Leitfaden dieses vorläufigen Entwurfs beruht auf einer Bonus/Malus-Regelung in Abhängigkeit der vom Fahrzeug emittierten CO₂-Menge. So gäbe es für ein Auto unter 119 g/km CO₂ eine Steuerermässigung, die bis zu einer Emission von 95 g/km weiter zunimmt. Für Fahrzeuge ab 150 g/km CO₂-Ausstoss würde es einen – ebenfalls ansteigenden – Malus geben. Die waadtländischen Politiker wollen mit dieser ab 2022 gültigen Initiative einen Anreiz zur Erneuerung des Automobilparks schaffen und gleichzeitig ihren Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten. Der Wert von 150 g/km CO₂ als Schwelle für einen Malus ist jedoch eine schaurige Perspektive. Vergessen wir nicht, dass, gemäss dem Bundesamt für Energie, die im Jahr 2011 neu immatrikulierten Fahrzeuge im Schnitt 155 g/km CO₂ emittierten. Somit würde diese Gesetzesnovelle nur 10 Jahre alte Fahrzeuge zur Verschrottung verurteilen. Zu einer Zeit, wo man grossen Wert legt auf einen verantwortungsvollen langfristigen Umgang mit unseren Ressourcen anstatt immer mehr neue Güter zu produzieren, ist diese Idee ein glatter Unsinn. Darüber hinaus träfe diese Malus-Regelung alle, die sich wegen fehlender Budgets kein neues Auto leisten können. Aber selbst wenn sie dies könnten, würden sie früher oder später bestraft. Denn bei der Besteuerung werden die «guten Schüler» von heute die «schlechten Schüler» von morgen. So müssen die Fehlbeträge in den öffentlichen Kassen ja durch beliebige neue Steuern wieder eingetrieben werden. Genau dies passiert gerade auf Bundesebene zum Thema Elektromobilität: weil die Verkehrseinnahmen hauptsächlich aus der Mineralölbesteuerung stammen, fahren die Elektromobile auf Strassendie sie nicht bezahlt haben. Man legt den roten Teppich für die Elektrofahrzeuge aus, damit die Bürger mit Hilfe von Steuereranzien, Rabatten und Subventionen den Sprung wagen. Aber dann, nach gelungener Energiewende und fehlender anderer Technologie für die Autofahrer, wartet eine neue Steuer hinter der nächsten Kurve auf sie. Das mobility pricing – oder die Mobilitäts-Besteuerung pro Kilometer – gärt bereits im Bundesrat. Hier sind die Worte von Benjamin Franklin aktueller denn je: «Auf dieser Welt ist nichts sicher, ausser dem Tod und den Steuern».



Foto: Adobe Stock

LÄRM Der Widerstand gegen Motorengeräusche wird immer lauter. Linke Politiker fordern gar Verbote. Dabei sind die Fahrzeuge deutlich ruhiger geworden.

Philipp Gut

Es ist ein heisses Eisen, das die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (Urek) des Nationalrats an ihrer Sitzung im November behandeln wird. Auf dem Tisch liegen zwei parlamentarische Initiativen von Gabriela Suter (SP/AG) zu der in den letzten Monaten auch in den Medien heftig diskutierten Frage des Strassenverkehrslärms.

Die eine Initiative fordert, dass die gesetzlichen Grundlagen für den Einsatz von Lärmradargeräten geschaffen werden. Der zweite Vorstoss will gar ein Fahrverbot von Motorrädern mit einem Standpegel von über 95 Dezibel. Während damit gezielt

Camper sind stink

UNVERSTÄNDLICHER ABRUCH Nach zwei Tagen wurde der Caravan-Salon in Bern abgebrochen. Aussteller und Organisatoren haben null Verständnis. Es drohen Klagen.

Michael Schenk

Es war absehbar, dass es schwierig werden würde mit der Durchführung des Caravan-Salons», räumt Fritz Minder, General Manager von Adria Mobil Schweiz ein, «insofern hatten wir nie ein restlos gutes Gefühl.» Für den Importeur der Caravans, Reisemobile, Vans und Mobilheime des slowenischen Herstellers ist der Suisse Caravan Salon in Bern der wichtigste Branchenevent im Jahr. Als die Berner Regierung auch dann noch kein Veto gegen die Durchführung des Salons einlegte, als sie Grossveranstaltungen wegen Corona wieder verbot, «war für uns klar, dass die Messe wie geplant stattfinden kann», so Minder. Schliesslich gilt eine Messe per Definition nicht als Grossveranstaltung, sondern wird in einer Pandemie wie ein Einkaufszentrum behandelt. Nur, dass man sich online kein

Ticket kaufen muss, um ins Shoppingcenter zu gehen, sich am Eingang nicht registrieren und sich auch nicht von einer Wärmebildkamera scannen lassen muss. Wer solche Auflagen auf sich nimmt, kommt dieser Tage mit einer klaren Idee an eine Messe und ist gewillt, sich strikt an Regeln zu halten. «Von der Volksfeststimmung der letzten Jahre war darum schon an den beiden ersten Messetagen gar nichts zu spüren», sagt Minder. Und: «Das wäre auch am Wochenende nicht der Fall gewesen.» Allein schon deshalb, weil man seitens der Veranstalter auf Attraktionen wie Gastländer und Esssbuden verzichtet hat, um unnötige Menschenansammlungen zu vermeiden. «Es wäre für uns eine reine Verkaufsmesse mit vielen wertvollen Kontakten geworden, weil ja eben nur die vielen wirklich Interessierten überhaupt gekommen wären», sagt Minder. Umso mehr trieb es den Ausstellern und Organisatoren aus dem In- und be-



die Motorradfahrer ins Visier genommen werden, sind von der parlamentarischen Initiative 20.443 («Mit Lärmblythern gegen unnötigen Fahrzeuglärm vorgehen») potenziell auch die Automobilisten in der Schweiz betroffen. Bisher fehlen für beide der radikalen Massnahmen entsprechende Gesetze. Die Zulassung von Motorrädern wird auf europäischer Ebene im Rahmen von EU-Richtlinien geregelt.

Was die Einführung von Lärmradargeräten betrifft, sind entsprechende kantonale Vorstösse von links-grüner Seite bisher gescheitert. So haben etwa die Kantonsregierungen von Zürich und Aargau auf die fehlenden Bundesgesetze hingewiesen.

Bund unterstützt Lärmblyther

Gleichzeitig sind der Bund und private Firmen daran, technische Lösungen zu erarbeiten. Das Unternehmen Müller-BBM Schweiz mit Sitz in Muttenz BL hat im Auftrag des Bundesamts für Umwelt eine Machbarkeitsstudie zu den Lärmblythern erstellt. Und die ETH Lausanne tüfelt in Zusammenarbeit mit dem Start-up Securaxis ebenfalls an einem solchen Gerät.

Allerdings gibt es zurzeit auch auf technischer Seite noch erhebliche Unwägbarkeiten. Bislang fehlt eine beweisichere und überall anwendbare Messmethode. Ein ungelöstes Problem liege etwa darin, verlässlich herauszukristallisieren, welches Fahrzeug in einer Gruppe wie laut unterwegs sei, sagt Wolter Wobmann (SVP), der die Initiativen von Gabriela Suter bekämpft. Der Solothurner Nationalrat ist Präsident der Fédération Moto Suisse (FMS), des grössten Motorradfahrerverbands der Schweiz.

Hier ist also, auch aufgrund des Stands der Technik, nicht unbedingt mit einem raschen Erfolg der Initiative zu rechnen. Als «sehr gefährlich» taxiert Walter Wobmann hingegen das von linker Seite geforderte Verbot von Motorrädern mit einem Standpegel von über 95 Dezibel. Diese Forderung könnte in der zuständigen Nationalratskommission durchaus eine Mehrheit finden.

Falls es so weit kommt, kündigt Roland Müntener bereits politischen Widerstand an. Der Präsident von Motosuisse, der Vereinigung der Schweizer Motorrad- und Roller-Importeure, erachtet eine Sonderregelung mit einem Fahrverbot ausschliesslich in der Schweiz als äusserst unsinnig. Kein Hersteller würde extra für den kleinen Schweizer Markt produzieren. Müntener betont, dass 98 Prozent der Motorradfahrer sich so verhalten, dass es keine Probleme gebe. Es sei ihm wichtig, klar zu machen, dass die Importeure «absolut keine Freunde derjenigen sind, die unnötigen Lärm verursachen».

Rückwirkendes Verbot: Enteignung droht
Doch zurück zum Vorstoss von SP-Nationalrätin Gabriela Suter. Ein Verbot, wie sie es anstrebt, wäre auch rechtlich äusserst fragwürdig. Es würde nämlich auch rückwirkend gelten. Faktisch würden damit alle Besitzer von Motorrädern, deren Lärmpegel über dem neuen Grenzwert liegt, enteignet oder zu teuren Um- oder Nachrüstungen gezwungen.

Dass die Furcht der Motorradfahrer keineswegs unbegründet ist, zeigt ein Blick in die Archive: Vor sieben Jahren hat die Urek schon einmal eine «rückwirkende Umsetzung der europäischen Emissionsbegrenzungen in der Schweiz» sowie eine «Verstärkung der Lärmvorschriften» beschlossen. Damals fand der Bundesrat in seiner Stellungnahme vom 29. November 2013 deutliche Worte: «Die in der Motion verlangte Um- und Nachrüstungs-pflicht wäre bei vielen Motorrädern entweder technisch gar nicht oder nur mit grossen Kosten möglich.» Weiter schrieb der Bundesrat: «Dürften die Motorräder ohne Um- oder Nachrüstung künftig nicht weiterverwendet werden, trüfe dies Konsumenten, die sich legal verhalten haben, indem sie ein vorschriftskonformes, EU-weit zulassungsfähiges Motorrad gekauft haben.» Sie dafür büssen zu lassen, wäre ungerecht. Zudem sei eine Rückwirkung von neuem Recht in aller Regel nicht angebracht.

An der Gültigkeit dieser juristischen Argumente hat sich bis heute nichts geändert. Was sich hingegen verschoben hat, sind die Mehrheitsverhältnisse im Parlament. Die grüne Welle hat eine Reihe von neuen Volksvertretern in den National- und Ständerat gespült, die empfänglich sein dürften für den Kreuzzug gegen die Minderheit der Motorradfahrer in diesem Land.

Die Lärmgegner werden überdies getragen von einer Stimmung in Medien und Teilen der Bevölkerung, die klar feindlich gegen als zu laut empfundene Motorfahrzeuge eingestellt ist. Selten hat man so viele empörte Berichte gelesen wie seit dem der Corona-Pandemie geschuldeten Lockdown in diesem Frühjahr, als so mancher die rassistige Ausfahrt als Ventil für das verdrängte Nichtstun benutzt.

Reifen verursachen mehr Lärm

Doch wie steht es mit den Fakten? Hat der Motorenlärm tatsächlich zugenommen? Die Antwort lautet klar: Nein. Das halten selbst so unverdächtige Quellen wie das Umweltministerium des deutschen Bundeslandes Nordrhein-Westfalen fest. Subjektiv werde oft das Motorengeräusch für die lauteste Lärmquelle im Strassenverkehr gehalten, heisst es in der Broschüre «Leises Fahren». Doch

dieser Eindruck sei falsch: «Verbrennungsmotoren sind in den letzten Jahren deutlich leiser geworden.»

Ein weiteres Faktum, das in der aktuellen Debatte praktisch vollständig ausgeblendet wird, formuliert das Umweltministerium so: «Verkehrslärm wird heute überwiegend durch die Reifen verursacht.» Es sind mithin die Schallwellen, die durch das Ansaugen und Wegdrücken der Luft verursacht werden, die mit Abstand die grössten Lärmemissionen auslösen.

Eine Studie der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg wies überdies nach, dass der Emissionspegel von Motorrädern und Autos bei gleicher Geschwindigkeit ungefähr gleich hoch ist. Viele Motorräder waren sogar deutlich leiser als die Personenwagen, allerdings wurden vereinzelt besonders laute Töffe gemessen – und die würden von den Anwohnern vermutlich stärker wahrgenommen.

Erkenntnisse der Psychoakustik

Dass beim Thema Lärm viel Psychologie im Spiel ist, belegt auch eine Untersuchung der Universität Wien. Bei gleichen Pegelwerten wurden Motorradgeräusche von den Testpersonen als lauter und störender empfunden als Automobilgeräusche. Die Wissenschaftler erklären dies einerseits «psychoakustisch», durch «eine hohe Lautheit mit starkem Energiegehalt bei zwei bis vier Kilohertz, eine klangfarbliche Schärfe und ausgeprägte Rauigkeit». Andererseits hänge das subjektive Lärmempfinden auch stark von der persönlichen Einstellung der jeweiligen Testperson ab: Wer Motorräder oder Autos nicht mag, reagiert besonders sensibel darauf.

Diese Erkenntnis deckt sich wohl mit der Alltagserfahrung von vielen. Zugenommen hat nicht der Lärm der Fahrzeuge, sondern die Intoleranz gegenüber dem Motorenklang. Was früher kaum jemanden störte, ist heute ein Politikum geworden. Ich erinnere mich noch, wie wir als Kinder aufgeregt zum Strassenrand rannten, als wir einen schnellen Töffe heranbrausen hörten. Das war für uns keine Belastung, sondern ein Moment ekstatischer Freude.

Das müssen nicht alle so wahrnehmen, aber umgekehrt gilt: Die Politikerinnen und Politiker sollten nicht immer gleich zu neuen Vorschriften und pauschalen Verboten greifen, wenn einzelne über die Stränge hauen. Die Verursachung unnötigen Lärms ist bereits nach heutigem Recht strafbar. Es wäre deshalb falsch, eine Gesetzgebungsmaschinerie in Gang zu setzen, die erst noch entscheidende wissenschaftliche Fakten negiert und juristisch verfehlt ist. ●

sauer auf Berner Regierung

nachbarten Ausland die tiefdunkle Zornesröte ins Gesicht, als die Berner Regierung am Freitagabend nach dem zweiten Messetag via Medienkonferenz um 18 Uhr verkündete, dass der Suisse Caravan Salon am selben Tag nach der Schliessung um 20 Uhr abgebrochen werde. «So etwas auf dem Weg und in der Art aus den Medien zu erfahren, ist unter allem Anstand», ärgert sich Remo Jenni, Messeleiter der Expo Bern. «Einfach unglücklich und ein ganz schwerer Schaden für die Expo Bern.» Ob der Salon in Bern bleibt, sei fraglich, wahrscheinlich werde es sogar zu Entlassungen kommen: «Ich gehe davon aus, dass uns von Seiten der Aussteller Schadenersatzforderungen in Millionenhöhe erwarten.» Allein Adria hat einen «stolzen sechsstelligen Betrag» investiert. Geld, das sonst in andere Marketingaktivitäten geflossen wäre. Seitens der Expo ist man klar willens, sich mit allen finanziellen Forderungen, die kommen werden, an die Berner Regierung zu wenden. Getreu dem Motto: Wenn es einer Regierung mit der Gesundheit ihrer Bevölkerung wirklich ernst ist, sollte es ja sicher nicht am Geld scheitern.

Fritz Minder von Adria Mobil sagt: «Auch wenn unser Stand am Montag vor der Messe schon fast eingerichtet war, hätten wir viel mehr Ver-



Das Schutzkonzept hat funktioniert. «Wir fühlten uns sicher», sagen die Aussteller. Trotzdem wurde der Suisse Caravan Salon abgebrochen.

ständnis für einen Abbruch gehabt, wenn der an diesem Montag verkündet worden wäre.» An jenem Montag notabene untersagte die Berner Regierung Grossveranstaltungen wieder. «Das wäre der richtige Moment gewesen, um noch abzubrechen, ohne viel Schaden anzurichten.» Stattdessen kam der Abbruch mitten in der Messe via Pressekonferenz, von einer Sekunde auf die andere und vor dem Wochenende. Adria beispielsweise präsentierte auf ihrem Stand auf 1200 Quadratmetern 32 Fahrzeuge. «Wir haben extra mehr Platz angemietet, um die Abstände einhalten zu können», sagt CEO Fritz Minder. Bis zum Abbruch sei die Messe super gelaufen. «Alle, die kamen, haben sich diszipliniert ans Schutzkonzept gehalten. Wir hatten nie Bedenken und fühlten uns alle sicher», so Minder. Was man von einem Besuch im Shoppingcenter nicht behaupten kann, wenn man an die krasen Bilder vom Tivoli in Spreitenbach AG denkt.

Was die Salon-Organisatoren und die Aussteller auch wütend macht: Trotz Einladung hat niemand von der Berner Regierung den Salon besucht und sich vor dem Abbruchentscheid das Ganze live angesehen hat. In guten Zeiten ist das föderalistische Schweizer System grossartig – in Krisensituationen kann es unprofessionell wirken. ●