



Livio Bundi

Dr. iur., Rechtsanwalt
Telefon +41 58 258 10 00
livio.bundi@bratschi.ch

Das Ohr fährt mit: Der sportlich-emotionale Sound auf dem Prüfstand

Zur Sommerzeit stösst man regelmässig auf Zeitungsberichte, welche über meist jugendliche Autofahrer berichten, die an zentralen Plätzen in Städten mit dröhnendem Motor und scheinbar sinnlos ihre Runden drehen. Schnell wird jeweils darauf hingewiesen, dass bereits Art. 42 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) den Fahrzeugführer zur Unterlassung jeder vermeidbaren Belästigung von Strassenbenützern und Anwohnern namentlich auch durch Lärm verpflichtet und dass ein fortgesetztes unnötiges Herumfahren in Ortschaften, namentlich in Wohn- und Erholungsgebieten sowie nachts gemäss Art. 33 der Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) strafbar sei (vgl. NZZ vom 12. Juli 2017, «Unnötiges Herumfahren ist verboten» oder NZZ vom 29. Juli 2019, «Wenn die Motoren aufheulen – weshalb lärmige Autofahrten Hochsaison haben»).

Neben diesem vermeidbaren Lärm ist jedoch immer auch die technische Lärmimmission ein Thema. Dies ist dann der Fall, wenn das Auto lauter ist, als es die anwendbaren Vorschriften erlauben. Namentlich die eingefleischte Gemeinde der «Autotuner» gerät dabei immer wieder ins Visier von Polizeikontrollen und bildet Gegenstand gehässiger Medienberichte (vgl. Beobachter vom 24. Mai 2019, «Lärmsündern soll es an den Kragen gehen»).

Bezüglich Regulierung der Lärmimmissionen von Automobilen ist die Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen von grosser Bedeutung. Sie wird nachfolgend kurz vorgestellt.

1. Technische Anforderungen bezüglich Lärmimmissionen

Zufolge Art. 8 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 177 Abs. 1 und Anhang 6 Ziff. 11 und Art. 3a der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) gelten bezüglich Verfahren der Geräuschmessung und der Lärmgrenzwerte unter anderem die Verordnung (EU) Nr. 540/2014 und die UNECE-Reglemente Nr. 51 und 59.

Die genannte EU-Verordnung Nr. 540/2014 hat ab dem Jahr 2016 ein neues Prüfverfahren für Geräuschpegel eingeführt und zusätzliche Bestimmungen zu Geräuschemissionen festgelegt.

Ausserdem sind mit der Verordnung die Geräuschpegelgrenzwerte weiter gesenkt worden. Die Senkung der Grenzwerte sollte alle Geräuschquellen von Kraftfahrzeugen, über das Antriebssystem bis hin zum Auspuff umfassen.

1.1 Gründe für Regulierung

Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union führen eine Vielfalt von Gründen an, weshalb technische Massnahmen zur Senkung des Geräuschpegels von Kraftfahrzeugen notwendig sein sollen. So werden unter anderem gesundheits-, sicherheits- und umweltpolitische Interessen genannt, welche die Senkung der Lärmbelastung erfordern sollen. Speziell in Städtegebieten wirke sich der Geräuschpegel von Fahrzeugen direkt auf die Lebensqualität der Unionsbürger aus (vgl. einleitende Erwägungen zur Verordnung (EU) Nr. 540/2014).

1.2 Lärm-Grenzwerte

Die in der EU-Verordnung vorgesehenen einheitlichen Grenzwerte für die Geräuschimmissionen sind abhängig vom Verhältnis zwischen Leistung und Gewicht. Sie betragen für die Fahrzeugklasse M1 seit dem 1. Juli 2016 in einer ersten Phase zwischen 72 dB für das Leistungs-Masse-Verhältnis von $\leq 120 \text{ kW}/1'000 \text{ kg}$ und 80 dB für leistungsstarke Sportwagen mit einer Motoren-nennleistung von $> 250 \text{ kW}$. Diese Grenzwerte sollen in zwei weiteren Phasen bis 2026 auf 68 dB bzw. 77 dB reduziert werden.

Die in der EU-Verordnung vorgesehenen Verschärfungen hinsichtlich der Grenzwerte für die Geräuschimmissionen gelten indes jeweils nur für neue Fahrzeugtypen bzw. für erstmals zugelassene Fahrzeugtypen ab dem 1. Juli 2022 (Phase 2) bzw. ab dem 1. Juli 2026 (Phase 3) (vgl. zum Begriff des Fahrzeugtyps Art. 3 Ziff. 2 Verordnung (EU) 540/2014).

1.3 Klappenauspuffanlagen

Wichtiger Bestandteil der Werbung von Sportautomodellherstellern bildet immer auch der Klang eines Fahrzeugs. Dass immer auch das Ohr mitfährt, lässt sich allein schon aufgrund der zahlreichen Videos in den sozialen Medien und der ebenso zahlreichen Einträge in den Internetforen zu dieser Thematik ableiten. Auch zufolge der Werbeslogans der Automobilhersteller darf davon ausgegangen werden, dass der durchschnittliche Sportwagenkäufer sehr viel Wert darauf legt, dass sein Wagen einen «brachialen», «kernigen» oder «donnernden» Sound von sich geben kann. Das Generieren dieses Sounds durfte bis zum Jahr 2016 mithilfe der Klappenauspuff- oder auch Sportauspuffanlagen erfolgen.

Während ein Serien-Auspuff typischerweise schallreduzierend konzipiert ist und seine Konstruktion dafür sorgt, dass Abgase nicht direkt vom Auto abgeleitet werden, ermöglicht ein Klappenauspuff durch eine Klappe, den Abgasstrom umzuleiten. Es kann sowohl ein leiser schalldämpfter Kanal, als auch ein lauter, voluminöser Kanal verwendet werden. Die Öffnung der Klappe unterscheidet sich je nach Fahrzeugmodell und kann automatisch oder manuell per Knopfdruck erfolgen. Mit dem Öffnen der Auspuffklappe ergibt sich somit das laute, voluminöse Klangbild, das viele Sportwagenkäufer und -fans fasziniert, andere Mitmenschen jedoch nerven kann.

Mit Inkrafttreten der Verordnung (EU) 540/2014 wurde der Klappenauspuff zwar nicht direkt verboten, jedoch wird ab dem 1. Juli 2016 die Erteilung der EU-Typengenehmigung in Bezug auf einen Typ einer Austauschschalldämpferanlage oder deren Bauteile als selbständige technische Einheit verweigert, wenn dieser die Anforderungen der EU-Verordnung nicht erfüllt (vgl. Art. 4 Abs. 2 Verordnung (EU) 540/2014). Fahrzeuge mit Austauschschalldämpferanlagen dürfen somit nicht lauter sein als Fahrzeuge mit Originalschalldämpferanlage (vgl. Anhang IX der Verordnung (EU) 540/2014). Auch hier gilt jedoch, dass die verschärften Regeln lediglich für neue Fahrzeugtypen (ab 2016) Geltung haben und damit in Neuwagen älterer Fahrzeugtypen bis 2022 weiterhin Auspuffklappensysteme eingebaut werden dürfen.

2. Zuständigkeit

Zuständig für die Zulassung von Motorfahrzeugen und damit zuständig für die Einhaltung der entsprechenden Lärm-Grenzwerte ist die jeweilige kantonale Fachstelle (Strassenverkehrsämter; vgl. Art. 13 Abs. 1 und 106 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 29 Abs. 1 VTS i.V.m. Art. 71 ff. der Verkehrszulassungsverordnung [VZV; SR 741.51]). Für die Typengenehmigung von Fahrzeugen und Gegenständen ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zuständig (vgl. Art. 12 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 2 VTS und Art. 5 der Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen [TGV; SR 741.511]).

3. Fazit

Insbesondere unter Verweis auf die Gesundheitsschädlichkeit des Verkehrslärms wurden mit der EU-Verordnung Nr. 540/2014 für neue Fahrzeugtypen Prüfverfahren für Geräuschpegel angepasst und zusätzliche Bestimmungen zu Geräuschemissionen erlassen. Die Lärm-Grenzwerte sollen kontinuierlich gesenkt werden. Diese zunehmend strengeren technischen Anforderungen an Motorfahrzeuge wären jedoch angesichts dessen, dass der Grossteil des Autolärms vermeidbar ist, und die einschlägigen Bestimmungen die Verursachung von vermeidbarem Lärm bereits untersagen, unnötig. Der Eingriff in die persönliche Freiheit der einzelnen Automobillisten kann zwar im Einzelfall mit gesundheitspolitischen Interessen gerechtfertigt werden. Ein flächendeckender Eingriff im Sinne der technischen Verurmöglichung eines sportlichen-emotionalen Klangbildes erscheint jedoch fragwürdig.

Bratschi AG ist eine führende Schweizer Anwaltskanzlei mit über 90 Anwältinnen und Anwälten in den Wirtschaftszentren der Schweiz, bietet schweizerischen und ausländischen Unternehmen und Privatpersonen professionelle Beratung und Vertretung in allen Bereichen des Wirtschaftsrechts, im Steuerrecht und im öffentlichen Recht sowie in notariellen Angelegenheiten.

Der Inhalt dieses Newsletters gibt allgemeine Ansichten der Autorinnen und Autoren zum Zeitpunkt der Publikation wieder, ohne dabei konkrete Fragestellungen oder Umstände zu berücksichtigen. Er ist allgemeiner Natur und ersetzt keine Rechtsauskunft. Jede Haftung für seinen Inhalt wird ausdrücklich ausgeschlossen. Bei für Sie relevanten Fragestellungen stehen Ihnen unsere Expertinnen und Experten gerne zur Verfügung.

Basel	Bern	Lausanne	St. Gallen	Zug	Zürich
Lange Gasse 15	Bollwerk 15	Avenue Mon-Repos 14	Vadianstrasse 44	Gubelstrasse 11	Bahnhofstrasse 70
Postfach	Postfach	Postfach 5507	Postfach 262	CH-6300 Zug	Postfach
CH-4052 Basel	CH-3001 Bern	CH-1002 Lausanne	CH-9001 St. Gallen		CH-8021 Zürich
Telefon +41 58 258 19 00	Telefon +41 58 258 16 00	Téléphone +41 58 258 17 00	Telefon +41 58 258 14 00	Telefon +41 58 258 18 00	Telefon +41 58 258 10 00
Fax +41 58 258 19 99	Fax +41 58 258 16 99	Téléfax +41 58 258 17 99	Fax +41 58 258 14 99	Fax +41 58 258 18 99	Fax +41 58 258 10 99
basel@bratschi.ch	bern@bratschi.ch	lausanne@bratschi.ch	stgallen@bratschi.ch	zug@bratschi.ch	zuerich@bratschi.ch