

Regierung will Lärmblitzer prüfen

Autos und Töffs, die zu viel Lärm verursachen, sind auch für den Luzerner Regierungsrat ein Problem. Er tritt aber aufs Bremspedal.

Alexander von Däniken

Breitere Spoiler, tiefer gelegtes Fahrwerk, lautere Motorengeräusche: Sogenannte Autoposer zeigen gerne, was ihr Fahrzeug hergibt. Und verärgern dabei vor allem mit dem Lärm die Bevölkerung. Monique Frey, Fraktionschefin der Grünen und jungen Grünen im Kantonsrat, hat darum ein Postulat eingereicht. Darin fordert die Emmer Politikerin den Regierungsrat auf, via Luzerner Polizei Geräte anzuschaffen, die – analog zu Geschwindigkeitsmessanlagen – zu laute Autos und Motorräder erfassen und mit denen die Halter zur Rechenschaft gezogen werden können.

Jetzt liegt die Stellungnahme des Regierungsrats vor. Er schreibt: «Auch die Luzerner Regierung teilt die Einschätzung, dass das unnötige Verursachen von Lärm durch einzelne rücksichtslose Verkehrsteilnehmer ein Problem darstellt. Und es ist leider eine Tatsache, dass dieses Verhalten die Lebensqualität der Bevölkerung unnötig und teilweise erheblich einschränkt.»

100 Fahrzeuge mehr sichergestellt als im Vorjahr

Die Kantone hätten in den letzten Jahren rund 4,3 Milliarden Franken in Massnahmen wie lärmarme Deckbeläge oder Lärmschutzwände investiert. «Verantwortungslose Verkehrsteilnehmende machen diese Anstrengungen teilweise zunichte.» Der gesetzliche Rahmen, um Lärmsünder ausfindig zu machen und sie zu sanktionieren, sei derzeit beschränkt. Die Luzerner Polizei kontrolliere regelmässig Fahrzeuge auf ihren rechtmässigen Zustand. Und es gebe schon heute schwerpunktmässig Verkehrskontrollen in Zusammenarbeit mit den Spezialisten des Strassenverkehrs-



Autoposer verärgern vor allem mit dem Lärm die Bevölkerung.

Symbolbild: Getty

amts. Werden bei einem Auto verbotene Teile festgestellt, müsse der Halter sein Fahrzeug in einen gesetzeskonformen Zustand versetzen und dies durch das Strassenverkehrsamt abnehmen lassen. Wenn Fahrzeuge kontrolliert werden, deren Verkehrssicherheit aufgrund massiver Umbauten fraglich ist, werden diese sichergestellt oder ganz stillgelegt.

Allein dieses Jahr bis Mitte November haben Polizisten und Spezialisten des Strassenverkehrsamts 246 Fahrzeuge sichergestellt. Das sind gut 100 mehr als letztes Jahr, wie der Re-

gierungsrat weiter schreibt. Doch was die Lärmbelastung betrifft, fehlen sowohl die rechtlichen Grundlagen, als auch ausgereifte Geräte. Darum empfiehlt die Regierung, das Postulat nur teilweise erheblich zu erklären.

Vorstoss auf Bundesebene nimmt erste Hürde

Immerhin: In Bundesbern bewegt sich etwas. Die Aargauer SP-Nationalrätin Gabriela Suter hat im Juni den Bundesrat beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, um übermässige Lärmemissionen

im Strassenverkehr einfacher und stärker sanktionieren zu können. Die zuständige nationalrätliche Kommission hat dieses Anliegen kürzlich unterstützt.

Bis die rechtlichen Rahmenbedingungen stehen, hofft die Luzerner Regierung, sollte auch die technische Entwicklung so weit sein. Denn aktuelle Geräte stecken noch in den Kinderschuhen. Während Lärmblitzer sämtliche Eichtests bestehen müssen, wobei der Grenzwert noch festgelegt werden muss, gibt es bei sogenannten Lärmdisplays zum Teil schon kontra-

produktive Resultate. Anders als die Blitzgeräte zeigen die Displays nur den gemessenen Lärmwert an. Das hat bei einem Pilotversuch im Kanton St.Gallen dazu geführt, dass Töff- und Autofahrer ihre Motoren extra aufheulen liessen. Die Resultate eines grösseren Pilotversuchs, der auch in Schwyz stattgefunden hat, stehen indes noch aus.

Für kantonale Lösung noch zu früh

Postulantin Monique Frey sagt auf Anfrage: «Dass der Regierungsrat das Postulat teilweise erheblich erklären will, freut

«Ich verstehe die Faszination, an einem Auto herumzubasteln. Aber nicht mit dem Ziel, das Auto lauter zu machen.»



Monique Frey
Kantonsrätin, Grüne

mich. Doch statt den Vorstoss nur teilweise erheblich zu erklären, hätte der Regierungsrat noch die Behandlung im Nationalrat abwarten können.» Andererseits sei auch Frey wohl etwas zu früh gewesen, wie sie einräumt. Das ändere aber nichts an der Brisanz des Themas. Denn die Autoposer hätten in den letzten Monaten für immer mehr Schlagzeilen gesorgt. «Ich verstehe die Faszination, an einem Auto herumzubasteln. Aber nicht mit dem Ziel, das Auto lauter zu machen, zum Teil durch Anbohren der Auspuffanlage.»

Da müsse zwingend ein Umdenken stattfinden. Denn der Siedlungsdruck ist gross, entsprechend müsse bei der Lärmbelastung Rücksicht genommen werden. Zum Teil würden Passanten erschrecken, wenn ein Fahrzeug plötzlich sehr laut werde. «Da hört der Spass definitiv auf.» Frey ist sowohl auf die weitere technische Entwicklung der Geräte gespannt als auch auf erste Erfahrungen aus Pilotversuchen.

Über-Urteil und Folgen für Luzern

Gericht Das Urteil des Waadtländer Kantonsgerichts, welches das amerikanische Taxiunternehmen Uber als Arbeitgeber einstuft, ist jetzt rechtskräftig. Somit ist klar: Überfahrer sind Angestellte. Dies bedeutet, dass Uber seinen Arbeitnehmenden nicht nur Ferien und Auslagenersatz schuldet, sondern auch Sozialabgaben.

Wegen des Verfahrens verzichtete der Kanton Luzern bisher darauf, diese für Uber-Angestellte einzufordern. Das soll sich jetzt ändern. «Der Kanton ist in der Pflicht, die Einhaltung des Arbeitsgesetzes auch bei Uber durchzusetzen», teilt der Präsident des Luzerner Gewerkschaftsbundes Martin Wyss mit. Der Kanton soll diese gar rückwirkend einfordern. Rolf Frick, Leiter Rechtsdienst beim Gesundheits- und Sozialdepartement, nimmt die Forderung zur Kenntnis. Allfällige Auswirkungen würden zunächst analysiert. (lf)

Gastbeitrag zur Stadtentwicklung

Weiterhäuseln oder Konzentration im Hochhaus?

Es ist müssig, darauf zu verweisen, dass sich die Siedlungsstrukturen gerade entlang der Riviera am Vierwaldstättersee von Weggis bis Gersau, aber auch an anderen, nicht mehr nur nach Süden gerichteten Lagen, immer weiter den Berg hoch fressen, immer exponiertere Lagen in Anspruch nehmen. Langsam werden die Reste einer obstbaumbestandenen Vorbühne heroisierter Berge in Beschlag genommen durch blockwurfbewehrte Einfamilienhäuser, oft nur Zweitwohnsitze, dafür mit einer Vielzahl von Parkplätzen, bevorzugt in Einstellhallen. Eine Lösung, mit der nur wenige glücklich sind. Sie zeigt aber eines klar auf: Die gängigen Denkmuster im Siedlungsbau versagen gerade an solch exponierten Lagen.

Alternativen sind gefragt. Eine davon wurde in der Agglomeration von Luzern in den letzten Jahren an verschiedenen Orten erprobt: hochverdichtete und vor allem in die Höhe entwickelte Quartiere. Allerdings: Der Widerstand wird auch hier immer stärker und es zeichnet sich ab, dass mit diesem Modell der Druck auf die kleineren Dörfer entlang dem Vierwaldstättersee nicht wirklich abgebaut werden kann.

Halten wir also fest: «Verdichtung» in Form der bestehenden «Störungen» wird nicht die Lösung sein, genauso unrealistisch ist ein umfassender Stopp von Neubauten an den exponierten Lagen des Vierwaldstättersees. Deshalb sehe ich als einzig mögliche Alternative, das Wachstum an ganz wenigen Stellen in hochdichten

Bebauungen zu konzentrieren. Eine Illusion? Momentan sicher nicht einfach umzusetzen, ist



Stadtentwicklung

für die Gemeinden die Waffe der Wahl doch vorab eine Einschränkung der Bauzonen.

Lassen wir uns inspirieren von einer Idee, die bereits ein halbes Jahrhundert alt ist: An der Expo von 1964 schlugen Lucius Burckhardt, Max Frisch und Markus Kutter die Grün-

dung neuer Städte vor, publiziert in der Schrift «achtung: die Schweiz». Vielleicht sollten wir etwas bescheidener ein neues Dorf ins Auge fassen. Daraus entstünde wohl eine höchst spannende Diskussion: Wo könnte, müsste ein solches Dorf heute zu liegen kommen, wie wäre, ein solches Dorf zu organisieren, und wie müsste die Mehrwertabschöpfung verteilt werden, die ja mindestens regional wirksam werden müsste?

Im Moment scheinen wir der Vorstellung einer radikalen Konzentration der Baumassen zwar rational folgen zu wollen, um unsere Ziele einer nachhaltigen Entwicklung doch noch zu erreichen. Emotional hingegen scheint das Mass vielerorts erreicht. Die Suche nach Ausgewogenheit ist eine kollek-

tive Aufgabe und der müssten wir uns stellen. Eine mögliche Einsicht, zu der unsere Pandemie-Erfahrungen durchaus wertvolle Impulse liefern könnten.



Dieter Geissbühler
kanton@luzernerzeitung.ch

Hinweis

Dieter Geissbühler ist Dozent am Kompetenzzentrum Typologie und Planung in Architektur der Hochschule Luzern. Einmal im Monat äussern sich Professoren zu städtebaulichen Themen. Ihre Ansichten müssen nicht jener der Redaktion entsprechen.