

Die Verunreinigung der Atmosphäre durch die Abgase der Motorfahrzeuge (Polizeiliche Vorschriften und ihre Durchsetzung)

R. Frick

Zusammenfassung

Es darf demnach festgehalten werden, daß in der Schweiz die rechtlichen Grundlagen für die Bekämpfung der Luftverunreinigung durch den Motorfahrzeugverkehr vorliegen. Die bestehenden klaren Vorschriften können indessen ihre volle Wirksamkeit nur dann entfalten, wenn in der Praxis der Gerichts- und Verwaltungsbehörden unnach-sichtlich gegen Fehlbares eingeschritten wird.

Résumé

La Suisse dispose de bases légales permettant de lutter contre la pollution de l'air provoquée par les véhicules à moteur. Cependant, les prescriptions actuelles, même clairement définies, ne seront pleinement efficaces que si toute infraction est sévèrement punie par les autorités juridiques et administratives.

A. Allgemeines

Sprach man früher von den Aufgaben der Polizei, so führte man in erster Linie die Beschränkung der persönlichen Freiheit und der Ausübung des Eigentums an. Damit wurde bereits eine Abwehrreaktion des Bürgers hervorgerufen. Heute dürfte man sich aber darin einig sein, daß die Aufgabe der Polizei nicht in erster Linie darin besteht, die Freiheit des Bürgers zu beschränken, sondern diese zu *schützen*¹. Im Vordergrund steht der Schutz der Persönlichkeit, welcher der Sache nach durch die Bundesverfassung garantiert ist. Darunter fällt der Schutz der Gesundheit, der Schutz vor Störung und Belästigung². Jede Belästigung ist eine Verletzung des Persönlichkeitsrechtes, da ein Lebenselement des Bürgers getroffen wird. Die Belästigung allein ist maßgebend. Es besteht in der Schweiz ein grundsätzlicher Anspruch auf Nichtbelästigtwerden, ansonst man davon ausgehen müßte, daß es einen grundsätzlich erlaubten Anspruch auf übermäßige Belästigungen gebe. Solche liegen nicht etwa nur dann vor, wenn es zu akuten Krankheitserscheinungen kommt, vielmehr genügt eine *potentielle*

¹ *Oftinger Karl*: Lärmbekämpfung in rechtlicher Sicht, ZBJV, Bd. 100, 1964, S. 111ff. und 119ff; *Nef Hans*: Festschrift für Hans Huber; Verfassungsrecht und Verfassungswirklichkeit, Bern 1961, S. 196.

² *Oftinger Karl*: a. a. O., S. 112.

Gefährdung. Hierum geht es auch bei den polizeilichen Vorschriften über die Verunreinigung der Atmosphäre durch die Abgase der Motorfahrzeuge. Der Gesetzgebung kommt eine Schlüsselposition zu, denn ohne gesetzliche Vorschriften ist wenig zu erreichen. Aber auch der Buchstabe des Gesetzes ist Schall und Rauch, sofern sich nicht eine energische polizeiliche Durchsetzung anschließt. Dies setzt jedoch voraus, daß die Polizeiorgane über die gesundheitliche Bedeutung dieser Bestimmungen eingehend orientiert sind, das heißt über die Schädlichkeit der Abgase für die Umwelt.

Dem erwähnten Ausbau des Polizeirechts stehen mitunter liberale Bedenken gegenüber; man dürfe die Freiheit des einzelnen nicht zu stark beschränken. Ist man sich über Aufgabe und Wirkung der Polizei bewußt, das heißt über den im Vordergrund stehenden Persönlichkeitsschutz, so verlieren jene Bedenken an Bedeutung. Die Verunreinigung der Atmosphäre durch Verursachung übermäßiger Abgase stellt meist Mißbrauch der Freiheit dar. Wer mit einem Auto zirkuliert, dessen Motor sich in einem allgemein schlechten Zustand befindet, dessen Vergaser unrichtig eingestellt ist, der undichte Kolben oder Ventilführungen aufweist, macht von der sogenannten Freiheit des Rücksichtslosen Gebrauch, die es zu beschränken gilt.

Strafen als Sanktionen sind wenig erfolgreich. Viel wirksamer sind administrative Maßnahmen, worüber noch Näheres auszuführen sein wird.

B. Die geltenden Rechtsgrundlagen

Das Bundesgesetz über den Straßenverkehr vom 19. Dezember 1958 – in Kraft seit 1. Januar 1963 – stellt das Ergebnis einer Totalrevision des früheren Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932 dar. Zu seinen wesentlichen Neuerungen gehört eine intensive Bekämpfung der Belästigung und gesundheitlichen Beeinträchtigung durch Rauch, Lärm usw. Vgl. hierüber den Kommentar *Schlegel* und *Badertscher*, Vorwort S. XIII.

Die Bekämpfung der Luftverunreinigung durch den Motorfahrzeugverkehr kann nun großenteils auf Grund des Straßenverkehrsgesetzes erfolgen. Dieses stipuliert in Art. 8 Abs. 1 und 2 SVG, daß der Bundesrat Vorschriften über Bau und Ausrüstung von Motorfahrzeugen zu treffen hat, welche der Vermeidung von Staub, Rauch und Ruß dienen. Bis heute liegt der Bundesratsbeschluß vom 21. Oktober 1960 vor, der in Art. 12 bestimmt:

1. Die Motorwagen und Anhängerzüge müssen mit voller Ladung bei 15 Prozent Steigung anfahren können.
2. Die Nutzleistung des Motors muß für jede Tonne des zulässigen Gesamtgewichtes des Motorwagens allein 10 PS und zusammen mit dem Anhänger 6 PS erreichen.

Es ist vor allem im Hinblick auf die Reinhaltung der Luft unerwünscht, wenn

Dieselfahrzeuge zirkulieren, die mit zu schwachen Motoren ausgerüstet sind; denn jede Überbelastung führt beim Dieselmotor zu Rauchentwicklung. Deshalb ist ein scharfes Durchgreifen der überwachenden Polizeiorgane erforderlich.

In Art. 29 SVG ist folgende grundlegende Bestimmung enthalten:

«Fahrzeuge dürfen nur in betriebssicherem und vorschriftsgemäßem Zustand verkehren. Sie müssen so beschaffen und unterhalten sein, daß die Verkehrsregeln befolgt werden können und daß Führer, Mitfahrende und andere Straßenbenützer nicht gefährdet und die Straßen nicht beschädigt werden.»

Vorschriftsgemäß ist der Zustand eines Fahrzeuges nach der zitierten Bestimmung, wenn seine Beschaffenheit sämtlichen gesetzlichen und in den Ausführungsverordnungen aufgestellten Anforderungen entspricht und wenn das Fahrzeug in seiner Gesamtheit so unterhalten ist, daß keine unzumutbaren Belästigungen entstehen können. Zur Unterhaltungspflicht gehört die genügende Kontrolle der vorgeschriebenen Fahrzeugbestandteile auf Vorhandensein, einwandfreies Funktionieren, das heißt auch auf *die* Eigenschaften des Fahrzeuges, die für die Vermeidung von Staub, Rauch und Geruch maßgebend sind. Der den gesetzlichen Anforderungen und den Bedürfnissen der Betriebs- und Verkehrssicherheit entsprechende Zustand des Fahrzeuges ist Voraussetzung seiner Verkehrsberechtigung. Genügt nun ein Fahrzeug diesen Erfordernissen nicht oder ergibt eine nachträgliche Kontrolle, daß es diesen Anforderungen nicht mehr genügt, so darf es nicht auf öffentlichen Straßen verkehren.

Gemäß Art. 42 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes hat der Fahrzeugführer unter anderem jede vermeidbare Belästigung von Straßenbenützern und Anwohnern, namentlich durch Lärm, Staub, *Rauch* und *Geruch* zu unterlassen. Es ist nun voll und ganz der Auffassung der eidgenössischen Kommission für Lufthygiene gemäß erstem Bericht zuhanden des Bundesrates vom 20. Juni 1961 zuzustimmen, welche fordert, daß Motorfahrzeuge, die nur noch einen Betrieb gestatten, der Art. 42 SVG widerspricht, stillzulegen seien.

Gegen die schädliche Belästigung durch Abgase richtet sich noch speziell Art. 34 Abs. 1 der Verordnung über die Straßenverkehrsregeln mit der Bestimmung, Motorfahrzeuge seien so zu unterhalten und zu benützen, daß sie keinen vermeidbaren Rauch entwickeln.

Nun noch zum wichtigen Problem der strafrechtlichen Verantwortlichkeit: Für den vorgeschriebenen Fahrzeugzustand ist in erster Linie der Lenker verantwortlich, der sich gemäß Art. 57 Abs. 1 der Verordnung über die Verkehrsregeln darüber Gewißheit zu verschaffen hat. Er ist gemäß Art. 93 Ziff. 2 Abs. 1 SVG zu bestrafen, wenn er das Fahrzeug führt, trotzdem er weiß oder bei genügender Aufmerksamkeit wissen könnte, daß es den Vorschriften nicht entspricht, das heißt beispielsweise unzulässige Abgase, Rauch usw. entwickelt. Bestraft wird aber ferner auch der Halter, wenn er den Gebrauch des nicht vor-

schriftsgemäßen Fahrzeugs vorsätzlich oder fahrlässig duldet. Hiefür ist auf Art. 93 Ziff. 2 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes zu verweisen. Zu wenig Beachtung findet auch Art. 100 Ziff. 2 des Straßenverkehrsgesetzes, wonach Arbeitgeber und Vorgesetzte von Lenkern nicht betriebssicherer Motorfahrzeuge nicht nur strafbar sind, wenn sie den Gebrauch solcher Fahrzeuge befahlen, sondern auch schon dann, wenn sie Widerhandlungen nicht verhindern, trotzdem sie die Möglichkeit dazu hätten¹.

Nicht unerwähnt sei Art. 34 Abs. 2 der Verordnung über die Verkehrsregeln, wonach der Motor auch bei kürzeren Halten abzustellen ist, wenn dies das Wegfahren nicht verzögert. Klarerweise dient auch diese Bestimmung der Lufthygiene². Richtig angewendet will sie besagen, daß der Motor stets abzustellen ist, wenn der Führer den Zeitpunkt der Weiterfahrt selbst bestimmen kann, ohne dadurch andere Fahrzeuge zu behindern. Beim verkehrsbedingten Halten, beispielsweise vor Bahnübergängen, ist der Motor abzustellen, wenn er so rechtzeitig wieder angelassen werden kann, daß man unverzüglich wegzufahren in der Lage ist, sobald es die Umstände wieder gestatten. Daraus erhellt, daß vor Verkehrsregelungsanlagen in den Städten wohlweislich der Motor nicht abgestellt werden soll.

Mißachtungen aller erwähnten Bestimmungen stellen Verletzungen von Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 1 des Bundesgesetzes über den Straßenverkehr dar und werden mit Haft oder mit Buße bestraft. Zudem können bei beanstandeten Motorfahrzeugen anlässlich der Nachkontrolle die Schilder konfisziert werden, welcher Maßnahme eine besondere generalpräventive Bedeutung zukommt.

Daß sich die maßgebenden Instanzen der Bedeutung einer intensiven Bekämpfung der Luftverunreinigung bewußt sind, erhellt schon daraus, daß das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement am 27. September 1957 ein Kreisschreiben bezüglich der Auspuffvorrichtungen an Motorfahrzeugen an die zuständigen kantonalen Direktionen erlassen hat, um eine einheitliche Anwendung der einschlägigen Vorschriften sicherzustellen. Gemäß Ziff. 1 dieses Kreisschreibens sind an Motorfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren die Abgase möglichst schall- und rauchfrei abzuführen, so daß weder die Insassen des Fahrzeuges noch die übrigen Verkehrsteilnehmer gefährdet oder belästigt werden. Gemäß Ziff. 3 darf die Mündung des Auspuffrohres nicht nach rechts geführt werden. Sie soll so gestaltet sein, daß durch ausgestoßene Verbrennungsrückstände, Kondensate oder Flammen keine Schäden oder Belästigungen verursacht werden können. Bei Fahrzeugen zum Personentransport mit Türen in der Rückwand oder mit Plachenverdecken sollen sich die Auspuffrohrenden auf der linken Fahrzeugseite hinten befinden und schräg nach außen gerichtet sein. Laut Ziff. 4 darf das Auspuffrohr nicht gegen den Boden gerichtet sein; dagegen

¹ *Schlegel/Badertscher*, Kommentar zum SVG, 1964, S. 261/262 und S. 284/285.

² *Schlegel/Badertscher*: a. a. O., S. 150.

ist bei horizontalem Rohr eine gegen unten geöffnete Auspuffvorrichtung zulässig, sofern die Auspuffgase so gebremst und zerstreut werden, daß sich diese vor Erreichung des Bodens genügend verteilen. In Ziff. 5 finden wir die Bestimmung, daß bei karossierten Fahrzeugen die Auspuffleitungen bis zum linken oder hinteren Karosserierand geführt werden müssen. Bei Landwirtschaftstraktoren, Arbeitsmaschinen, Spezialfahrzeugen und Anhängern mit aufgebauten Antriebsaggregaten richtet sich die Abgasführung nach den Betriebsbedingungen, unter Berücksichtigung der technischen Möglichkeiten und Erfordernisse bei stehendem Fahrzeug. Zur Verhinderung einer Gefährdung von Bedienungspersonal oder Drittpersonen sind die nötigen Vorkehrungen zu treffen.

Aber nicht nur die Verwaltungsbehörden haben sich mit den Abgasen der Motorfahrzeuge befaßt. Vielmehr ersieht man auch aus dem Entwurf der Expertengruppe für Strafrechtsfragen des Straßenverkehrs vom 29. Juni 1964, daß die unzulässige Belästigung durch Rauchentwicklung in der gleichen Ordnungsstrafengruppe figuriert wie das Überfahren von Sicherheitslinien, das Nichtbeachten eines Fußgängerstreifens, die Mißachtung des Vortrittsrechtes usw.

Adresse des Autors: Dr. R. Frick, Chef des Rechtsdienstes der kantonalen Polizeidirektion, Stampfenbachstraße 14, Zürich.