

CH_VB JAAC 57.44 vom 16. September 1992

Bundesverwaltung, 1992-09-16, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_JAAC_57.44__

FR: CH_VB JAAC 57.44 du 16 septembre 1992

IT: CH_VB JAAC 57.44 del 16 settembre 1992

Erwägungen

E. 1

- In mancanza di fondamento nel piano cantonale di protezione dell'aria, il provvedimento contestato non si basa sull'art. 33 OIA, ma sull'art. 3 cpv. 4 LCStr. - La regolamentazione impugnata del traffico è sproporzionata poiché non idonea a raggiungere lo scopo mirato: conoscenze scientifiche mostrano segnatamente che soltanto provvedimenti efficaci duraturi e non provvedimenti immediati giornalieri consentono di combattere lo smog estivo. I A. Der Gemeinderat A. ordnete am 5. September 1990 folgende Verkehrsanordnung an: «1. Wenn die Ozongrenzwerte der Luftreinhalteverordnung (LRV) bei der Mess-Station des Lufthygieneamtes beider Basel (LHA) in A. überschritten sind, gilt für Motorwagen bis 3,5 t, Motorräder und Motorfahrräder, die ohne Katalysator ausgerüstet sind, entsprechend der Signalisation auf sämtlichen Gemeindestrassen in A. ein Fahrverbot zwischen 9 und 19 Uhr.

E. 2

Ausnahmen 1 Von diesem Fahrverbot ausgenommen sind a) alle Fahrzeuge, die für die Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und für Notfälle eingesetzt werden müssen (wie z. B. Sanität, Feuerwehr, Polizei, Post, Kehrrichtentsorgung usw.), b) Solar-, Elektro- sowie Dieselfahrzeuge, welche die US-Norm 83 erfüllen, c) Geschäftsfahrzeuge von Industrie, Gewerbe, Handel, die Güter für den täglichen Bedarf oder für bauliche und betriebliche Arbeiten transportieren, d) unaufschiebbare Fahrten mit landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen. 2 Der Gemeinderat kann im Einzelfall Ausnahmen bewilligen, soweit sie im öffentlichen und privaten Interesse dringend geboten sind.

E. 3

nach Art. 3 Abs. 4 SVG, zur Verfügung stehen (Art. 33 Abs. 2 LRV; Trüeb Hans Rudolf Rechtsschutz gegen Luftverunreinigung und Lärm, Zürich 1990, S. 127; Jaag Tobias, Umweltschutz und Strassenverkehr: Verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Massnahmen aus rechtlicher Sicht, Umweltrecht in der Praxis [URP] 1 [1987], S. 100). Art. 3 Abs. 4 SVG enthält selber eine Rechtsgrundlage, um Verkehrsmassnahmen aus Umweltschutzgründen zu erlassen; insofern erweisen sich Umweltschutz- und Strassenverkehrsrecht als deckungsgleich. Im vorliegenden Fall sieht der kantonale Luftreinhalteplan keine zeitlich beschränkten Fahrverbote für Fahrzeuge ohne Katalysator auf einzelnen Gemeindestrassen vor. Entgegen der Ansicht der Vorinstanz stützt sich die umstrittene Massnahme daher nicht auf Art. 33 Abs. 1 LRV ab. Bei den funktionellen Verkehrsbeschränkungen nach Art. 3 Abs. 4 SVG handelt es sich - soweit sie keine Versuche darstellen - um längerfristige Massnahmen (vgl. Art. 107 Abs. 2 und 2bis der Strassensignalisationsverordnung vom

E. 5

70/100 auf einem Teil des Nationalstrassennetzes ist unbehelflich, bestehen doch wesentliche Unterschiede zwischen den beiden Massnahmen. Zunächst handelt es sich hier um ein Fahrverbot für bestimmte Fahrzeugkategorien, während der Versuch Geschwindigkeitsbeschränkungen beinhaltete. Das Fahrverbot tritt lediglich während der Zeit in Kraft, in welcher die Immissionsgrenzwerte für Ozon überschritten sind; demgegenüber galt der Tempoversuch ohne Unterbruch für die Monate Juli und August 1991. Im Schlussbericht vom 29. Dezember 1991 weist die EWI lediglich eine geringe Verminderung der Ozonbelastung aufgrund des Versuchs aus. Der Bundesrat hat deshalb am 12. Februar 1992 beschlossen, im Sommer keine weiteren saisonalen Temporeduktionen mehr zu verordnen, weil die Weiterführung solcher Massnahmen unverhältnismässig wäre. Die Erhebungen der EWI zeigen andererseits bei Stickoxid-Emissionen deutlichere Auswirkungen der Verkehrsbeschränkungen als bei den Ozonwerten. Dauernde Geschwindigkeitsherabsetzungen in Problemgebieten mit hoher Stickoxid-Belastung, namentlich in städtischen Agglomerationen, können daher einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität leisten. Daraus erhellt, dass die beiden Arten von Massnahmen nicht miteinander verglichen werden können. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die angefochtene Verkehrsanordnung nicht geeignet ist, das angestrebte Ziel zu erreichen. Die Massnahme erweist sich schon aus diesem Grund als bundesrechtswidrig. Daher braucht nicht weiter geprüft zu werden, ob die weiteren Teilaspekte des Verhältnismässigkeitsgrundsatzes gewahrt sind.

E. 6

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali JAAC 57.44 - Entscheid des Bundesrates vom 16. September 1992 In Verwaltungspraxis der Bundesbehörden Dans Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération In Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione Jahr 1993 Année Anno Band 57 Volume Volume Seite --- Page Pagina Ref. No 150 001 799 Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert. Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale. Il documento è stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.