



75 Jahre
Demokratie
lebendig



Deutscher Bundestag
Petitionsausschuss
Die Vorsitzende

Herrn
Jörg Mitzlaff
Am Friedrichshain 34
10407 Berlin

Berlin, 22. März 2024
Bezug: Ihre Eingabe vom
21. April 2023; Pet 1-20-12-912-
018938
Anlagen: 1

Martina Stamm-Fibich, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227-35257
Fax: +49 30 227-36027
vorzimmer.peta@bundestag.de

Sehr geehrter Herr Mitzlaff,

der Deutsche Bundestag hat Ihre Petition beraten und am
21. März 2024 beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen.

Er folgt damit der Beschlussempfehlung des Petitionsausschuss
(BT-Drucksache 20/10631), dessen Begründung beigefügt ist.

Mit dem Beschluss des Deutschen Bundestages ist das
Petitionsverfahren beendet.

Mit freundlichen Grüßen

Martina Stamm-Fibich



Pet 1-20-12-912-018938

10407 Berlin

Lärmschutz an Straßen

Beschlussempfehlung

Das Petitionsverfahren abzuschließen.

Begründung

Mit der Petition werden verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Motorradlärms gefordert. Zu dieser Thematik liegen dem Petitionsausschuss mehrere Eingaben mit verwandter Zielsetzung vor, die aufgrund des Sachzusammenhangs einer gemeinsamen parlamentarischen Behandlung zugeführt werden. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Konkretisierend fordert der Petent folgende Maßnahmen zur Reduzierung des Motorradlärms: Ein generelles Verbot von geräuschverstärkten Sounddesigns, eine Einführung einer Halterhaltung, eine Einführung eines Geräuschgrenzwerts für Motorräder, die Schaffung von gerichtsfesten Lautstärkemessverfahren, die Inbetriebnahme sogenannter Lärmradare (wie bspw. in Frankreich bereits im Einsatz), die Verstärkung der Sanktionsmöglichkeiten (bspw. die Möglichkeit einer sofortigen Stilllegung bei nicht genehmigten Veränderungen) und eine *Kennzeichnungspflicht* auch an der Vorderseite des Motorrads.

Zur Begründung führt der Petent im Wesentlichen aus, dass seit einigen Jahren in verschiedenen Gegenden der Bundesrepublik eine stetige Zunahme an Motorradlärm zu verzeichnen sei. Dies verursahe für betroffene Anwohner massive Einschränkungen in ihrer Lebensqualität. Es komme etwa im Bereich der Gemeinde Mossautal im Odenwaldkreis zu regelrechten Motorradrennen. Alle kommunalen Bemühungen der letzten Jahre, verstärkte Polizeikontrollen und einzelne Vorsprachen von Bürgern bei Landes-, Bundes- und Europapolitikern hätten diesbezüglich nichts genützt.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.



noch Pet 1-20-12-912-018938

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Hinsichtlich der geforderten Kennzeichnungspflicht an der Vorderseite von Motorrädern, vermerkt der Ausschuss, dass derzeit keine Überlegungen bestehen, vordere Kennzeichen für Motorräder wieder vorzuschreiben. Bereits Mitte der 1950er Jahre wurde auf vordere Kennzeichen für Krafträder wegen Anbringungsproblemen sowie insbesondere einer erhöhten Verletzungsgefahr verzichtet. Die zuvor an Krafträdern verwendeten vorderen Kennzeichen mussten in Fahrtrichtung angebracht werden und waren entsprechend der Kotflügelrundung gekrümmt. Durch das vordere Kennzeichen wurde die Verletzungsgefahr bei Unfällen mit Fußgängern unnötig erhöht. An dieser Situation hat sich bis heute nichts geändert. Auch wenn eine andere Form des Kennzeichens gewählt würde, bliebe die erhöhte Verletzungsgefahr erhalten und es wäre zudem eine negative Beeinflussung des Fahrverhaltens des Motorrades zu erwarten. Eine solche Verschlechterung kann nicht in Betracht gezogen werden.

Bezüglich einer Einführung einer Halterhaftung bei Motorrädern, weist der Ausschuss darauf hin, dass die Einführung einer „echten“ Halterhaftung bedenklich ist, da dies gegen das verfassungsrechtlich verankerte Schuldprinzip verstoßen würde. Bei Verstößen im fließenden Verkehr wird im Gegensatz zu Verstößen im ruhenden Verkehr nur eine geringe Zahl der Verstöße eingestellt, weil der Fahrzeugführer nicht vor dem Ablauf der Verjährungsfrist ermittelt werden konnte (nur 2,5 Prozent aller eingeleiteten Bußgeldverfahren). Belastbare Fallzahlen zur Begründung der Zweckmäßigkeit einer Erweiterung der Kostentragungspflicht des Halters liegen dem Petitionsausschuss nicht vor.

Hinsichtlich des geforderten generellen Verbots von geräuschverstärkten Sounddesigns, stellt der Ausschuss fest, dass alle vom Fahrer wähl- oder einstellbaren Sound-Designs für neu zugelassene Motorräder seit dem 1. Januar 2017 den Vorschriften der Delegierten Verordnung (EU) 134/2014 und der darin zitierten UN-Regelung Nr. 41 entsprechen müssen. Hierdurch sind geräuschverstärkende Sounddesigns, welche nicht den Vorschriften entsprechen, im Umkehrschluss verboten. Mit der Änderung der UN-Regelung Nr. 92 über Anforderungen für Austauschschalldämpfer von Motorrädern dürfen Klappenschalldämpfer für Motorräder seit Oktober 2020 nur noch neu genehmigt werden, sofern sie in keiner realen Fahrsituation lauter sind, als das serienmäßige



noch Pet 1-20-12-912-018938

Fahrzeug in seinem für den normalen Straßenbetrieb genehmigten Fahrmodus. Innerhalb der nationalen Vorschriften hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die Nachrüstung mit sogenannten „Soundgeneratoren“ untersagt. Hierbei wurden ebenfalls Veränderungen der Steuerung an serienmäßigen Klappenschalldämpferanlagen oder Soundgeneratoren für unzulässig erklärt, sofern das Fahrzeug hierdurch lauter wird.

Mit Blick auf die angesprochene Einführung eines Geräuschgrenzwerts stellt der Ausschuss fest, dass sich das BMDV bei der EU und UNECE für Grenzwertsenkungen in Kombination mit flankierenden Maßnahmen zur Senkung der realen Geräuschemissionen einsetzt. Eine Begrenzung der Geräuschemissionen in allen Fahr-, Betriebszuständen und Geschwindigkeiten auf einen Grenzwert von z.B. maximal 80 dB(A) für neue Motorräder ist in der EU/UNECE nicht mehrheitsfähig. Unabhängig von der Mehrheitsfähigkeit wäre der vorgenannte Grenzwert auch nicht sinnvoll, da dieser zuließe, dass Fahrzeuge bei niedrigen Geschwindigkeiten, Beschleunigungen oder Motordrehzahlen lauter sein dürften als nach den heutigen Genehmigungsvorschriften zulässig. Ein einzelner Grenzwert von z.B. maximal 65 dB(A), welcher der Geräuschminimierung bei geringen Geschwindigkeiten, Drehzahlen und Beschleunigungen ausreichend Rechnung tragen würde, ließe auf Grund der physikalischen Gesetzmäßigkeiten demgegenüber ein Fahren auch nur mit etwas höheren Geschwindigkeiten, Drehzahlen oder Beschleunigungen nicht zu.

Hinsichtlich der geforderten Schaffung eines gerichtsfesten Lautstärkemessverfahrens, merkt der Ausschuss an, dass mit der „Richtlinie für die Überprüfung des Standgeräusches von Krafträdern im Rahmen der regelmäßigen technischen Überwachung“ nach § 29 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) sowie zur Kontrolle der Geräuschemission im Verkehr befindlicher Krafträder bereits seit vielen Jahren ein gerichtsfestes Geräuschemessverfahren besteht. Beanstandungen im Rahmen von Verkehrskontrollen von zu lauten Motorrädern beruhen jedoch zumeist nicht auf den ermittelten Geräuschemesswerten, sondern auf dem Erlöschen der Betriebserlaubnis auf Grund der Änderungen am Fahrzeug. Hierbei erkennt entsprechend geschultes Polizeipersonal unzulässig veränderte Motorräder.

Bezüglich einer Inbetriebnahme sogenannter Lärmradare (wie bspw. in Frankreich bereits im Einsatz) stellt der Ausschuss fest, dass die Überwachung und Ahndung von Verstößen gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften nach der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes (GG) (Artikel 83, 84 GG) den Ländern obliegt. Das bedeutet, dass die zuständigen Behörden der Länder in



noch Pet 1-20-12-912-018938

eigener Verantwortung darüber entscheiden, ob, wo, wie oft und mit welchem erforderlichen Einsatz von Personal oder technischen Hilfsmitteln sie Überwachungsmaßnahmen durchführen. Der Bund verfügt bzgl. der im Einzelnen ergriffenen Maßnahmen weder über Eingriffs- noch Weisungsrechte. Die Voraussetzungen für den Einsatz von Lärmradar-Messgeräten wären auf Landesebene, bspw. auf der Ebene der Polizeigesetze der Länder, zu regeln.

Ein zukünftig möglicher Einsatz von sogenannten „Lärmblitzern“ zur Ahndung von Verstößen gegen die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) kann in Deutschland erst erfolgen, wenn die gerichtliche Verwertbarkeit der Ergebnisse im Rahmen einer Zulassung der Geräte durch die Physikalisch Technische Bundesanstalt nachgewiesen wurde.

Die derzeit in Frankreich zum Einsatz kommenden „Lärmblitzer“ werden lediglich zur Messung von Verkehrsimmissionen und nicht zur Ahndung von Verstößen eingesetzt. Parallel dazu wird derzeit in Frankreich die Möglichkeit der zukünftigen Ahndung von Verstößen einzelner Kraftfahrzeuge mittels „Lärmblitzern“ erforscht. Die Ahndung ist jedoch entgegen vorheriger Ankündigungen und Pressemitteilungen zurzeit noch nicht im Einsatz. Das Land Berlin hat zur Erprobung einen „Lärmblitzer“ im Rahmen eines Pilotverfahrens bestellt und tauscht sich zu dessen Einsatz mit der Bundesanstalt für Straßenwesen aus. Die Ergebnisse des laufenden Pilotverfahrens sollten abgewartet werden, bevor über einen Einsatz von Lärmradaren in Deutschland entschieden wird.

Bezüglich der Verstärkung der Sanktionsmöglichkeit (bspw. *Möglichkeit der sofortigen Stilllegung bei nicht genehmigten Veränderungen*) stellt der Ausschuss fest, dass die Möglichkeit der *sofortigen Stilllegung* eines Fahrzeugs bei Mängeln, die das Fahrzeug verkehrsunsicher machen und eine direkte und unmittelbare Verkehrsgefährdung darstellen oder die Umwelt wesentlich beeinträchtigen, bereits heute besteht. Dieses Verfahren kann z.B. im Nachgang zu Hauptuntersuchungen nach § 29 StVZO, technischen Kontrollen gemäß § 5 der Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße (TechKontrollIV) oder bei Verkehrskontrollen in Abstimmung mit den Zulassungsbehörden Anwendung finden.

Zu den Kontrollen im Straßenverkehr ist insbesondere anzumerken, dass z.B. die Sicherstellung unzulässiger Schalldämpfer oder Fahrzeuge bzw. die Gestattung der Weiterfahrt erst nach Wiederherstellung des vorschriftenkonformen Zustandes in einigen Regionen Deutschlands bereits



noch Pet 1-20-12-912-018938

heute die gängige Praxis darstellt (z.B. im Rahmen von „Poser-Kontrollen“). Die vorgenannten Maßnahmen führen nach den Erkenntnissen des BMDV zu den nachhaltigsten Erfolgen.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf zu erkennen und die mit der Petition geforderten Maßnahmen zur Reduzierung des Motorradlärms nicht zu unterstützen. Er empfiehlt daher im Ergebnis, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.