

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/19969 –**

Fahrverbote für Motorradfahrer wegen Lärmschutz

Vorbemerkung der Fragesteller

Motorradfahren steht seit Jahren in der Kritik. Was für viele Bürgerinnen und Bürger eine erfüllende und mit viel Hingabe wahrgenommene Freizeitbeschäftigung darstellt, wird vor allem von Anwohnern an viel befahrenen Straßenabschnitten als lärmendes Ärgernis wahrgenommen. Obwohl Hersteller und Branchenverbände, wie der Industrie-Verband-Motorrad e. V. (IVM) oder der Bundesverband der Motorradfahrer e. V. (BVDM) sich gezielt für die Minimierung von Schallemissionen bei Motorrädern einsetzen, wird der konstruktive Dialog zwischen Motorradfahrern und Motorradgegnern zunehmend schwieriger (<https://www.ivm-ev.de/assets/Uploads/IVM-Jahresbericht-2019.pdf>, S. 14; <https://bvdm.de/politik-und-leistungen/positionspapiere-politisch-e-themen/artikel/laerm.php?>).

Hauptproblem sind nach Ansicht der Fragesteller vor allem Einzelpersonen, die durch Manipulationen die Geräuschkulisse ihrer Fahrzeuge absichtlich verändern und durch extremen Motorenlärm besonders negativ auffallen. Mehrere Interessengruppen und Anrainerinitiativen fordern daher neben schärferen Lärmobergrenzen und Polizeikontrollen zunehmend Fahrverbote für motorisierte Zweiradfahrzeuge (siehe: <https://motorradlaerm.de/>; <https://www.silent-rider.de/>). In mehreren Landkreisen existieren aus Lärmschutzgründen bereits entsprechende Fahrverbote für Motorräder auf bestimmten Abschnitten. Der Bundesrat hat nun in einer Entschließung an die Bundesregierung Partei in dieser sehr emotional geführten Debatte ergriffen und sich eindeutig auf Seiten der Motorradgegner positioniert (siehe: [https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0101-0200/125-20\(B\).pdf?__blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0101-0200/125-20(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1)). Unter anderem fordert der Bundesrat die Ermöglichung von Motorradfahrverboten an Sonn- und Feiertagen an stark belasteten Streckenabschnitten im gesamten Bundesgebiet. Aus Sicht der Fragesteller gestaltet sich diese Vorgehensweise äußerst problematisch, weil dadurch alle Motorradfahrer unter Generalverdacht gestellt werden und nicht zwischen gesetzeskonformen Zweiradfahrern und den wenigen rücksichtslosen Rowdys unterschieden wird. Die Einführung von generellen Fahrverboten für Motorradfahrer an Sonn- und Feiertagen wird keine Lösung des Problems, sondern vielmehr eine Verlagerung auf andere, bislang unproblematische Streckenabschnitte herbeiführen. Damit sind neue Ärgernisse zwischen Motorradfahrern und Anwohnern programmiert. Darüber hinaus stellen derartige Fahrverbote einen ent-

scheidenden Einschnitt in die Freiheitsrechte der Bevölkerung dar. Zudem deuten Online-Petitionen auf eine erheblich geringere Dringlichkeit des Themas in der Gesellschaft als es die Entschließung des Bundesrates zu vermitteln versucht. Während beispielsweise die Initiative gegen unnötigen Motorradlärm in einem Zeitraum von sechs Monaten gerade einmal 4 000 Unterstützer gefunden hat (<https://www.openpetition.de/petition/online/silent-rider-die-bundesweite-initiative-gegen-unnoetigen-motorradlaerm>), bekam die Petition gegen Fahrverbote, die in der Entschließung erwähnt wird, innerhalb einer Woche über 126 000 Befürworter (<https://www.openpetition.de/petition/online/keine-fahrverbote-fuer-motorraeder-an-sonn-und-feiertagen-2>). Dies zeigt aus Sicht der Fraktion der FDP die Notwendigkeit, den Dialog zwischen Motorradfahrern und Anwohnern im gegenseitigen Interesse zu stärken und beispielsweise durch gemeinsame Aufklärungsinitiativen zu vertiefen, anstatt den Konflikt einseitig zugunsten einer Seite durch Gesetzesvorgaben zu lösen.

1. Hat die Bundesregierung eine Bewertung des Entschließungsantrages des Bundesrates zum Thema Motorradlärm ([https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0101-0200/125-20\(B\).pdf?__blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0101-0200/125-20(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1)), und wie lautet diese?
 - a) Wie beurteilt die Bundesregierung den darin aufgeführten Aspekt der Fahrverbote für Motorräder an Sonn- und Feiertagen aus Lärmschutzgründen?
 - b) Wie bewertet die Bundesregierung den darin aufgeführten Aspekt der Lärmobergrenze von 80 dB für Motorräder in allen Fahrzuständen?
 - c) Wie bewertet die Bundesregierung die in der Entschließung geforderte verfassungsrechtliche Prüfung einer Halterhaftung?
 - d) Wie bewertet die Bundesregierung die in der Entschließung geforderte Führung eines Fahrtenbuches zur Rechtsverfolgung nicht identifizierbarer Fahrer?
13. Erachtet die Bundesregierung eine Neubewertung der bestehenden Motorradfahrverbote aus Lärmschutzgründen für Elektromotorräder für sinnvoll (bitte begründen)?
14. Kann die Bundesregierung ein Fahrverbot aus Lärmschutzgründen für Motorräder mit Elektroantrieb generell ausschließen (bitte begründen)?

Die Fragen 1, 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Straßenverkehrsbehörden der Länder können schon jetzt zum Beispiel zum Schutz vor Lärm und Abgasen die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken durch Motorradfahrer beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Die entsprechende Behörde orientiert sich dabei an den in den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ festgeschriebenen Richtwerten (in Gestalt von Mittelungspegeln). Das vorgeschlagene Konzept einer Begrenzung der Geräuschemissionen in allen Fahr- und Betriebszuständen, bis in den Bereich der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit, ist grundsätzlich auch Bestandteil der Diskussionen zur Weiterentwicklung der kraftfahrzeugtechnischen Vorschriften bei der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE). Der vom Bundesrat vorgeschlagene Wert stößt nach Expertenmeinung insbesondere bei leistungsstarken Motorrädern an Grenzen und wird von verschiedenen Seiten als nicht umsetzbar bewertet. Ein derartiges Regelungskonzept wäre zudem aktuell in der Europäischen Union (EU) und UNECE nicht mehrheitsfähig. Die Bundesregierung setzt sich nachdrücklich für al-

ternative wirkungsvolle Anforderungen zur Minderung der Geräuschemissionen ein.

Hinsichtlich der Einführung einer Halterhaftung geht die Bundesregierung derzeit davon aus, dass dies wegen des verfassungsrechtlich verankerten Schuldprinzips bedenklich ist.

Die Einführung einer verpflichtenden Fahrtenbuchauflage, unabhängig vom Umfang des Verstoßes, ist nach derzeitiger Bewertung unverhältnismäßig.

2. Wird die Bundesregierung den Entschließungsantrag des Bundesrates zum Thema Motorradlärm für eine entsprechende Gesetzesinitiative verwenden, und wenn ja, welche Aspekte der Entschließung werden darin Berücksichtigung finden (bitte begründen)?

Zum Entschließungsantrag des Bundesrates hat es bisher noch keine Abstimmung innerhalb der Bundesregierung gegeben.

Die für Verkehrskontrollen maßgeblichen Aspekte des Beschlusses des Bundesrates können erst nach erfolgter Implementierung in den harmonisierten Vorschriften der Vereinten Nationen (UN-Regelung Nr. 41) national umgesetzt werden.

3. Plant die Bundesregierung Maßnahmen zur Schallreduzierung von Motorrädern auf Bundes- und europäischer Ebene, und sind entsprechende Maßnahmen aktuell bereits in Bearbeitung (bitte mit Zeitplan begründen)?

Die Bundesregierung arbeitet aktiv in der Europäischen Union und der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) daran, die Geräuschemissionen im realen Verkehr zu verringern. In den letzten Jahren hat die Bundesregierung u. a. bereits folgende Änderungen zur Senkung der Geräuschemissionen von Motorrädern innerhalb der harmonisierten Genehmigungsvorschriften der Europäischen Union und der UNECE initiiert.

- Aufnahme der UNECE-Anforderungen in die EU-Genehmigungsanforderungen für Motorräder. Hierdurch müssen alle „Fahrmodi“ den Grenzwerten bzw. Grenzwertkurven entsprechen.
- Änderung der Anforderungen für Austauschschalldämpfer von Motorrädern, wodurch Klappenschalldämpfer in keiner realen Fahrsituation lauter sein dürfen, als das serienmäßige Fahrzeug.
- Änderung der Genehmigungsanforderungen für Motorräder, wodurch die Anforderungen der zusätzlichen Geräuschbestimmungen (ASEP) nicht mehr durch den Hersteller als Selbstzertifizierung erfolgen, sondern durch den Technischen Dienst im Rahmen des Genehmigungsverfahrens überprüft werden.

Innerhalb der nationalen Vorschriften hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Nachrüstung mit sogenannten „Soundgeneratoren“ untersagt. Hierbei wurden ebenfalls Veränderungen der Steuerung an serienmäßigen Klappenschalldämpferanlagen bzw. Soundgeneratoren für unzulässig erklärt, sofern das Fahrzeug hierdurch lauter wird.

4. Wie viele Bürger sind nach Kenntnis der Bundesregierung zum gegenwärtigen Zeitpunkt in der Bundesrepublik Deutschland von Verkehrslärm durch Kraftfahrzeuge akut betroffen (bitte begründen)?

Die Bundesregierung lässt seit 1996 alle zwei Jahre Bürgerinnen und Bürger in der repräsentativen Umfrage „Umweltbewusstsein in Deutschland“ nach ihren Einschätzungen zum Zustand der Umwelt, ihrem eigenen umweltrelevanten Verhalten sowie zu aktuellen Themen der Umweltpolitik befragen. Eine der Umweltbelastungen, von denen sich die Bürgerinnen und Bürger in Deutschland betroffen fühlen, ist Lärm. Im Jahr 2018 fühlten sich 21 % der Befragten durch Straßenverkehrslärm äußerst beziehungsweise stark gestört oder belästigt.

5. Welche Daten liegen der Bundesregierung über Lärmüberschreitungen bei im Straßenverkehr gefahrenen Motorrädern in den Jahren 2017 bis 2020 vor (bitte nach Bundesland und Monat aufführen)?
6. Wie vielen Motorrädern wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren von 2017 bis 2020 bei Kontrollen die Betriebserlaubnis aufgrund von lärmsteigernden Manipulationen an der Fahrzeugtechnik entzogen?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Fragen 7 bis 9 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/2588 verwiesen.

7. Welche Streckenabschnitte innerorts, auf Landstraßen und Bundesfernstraßen bergen nach Kenntnis der Bundesregierung aus Lärmschutzgründen besonderes Konfliktpotential zwischen Anwohnern und Motorradfahrern (bitte nach Bundesland und Strecke aufführen)?
8. Welche Fahrverbote für Motorräder aus Lärmschutzgründen auf welchen Strecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten 30 Jahren eingeführt (bitte nach Strecke, Bundesland und Einführung des Fahrverbotes aufführen)?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die gegenwärtigen Lärmkontrollen bei Motorradfahrern durch Polizei und Behörden hinsichtlich Personalkapazitäten, technischer Ausrüstung und Fortbildungen (bitte begründen)?

Die Fragen 7, 8 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Durchführung der StVO und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) sowie Überwachung und Ahndung von Verstößen gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften fällt in die Zuständigkeit der Landesbehörden. Dem Bund liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

9. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über das durchschnittliche Fahrverhalten von Motorradfahrern in Deutschland vor, und falls dies nicht der Fall ist, wird die Bundesregierung eine Studie zur Erhebung dieser Informationen beauftragen (bitte begründen)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

10. Wie schätzt die Bundesregierung die Umsetzbarkeit einer repräsentativen, gerichtsfesten Messung von Motorradlärm (Real Driving Sound Emissions) am Straßenrand ein?
 - a) Welche Studien sind der Bundesregierung hierzu bekannt, und welche Rolle spielt in diesem Zusammenhang der genaue Abstand zur Emissionsquelle?
 - b) Liegen der Bundesregierung zum Konzept Real Driving Sound Emissions sonstige Evaluationsstudien vor?

Die Umsetzung ist aus Sicht der Bundesregierung erst dann möglich und sinnvoll, wenn diese Messung einschließlich ihrer Abweichungen zur Typgenehmigungsprüfung in die dafür erforderlichen Vorschriften aufgenommen wurde.

Der genau messbare Abstand zur Emissionsquelle ist auf Grund der physikalischen Gegebenheiten von entscheidender Bedeutung. Evaluationsstudien liegen der Bundesregierung nicht vor.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die Lärmemission von Quads, und sieht sie einen Zusammenhang mit der Geräuschwahrnehmung von Motorrädern (bitte begründen)?

Die Geräuschemissionen von Quads sind in der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen sowie den zugehörigen delegierten Rechtsakten geregelt. Die Bundesregierung hatte sich hierbei im Sinne einer verbesserten Geräuschemissionsminderung dieser Fahrzeuge erfolgreich für eine Anwendung der UN-Regelungen Nr. 9 und Nr. 63 eingesetzt. Zur Wahrnehmung der Geräusche von Quads und dem Zusammenhang zur Geräuschwahrnehmung von Motorrädern liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.