

## **Antrag**

**des Abg. Thomas Marwein u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Lärmradar-Pilotprojekte**

#### Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. ob ihr die „Lärmradar“ bzw. „Lärmblitzer“ (Medusa)-Pilotprojekte in Frankreich bekannt sind und wenn ja, wie sie diese mit Blick auf eine Anwendung in Baden-Württemberg einschätzt;
2. inwieweit sie mit den französischen Behörden zu diesem Thema in Kontakt steht;
3. wie hoch sie das theoretisch bestehende und realistisch nutzbare Potenzial eines „Lärmradars“ für Baden-Württemberg zur Erfassung von zu lauten Fahrzeugen einschätzt;
4. welche bundesrechtlichen und europarechtlichen Regelungen wie zu ändern sind, um einem Einsatz von „Lärmblitzern“ eine Rechtsgrundlage zu geben;
5. welche Aktivitäten geplant sind, um die Rahmenbedingungen im Bereich Motorradlärm zu verbessern bzw. schon durchgeführt wurden;
6. welche technischen Voraussetzungen die „Lärmblitzer“ bieten müssen, um zweifelsfrei die Lärmemission des Fahrzeugs zu belegen;
7. welche rechtlichen Vorgaben für das „leiser Tunen“ erfüllt werden müssen;

8. wie viele Kontrollen bzgl. Motorrad- und Autolärm die Polizei im Jahr 2021 durchgeführt hat und wie die Bilanz aussieht, z. B. aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge, Verwarnungen etc.

9.11.2021

Marwein, Gericke, Braun, Hentschel, Holmberg,  
Joukov-Schwelling, Katzenstein, Nüssle GRÜNE

### Begründung

Das inzwischen patentierte Radargerät „Medusa“ ist laut der Direktorin des Lärmschutzverbands Bruitparif zunächst zur Erfassung von Umgebungslärm in belebten Vierteln oder auf Baustellen im Großraum Paris zum Einsatz gekommen. Mehrmals pro Sekunde misst der Radar den Umfang und die Richtung, aus der der Lärm kommt. Parallel dazu wird in Frankreich gerade ein Prototyp des Lärmradars perfektioniert, der das Bestrafen von Fahrern ermöglichen soll, die mit ihren Motoren zu viel Lärm machen. Dazu wird der Radar mit einer Kamera und einem Kennzeichenlesegerät gekoppelt, welches das Identifizieren des Halters ermöglicht.

In der Presse werden immer öfter Berichte über Manipulationen an Auspuffanlagen von Motorrädern veröffentlicht. So hat die Polizei etwa bei einer Schwerpunktaktion am Wochenende vom 8. bis 9. Mai 2021 in Baden-Württemberg über 4.600 Motorradfahrende kontrolliert. Laut Innenministerium sind mehr als 850 Verstöße festgestellt worden. In knapp 300 Fällen handelte es sich um Geschwindigkeitsverstöße. Fast 400 technisch manipulierte Motorräder sind aus dem Verkehr gezogen worden.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 7. Dezember 2021 Nr. VM4-0141.5-14/60/2 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

- 1. ob ihr die „Lärmradar“ bzw. „Lärmblitzer“ (Medusa)-Pilotprojekte in Frankreich bekannt sind und wenn ja, wie sie diese mit Blick auf eine Anwendung in Baden-Württemberg einschätzt;*
- 2. inwieweit sie mit den französischen Behörden zu diesem Thema in Kontakt steht;*
- 3. wie hoch sie das theoretisch bestehende und realistisch nutzbare Potenzial eines „Lärmradars“ für Baden-Württemberg zur Erfassung von zu lauten Fahrzeugen einschätzt;*

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Das (Medusa-)Pilotprojekt ist bekannt. Allerdings liegen keine Erkenntnisse darüber vor, dass Systeme verfügbar sind, die den Anforderungen einer Verkehrsüberwachung genügen. Im Hinblick auf das System „Medusa“ existiert nach den vorliegenden Informationen lediglich ein Prototyp und die Firma bzw. der Lärmschutzverband Bruitparif arbeiten an der Integration einer Lärmradar-Funktion. Die Landesregierung steht mit den französischen Behörden hierzu nicht in Kontakt.

In Deutschland wurden seitens der Länder wissenschaftliche Untersuchungen zu Lärmessgeräten durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) angeregt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur teilte hierzu mit, dass es beabsichtige, die BASt zu bitten, sich mit diesem Sachverhalt auseinander zu setzen. Das Ministerium für Verkehr begrüßt eine entsprechende Untersuchung. Eine automatische Verkehrsüberwachung hat im Hinblick auf die Effizienz der Überwachung grundsätzlich ein hohes Potenzial. Allerdings müssten hierfür nicht nur die technischen, sondern insbesondere auch die rechtlichen Bedingungen gegeben sein (siehe Fragen 4 und 6).

*4. welche bundesrechtlichen und europarechtlichen Regelungen wie zu ändern sind, um einem Einsatz von „Lärmblitzern“ eine Rechtsgrundlage zu geben;*

Die (bundes-)rechtlichen Möglichkeiten, die dem Land Baden-Württemberg zur Verfügung stehen, um den Pkw- und Motorradlärm zu reduzieren, sind stark begrenzt. Nach der aktuellen Rechtslage fehlt es an einer rechtlichen Handhabe für die Einführung sogenannter Lärmblitzer. Eine Lärmgrenze, ab welcher lärmende Fahrzeuge beanstandet werden könnten, ist gesetzlich nicht verankert. Mobile sowie stationäre Geschwindigkeitsmessenrichtungen dienen der Feststellung und Ahndung straßenverkehrsrechtlicher Ordnungswidrigkeiten. Ein Tatbestand, welcher die Ahndung von Lärmbelästigungen zum Gegenstand hat, ist in der einschlägigen Vorschrift des § 49 der Straßenverkehrs-Ordnung nicht vorgesehen.

*5. welche Aktivitäten geplant sind, um die Rahmenbedingungen im Bereich Motorradlärm zu verbessern bzw. schon durchgeführt wurden;*

Der zunehmende Motorradlärm ist ein Problem und eine grundsätzliche Herausforderung, der sich die Landesregierung seit geraumer Zeit intensiv annimmt. Dabei sieht sie nicht nur einzelne „schwarze Schafe“ mit getunten Motorrädern oder ungebührlicher Fahrweise als Ursache des Lärms an, sondern weist auch darauf hin, dass die Mehrzahl der Motorräder wesentlich lauter ist als durchschnittliche Pkw. Allerdings sind die (bundes-)rechtlichen Möglichkeiten, die das Land Baden-Württemberg hat, um Motorradlärm zu reduzieren, eng begrenzt. Ungeachtet dessen setzt sich die Landesregierung dafür ein, dass bestehende Handlungsmöglichkeiten ausgeschöpft werden. Die zahlreichen Initiativen, Förderprogramme und konkret ergriffenen Maßnahmen gegen Verkehrslärm im Allgemeinen und Motorradlärm im Konkreten sind in der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr in der Landtagsdrucksache 16/8174 umfassend dargelegt. Beispielsweise initiierte die Landesregierung gemeinsam mit der Bürgermeisterin von Sasbachwalden, Frau Sonja Schuchter, die Initiative Motorradlärm. Diese setzt sich auch weiterhin dafür ein, dass Motorräder leiser werden, sie leiser gefahren werden und rücksichtsloses Fahren konsequent geahndet wird. Diese Forderungen flossen auf Initiative des Ministeriums für Verkehr in den Entschließungsantrag des Bundesrats vom 15. Mai 2020 ein, in dem die Bundesregierung unter anderem aufgefordert wird, rechtliche Grundlagen für weitere Maßnahmen gegen Motorradlärm zu schaffen.

Das Ministerium für Verkehr beschäftigt sich aktuell mit den rechtlichen Möglichkeiten und lärmtechnischen Maßstäben, um gezielt saisonal oder an bestimmten Wochentagen auftretenden Motorradlärm auf einzelnen Strecken beschränken zu können.

Darüber hinaus hat das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen den Bußgeld- und Polizeibehörden mit dem sogenannten Posing-Erlass vom 3. Mai 2021 die aufgrund der aktuellen Rechtslage bestehenden Handlungsmöglichkeiten ausführlich erläutert und gebeten, das zur Verfügung stehende Instrumentarium voll auszuschöpfen.

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr wurden Motorradlärm-Displays erprobt und zur Serienreife entwickelt. Diese ermöglichen es, die Lautstärke von Motorrädern und anderen Fahrzeugen zu identifizieren. Sind die Motorräder laut, werden über das Dialog-Display Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer aufgefordert, „Leiser!“ zu fahren. Dazu wurde 2019 und 2020 ein Förderprogramm für Motorradlärm-Displays aufgelegt, das von besonders durch Lärm geplagten Gemeinden sehr gut aufgenommen wurde. Durch den Einsatz von Motorradlärm-displays können die Anzahl der Motorräder mit besonders hohen Schallpegeln deutlich reduziert und die mittlere Geschwindigkeit der Motorräder signifikant abgesenkt werden.

*6. welche technischen Voraussetzungen die „Lärmblitzer“ bieten müssen, um zweifelsfrei die Lärmemission des Fahrzeugs zu belegen;*

Der gemessene Lärmpegel bei der Vorbeifahrt ist stets abhängig von der jeweiligen Schalleistung der verursachenden Quelle (hier dem individuellen Motorrad und Fahrweise der Motorradfahrenden) sowie der Entfernung und möglicherweise vorhandenen schallausbreitungsbegünstigenden oder -hindernden Objekten zwischen Quelle und „Lärmblitzer“. Um zweifelsfrei die Lärmemission eines vorbeifahrenden Fahrzeugs belegen zu können, müssten die übrigen Einflussfaktoren (z. B. Entfernung zum Blitzer bei der Vorbeifahrt, schallausbreitungsbegünstigende oder -hindernde Objekte und Bebauung etc.) ebenfalls berücksichtigt werden.

Der gemessene Lärmpegel lässt keinen zweifelsfreien Rückschluss auf die Frage zu, ob die zulassungsrechtlichen Voraussetzungen des Fahrzeugs an die Geräuschemissionen erfüllt werden. Die Einhaltung dieser Voraussetzungen an Geräuschemissionen von Fahrzeugen (Typen) wird im Rahmen des europäisch geregelten Typgenehmigungsverfahrens unter konkret vorgegebenen Prüfbedingungen nachgewiesen.

Eine Überwachung der zulässigen Geräuschemissionen von Fahrzeugen mittels Lärmblitzer wäre beispielsweise möglich, wenn Fahrzeuge Geräuschgrenzwerte in allen Betriebszuständen (sogenannte Real Driving Sound Emissions) einhalten müssten. Außerdem müssen entsprechende Messungen, die als Grundlage für Ordnungswidrigkeiten herangezogen werden sollen, den einschlägigen Mess- und Eichvorschriften entsprechen.

*7. welche rechtlichen Vorgaben für das „leiser Tunen“ erfüllt werden müssen;*

Liegt eine sogenannte System-EU- bzw. UN-ECE-Typgenehmigung vor, dann gilt die rechtliche Vorgabe, dass die Austauschschalldämpferanlagen mit Klappentechnologie oder Soundgeneratoren für Fahrzeuge in keiner realen Fahrsituation (Konstantfahrt, Teil-/Vollastbeschleunigung, Schubbetrieb) höhere Geräuschemissionen aufweisen dürfen als das genehmigte Fahrzeug in seinem typgenehmigten Zustand. Für die Verwendung nicht typgenehmigter Bauteile muss eine positive Begutachtung des Fahrzeugs (zumindest in diesem Fall „leiser Tunen“ mit der Vorgabe, dass das Fahrzeug leiser ist) eingeholt werden, sodass wieder eine Betriebserlaubnis durch die zuständige Behörde erwirkt werden kann.

8. wie viele Kontrollen bzgl. Motorrad- und Autolärm die Polizei im Jahr 2021 durchgeführt hat und wie die Bilanz aussieht, z. B. aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge, Verwarnungen etc.

Die Polizei Baden-Württemberg richtet ihre Verkehrsüberwachungsmaßnahmen im Bereich Pkw und Motorrad gezielt auf die Hauptunfallursachen und Risikofaktoren im Straßenverkehr sowie auf technische Veränderungen, die zu einer übermäßigen Lärmentwicklung führen, aus. Kontrollen werden dabei nicht ausschließlich auf die Überprüfung der Lautstärke des jeweiligen Fahrzeugs reduziert, vielmehr werden Pkw und Motorräder immer ganzheitlich kontrolliert.

Während Kontrollen im Zusammenhang mit dem sog. Posing im polizeilichen Meldewesen nicht abgebildet werden, sind seit der Umsetzung der „Fachkonzeption des Innenministeriums zur Bekämpfung von Motorradunfällen“ im Jahr 2018 Motorradkontrollen im Meldewesen zu erfassen. Hierbei werden jedoch unzulässige technische Veränderungen, die lärmfördernde bzw. -erzeugende Auswirkungen haben, statistisch nicht eigenständig erfasst. Diese fallen unter die Rubrik „technische Veränderungen/Mängel“. Zu den getroffenen Folgemaßnahmen werden ebenfalls keine Statistiken geführt.

Die nachfolgende Tabelle beinhaltet die Anzahl der Motorradkontrollen sowie die Anzahl der bei diesen Kontrollaktionen festgestellten technischen Veränderungen/Mängel von Januar bis Oktober 2021.

Anzahl der Kontrollaktionen	1.341*
Technische Veränderungen/Mängel	2.019*

\* Stand 16. November 2021

Hermann  
Minister für Verkehr