

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Krischer, Daniela Wagner, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Margit Stumpp, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sachstand bei der Verringerung von Motorradlärm

In vielen insbesondere ländlichen Regionen werden in Deutschland in der Zeit von April bis Oktober zunehmend Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern wegen zu lauter Motorräder verzeichnet. Dies betrifft insbesondere Regionen mit schützenswerter Natur und besonders idyllischer Landschaft wie den Nationalpark Eifel, den Nationalpark Schwarzwald, aber auch andere ländliche Regionen, wie das Sauerland und das Bergische Land. Die Vereinigten Arbeitskreise gegen Motorradlärm (VAGM e. V.) listen auf ihrer Homepage alleine 85 Regionen auf, in denen Hotspots des Motorradlärms zur Bildung von Bürgerinitiativen geführt haben (<http://motorradlaerm.de/hotspot-melden/>). Die erhebliche Lärmbelastung stört die betroffenen Bürgerinnen und Bürger nicht nur, Lärmbelastung macht nachweislich auch krank.

Manche Motorräder verursachen Lärm in der gleichen Lautstärke wie etwa Düsenflugzeuge. Die „Aachener Nachrichten“ etwa konstatieren am 10. April 2018: „Es war kein Flugzeug, das am Wochenende in der Nähe von Einruhr startete, obschon die gemessene Lautstärke von 120 Dezibel das hergeben würde. Es war ein Motorrad, das hier die Schmerzschwelle des menschlichen Gehörs überschritt. Aufgezeichnet hat diesen Wert das vor einigen Tagen an der B 266 oberhalb von Einruhr aufgestellte Lärmdisplay.“

76 Prozent der deutschen Bevölkerung gaben im Jahr 2016 an, sich durch Straßenverkehrslärm gestört zu fühlen (www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/umweltbewusstsein_deutschland_2016_bf.pdf, S. 51). Einen erheblichen Anteil am Straßenlärm haben Motorräder. Dabei steigen jährlich der Bestand (www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Fahrzeugklassen/Aufbauarten/b_fzkl_zeitreihe.html), die Fahrleistung (www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/VU-Daten/VU-Daten.pdf?__blob=publicationFile&v=3) sowie das durchschnittliche Alter der Fahrzeuge (www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Fahrzeugalter/b_alter_kfz_z.html?nn=645784). Obwohl die Regelungen für Lärmemissionen für neue Fahrzeugtypen strenger werden, entwickeln Hersteller einerseits neue Lösungen, z. B. durch Zykluserkennung und Klappenauspuff (www.taz.de/15459901/), andererseits „tunen“ Fahrzeughalter ihre Motorräder manuell (z. B. www.welt.de/regionales/duesseldorf/article126839272/Biker-tricksen-bei-Laermpruefung-der-Knatter-Monster.html), um eben diese Regelungen zu umgehen – mit gesundheitsgefährdenden Folgen für die vielen von Straßenverkehrslärm betroffenen Menschen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung Lärmbelästigungen durch Motorradverkehr, und welche Entwicklungen sieht sie hierbei?
2. Trifft die Aussage aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, „Den durch Mobilität verursachten Lärm wollen wir deutlich reduzieren“, nach Ansicht der Bundesregierung auch für den von PKW bzw. Motorrädern verursachten Lärm zu, und wenn ja, welche Maßnahmen wird die Bundesregierung hier konkret ergreifen?
3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirksamkeit der ab dem 1. Januar 2016 verbindlich anzuwendenden UN-Regelung Nr. 41.04 bei der tatsächlichen Reduzierung von Motorradlärm vor dem Hintergrund, dass die Regelung nur für Euro-4-Motorräder mit einem Homologationsdatum (Datum der Typzulassung) nach dem 1. Januar 2016 gilt, und dass Zubehör-Auspuffe diese erst ab dem Jahr 2020 einhalten müssen?
4. Muss ein einmal homologisiertes Fahrzeugmodell bei Nachfolgemodellen erneut homologisiert werden, und nach wie vielen Jahren bzw. unter welchen Bedingungen erlischt ggf. eine einmal erfolgte Homologation für einen Fahrzeugtyp?
5. Welches Homologationsdatum hatten jeweils die zehn
 - a) meistverkauften Motorrad-Modelle und
 - b) Motorrad-Modelle mit dem höchsten Anteil an Neuzulassungen im Jahr 2017nach Kenntnis der Bundesregierung?
6. Hält die Bundesregierung nach Erfahrungen aus dem Diesel-Skandal eigenverantwortliche Prüfungen der Hersteller bei Lärm (vgl. www.taz.de/!5459901/) für ein ausreichendes Mittel, um die gesetzlichen Grenzwerte einzuhalten (bitte begründen)?
7. Wie viele Kontrollen von Motorrädern im Straßenverkehr auf Einhaltung der Lärmemissionen erfolgten nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils in den vergangenen drei Jahren?
8. In wie vielen Fällen wurden in den vergangenen drei Jahren aufgrund der Überschreitung der zulässigen Lärmemissionen nach Kenntnis der Bundesregierung Bußgelder verhängt oder die Betriebserlaubnis entzogen (bitte nach Jahr, Bußgeld und Entzug der Betriebserlaubnis aufschlüsseln)?
9. Wie viele Kontrollen von Motorrädern im Straßenverkehr zur Überprüfung des betriebssicheren Zustandes erfolgten nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils in den vergangenen drei Jahren, und in wie vielen Fällen wurden daraufhin jeweils Bußgelder verhängt oder die Betriebserlaubnis entzogen?
10. Inwieweit trifft nach Auffassung der Bundesregierung die Regelung des § 30 der Straßenverkehrsordnung (StVO) („Bei der Benutzung von Fahrzeugen sind unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelästigungen verboten. Es ist insbesondere verboten, Fahrzeugmotoren unnötig laufen zu lassen und Fahrzeugtüren übermäßig laut zu schließen. Unnützes Hin- und Herfahren ist innerhalb geschlossener Ortschaften verboten, wenn andere dadurch belästigt werden.“) auch auf Motorräder zu?
11. Inwieweit untersagt diese Regelung nach Auffassung der Bundesregierung auch Zubehör, welches einen Anstieg der Lärmemissionen hervorruft und so per Definition „vermeidbaren Lärm“ erzeugt, wenn ja, welches Zubehör (Sportauspuff, Sound-Booster) wäre dies?

12. Wie kann nach Kenntnis der Bundesregierung von der Polizei bei Kontrollen im Straßenverkehr nach aktueller Gesetzeslage eine Geräuschgrenzwertüberschreitung bei
 - a) Standgeräuschen und
 - b) Vorbeifahrtgeräuschennachgewiesen werden, und welcher personelle Aufwand ist für diese beiden Arten der Lärmmessung zu veranschlagen?
13. Wäre nach aktueller Gesetzeslage nach Auffassung der Bundesregierung die Verhängung eines Bußgeldes für eine (die Lärmgrenzwerte überschreitende) Vorbeifahrt möglich, wenn die Lärmmessung in einer geschlossenen Ortschaft mittels einer stationären Lärmmessstation durchgeführt würde?
Wenn nein, warum nicht?
14. Wenn ja, ist eine Sanktionierung vor Ort möglich oder muss das Fahrzeug dazu eigens in eine Messstation überführt werden?
15. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass der derzeitige Aufwand einer Vorbeifahrtgeräuschmessung unverhältnismäßig hoch ist und fast nie in einem sinnvollen Verhältnis zu einem angemessenen Strafmaß steht?
Wenn nein, warum nicht?
16. Wie ist der aktuelle Stand der Implementierung einer „Vorbeifahrtsmessung light“ (Modellprojekt der Bundesanstalt für Straßenwesen) in die UNECE-Regelung Nummer 41 (UNECE = United Nations Economic Commission for Europe)?
17. Inwieweit ist nach Auffassung der Bundesregierung das in der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) festgesetzte Bußgeld für den Fall, dass innerhalb einer geschlossenen Ortschaft unnütz hin- und hergefahren wird und dadurch Personen belästigt werden (Lfd. Nr. 118) i. H. v 20 Euro geeignet, in angemessener Weise eine abschreckende Wirkung zu entfalten?
18. Wie hoch sind die Bußgelder für „unnützes Hin- und Herfahren (z. B. im Rundkurs für „Streckenrekorde“) außerhalb geschlossener Ortschaften, und wie wird dies kontrolliert und nachgewiesen?
19. Inwieweit ist nach Auffassung der Bundesregierung das in der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) festgesetzte Bußgeld bei Benutzung eines Fahrzeugs, das unnötigen Lärm oder vermeidbare Abgasbelästigungen verursacht (Lfd. Nr. 117) i. H. v 10 Euro geeignet, in angemessener Weise eine abschreckende Wirkung zu entfalten?
20. Ab welchen Lärmwerten (in dB) ist es für Dritte, die sich durch starken Motorradlärm belästigt fühlen, möglich, dies zur Anzeige zu bringen, und wäre hier ggf. Schadensersatz zu zahlen?
21. Untersagt die Regelung in § 49 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO): ((1) Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger müssen so beschaffen sein, dass die Geräuschentwicklung das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt.) nach Ansicht der Bundesregierung prinzipiell das Anbringen von de facto lärmsteigerndem Zubehör, und wie wird dies in der Praxis kontrolliert und gewährleistet?
22. Für welchen Grenzwert bzw. für welche Grenzwerte wird sich die Bundesregierung für die Absenkung der ab dem 1. Januar 2020 für Motorräder anzuwendenden Lärmgrenzwerte wie angekündigt einsetzen (vergl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/4556), und welche konkreten Maßnahmen wird sie hier ergreifen?

23. Strebt die Bundesregierung die Einführung eines alle Betriebszustände von Motorrädern umfassenden Maximalgrenzwertes an, und falls ja, in welcher Höhe, falls nein, warum nicht?
24. In wie vielen Fällen in 2016 und 2017 entzogen sich nach Kenntnis der Bundesregierung Motorradfahrer der Zustellung von Bußgeldbescheiden
 - a) wegen nicht möglicher Ermittlung des Fahrers (Helm und fehlendes Frontkennzeichen)?
 - b) wegen nicht möglicher Ermittlung des Halters (fehlendes Frontkennzeichen)?
25. In wie vielen Fällen entzog sich der Fahrer nach Kenntnis der Bundesregierung bewusst einer Anordnung der Polizei zum Halten bzw. der Kontrolle (falls keine konkreten Zahlen vorliegen, bitte prozentuale Schätzungen und die Quelle bzw. Studien der Berechnungen angeben)?
26. Wie häufig (Prozent) wurde bei Gerichtsverfahren, in denen zwar der Halter ermittelt werden konnte, jedoch nicht der Fahrer, nach Kenntnis der Bundesregierung ein Fahrtenbuch angeordnet?
27. Wird sich die Bundesregierung für die verpflichtende Helmkennzeichnung von Motorradfahrern einsetzen (bitte mit Begründung)?

Falls nein, warum nicht?
28. Wird sich die Bundesregierung für den Grundsatz der Halterhaftung von Motorradfahrern einsetzen (bitte mit Begründung)?

Falls nein, warum nicht?
29. Wird sich die Bundesregierung für ein verpflichtendes Frontkennzeichen einsetzen (bitte mit Begründung)?

Falls nein, warum nicht?
30. Wird sich die Bundesregierung für ein grundsätzliches verpflichtendes Fahrtenbuch für Motorradfahrer einsetzen (bitte mit Begründung)?

Falls nein, warum nicht?
31. Welche Maßnahmen möchte die Bundesregierung ergreifen, um zu gewährleisten, dass Bußgeldbescheide an Motorradfahrer zukünftig ordnungsgemäß zugestellt werden können?
32. Wie ist nach Auffassung der Bundesregierung sichergestellt, dass aufgrund der sich häufig verändernden Rechtslage bezüglich des Betriebes und Anbringens von tendenziell die Geräuschemissionen verändernden Bauteilen Beamte der Polizei für etwaige Kontrollen jeweils den aktuellen Stand der technischen Möglichkeiten und gesetzlichen Bestimmungen vermittelt bekommen?
33. Ist der Bundesregierung bekannt, ob Bußgelder, die bauliche Veränderungen der Abgasanlage und Lärmemissionen betreffend, einheitlich verhängt werden, und wenn nein, wie begründet sich der Spielraum bei Verkehrskontrollen?
34. Wie viele Nachprüfungen auf Einhaltung der Geräuschgrenzwerte wurden durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in den letzten fünf Jahren an Motorrädern durchgeführt, und in wie vielen Fällen wurde die Typgenehmigung entzogen?

35. Was hat die Konformitätsüberprüfung (CoP) gemäß der Rahmenverordnung für Motorräder VO (EU) 168/2013 erbracht, von der die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Schriftliche Frage 124 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 19/1126 berichtete, und wie viele Prüfungen hat das KBA im Geschwindigkeitsbereich von 20 bis 80 km/h vorgenommen, was seit Januar 2017 maßgeblich ist (bitte einzelne Prüfungen mit Ergebnis auflisten)?
36. Ist das KBA bisher Hinweisen auf Zykluserkennungen bei Motorradmodellen nachgegangen (siehe z. B. www.welt.de/regionales/duesseldorf/article126839272/Biker-tricksen-bei-Laermpruefung-der-Knatter-Monster.html, www.taz.de/!5459901/), und hat es diese Modelle ggf. auf ihre realen Geräuschemissionen außerhalb des Prüfzyklus hin überprüft?
Wenn nein, warum nicht?
37. Würde die Bundesregierung der Bezeichnung von Klappenauspuffsystemen mit Prüfzykluserkennung als „illegale Abschaltvorrichtung“ analog zur Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zustimmen, wonach „Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig“ sind, und bei Klappenauspuffsystemen de facto das System zur Verringerung von Geräuschemissionen abgeschaltet wird?
Wenn nein, warum nicht?
38. Plant die Bundesregierung, den Einsatz von Klappenauspuffsystemen bei Bestandsfahrzeugen zu regulieren, und wenn ja, welche Maßnahmen wird sie hier ergreifen?
Wenn nein, warum nicht?
39. Sind nach Auffassung der Bundesregierung Streckensperrungen für Motorräder aus Lärmschutzgründen möglich, und unter welchen Voraussetzungen?
40. Wie viele Streckensperrungen für Motorräder sind der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren bekannt (bitte einzeln auflisten), und welche Gründe gab es dafür im Einzelnen?
41. Welche Sperrungen davon sind nach Kenntnis der Bundesregierung von Gerichten mit welcher Begründung für unwirksam erklärt worden?
42. Ist die Anpassung der entsprechenden UN-Paragraphen zur Manipulationserschwerung und zur Steuerung der Schalldämpferklappen von Austauschschalldämpfern nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen einer Ergänzung zur Verordnung (EU) Nr. 134/2014 durch die Europäische Kommission erfolgt, und wie sieht die Regelung aus?
43. Was genau wird nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen eines Forschungsprojektes durch das Umweltbundesamt untersucht, um die Wirksamkeit von Typvorschriften für Motorräder und Autos zu ermitteln (Die Tageszeitung vom 26. Februar 2018), und bis wann sind Ergebnisse zu erwarten?

Berlin, den 24. April 2018

Kathrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

