

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Daniela Wagner, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/2051 –

Sachstand bei der Verringerung von Motorradlärm

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Klappenpuff (www.taz.de/!5459901/), andererseits „tunen“ Fahrzeughalter ihre Motorräder manuell (z. B. www.welt.de/regionales/duesseldorf/article126839272/

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 5. Juni 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Biker-tricksen-bei-Laermpuefung-der-Knatter-Monster.html), um eben diese Regelungen zu umgehen – mit gesundheitsgefährdenden Folgen für die vielen von Straßenverkehrslärm betroffenen Menschen.

1. Wie bewertet die Bundesregierung Lärmbelästigungen durch Motorradverkehr, und welche Entwicklungen sieht sie hierbei?

Im Rahmen der Typgenehmigung muss nachgewiesen werden, dass die vorgeschriebenen Geräuschgrenzwerte eingehalten werden. Motorräder, die die technischen Bestimmungen einhalten und vorschriftskonform bewegt werden, sind nicht übermäßig laut. Werden nachträglich Änderungen an Motorrädern vorgenommen, durch die das Geräuschverhalten verschlechtert wird, erlischt die Betriebserlaubnis. Dies bezieht sich auch auf die Verwendung unzulässiger Zubehörteile.

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?

Ja. Bezüglich der Maßnahmen der Bundesregierung zur Reduzierung des durch Motorräder verursachten Lärms wird auf die Antwort zu den Fragen 6, 16, 21 bis 23, 37 und 43 verwiesen.

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?

Die geänderte Messmethode des Anhangs 3 der UN-R 41.04 mit der damit verbundenen Grenzwertabsenkung sollte die realen Fahrbedingungen repräsentativ abbilden. Darüber hinaus sollten mit der Einführung der „Zusätzlichen Bestimmungen zu Geräuschemissionen“ (ASEP) des Anhangs 7 der UN-R 41.04 die möglichen Flexibilisierungen der Geräuschemissionen, durch den 2012 beginnenden Trend zu Klappenschalldämpferanlagen, sinnvoll begrenzt werden.

Das in der Frage genannte Jahr 2020 besitzt für Austauschschalldämpferanlagen für die zugrundeliegende Messmethode einschließlich des einzuhaltenden Grenzwertes keine Relevanz.

4. Muss ein einmal homologisiertes Fahrzeugmodell bei Nachfolgemodellen erneut homologiert werden, und nach wie vielen Jahren bzw. unter welchen Bedingungen erlischt ggf. eine einmal erfolgte Homologation für einen Fahrzeugtyp?

Die Entscheidung, ob ein „Nachfolgemodell“, bei Einhaltung der typabgrenzenden Merkmale (Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013), mittels einer neuen Typgenehmigung oder einer bestehenden – zu erweiternden – Typgenehmigung homologiert wird, obliegt dem Hersteller. Die Anforderungen bei Änderungen von EU-Typgenehmigungen sind im Kapitel IV der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 beschrieben. Die „Gültigkeit einer EU-Typgenehmigung“ und deren Erlöschen wird in Artikel 37 der vorgenannten Verordnung beschrieben.

5. Welches Homologationsdatum hatten jeweils die zehn
- meistverkauften Motorrad-Modelle und
 - Motorrad-Modelle mit dem höchsten Anteil an Neuzulassungen im Jahr 2017
- nach Kenntnis der Bundesregierung?

Zulassungsstärkste Kraffrad-Modelle im Bestand am 1. Januar 2018 nach Datum der Typ-Genehmigung

Anmerkung: Der Frage nach den (bisher) meistverkauften Modellen wurde durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) mittels einer Bestandsanalyse durchgeführt. Diese Zahlen umfassen somit nicht die echten Verkaufszahlen, da die Zahl der bereits stillgelegten Fahrzeuge daraus nicht ersichtlich ist. Bei der Auswertung wurden ausschließlich „größere“ Kraffräder (L3 bis L7) berücksichtigt, welche über eine Typgenehmigung verfügen.

Kraffrad-Modell	Anzahl	Jüngstes Datum der Typ-Genehmigung
BMW R 1200 GS	79.443	10.04.2017
BMW F 650 GS	25.399	24.11.2015
PIAGGIO VESPA GTS 300 SUPER	24.839	12.06.2017
HONDA CBF 600	24.388	09.07.2009
SUZUKI SV 650	23.446	14.09.2017
YAMAHA YZF-R1	21.348	21.12.2016
KAWASAKI ER-6N	19.031	16.12.2015
HONDA CB 600 F	18.848	28.12.2010
KAWASAKI Z 1000	18.530	07.04.2017
YAMAHA YZF-R6	18.268	27.12.2016
Zusammen	273.540	
Kraffräder insgesamt	3.885.534	

Neuzulassungen der zulassungsstärksten Kraffrad-Modelle in 2017 nach Datum der Typ-Genehmigung

Kraffrad-Modell	Anzahl	Jüngstes Datum der Typ-Genehmig.
BMW R 1200 GS	8.333	10.04.2017
PIAGGIO VESPA GTS 300 SUPER	4.049	12.06.2017
YAMAHA MT-07	3.490	03.11.2017
KTM 125 DUKE	2.733	17.03.2017
KAWASAKI Z650	2.654	24.05.2017
YAMAHA MT-125	2.636	14.10.2016
HONDA CRF1000	2.562	23.10.2017
KAWASAKI Z900	2.202	24.11.2017
BMW R NINE T	1.920	26.06.2017
HONDA NC750X	1.680	01.09.2016
Zusammen	32.259	
Kraffräder insgesamt	143.683	

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)?

Die derzeit gültigen internationalen Geräusch-Vorschriften (EU/UN) sehen Prüfungen sowohl im Typgenehmigungsverfahren, als auch während der Produktion (Conformity of Production: CoP) vor. Im Rahmen der Typgenehmigung bestätigt derzeit der Hersteller die Einhaltung der „Zusätzlichen Bestimmungen zu Geräuschemissionen“ (ASEP) im Geschwindigkeitsbereich zwischen 20 und 80 km/h. Die Bundesregierung setzt sich für Änderungen der ASEP hin zu einem „Real Driving Noise“ (RDN) im Geschwindigkeitsbereich bis 100 km/h in allen Getriebestufen, Fahrsituationen und Fahrmodi ein. Diese Prüfungen sollen durch den Technischen Dienst erfolgen. Die Änderungen der ASEP sollen die möglich gewordenen vollständigen Flexibilisierungen des Geräuschverhaltens durch neue Technologien (Klappenschalldämpfer/Soundaktuatoren und deren Steuerungen) wirkungsvoll eingrenzen. Hierzu wurde auf deutsche Initiative hin eine „Informal Working Group ASEP“ bei der UNECE in Genf eingerichtet.

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?

Die Fragen 7 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Überwachung und Ahndung von Verstößen gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften obliegt nach der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes (Artikel 83, 84 GG) den Ländern. Das bedeutet, dass die zuständigen Behörden der Länder in eigener Verantwortung darüber entscheiden, ob, wo, wie oft und mit welchem erforderlichen Einsatz von Personal oder technischen Hilfsmitteln sie Überwachungsmaßnahmen durchführen. Der Bund verfügt bezüglich der im Einzelnen ergriffenen Maßnahmen weder über Eingriffs- noch Weisungsrechte. Den Ländern obliegt zudem keine Berichtspflicht. Kenntnisse zum üblichen Handeln der Landesbehörden oder belastbare Fallzahlen zu Ordnungswidrigkeitenverfahren im Straßenverkehr liegen der Bundesregierung daher nicht vor.

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?

Motorräder sind Fahrzeuge im Sinne der Vorschrift.

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?

§ 30 StVO enthält keine fahrzeugtechnischen Anforderungen. Anforderungen an das Zubehör werden in den Bau- und Betriebsvorschriften für Kraftfahrzeuge in der Straßenverkehrszulassungs-Ordnung (StVZO) geregelt. Zu „vermeidbarem Lärm“ durch Zubehör wird auf das gemeinsame Verständnis von Bund und Ländern der Verkehrsblatt-Verlautbarung Nr. 53 (Heft 5 – 2018; S. 214 f) verwiesen.

12. Wie kann nach Kenntnis der Bundesregierung von der Polizei bei Kontrollen im Straßenverkehr nach aktueller Gesetzeslage eine Geräuschgrenzwertüberschreitung bei
- a) Standgeräuschen und
 - b) Vorbeifahrtgeräuschen
- nachgewiesen werden, und welcher personelle Aufwand ist für diese beiden Arten der Lärmmessung zu veranschlagen?

Die Kontrolle der Geräuschemissionen von im Verkehr befindlichen Krafträdern erfolgt gemäß der „Richtlinie zur Standgeräuschemessung“ vom 9. März 2006 (VkB1 S. 338). Diese beschreibt u. a. die örtlichen Voraussetzungen, Messbedingungen/-geräte und Bewertung einschließlich der Dokumentation der Ergebnisse. Vorbeifahrtmessungen können gemäß den zugrunde liegenden Typgenehmigungsvorschriften durchgeführt werden. Der personelle Aufwand für eine vorgenannte Standgeräuschemessung wird mit ca. 10 Minuten (einschließlich Dokumentation) veranschlagt. Der Aufwand einer Vorbeifahrtmessung ist abhängig von einer Vielzahl von Faktoren (u. a. Test-Equipment, örtliche Gegebenheiten, zugrunde liegende Messvorschrift) und kann nicht pauschal beziffert werden.

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 Vorbeifahrtgeräuschemessung unverhältnismäßig hoch ist und fast nie in einem sinnvollen Verhältnis zu einem angemessenen Strafmaß steht?
- Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 13 bis 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der ermittelte Wert einer Stand- oder Fahrgeräuschemessung stellt ein Indiz für eine unzulässige Veränderung oder für Verschleiß dar. Im Falle von Verschleiß greift der Tatbestand der lfd. Nr. 219 des Bußgeldkatalogs (Anlage zu § 1 Absatz 1 der BKatV) mit einer Regelgeldbuße in Höhe von 20 Euro. Im Falle einer unzulässigen Veränderung gründet die Ahndung (Ordnungswidrigkeit) nicht auf dem ermittelten Geräuschemesswert, sondern auf dem „Erlöschen der Betriebserlaubnis“ und kann nach der lfd. Nr. 214b.2 des Bußgeldkatalogs (180 Euro für

den Fahrer; vorsätzliche Begehung) bzw. lfd. Nr. 189b.2 des Bußgeldkatalogs (270 Euro für den Fahrzeughalter; vorsätzliche Begehung) von den zuständigen Behörden der Länder sanktioniert werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

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)?

Die Bundesregierung setzt sich in den Sitzungen der Motorcycle Working Group (MCWG) in Brüssel und der GRB (UNECE) in Genf dafür ein, dass im Rahmen von vertretbaren Grenzwertabsenkungen (EURO 5) „flankierende Maßnahmen“ (z. B. mechanische und elektronische Anti-Manipulationsvorschriften für Fahrzeuge und Austauschschalldämpfer, Aufbau einer Datenbank für genehmigte Fahrzeugteile zur Nutzung bei Kontrollen) für eine Verbesserung der realen Geräuschemissionen eingeführt werden. Hierbei ist es das Ziel der Bundesregierung, die Ergebnisse des Forschungsvorhabens der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur „Vorbeifahrtsmessung light“ mit in die harmonisierten Vorschriften einfließen zu lassen.

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?

Die Bemessung der Regelbußgeldsätze des Bußgeldkatalogs berücksichtigt zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit eine Abstufung der Geldbußen für die verschiedenen im Straßenverkehr auftretenden Verstöße, sie entfalten allgemein eine präventiv abschreckende Wirkung. Ein Regelfall liegt vor, wenn die Tatausführung allgemein üblicher Begehungsweise entspricht und weder subjektiv noch objektiv Besonderheiten aufweist (§ 1 Absatz 2 BKatV). Von den Regelsätzen des Bußgeldkatalogs, die von gewöhnlichen Tatumständen und in Abschnitt I des Bußgeldkatalogs von einer fahrlässigen Begehungsweise ausgehen, können die zuständigen Behörden der Länder bei Vorliegen besonderer Gründe, z. B. vorsätzlichem statt fahrlässigem Handeln abweichen (§ 1 Absatz 2, § 3 Absatz 4a BKatV).

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?

§ 30 Absatz 1 StVO verbietet das unnütze Hin- und Herfahren für den Innerortsbereich. Eine entsprechende Regelung für den Außerortsbereich enthält die StVO nicht.

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?

Auf die Antwort zu Frage 17 wird verwiesen.

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?

Ist ein Dritter der Ansicht, dass andere Verkehrsteilnehmer entgegen bestehender Vorschriften handeln, so hat dieser die Möglichkeit, das aus seiner Sicht nicht vorschriftenkonforme Verhalten zur polizeilichen Anzeige zu bringen. Mögliche Schadensersatzansprüche richten sich nach Regelungen des Zivilrechts.

21. Untersagt die Regelung in § 49 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO): ((1) Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger müssen so beschaffen sein, dass die Geräusentwicklung 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?

Zur Nachrüstung von Soundgeneratoren, Änderung der Steuerung von Klappen-Schalldämpferanlagen und serienmäßig an Kfz verbauten Soundgeneratoren wird auf das gemeinsame Verständnis von Bund und Ländern (Verkehrsblatt Nr. 53, Heft 5 – 2018; S. 214 ff.) verwiesen.

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?

Zu konkreten Grenzwertabsenkungen liegt zurzeit noch kein Vorschlag der EU-Kommission vor. Auf Grund der Einflüsse der „flankierenden Maßnahmen“ (vgl. Antwort zu Frage 16) kann eine mögliche Grenzwertabsenkung nicht isoliert betrachtet werden.

23. Strebt die Bundesregierung die Einführung eines alle Betriebszustände von Motorrädern umfassenden Maximalgrenzwertes an, und falls ja, in welcher Höhe, falls nein, warum nicht?

Die Bundesregierung strebt die Einführung einer für alle Betriebszustände umfassenden Grenzwertkurve im legalen Geschwindigkeitsbereich abseits von Bundesfernstraßen an, welche sich an den physikalischen Gesetzmäßigkeiten orientiert. Im Übrigen wird auf die Antwort zur Frage 6 verwiesen.

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?

Die Fragen 24 bis 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 7 bis 9 verwiesen.

27. Wird sich die Bundesregierung für die verpflichtende Helm Kennzeichnung von Motorradfahrern einsetzen (bitte mit Begründung)?

Falls nein, warum nicht?

Eine Identifizierung des Fahrers ist wegen der Helmtragepflicht nicht möglich. Hier schafft auch eine Helm Kennzeichnung keine Abhilfe. Helme sind nicht personengebunden.

Abhilfe können deshalb nur Verkehrskontrollen leisten, bei denen der Kraftfahrer angehalten wird. Nach Kenntnis der Bundesregierung werden derartige Kontrollen von den Polizeien der Länder im Rahmen ihrer personellen Möglichkeiten durchgeführt.

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

Falls nein, warum nicht?

Aus dem Rechtsstaatsprinzip folgt, dass jede Strafe die persönliche Schuld des Täters voraussetzt. Anderenfalls wäre die Strafe eine mit dem Rechtsstaatsprinzip unvereinbare Vergeltung für einen Vorgang, den der Betroffene nicht zu verantworten hat.

29. Wird sich die Bundesregierung für ein verpflichtendes Frontkennzeichen einsetzen (bitte mit Begründung)?

Falls nein, warum nicht?

Anbringungsprobleme sowie insbesondere eine erhöhte Verletzungsgefahr sprechen gegen ein vorderes Kennzeichen bei Kraftfahrzeugen. Sie müssten in Fahrtrichtung angebracht werden und wären entsprechend der Kotflügelrundung zu krümmen. Durch das vordere Kennzeichen würde die Verletzungsgefahr bei Unfällen mit Fußgängern unnötig erhöht.

Diese praktischen Erwägungen haben auch Eingang gefunden in die europäischen Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen. Gemäß Nr. 1.3.1 des Anhangs XIV der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 der Kommission vom 21. November 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 gelten vordere amtliche Kennzeichen für Kraftfahrzeuge als ungeeignet, daher müssen diese Fahrzeuge keine entsprechenden Anbringungsstellen aufweisen.

30. Wird sich die Bundesregierung für ein grundsätzliches verpflichtendes Fahrtenbuch für Motorradfahrer einsetzen (bitte mit Begründung)?

Falls nein, warum nicht?

In Fällen, in denen die Feststellung eines Fahrzeugführers nach einer Zuwiderhandlung gegen Verkehrsvorschriften nicht möglich war, kann die nach Landesrecht zuständige Behörde gegenüber einem Fahrzeughalter für ein oder mehrere

auf ihn zugelassene oder künftig zuzulassende Fahrzeuge die Führung eines Fahrtenbuchs anordnen. Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, die eine Verpflichtung für alle Motorradfahrer zur Führung eines Fahrtenbuchs notwendig erscheinen ließen. Die Einführung einer solchen Verpflichtung für Motorradfahrer ist daher nicht Gegenstand aktueller Überlegungen der Bundesregierung.

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?

Die Fragen 31 bis 33 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 7 bis 9 verwiesen.

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/15459901/), und hat es diese Modelle ggf. auf ihre realen Geräuschemissionen außerhalb des Prüfzyklus hin überprüft?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 34 bis 36 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Aktivitäten des KBA im Rahmen von „Nachprüfungen“ erfolgen sowohl durch eigene bzw. in Auftrag gegebene Messungen, als auch durch Prüfungen ohne „Messungen“, z. B. in Form von Gestaltungs-, Kennzeichnungs- oder Dokumentationskontrollen. In Deutschland genehmigte Fahrzeuge und deren Teile können im Rahmen von Konformitätsüberprüfungen (CoP) und Marktüberwachungsaktivitäten überprüft werden. Bei nicht in Deutschland genehmigten Fahr-

zeugen/Teilen sind CoP-Prüfungen nicht möglich. Die Mehrzahl der in Deutschland angebotenen Motorräder und Motorrad-Austauschschalldämpfer verfügen über nicht vom KBA erteilte EU-/UN-Genehmigungen.

Seit der Gründung einer Abteilung im KBA für den Bereich Marktüberwachung im Jahr 2017 werden diese Aktivitäten in Abhängigkeit des sukzessive anwachsenden Personalbestandes gesteigert.

Das KBA hat ab dem Beginn des Jahres 2017 aufgrund von Hinweisen ein Gesamtfahrzeug der BMW Motorrad AG mit der Handelsbezeichnung „R nineT“ im Rahmen der COP ohne Beanstandung überprüft. Diese CoP-Messungen wurden, anhand der gesetzlichen Vorgaben aus der UN-Regelung Nr. 41 Änderung 04 Ergänzung 4, durchgeführt. Prüfungen außerhalb der gesetzlichen Parameter/Bedingungen sind in den einschlägigen Vorschriften nicht vorgesehen.

Zusätzlich wurden drei Austauschschalldämpfer zur Prüfung im Rahmen der CoP-Überwachung in Auftrag gegeben. Diese Prüfungen sind noch nicht abgeschlossen.

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?

Im Gegensatz zur Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verfügt die UN-Regelung Nr. 41.04 weder über eine Definition zu Abschaltvorrichtungen noch über einen Paragraphen zu dessen Verbot. Die Bundesregierung hat sich mehrfach für eine Aufnahme einer Definition und eines Verbots von Abschaltvorrichtungen in die Vorschriften für Motorräder und deren Austauschschalldämpferanlagen eingesetzt und wird diese Aktivitäten fortführen.

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?

Die Anwendung neuer Vorschriften richtet sich nach der Systematik der EU, der UNECE und der maßgeblichen nationalen Vorschriften an die Genehmigungserteilung und die nachfolgende Erstzulassung eines Fahrzeuges. Eine Anwendung auf die im Betrieb befindlichen Fahrzeuge ist nicht vorgesehen. Im Rahmen der StVZO wurde lediglich in einigen wenigen sicherheitsrelevanten Ausnahmefällen eine Nachrüstung von Kfz vorgenommen. Hierbei hatte die – mit einfachen Mitteln mögliche – Nachrüstbarkeit der betroffenen Fahrzeuge höchste Priorität*. Dieses Merkmal ist bei der Motorsteuerung in Verbindung mit der Abgasanlage nicht gegeben.

* zum Beispiel Umstellung Winker auf Fahrtrichtungsanzeiger; Pkw-Ausrüstung mit Sicherheitsgurten an bereits vorhandenen Befestigungspunkten; Anbringung Unterfahrschutz, seitliche Schutzvorrichtung, Zusatzspiegel an LKW bzw. Anhänger.

39. Sind nach Auffassung der Bundesregierung Streckensperrungen für Motorräder aus Lärmschutzgründen möglich, und unter welchen Voraussetzungen?

Die Straßenverkehrsbehörden der Länder können gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 StVO und § 45 Absatz 1b Nummer 5 StVO Verkehrsbeschränkungen und -verbote u. a. zum Schutz der (Wohn-)Bevölkerung vor Lärm anordnen. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen dabei nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das mit dem Straßenverkehr üblicherweise einhergehende Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt, vgl. § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO. Die anordnende Behörde hat z. B. eine Gefahr für die Gesundheit infolge der besonderen Örtlichkeit nachzuweisen. Im Rahmen einer Gesamtgüterabwägung und unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes entscheiden die Behörden nach Prüfung der Gegebenheiten vor Ort.

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?

Die Fragen 40 und 41 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 7 bis 9 verwiesen.

42. Ist die Anpassung der entsprechenden UN-Paragrafen 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?

Die Anpassungen der Verordnung (EU) Nr. 134/2014 erfolgte auf Initiative der Bundesregierung mittels der Delegierten Verordnung (EU) 2016/1824 der Kommission vom 14. Juli 2016. Die Anforderungen sind im Amtsblatt der Europäischen Union vom 15. Oktober 2016 (L 279; S. 39 und 40) ersichtlich.

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?

Im Vorhaben soll für eine Auswahl am deutschen Markt vertretener Motorräder und dafür angebotener Ersatzschalldämpfer sowie Sportwagen die Konformität mit den Geräusch-Zulassungsvorschriften messtechnisch überprüft werden. Neben dem Prüfzyklus sollen die Messungen auch Fahrsituationen umfassen, die häufig den Lärmbeschwerden zugrunde liegen. Die Ergebnisse des Vorhabens sollen bis Ende 2019 vorliegen.

