



Kerstin Schreyer, MdL

Präsidentin  
des Bayerischen Landtags  
Frau Ilse Aigner, MdL  
Maximilianeum  
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
PI/G-4255-5/1066 B vom 26.06.2020

Unser Zeichen  
66-3614-4-27

München  
13. Augst 2020

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Franz Bergmüller et. al. vom  
11.06.2020 betreffend „Angebliche Lärmbelästigung durch Motorradfahren“**

Anlagen:

BT-Drucksache 19/2588  
BT-Drucksache 19/10404  
BT-Drucksache 19/20387

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration, dem Staatsministerium der Justiz und dem Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz wie folgt:

*zu 1.1: Wann hat die Staatsregierung erstmalig von diesem Antrag im Bundesrat erfahren, Motorradfahren zwangsweise „leiser“ machen zu wollen?*

Am 11. März 2020 hat das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr den Entschließungsantrag zur Bearbeitung erhalten.

*zu 1.2: Befürwortet die Staatsregierung den Weg die Bundesregierung aufzufordern, daß die EU Motorradfahren „leiser“ machen soll (Bitte begründen)?*

Die derzeitigen Anforderungen zum Geräuschverhalten in den harmonisierten Typgenehmigungsvorschriften für Kraftfahrzeuge bilden das reale Fahrverhalten nicht hinreichend ab.

Zur Regulierung von Lärmpegeln bei Motorrädern existiert bereits seit 2012 auf europäischer Ebene die Regelung UNECE-R 41.04, die bei der Zulassung von Motorrädern einzuhalten ist und bereits seit 2017 einen Schalldruckpegel von 77 dB(A) vorsieht. Gemäß den Antworten zu den Fragen 6 und 23 der Bundestagsdrucksache 19/2588 (s. Anlage) sowie zur Frage 6 der Bundesratsdrucksache 19/10404 (s. Anlage) hat die Bundesregierung die Einrichtung einer „Informal Working Group ASEP“ zur Fortschreibung der bestehenden Regel initiiert und strebt im Rahmen dieser Arbeitsgruppe an, Grenzwerte bzw. Grenzwertkurven für alle Fahrmodi festzulegen.

Die Staatsregierung unterstützt die Bestrebungen der Bundesregierung, die EU-Vorschriften dahingehend anzupassen, dass die geltenden Geräuschgrenzwerte bis zu einer Geschwindigkeit von ca. 100 km/h eingehalten werden, um die Wohnbevölkerung vor übermäßiger Lärmbelastung zu schützen.

*zu 2.1: Wie viele Kontrollen gab es in Bayern im Jahr 2019, bei welchen ausschließlich bzw. hauptsächlich Motorräder kontrolliert wurden (Bitte Anzahl der Kontrollen und Anzahl der kontrollierten Motorräder angeben)?*

*zu 2.2: Wie viele Beanstandungen gab es bei den in 2.1. abgefragten Kontrollen?*

*zu 2.3: Wie viele Anzeigen / Verfügungen das Motorrad beim TÜV o.ä. vorzuführen wurden aufgrund der Vorschriften veranlasst, die den maximal erlaubten Lärmpegel bei Motorrädern festlegen?*

Die Fragen 2.1 bis 2.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Statistische Daten entsprechend der Fragestellung liegen der Staatsregierung nicht vor. Eine landesweite Erhebung der abgefragten Daten wäre in der für die Beantwortung der schriftlichen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht mit vertretbarem Aufwand möglich gewesen.

*zu 3.1: Teilt die Staatsregierung die in der Begründung des Antrages vertretene Auffassung „Motorräder müssen leiser werden,“ (Bitte begründen, warum Motorräder leiser werden „müssen“)?*

Die Entwicklung bei den Vorgaben der Zulassungsanforderungen, die Lärmgrenzwerte näher an die gesellschaftlichen Anforderungen anzupassen, wie u. a. in Bundesratsdrucksache 19/20387 (s. Anlage) beschrieben, wird im Hinblick auf den Fortschritt der Lärminderungstechnik begrüßt.

*zu 3.2: Teilt die Staatsregierung die in der Begründung des Antrages vertretene Auffassung „Motorräder müssen leiser gefahren werden,“ (Bitte begründen, warum Motorräder leiser gefahren werden „müssen“ / wie der Fahrer dazu „gezwungen“ werden sollen)?*

Es ist in Fachkreisen unstrittig, dass die Geräusentwicklung von Motorrädern durch das Fahrverhalten stark beeinflusst wird. Motorräder werden vor allem in der Freizeit und an Wochenenden gefahren. Wenn dabei das Beschleunigungsvermögen von leistungsstarken Maschinen übermäßig ausgenutzt wird, führt dies auf beliebten Strecken, die meist in Naherholungsgebieten liegen, zu einer nicht unerheblichen Lärmbelastigung. Eine rücksichtsvolle und vorausschauende Fahrweise ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes geboten. Gemäß § 30 Abs. 1 Straßenverkehrs-Ordnung ist unnötiger Lärm bei der Benutzung von Fahrzeugen verboten, wie etwa Hochjagen des Motors im Leerlauf und Fahren in niedrigen Gängen sowie unnötig schnelles Beschleunigen des Fahrzeugs, namentlich beim Anfahren.

Die Staatsregierung setzt auf ein abgestuftes Paket aus verschiedenen Maßnahmen, wie Lärmdisplays, mit deren Hilfe dem Fahrer die Auswirkungen seiner Fahrweise auf das Geräuschverhalten sichtbar gemacht wird, Präventionsveranstaltungen, Gesprächen mit Motorradgruppen sowie zielgerichteten Kontrollen der bayerischen Polizei und eine konsequente Ahndung von festgestellten Verstößen.

*zu 3.3: Teilt die Staatsregierung die in der Begründung des Antrages vertretene Auffassung „Für die Unverbesserlichen müssen wir die übliche Motorsteuerung an Motorrädern verbieten, die Sound-Designs ermöglicht,“ (Bitte hierzu die Zahl der in Bayern 2019 bemängelten „Sound-Designs per Motorsteuerung angeben“)?*

Ein generelles Verbot von Einrichtungen zum Sound-Design wird von der Staatsregierung nicht unterstützt, da Sound-Design auch zur Lärminderung eingesetzt werden kann.

Ungeachtet dessen ist die Staatsregierung auch bei Geräuschemissionen der Auffassung, dass unzulässige Manipulationen an Kraftfahrzeugen konsequent geahndet werden müssen. Unter derartige Manipulationen können auch Einrichtungen zum Sound-Design fallen, die gegen die harmonisierten Geräuschvorschriften verstoßen. Bezüglich der Teilfrage „Bitte hierzu die Zahl der in Bayern 2019 bemängelten „Sound-Designs per Motorsteuerung angeben“ wird auf die Antwort zu den Fragen 2.1 bis 2.3 verwiesen.

*zu 4.1: Was wird in diesem Antrag unter „Einführung einer Regelung zur unmittelbaren Haftung, bei der das Schuldprinzip nicht zur Anwendung kommt“ verstanden?*

*zu 4.3: Unterstützt die Staatsregierung Initiativen das in Deutschland geltende Prinzip der Fahrerhaftung in Richtung einer Halterhaftung aufzulösen / zu ersetzen (Bitte alle derzeit laufenden oder zukünftig geplanten Initiativen hierzu - auch solche, die über die EU gespielt werden – auflisten und die Position der Staatsregierung hierzu angeben)?*

Die Fragen 4.1 und 4.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Staatsregierung hat die EntschlieÙung nicht formuliert. Zur Intention dieses Punktes der EntschlieÙung kann keine Aussage getroffen werden.

Im Allgemeinen wird unter „Halterhaftung“ die sanktionsrechtliche Haftung des Halters für Verkehrsordnungswidrigkeiten verstanden, die mit einem auf ihn zugelassenen Fahrzeug – jedoch nicht nachweislich von ihm selbst – im fließenden Verkehr begangen wurden.

Bislang ist lediglich in § 25a Straßenverkehrsgesetz eine „gebührenrechtliche“ Halterhaftung vorgesehen, als Pflicht zur Tragung der Verwaltungskosten bei Halt- und Parkverstößen für den Fall, dass sich der Fahrer nicht oder nur mit unangemessenem Aufwand ermitteln lässt.

Ob die Einführung einer Halterhaftung im Straßenverkehrsrecht, das in Gesetzgebungskompetenz des Bundes liegt, verfassungsrechtlich zulässig ist, ist Gegenstand langjähriger Diskussion. Eine Halterhaftung dürfte aus Sicht der Staatsregierung wohl nicht mit dem verfassungsrechtlichen Grundsatz „Keine Strafe ohne Schuld“ vereinbar sein, soweit eine Verkehrsordnungswidrigkeit ohne nachgewiesene Schuld des Täters geahndet werden soll.

Dagegen dürfte eine Übertragung der „Halterkostenhaftung“ des § 25a Straßenverkehrsgesetz auf den fließenden Verkehr grundsätzlich möglich sein. Die Staatsregierung verfolgt derzeit keine entsprechenden Initiativen.

Der zuständige Bundesgesetzgeber lehnt nach dem derzeitigen Kenntnisstand der Staatsregierung die Einführung einer Halterhaftung oder einer Halterkostenhaftung ab, sei es über Rechtsakte der EU oder Initiativen der Bundesländer.

*zu 4.2: In welchen sonstigen Bereichen unterstützt die Staatsregierung die Bestrafung ihrer Bürger, in der „Das Schuldprinzip nicht zur Anwendung kommt“, also letztendlich auch „Unschuldige“ bestraft werden dürfen?*

Der Schuldgrundsatz beherrscht den gesamten Bereich staatlichen Strafans. Mit seiner Grundlage in der Menschenwürdegarantie des Art. 1 Abs. 1 Grundgesetz (GG) gehört der Schuldgrundsatz zu der wegen Art. 79 Abs. 3 GG unverfügbaren Verfassungsidentität. Die Staatsregierung unterstützt keine Vorhaben oder Bestrebungen, die der Verfassung zuwiderlaufen.

*zu 5.1: Wie hat die Staatsregierung zu diesem Antrag abgestimmt (Bitte begründen)?*

Die Staatsregierung hat die Entschließung abgelehnt. Zur Begründung siehe die Antworten zu den Fragen 3.3, 6.1 und 6.2.

*zu 5.2: Welche Vertreter Bayerns haben diesen Antrag Bundesrat zugestimmt (Bitte namentlich nennen)?*

Siehe Antwort auf Frage 5.1.

*zu 6.1: Welche Initiativen gibt es, ein in der Presse verbreitete „Sonntagsfahrverbot für Motorräder“ durchzusetzen?*

*zu 6.2: Welche Position hat die Staatsregierung für die in 6.1. abgefragten Initiativen (Bitte schriftliche Belegstellen anführen)?*

Die Fragen 6.1 und 6.2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seitens der Staatsregierung bestehen weder gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), noch gegenüber den in Bayern für verkehrsrechtliche Anordnungen zuständigen Straßenverkehrsbehörden, Initiativen zur Durchsetzung straßenverkehrsrechtlicher Fahrverbote für Motorräder an Sonntagen.

Grundsätzlich können Verkehrsverbote zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Straßenverkehrs-Ordnung erlassen werden. Hierfür zuständig sind die Straßenverkehrsbehörden der Länder. In der zur Beantwortung der Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit war es nicht möglich in Erfahrung zu bringen, ob und ggf. bei welchen der über 2.000 in Bayern bestehenden Straßenverkehrsbehörden gegebenenfalls entsprechende Maßnahmen geprüft, vorbereitet oder umgesetzt werden.

*zu 7.1: Wie ist es mit dem Subsidiaritätsgedanken vereinbar, wenn ein Nordrhein-Westfale und / oder ein Baden-Württemberger den Bayern, vorschreiben wollen, wie laut deren Motorräder bzw. Fahrweise in Bayern zu sein hat?*

Das Recht der Länder, im Bundesrat Anträge zu stellen und die Bundesregierung durch einen Entschließungsantrag zum Handeln aufzufordern, ergibt sich aus § 26 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Bundesrates.

*zu 7.2: Wie ist es mit dem Subsidiaritätsgedanken vereinbar, wenn die Vertreter Bayerns über ihr Abstimmungsverhalten im Bundesrat und Bundestag die EU auffordern auch z.B. den Sizilianern vorschreiben, wie laut oder leise diese Motorradfahren dürfen bzw. müssen?*

Das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von Motorrädern ist unter Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips im harmonisierten Recht geregelt. Den Mitgliedstaaten ist es verwehrt, in diesem Bereich abweichende Anforderungen, z. B. geringere Geräuschgrenzwerte, zuzulassen. Mit dem Entschließungsantrag des Bundesrats, die Bundesregierung solle sich bei der EU-Kommission für eine Verschärfung der in der EU geltenden Grenzwerte bei der Genehmigung und Zulassung neuer Motorräder einsetzen, wird lediglich eine Diskussion auf der EU-Ebene ermöglicht. Ein Widerspruch zum Subsidiaritätsprinzip nach Art. 5 Abs. 3 des Vertrags über die Europäische Union ergibt sich daraus nicht. Schließlich liegt die Gesetzgebungskompetenz bei einer Änderung der europarechtlichen Bestimmungen im genannten Anwendungsbereich bei der EU.

*zu 7.3: Welche rechtlichen Möglichkeiten gäbe es theoretisch, daß Bayern angebliche Lärmprobleme durch das Motorradfahren mit bayerischen Gesetzen löst?*

Im Straßenverkehrsrecht und dem Recht der Fahrzeuggenehmigung besteht keine Gesetzgebungskompetenz der Länder

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7.2 verwiesen.

*zu 8.1: Welche Argumente sprechen aus Sicht der Staatsregierung, gegen die Lesart, daß die in 1 bis 7 abgefragten "Lärm-Argumente" beim Motorrad lediglich als Mittel zum selben Zweck dienen, wie die angebliche CO<sub>2</sub>-Problematik bei Verbrenner-Motoren in Autos, nämlich den Verbrennungsmotor im Motorrad die Existenzgrundlage zu nehmen?*

*zu 8.2: Welche Argumente sprechen aus Sicht der Staatsregierung, gegen die Lesart, daß die in 1 bis 4 abgefragten Umstände aus der Begründung des Antrags eher nebensächlich sind und das eigentliche Ziel des Antrags aus „Wir wollen auch den Umstieg auf lärmarme Motorräder mit alternativen Antriebstechniken wie den Elektroantrieb unterstützen.“ hervorgeht und das Endziel hat, Motorradfahrer zu zwingen auf Elektrofahrzeuge, wie z.B. Elektroroller umzusteigen?*

Die Fragen 8.1 und 8.2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anforderungen für die Zulassung von Fahrzeugen erfüllen lediglich den Grundsatz nach § 49 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, dass Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger so beschaffen sein müssen, dass die Geräuschentwicklung das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt. Das Belästigungspotential von Motorrädern wird durch den Einsatz verhältnismäßiger Lärminderungstechnik reduziert. Die Tendenz einer Marktsteuerung hin zu alternativen Antrieben kann hier nicht erkannt werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Kerstin Schreyer  
Staatsministerin