

**19. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Lars Rauchfuß (SPD)**

vom 13. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Januar 2022)

zum Thema:

**Einführung von Lärmblitzern**

und **Antwort** vom 03. Februar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Februar 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Lars Rauchfuß (SPD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10647  
vom 13. Januar 2022  
über Einführung von Lärmblitzern

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Die maßgeblich auch vom Straßenverkehr ausgehende Lärmbelastung in der Stadt wird nicht nur von vielen Menschen als Störfaktor wahrgenommen, sondern stellt eine konkrete Gesundheitsgefährdung dar. Die Gefahr liegt dabei ausweislich des Lärmaktionsplans Berlin 2019-2023 im dauerhaften Einwirken von Lärm. Internationale Lärmwirkungsstudien zeigen, dass insbesondere durch hohe Verkehrslärmpegel die Beanspruchung des Herz-Kreislauf-Systems steigt und sich damit das Risiko erhöht, an Bluthochdruck oder Durchblutungsstörungen zu erkranken oder einen Herzinfarkt zu erleiden.

Der Verkehr ist dabei ausweislich des Lärmaktionsplans stadtweit der größte Lärmverursacher. Allein an den Berliner Hauptverkehrsstraßen sind ca. 340.000 Anwohnende nachts von Lärmpegeln oberhalb der gesundheitsrelevanten Schwelle von 55 dB(A) betroffen.

Hinzu kommt, dass es auch im Interesse der Verkehrssicherheit geboten ist, unerlaubt zu schnelles oder gefährliches Fahren wirksam zu identifizieren und zu sanktionieren.

Frage 1:

Wie bewertet der Senat die Möglichkeit, die vorhandenen Instrumente zur Erkennung und Ahndung unnötiger und damit unerlaubter Lärmerzeugung im Straßenverkehr durch den Einsatz von sogenannten Lärmblitzern zu ergänzen?

Antwort zu 1:

Schallemissionen stellen im Straßenverkehr eine wichtige Konstante dar. Sie spiegeln nicht nur den technischen Zustand eines Kfz, sondern bei übermäßigem und unnötigen Beschleunigen und Fahren bei hohen Drehzahlen in niedrigen Gängen auch das Verhalten eines Verkehrsteilnehmenden wider.

Die Erkennung und Ahndung von lauten Verkehrsteilnehmenden findet derzeit aufgrund der Verordnungslage bei amtlichen Untersuchungen, wie z.B. der Hauptuntersuchung oder im Rahmen von Verkehrskontrollen, durch die Polizei Berlin im laufenden Verkehr statt. Hierbei kann aber nur auf einen nachweislich unvorschriftsmäßigen Zustand des Kfz abgestellt werden.

Grundsätzlich wäre daher ein funktionierendes System von Schallemissionsüberwachungsanlagen als sinnvolle Ergänzung der bisherigen Kontrolltätigkeiten anzusehen.

Aktuell laufen in mehreren europäischen Großstädten Feldversuche, in wieweit stationäre Schallemissionsüberwachungsanlagen technisch in der Lage sind, rechtssicher belastbare Ergebnisse darzustellen. Beim Einsatz mobiler Schallemissionsüberwachungsanlagen können aufgrund technischer Rahmenbedingungen rechtssichere Ergebnisse derzeit nicht erzielt werden.

Frage 2

Würde der Senat bei Vorliegen der technischen und rechtlichen Voraussetzungen die Einführung von Lärmblitzern befürworten und umsetzen?

Antwort zu 2:

Ein unter rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen einsetzbares System wäre aufgrund seiner stationären Einrichtungen zwar räumlich begrenzt, könnte aber durchaus zu Emissionsverringerungen beitragen.

Eine Einführung wäre unter den genannten Bedingungen durchaus vorstellbar.

Frage 3

Wie bewertet der Senat die Erkenntnisse aus den Modell- und Pilotprojekten zur Einführung entsprechender Geräte in anderen europäischen Städten (u.a. in Paris, Nizza, Amsterdam, Rotterdam, Genf)?

Antwort zu 3:

Mehrere Modell- und Pilotprojekte zur Einführung entsprechender Geräte in anderen europäischen Städten sind bekannt, beispielsweise der Einsatz des Messgerätes „Méduse“ im Großraum Paris, jedoch liegen dem Senat hieraus derzeit noch keine Erkenntnisse vor.

Frage 4

Wie bewertet der Senat die auf Anfrage von der Bundesregierung vertretene Position, dass die Überwachung und Verfolgung von Verkehrsverstößen ausschließlich Sache der Länder sei und folglich auch die rechtlichen Grundlagen zur Einführung von Lärmblitzern von diesen zu regeln wären (siehe BT-Drucksache 19/25435, Anfrage Nr. 186)?

Antwort zu 4:

Die Schaffung von rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen zur gerichtsbelastbaren Verwendung von Schallemissionsüberwachungsanlagen zu Sachverhalten aus dem Bereich der Bundesgesetzgebung des StVG und der StVZO wird im Aufgabenkreis der alleinigen Bundesgesetzskompetenz gesehen.

Die Ausführung der Bundesgesetze, und damit auch die Überwachung und Ahndung von Verkehrsverstößen, obliegt den Ländern.

Frage 5

Welche (bundes-)rechtlichen und technischen bzw. zulassungsrechtlichen Voraussetzungen sind nach Auffassung des Senats nötig bzw. neu zu schaffen, um den Einsatz von Lärmblitzern zu ermöglichen?

Antwort zu 5:

Diese Technologie ist im Bereich der Verkehrsüberwachung als neuartig anzusehen. Eine solche automatisierte Messtechnik müsste die Anforderungen der zwingend erforderlichen innerstaatlichen Bauartzulassung erfüllen. Weiterhin müsste sie in der Lage sein rechtsverbindlich erhöhte Geräuschwerte an verkehrsreichen Straßen bestimmten Fahrzeugen zuzuordnen und zu erkennen, ob das Fahrverhalten oder eine technische Fahrzeugveränderung ursächlich für die im Einzelfall erhöhte Lärmemission ist.

Ordnungswidrigkeits- und Bußgeldsachverhalte wären mit dem Einsatz einer Schallemissionsüberwachungsanlage neu zu bewerten und festzulegen. Im Bereich der Ahndung wäre z.B. eine Trennung von Sachverhalten nach StVO und StVZO denkbar, um den Tatbestand der übermäßigen Belästigung besser berücksichtigen zu können.

Frage 6

Steht der Senat mit anderen Landesregierungen im Austausch über eine gemeinsame Initiative, insbesondere mit denjenigen Ländern, die auf parlamentarische Anfrage in ihren Landtagen bereits ein Interesse am Einsatz von Lärmblitzern zu erkennen gegeben haben (vgl. zu Bremen [https://www.bremische-buergerschaft.de/fileadmin/user\\_upload/Dateien/plenar/20\\_31L\\_Fragestunde.pdf](https://www.bremische-buergerschaft.de/fileadmin/user_upload/Dateien/plenar/20_31L_Fragestunde.pdf) oder zu Baden-Württemberg Landtags-Drucksache 17/1174 vom 9.11.2021)?

Antwort zu 6:

Nein, derzeit nicht.

#### Frage 7

Ist dem Senat bekannt, ob und mit welchem Ergebnis das Bundesministerium für Verkehr die Bundesanstalt für Straßenwesen mit der Prüfung der rechtlichen und technischen Voraussetzungen für einen rechtssicheren Einsatz der Technologie beauftragt hat?

#### Antwort zu 7:

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat im Herbst 2021 die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit einer ersten rein theoretischen Bewertung des Systems Méduse auf den zurzeit zur Verfügung stehenden frei zugänglichen Informationen beauftragt. Nach der Auswertung des Berichtes beabsichtigt das BMDV die BASt mit weiteren Bewertungen zum System Méduse zu beauftragen, sofern ein solches System am Markt verfügbar sein wird.

Berlin, den 03.02.2022

In Vertretung

Markus Kamrad  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz