

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Lars Rauchfuß (SPD)

vom 12. Dezember 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Dezember 2022)

zum Thema:

Nächste Schritte zur Einführung von Lärmblitzern

und **Antwort** vom 22. Dezember 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Dez. 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. 19/14297
vom 12.12.2022
über Nächste Schritte zur Einführung von Lärmblitzern

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Ausweislich der Beantwortung meiner Schriftlichen Anfrage von Januar 2022 (Drucksache 19/10647) bewertet der Senat den Einsatz eines funktionierenden Systems zur Schallemissionsüberwachung als eine sinnvolle Ergänzung der bisherigen Kontrolltätigkeiten und kann sich eine Einführung von Lärmblitzern vorstellen, sofern die technischen und rechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

Es ist zu begrüßen, dass der Senat ausweislich von Presseberichten für das erste Halbjahr 2023 eine mehrwöchige Leihe des akustischen Blitzsystems "Hydre" aus Frankreich plant, um die Erprobung in einem Pilotprojekt konkret voranzubringen.

Frage 1:

Mit welchem Startzeitpunkt ist im ersten Halbjahr 2023 zu rechnen und für welchen Zeitraum soll die Erprobung erfolgen?

Antwort zu 1:

Da der Vertrag zur Ausleihe des Gerätes mit dem Hersteller noch nicht abgeschlossen ist, kann der Startzeitpunkt noch nicht konkretisiert werden.

Frage 2:

An wie vielen und welchen Standorten ist die Aufstellung der Testgeräte vorgesehen?

Antwort zu 2:

Derzeit ist die Ausleihe und Test eines Prototyps vorgesehen. Der genaue Standort wird derzeit eruiert.

Frage 3:

Sollten die genauen Standorte noch nicht feststehen: Welche Kriterien (Lärmbelastung, Unfallschwerpunkte o.ä.) werden zur Ermittlung der optimalen Standorte herangezogen und wie werden diese untereinander gewichtet und abgewogen?

Antwort zu 3:

Bei der Auswahl des Aufstellungsstandortes wird die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) durch die Polizei unterstützt. Als grundlegende Kriterien werden die Häufigkeit von Lärmbeschwerden durch laute Fahrzeuge und die erfassten Fälle von illegalen Straßenrennen genutzt. Eine Gewichtung der in Frage kommenden Standorte erfolgt durch verschiedene Rahmenbedingungen (siehe Antwort zu Frage 4).

Frage 4:

Welche straßenbaulichen und technischen Rahmenbedingungen müssen am jeweiligen Einsatzstandort gegeben sein bzw. ggf. noch geschaffen werden?

Antwort zu 4:

Die Aufstellungsorte werden durch folgende Rahmenbedingungen straßenbaulich und technisch begrenzt:

Das Gerät muss so nah wie möglich an dem zu überwachenden Straßenraum installiert werden, wobei maximal zwei Fahrspuren geprüft werden können. Die Installation wird mittels eines temporären Masts erfolgen. Der Straßenraum muss demnach auch die Kapazität für den Mastaufbau aufweisen, ohne bestehende Verkehrszeichen zu überdecken. Der Standort muss ebenfalls über eine nahegelegene elektrische Versorgung verfügen.

Das Messsystem benötigt in 3 - 6 Meter Höhe eine „freie Sicht“ auf den Fahrbahnabschnitt, wodurch die Installation zwischen Bäumen nicht möglich ist.

Frage 5:

Welche Lärmgrenzwerte (zum Auslösen des Geräts) in Dezibel sollen für die Erprobung und ggf. auch für einen Regelbetrieb zugrunde gelegt werden?

Antwort zu 5:

Die Auslöseschwelle wurde bisher noch nicht festgelegt.

Frage 6:

Ist mit Blick auf einen perspektivischen Regelbetrieb vorgesehen, als überlaut geblitzte Fahrzeuge regelmäßig einer nachlaufenden Überprüfung des technischen Zustands zu unterziehen, um insbesondere unzulässige lärm erhöhende technische Modifikationen der KfZ feststellen und ahnden zu können?

Antwort zu 6:

Für einen ahndungsfähigen Regelbetrieb bestehen nach derzeitigem Stand weder rechtliche noch technische Grundlagen. Das System ist momentan nicht als Messsystem zulassungsfähig. Die Schaffung rechtlicher und technischer Voraussetzungen ist eine Angelegenheit des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.

Frage 7:

Ist der Senat in Gesprächen mit der Bundesregierung und den übrigen Bundesländern über die Schaffung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für einen Regelbetrieb und wird hierzu - in Abstimmung mit anderen interessierten Landesregierungen - eine Bundesratsinitiative angestrebt oder bereits vorbereitet?

Antwort zu 7:

Gespräche zwischen der Bundesregierung und den übrigen Bundesländern über die Schaffung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für einen Regelbetrieb bzw. etwaige Bundesratsinitiativen hierzu sind dem Senat nicht bekannt. Seitens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und des Bundesamtes für Straßenwesen besteht jedoch Interesse an einer wissenschaftlichen Begleitung des Berliner Versuches.

Frage 8:

Ist aus Sicht des Senats für die Ahndung von Vergehen eine Trennung von Sachverhalten nach StVO und StVZO anzustreben, um den Tatbestand der übermäßigen Belästigung besser berücksichtigen zu können?

Antwort zu 8:

Für eine eventuelle Ahndung ist der Grund der überhöhten Schalldruckpegelwerte ausschlaggebend. Entstehen Überschreitungen durch technische Manipulationen am Fahrzeug, liegt ein Verstoß gegen die Bau- und Ausrüstungsvorschriften der StVZO vor und können möglicherweise nicht nur dem Fahrzeugführenden vorgeworfen werden. Unnötiger Lärm, der durch Verhaltensfehler im Straßenverkehr entsteht, unterliegt den Vorschriften der StVO und hat

ausschließlich den Verursacher als Adressaten. Vor diesem Hintergrund sind hier deutliche Trennungen vorzunehmen.

Regelungsinhalt des für solche Sachverhalte relevanten erste Teils der StVO ist das Verhalten im Straßenverkehr, dagegen regeln die verbliebenden Teile der StVZO neben der Fahrzeugzulassung im Allgemeinen primär den Bau- und Betriebszustand von Fahrzeugen. Ein entsprechend vorliegender Sachverhalt ist daher zu überprüfen, ob die übermäßige Lärmentwicklung auf das Verhalten des Fahrers oder auf technische Veränderungen am Fahrzeug selbst zurückzuführen ist und ob damit der Tatbestand der StVO oder der StVZO unterliegt. Eine Trennung dieser beiden Rechtssphären ist daher zwingend geboten.

Frage 9:

Liegen dem Senat inzwischen Erkenntnisse aus den Modell- und Pilotprojekten zur Einführung entsprechender Geräte in anderen europäischen Städten vor und welche Aspekte können insbesondere aus der endenden Pilotphase und dem in 2023 startenden Regelbetrieb in Frankreich auf Berlin oder den Bund übertragen werden?

Antwort zu 9:

Dem Senat sind aktuell Projekte aus Frankreich, England (seit Oktober 2022), und Spanien (seit Mai 2022 in Barcelona) bekannt, wobei nach aktuellen Informationen das französische Projekt „Méduse“ am weitesten entwickelt erscheint. Ein Regelbetrieb ist bei keinem dieser Projekte bisher erreicht worden. Der Senat ist hierzu mit den französischen Kollegen in Kontakt, um an entsprechenden Ergebnissen zu partizipieren, sollten diese in Zukunft vorliegen.

Es ist zusätzlich darauf hinzuweisen, dass beim Projekt - „Méduse - radar anti-bruit“ des französischen Umweltministeriums die erste Phase Ende Juni 2022 geendet hat, bei der unter realen Bedingungen das System in ausgewählten französischen Städten getestet wurde. Die zweite Phase, bei der Lärmüberschreitungen auch gehandelt werden sollen, ist für den Zeitraum 2023 bis 2024 avisiert, jedoch wurde ein konkretes Datum hierzu noch nicht veröffentlicht. Erst nach der Beendigung der zweiten Phase ist eine Ausweitung der Pilotphase auf ganz Frankreich denkbar. Das Projekt befindet sich daher in Frankreich weiterhin in einer Pilotphase.

Frage 10:

Liegen inzwischen Ergebnisse der vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) im Herbst 2021 bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragten Bewertung des Systems „Méduse“ vor und welche Schlüsse zieht der Senat daraus?

Antwort zu 10:

Es liegen aktuell keine Ergebnisse vor, der Senat befindet sich jedoch hierzu im Austausch mit der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Frage 11:

Wie bewertet der Senat den Vorstoß der österreichischen Verkehrsministerin, bei besonders gravierenden und vorsätzlichen Verkehrsverstößen neben dem Entzug von Fahrerlaubnis und der Verhängung von Geldbußen auch die Beschlagnahmung und Versteigerung der Tatfahrzeuge zu erwägen (<https://www.spiegel.de/auto/oesterreich-tempolimit-ueberschritten-baldkoennte-das-fahrzeug-weg-sein-a-c159047e-1475-4cd4-9056-7658457767b>)?

Antwort zu 11:

Grundsätzlich sind Vorstöße zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Senkung der Lärmemissionen zu begrüßen.

Berlin, den 22.12.2022

In Vertretung
Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz