

**Einsetzen von Lärmradars um Motorenlärm in
München zu prüfen**

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00931 der Bürgerversammlung des
Stadtbezirkes 13 Bogenhausen am 20.10.2022

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08447

1 Anlage

**Beschluss des Bezirksausschusses des
Stadtbezirkes 13 Bogenhausen vom 17.01.2023**
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 Bogenhausen hat am 20.10.2022 die als
Anlage beigefügte Empfehlung Nr. 20-26 / E 00931 beschlossen.

In der Empfehlung wird die Überprüfung des Einsatzes von Lärmradargeräten zum Schutz
der Gesundheit der Bürger*innen der Landeshauptstadt München gefordert. Als
Begründung für das Erfordernis der Prüfung werden Untersuchungen aus Paris
herangezogen, die besagen, dass ein einziges lärmendes Fahrzeug in der Nacht bis zu
10.000 Menschen aufwecken kann. Zudem wurde laut Antrag in vielen Städten der
Einsatz von Lärmradargeräten im Straßenverkehr beschlossen.

Die Empfehlung betrifft einen Vorgang, der nach Art. 37 Abs. 1 GO und § 22 GeschO des
Stadtrates zu den laufenden Angelegenheiten zu zählen ist. Da es sich um eine
Empfehlung einer Bürgerversammlung handelt, muss diese nach Art. 18 Abs. 4 Satz 1
GO, § 2 Abs. 4 Satz 1 Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung und gemäß § 9 Abs.
4 der Bezirksausschusssatzung vom zuständigen Bezirksausschuss behandelt werden.

Zu dem vorliegenden Anliegen kann Folgendes mitgeteilt werden:

1. Erfahrungen bzw. Erkenntnisse im Einsatz von Lärmradargeräten

Die Landeshauptstadt München selbst hat keine Erfahrungen mit dem Einsatz von
Lärmradargeräten. Bisher sind in München lediglich sogenannte Dialogdisplays
(Anzeige der Geschwindigkeit) bzw. Radarfallen (Messung der Geschwindigkeit) zum
Einsatz gekommen.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) behandelte im Jahr 2020 einen BA-
Antrag bezüglich der Prüfung eines Pilotversuchs mit sogenannten „Lärmdisplays“.

Diese zeigen den Verkehrsteilnehmern optisch an, wenn eine vorher festgelegte Lärmgrenze mit einem Fahrzeug überschritten wurde.

Der Einsatz von Lärmdisplays eignet sich insbesondere für die Erfassung des Kfz-Lärms auf Straßen mit jeweils einer Fahrbahn pro Fahrtrichtung (z.B. Motorradlärm auf Landstraßen).

Aus Sicht des Referates für Klima- und Umweltschutz erscheinen mehrspurige innerstädtische Hauptverkehrsstraßen mit einem hohen täglichen Verkehrsaufkommen nur bedingt geeignet für den Einsatz von Lärm-Dialogdisplays. Das oben erläuterte Messsystem beruht darauf, dass man auf Straßen mit jeweils einer Richtungsfahrbahn i.d.R. ein Fahrzeug exakt erfassen kann. Bei erhöhtem Verkehrsaufkommen und einer mehrspurigen Straße kann dieses Verfahren nicht angewendet werden.

Es ist hier nur schwer möglich, ein einzelnes Fahrzeug schalltechnisch zu erfassen, da immer der Summenpegel aller sich in der Nähe des Mikrofons befindlichen Fahrzeuge gemessen wird. Daher ist es nicht realisierbar einen bestimmten Fahrer auf einer städtischen Hauptverkehrsstraße auf die erhöhten Schallemissionen seines Fahrzeugs aufmerksam zu machen. In Folge dieser Erkenntnisse wurde von der Durchführung eines Pilotversuches abgesehen.

Eine Weiterentwicklung dieser Technik erfolgte in Frankreich mit dem als „Medusa“ bezeichneten Lärmradargerät. Dieses Gerät besteht aus jeweils vier Mikrofonen und ist in der Lage, Schallpegel und Ursprungswinkel des Fahrgeräuschs eines Fahrzeuges zu berechnen. Darauf aufbauend wurde das System „Hydra“ entwickelt, das aufgrund der über „Medusa“ ermittelten Geräuschemission mit Hilfe von bildgebenden Instrumenten das jeweilige Fahrzeugkennzeichen erfassen kann. Das französische Ministerium für ökologischen Wandel erprobt in einer 2jährigen Testphase die Anwendbarkeit der kombinierten Systeme. Von Januar 2022 bis Mai 2022 wurden in 7 Pilotgemeinden Daten gesammelt, um die Leistungsfähigkeit des Systems zu testen und zu analysieren. In einer 2. Phase soll ab dem Frühjahr 2023 bis Ende 2023 die tatsächlich Erfassung von Verstößen erfolgen. Sollte sich die Auswertung dieser Testphase als schlüssig erweisen, können die Lärmradargeräte in Frankreich landesweit eingesetzt werden (Quelle: [Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires](#)). Ähnliche Pilotprojekte werden in der Schweiz und Großbritannien durchgeführt.

2019 hat Hannover als erste deutsche Stadt beschlossen, Lärmradargeräte aufzustellen, um entsprechende Überschreitungen von Lärmgrenzwerten zu ahnden. Da jedoch die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Sanktionierung von Lärmüberschreitungen, die mittels eines Lärmradargerätes festgestellt wurden, bundesrechtlich noch nicht geklärt sind, konnte dieser Beschluss nicht vollzogen

werden. Bis heute erfolgten auf Bundesebene keine Bestrebungen die juristische Grundlage zu legen, um Lärmradargeräte einzusetzen.

Auf Anfrage bei den zuständigen Fachstellen des Umweltbundesamtes wurde dem RKU ebenfalls beschieden, dass der Einsatz von Lärmradargeräten noch nicht ausgereift sei. Als problematisch wird die fehlende gesetzliche Handhabe bzw. die fehlende Obergrenze für Lärmemissionen sowie die Umsetzung einer solchen Obergrenze auf nationaler wie auch auf europäischer Ebene gesehen. Das Umweltbundesamt hat diesbezüglich um Informationen von Seiten des französischen Verkehrsministeriums gebeten. Diesem Ersuchen wurde bisher noch nicht nachgekommen.

2. Stellungnahme des Mobilitätsreferats und des Kreisverwaltungsreferats

Das Mobilitätsreferat äußert sich folgendermaßen zu dem gegebenen Sachverhalt:

„Im Fahrbetrieb gibt es kein normiertes Verfahren zur Lärmmessung und keine einheitlichen Lärmgrenzwerte, an die sich eine eventuelle Sanktionierung anlehnen könnte.

Die zulässigen Geräuschwerte werden derzeit in Deutschland für jeden Fahrzeugtyp individuell definiert. Deshalb sind in Deutschland „Lärmblitzer“ im Sinne von Überwachungsgeräten, die im öffentlichen Straßenverkehr als Kontrollmaßnahme zur Überwachung der Einhaltung einer bestimmten Verkehrslärmbelastung und in der Folge zur Ahndung etwaiger Verstöße verwendet werden könnten, nicht zugelassen. Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr wurde die Idee eines Motorradlärmdisplays für bekannte, „klassische“ Motorradstrecken erprobt und zur Praxisreife entwickelt. Mit diesen Motorradlärmdisplays werden Motorradfahrende mit lärm erhöhender oder zu schneller Fahrweise über die Displayanzeige unmittelbar angesprochen und zu einer moderateren Fahrweise aufgefordert.

Bei einer Überschreitung des Tempolimits erfolgt dabei über ein Display die Rückmeldung „Langsam!“ und bei Einhaltung des Tempolimits die Rückmeldung „Danke“.

Fährt ein einzelnes Motorrad mit überhöhter Lautstärke auf das Dialogdisplay zu, erscheint die Aufforderung „Leiser!“. Ein Einsatz von Motoradlärmdisplays ist aber nur außer Orts und an stark von Motorrädern frequentierten Strecken als Ansatz zur Lärmprävention denkbar. Primäres Ziel dabei bleibt die Beeinflussung des Fahrverhaltens zur Unfallprävention.

Eine Sanktionierung von zu lauten Fahrgeräusche ist aber auch hier nicht möglich. Da diese Motorradlärmdisplays wie erwähnt nur einzeln fahrende Krafträder außerorts und auf freier Strecke sinnvoll messen können, kommt ein Einsatz derartiger Geräte für andere Kraftfahrzeugarten und auch im dicht bebauten städtischen Bereichen nicht in Betracht.“

Auch aus Sicht des Kreisverwaltungsreferats, kommunalen Verkehrsüberwachung (KVR 1/4) besteht keine Rechtsgrundlage, um lärmintensives Fahren zu ahnden. Die kommunale Verkehrsüberwachung ist ausschließlich für die Verfolgung von Geschwindigkeitsverstößen in Tempo 30-Straßen und -Strecken gem. StVO zuständig.

3. Fazit

Wie in der Antragstellung des Bezirksausschusses genannt, führt nächtliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr zu Beeinträchtigungen und Störungen des Schlafes. Von der Schlafgüte hängen Gesundheit, Wohlbefinden und Leistungsfähigkeit entscheidend ab. Besonders ungünstig sind dabei neben dem allgemeinen Geräuschpegel laute, wegen des hohen Informationsgehaltes auffällige Einzelgeräusche insbesondere während der Nachtzeit.

Diese Problematik ist dem RKU bekannt und schlägt sich auch in der Häufigkeit der Beschwerden über sogenannte „Autoposer“, die aufgrund lauter Motoren-, Brems- und Fahrgeräusche störend auffallen, nieder. Seitens der Verkehrsordnungsbehörden und der KFZ-Zulassungsbehörden bestehen allerdings keine Möglichkeiten, gegen diese tätig zu werden, solange die Fahrzeuge den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen.

Wie oben erläutert fehlen bisher auf Bundes- wie auch auf europäischer Ebene rechtsverbindlichen Grundlagen, um einerseits eine Lärmobergrenze festzusetzen und andererseits, um Verstöße derselben zu ahnden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Einsatz von Lärmradargeräten im Straßennetz der Landeshauptstadt München zum gegenwärtigen Zeitpunkt aufgrund der fehlenden Ahndungsmöglichkeiten nicht zielführend und auf Basis der aktuellen bundesgesetzlichen Rechtslage auch nicht durchführbar ist. Vielmehr ist zu empfehlen, die Testphasen in anderen Städten, wie z. B. Paris zu beobachten und auf deren Erkenntnisse aufzubauen.

Die in der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00931 geforderte Prüfung wurde durchgeführt. Der Einsatz von Lärmradargeräten wird vom Referat für Klima- und Umweltschutz im Einvernehmen mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Mobilitätsreferat abgelehnt.

Mit der oben beschriebenen Prüfung des Einsatzes von Lärmradargeräten wurde der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00931 entsprochen.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Mobilitätsreferat abgestimmt.

Der Korreferent des Referates für Klima- und Umweltschutz, Herr Stadtrat Sebastian Schall, die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Mona Fuchs, das Mobilitätsreferat, das Kreisverwaltungsreferat sowie die Stadtkämmerei haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Von der Sachbehandlung der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00931 als laufende Angelegenheit wird Kenntnis genommen.
2. Die in der Empfehlung geforderte Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass ein Einsatz von Lärmradargeräten im Straßennetz der Landeshauptstadt München zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht umsetzbar ist.
3. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00931 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 Bogenhausen vom 20.10.2022 ist damit satzungsgemäß erledigt.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 13 Bogenhausen der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Florian Ring

Christine Kugler
Berufsmäßige Stadträtin

IV. WV Referat für Klima- und Umweltschutz, Beschlusswesen (RKU-GL3)

1. Die Übereinstimmung dieses Abdruckes mit dem beglaubigten Original wird bestätigt.

2. An

den Bezirksausschuss 13 Bogenhausen

das Revisionsamt

die Stadtkämmerei

das Direktorium - HA II/BAG Ost (zu Az. Nr. 20-26 / E 00931) 1-fach

das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

das Kreisverwaltungsreferat

das Mobilitätsreferat

zur Kenntnis.

Am _____

Referat für Klima- und Umweltschutz

Beschlusswesen

RKU-GL3