



BERATUNGSUNTERLAGE

zu TOP 7:

„Initiative Motorradlärm“

⇒ **Beratung und Beschlussfassung zu einem möglichen Beitritt**

a) SACHVERHALT

Der Motorradlärm ist eine große und zunehmende Herausforderung. Für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie Erholungssuchende in Weisenbach, Au und Neudorf ist die Lärmbelastung ein erhebliches Problem, insbesondere an unseren landschaftlich reizvollen und kurvigen Strecken. Der Nutzungskonflikt zwischen Erholung und Motorradlärm tritt typischerweise verstärkt bei schönem Ausflugswetter nach Feierabend und am Wochenende bzw. an Feiertagen auf.

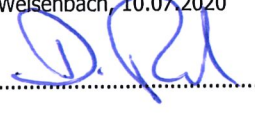
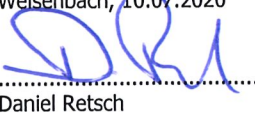
Was ist die Initiative Motorradlärm und wer sind die Mitglieder?

Am 29. Juli 2019 fiel der Startschuss für die gemeinsame „Initiative Motorradlärm“ von Land und Kommunen. Initiiert durch den Lärmschutzbeauftragten Thomas Marwein und der Bürgermeisterin von Sasbachwalden Sonja Schuchter haben sich 29 Kommunen zusammengeschlossen, um dem weit verbreiteten Problem in der Öffentlichkeit mehr Gewicht zu verleihen. Es wurde vereinbart, unter Federführung des Verkehrsministeriums einen gemeinsamen Forderungskatalog zur Reduzierung von Motorradlärm zu erarbeiten, um damit an politische Entscheidungsträger beim Bund und der Europäischen Union heranzutreten.

In einer Arbeitssitzung mit über 70 Vertretern von Gemeinden und Landkreisen am 2. Dezember 2019 wurden die Inhalte des Forderungskatalogs zur Reduzierung von Motorradlärm diskutiert.

Am 13. Februar 2020 wurde im Rahmen einer Landespressekonferenz die Initiative Motorradlärm und der Forderungskatalog durch Verkehrsminister Winfried Hermann MdL, den Lärmschutzbeauftragten Thomas Marwein MdL und Sonja Schuchter, Bürgermeisterin von Sasbachwalden, als Sprecherin der kommunalen Mitglieder der Initiative vorgestellt.

Das gemeinsame Problem Motorradlärm eint viele Städte, Gemeinden und Landkreise.

<p>Aufgestellt:</p> <p>Weisenbach, 10.07.2020</p> 	<p>Sichtvermerk:</p> <p>Weisenbach, 10.07.2020</p>  <p>Daniel Retsch Bürgermeister</p>	<p>Ausschuss genehmigt - abgelehnt</p> <p>am</p> <p>Gemeinderat genehmigt- abgelehnt</p> <p>am</p>
---	---	--

Zum Stand 3. Juni 2020 sind 103 Mitglieder der Initiative beigetreten, davon 95 Städte und Gemeinden und acht Landkreise. Die Mitglieder repräsentieren über ein Viertel der elf Millionen Bürgerinnen und Bürger von Baden-Württemberg. Damit ist sie die erfolgreichste und bekannteste Initiative zum Thema Motorradlärm in Baden-Württemberg.

Was sind die Forderungen der Initiative?

Der Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg, der Lärmschutzbeauftragte der Landesregierung von Baden-Württemberg und die der Initiative beigetretenen Städte, Gemeinden und Landkreise aus Baden-Württemberg fordern, dass alle bestehenden Handlungsmöglichkeiten ergriffen werden, um Motorradlärm wirkungsvoll zu reduzieren.

Die rechtlichen Möglichkeiten, die das Land und die Kommunen haben, um Motorradlärm wirkungsvoll einzudämmen, sollen ausgeschöpft werden. Doch sind diese Möglichkeiten durch ungenügende europäische Genehmigungsbeziehungsweise Zulassungsregelungen und unzureichende bundesgesetzliche Regelungen begrenzt. Eine Anpassung ist notwendig. Dafür setzt sich die Initiative Motorradlärm ein und fordert:

Motorräder müssen leiser werden!

Motorräder müssen leiser gefahren werden!

Rücksichtsloses Fahren muss deutliche Folgen haben!

Aktuelle Entwicklung der „Initiative Motorradlärm“

Der Bundesrat hat sich in seiner Sitzung am 15. Mai 2020 mit großer Mehrheit für die wirksame Minderung und Kontrolle von Motorradlärm ausgesprochen. Die Beschlüsse des Bundesrates greifen alle zehn Forderungen der „Initiative Motorradlärm“ (siehe Anlage) auf.

Die Beschlüsse des Bundesrats sind ein großer Erfolg für die „Initiative Motorradlärm“ und ein wichtiges Etappenziel für den Lärmschutz.

Ausblick

Der Beschluss des Bundesrats vom 15. Mai 2020 ist noch kein Gesetz. Die Bundesregierung entscheidet, ob und wann sie die Entschließung des Bundesrates aufgreift. Feste Fristen gibt es hierfür nicht.

Für die „Initiative Motorradlärm“ soll über die Landesgrenzen von Baden-Württemberg hinweg weiter geworben werden. Aber auch innerhalb Baden-Württembergs wird es weitere Gespräche zum Beispiel mit interessierten Verbänden und Vereinen geben.

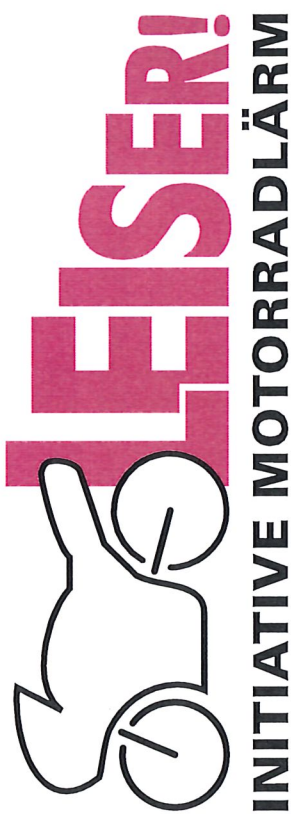
Stellungnahme der Verwaltung

Die Gemeindeverwaltung kann sich auf Grundlage der vorgenannten Ausführungen sowie den Ausführungen aus dem beigefügten Forderungskatalog zur Reduzierung von Motorradlärm sehr gut vorstellen, der „Initiative Motorradlärm“ beizutreten. Der Beitritt ist für die Gemeinde kostenfrei.

b) BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Gemeinderat stimmt dem kostenfreien Beitritt der Gemeinde Weisenbach zur „Initiative Motorradlärm“ zu.

Anlage



FORDERUNGSKATALOG ZUR REDUZIERUNG VON MOTORRADLÄRM



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

„ DIE EUROPÄISCHE UNION, DIE BUNDESREGIERUNG SOWIE HERSTELLER UND MOTORRADFAHRERINNEN UND MOTORRADFAHRER WERDEN AUFGEFORDERT, IHREN BEITRAG ZU LEISTEN, UM EINE KONTINUIERLICHE UND SPÜRBBARE VERBESSERUNG DES SCHUTZES VOR MOTORRADLÄRM ZU ERREICHEN.

GEMEINSAME ERKLÄRUNG

Der Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg, der Lärmschutzbeauftragte der Landesregierung von Baden-Württemberg und die der Initiative beigetretenen Städte, Gemeinden und Landkreise aus Baden-Württemberg fordern, dass alle bestehenden Handlungsmöglichkeiten ergriffen werden, um Motorradlärm wirkungsvoll zu reduzieren.

KOMMUNALE MITGLIEDER DER INITIATIVE

STÄDTE UND GEMEINDEN

Abtismünd, Aichtal, Aidlingen, Albershausen, Amtzell, Bad Rippoldsau-Schapbach, Bad Saulgau, Bad Schönborn, Bad Urach, Bad Wildbad, Baden-Baden, Badenweiler, Bärenthal, Berglen, Bernau im Schwarzwald, Beuren, Biederbach, Bietigheim-Bissingen, Blumberg, Bodman-Ludwigshafen, Bodnegg, Bühlertal, Dachsberg (Südschwarzwald), Elzach, Engstingen, Eschenbach, Essingen, Feildberg (Schwarzwald), Forbach, Freiamt, Freudenstadt, Fridingen an der Donau, Furtwangen im Schwarzwald, Gaggenau, Gaildorf, Gammelshausen, Geislingen an der Steige, Gerlingen, Gernsbach, Göppingen, Gomadingen, Großlach, Heideleberg, Herbolzheim, Herrschried, Jagsthausen, Kappel-Grafenhausen, Karlsbad, Kenzingen, Kernen im Remstal, Kisllegg, Lautenbach, Lenningen, Leutenbach, Leutkirch im Allgäu, Lichtenwald, Loffenau, Mainhardt, Mühlheim an der Donau, Münsingen, Nusplingen, Nußloch, Oberwolfach, Oppenau, Ottenbach, Ottenhöfen im Schwarzwald, Owen, Römerstein, Rudersberg, Rutesheim, Sachsenheim, Sasbachwalden, Schelklingen, Schluchsee, Schramberg, Schwäbisch Gmünd, Seebach, St. Märgen, St. Peter, Stuttgart, Todtnoos, Todtnau, Trochtafingen, Untergruppenbach, Vaihingen an der Enz, Waiblingen, Waldstetten, Wangen im Allgäu, Weinstadt, Wiesensteig, Wildberg, Zwiefalten

LANDKREISE

Alb-Donau-Kreis, Hohenlohekreis, Landkreis Lörrach, Rems-Murr-Kreis, Landkreis Reutlingen, Landkreis Schwäbisch Hall, Landkreis Waldshut, Zollernalbkreis

UNTERSTÜTZER

Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e. V., Motorradfreunde LILA e. V. (Leise im Lautertal), Naturschutzzentrum Südschwarzwald

FORDERUNGSKATALOG

MOTORRÄDER MÜSSEN LEISER WERDEN

- 1 Genehmigungs- bzw. Zulassungsregelungen müssen überarbeitet werden.
- 2 Hersteller und Händler werden aufgefordert, leisere Motorräder herzustellen bzw. anzubieten.
- 3 Der Umstieg auf nachhaltige und lärmarme Mobilität ist ein Muss.
Lärmarme Motorräder mit Elektroantrieb können hierbei einen Beitrag leisten.

MOTORRÄDER MÜSSEN LEISER GEFAHREN WERDEN

- 4 Motorradfahrer werden aufgefordert, rücksichtsvoll und leise zu fahren.
- 5 Wir fordern eine stärkere polizeiliche Verkehrsüberwachung und die Ausweitung rechtlicher, technischer und personeller Kontrollmöglichkeiten.
- 6 In besonderen Konfliktfällen müssen Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverbote an Wochenenden und Feiertagen aus Gründen des Lärmschutzes möglich sein.

RÜCKSICHTSLOSES FAHREN MUSS DEUTLICHE FOLGEN HABEN

- 7 Eine vorsätzlich lärm erzeugende Fahrweise und Manipulationen am Motorrad müssen mit höheren Bußgeldern geahndet werden.
- 8 Der Bund ist aufgefordert, eine Lösung zu finden, damit „Raser“ oder „Belästiger“ einer Strafe nicht entgehen können.
- 9 Alternativ wird zumindest die Einführung einer Halterhaftung gefordert.
- 10 Es wird eine Pflicht zur Führung eines Fahrtenbuchs gefordert.

MOTORRÄDER MÜSSEN LEISER WERDEN

1 GENEHMIGUNGS- BZW. ZULASSUNGSREGELUNGEN MÜSSEN ÜBERARBEITET WERDEN. WIR FORDERN DIE EU AUF, DIE GENEHMIGUNGS- BZW. ZULASSUNGSREGELUNGEN FÜR MOTORRÄDER ZU ÜBERARBEITEN HIN ZU NIEDRIGEN LÄRMGRENZWERTEN UND REALITÄTSNAHEN MESSZYKLEN.

Die Lärmbelastung durch Motorräder rührt insbesondere von technisch zu lauten Motorrädern her. Aus Sicht des Lärmschutzes sind die europäischen Regelungen für die Typgenehmigung neuer Motorräder bzw. Fahrzeuge im gemeinsamen EU-Binnenmarkt ungenügend. Schon bei der Genehmigung von neuen Modellen (sog. Typen) muss der Grundstein gelegt werden, dass zu hohe Lärmemissionen vermieden werden.

Ein weiteres Problem stellen laute, aber dennoch typgenehmigte und damit zulässige Zubehörauspuffe dar. Die Typgenehmigung für einen Zubehörauspuff kann prinzipiell vom Teilehersteller nach Belieben in jedem EU-Staat beantragt werden. Bei positiver Typgenehmigung sind diese Zubehörtteile ohne weitere Prüfung in allen anderen EU-Mitgliedsstaaten zum Anbau an die Fahrzeuge freigegeben. Der Einsatz dieser Abgasanlagen ist nach geltendem Recht also zulässig und führt trotz hoher Lärmentwicklung nicht zum Erlöschen der Betriebserlaubnis des Fahrzeugs, d. h. es liegt keine unzulässige Manipulation vor.

Auch Auspuffanlagen in der Serienausstattung, die nicht unzulässig verändert wurden, können unangenehm laut werden. Seit einigen Jahren werden Motorräder verstärkt mit Klappenauspuffanlagen auf den Markt gebracht.

Je nach gefahrenem Gang, Drehzahl und Geschwindigkeitsprofil kann der Öffnungszustand der Auspuffklappe „intelligent“ gesteuert werden. Daraus ergeben sich je nach Öffnungsgrad der Auspuffklappe unterschiedlich laute Geräuschemissionen. Illegal sind solche Systeme nach derzeitiger Rechtslage in der Regel nicht. Kern des Problems bleiben daher die aus Lärmschutzsicht unzureichenden Prüfverfahren der Typgenehmigung, bei der die geltenden Emissionsgrenzwerte nur in bestimmten Fahrsituationen eingehalten werden müssen. Diese decken jedoch nur einen kleinen Teil des realen Betriebsbereichs solcher Fahrzeuge ab.

Zielführend ist eine Begrenzung der Geräuschemissionen in allen Fahrzuständen (real driving noise-emissions). Mit einem Grenzwert von maximal 80 dB(A), der für alle Neufahrzeuge über alle Betriebszustände einzuhalten ist, könnte die unnötige Geräuschemissionen von Motorrädern deutlich verhindert werden. Dadurch bestünde auch bei Kontrollen durch die Polizei ein geringerer Aufwand, um festzustellen, ob es sich um ein genehmigtes Motorrad in seinem typgenehmigten Zustand handelt.

2 HERSTELLER UND HÄNDLER WERDEN AUFGEFORDERT, LEISERE MOTORRÄDER HERZUSTELLEN UND ANZUBIETEN. „SOUND-DESIGN“, DURCH DAS STÖRENDE UND BELÄSTIGENDE GERÄUSCHE ERZEUGT WERDEN KÖNNEN, GEHÖRT VERBOTEN. DIE MÖGLICHKEITEN DES „SOUND-DESIGN“, UM LÄRMEMISSIONEN ZU REDUZIEREN, SOLLEN GENUTZT WERDEN.

Prüfungen werden im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens und während der Produktion (Conformity of Production: CoP) durchgeführt. Von Herstellern werden teilweise ab Werk Motorsteuerungen an Motorrädern eingebaut, durch die sich die Geräuschemissionen bei der Typgenehmigung und unter späteren realen Fahrbedingungen im öffentlichen Verkehr unterscheiden können. Bei Motorrädern, die mit sogenanntem „Sound-Design“ ausgerüstet sind, kann das Motorsprechverhalten, also die Schaltcharakteristik des Getriebes bzw. die Soundkulisse des Fahrzeuges individuell vom Fahrer gesteuert und eingestellt werden. Dieser „Sound“ erzeugt störende und belästigende Geräusche und sollte daher verboten werden. Hersteller (auch Zubehör) sollten die Möglichkeit des „Sound-Design“ nutzen, um Lärmemissionen zu reduzieren bzw. gezielt laute Geräusche und wenig erträgliche Hochfrequenzen zu vermeiden.

Eigentlich sollten Hersteller bereits während der Produktion die notwendigen Schritte einleiten und nur Motorräder auf dem Markt bringen, die bei allen realen Fahrbedingungen „leise“ sind. Diese leiseren Motorräder sollten Händler gezielt bewerben und anbieten, sodass Kunden bewusst leisere Motorräder kaufen. Auch sollten Händler in die Pflicht genommen werden, eigenverantwortliche Prüfungen durchzuführen, ob die Motorräder den Zulassungsbestimmungen entsprechen. Bei Feststellung von Auffälligkeiten am Motorrad muss der Händler eingreifen.

3 DER UMSTIEG AUF NACHHALTIGE UND LÄRMARME MOBILITÄT IST EIN MUSS. LÄRMARME MOTORRÄDER MIT ELEKTROANTRIEB KÖNNEN HIERBEI EINEN BEITRAG LEISTEN.

Motorräder haben zwar ein geringes Aufkommen am Gesamtverkehr, jedoch werden sie aufgrund der oft hohen Lautstärken und dem speziellen Klangcharakter häufig als besonders störend wahrgenommen.

Die Lärmpegel bspw. bei Elektromotorrädern liegen im Vergleich zu fossil angetriebenen Motorrädern deutlich niedriger. Folglich ist eine spürbare Abnahme der Lärmbelastung in der Bevölkerung zu erwarten. Es ist daher wichtig auf alternative Antriebstechniken zu setzen, die das Lärm-Problem lösen, ohne den Motorradfahren den Spaß am Fahren zu nehmen.

MOTORRÄDER MÜSSEN LEISER GEFAHREN WERDEN

4 MOTORRADFAHRER WERDEN AUFGEFORDERT, RÜCKSICHTSVOLL UND LEISE ZU FAHREN.

Neben den technischen Aspekten bestimmt auch das individuelle Fahrverhalten maßgeblich die Lärmentwicklung. Der Fahrstil wirkt sich stark auf das Lärmniveau aus. Mehrheitlich sind Motorradfahrer mit angemessener Fahrweise unterwegs, was sich neben dem Sicherheitsaspekt, auch auf die Lärmentwicklung positiv auswirkt. Allerdings gibt es auch Motorradfahrer, die absichtlich durch eine „Sound“-betonte Fahrweise übermäßigen Lärm erzeugen, beispielsweise durch rasantes Beschleunigen oder Fahren mit hoher Motorzahl in niedrigen Gängen.

Auch das unnötige Hin- und Herfahren trägt zu einer überhöhten Lärmbelastung bei. Nach § 30 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist dies immerhin innerhalb geschlossener Ortschaften unzulässig, wenn andere dadurch belästigt werden. Darin heißt es, dass bei Benutzung von Fahrzeugen unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelastungen verboten sind.

Motorradfahrer können durch eine rücksichtsvolle und somit leisere Fahrweise dazu beitragen, dass die Lärmbelastung spürbar abnimmt. Als präventive Lärminderungsmaßnahme hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Motorradlärm-Displays entwickelt und erprobt. Bei durchgeführten Tests wurde eine Lärminderung von 1,1 bis 2,2 dB(A) nachgewiesen. Im Jahr 2019 hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Städte, Gemeinden und Landkreise mit einem Förderprogramm bei der Anschaffung solcher Systeme unterstützt.

5 WIR FORDERN EINE STÄRKERE POLIZEILICHE VERKEHRSÜBERWACHUNG UND DIE AUSWEITUNG RECHTLICHER, TECHNISCHER UND PERSONELLER KONTROLLMÖGLICHKEITEN BEI OFFENSICHTLICH ÜBERLAUTEN MOTORRÄDERN.

Die Polizei, in deren Zuständigkeit die Überwachung des fließenden Verkehrs fällt, leistet u. a. durch anlassbezogene Kontrollen einen wichtigen Beitrag. Dabei sind v. a. die Auspuffanlagen im Fokus. Konkret wird dabei an dem jeweiligen Motorrad mittels Standgeräuschmessung geprüft, ob unzulässige Manipulationen vorgenommen wurden, die zu einer erhöhten Schallabstrahlung führen. Allerdings lässt diese Messung nur bedingt Rückschlüsse auf andere relevante Betriebszustände zu. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit wäre eine vereinfachte Fahreräuschprüfung „Geräuschmessung light“ eine Möglichkeit, Motorräder oder Motorroller im Rahmen von Verkehrskontrollen umfassender zu überprüfen. Durch diese Messung könnte die Polizei vor Ort unkompliziert und mit relativ geringem Aufwand neben dem Standgeräusch, einen weiteren Betriebszustand des Fahrzeuges erfassen und somit die Aussagekraft der Prüfung erhöhen. Eine Fahrzeugstilllegung an Ort und Stelle muss die Konsequenz einer nachgewiesenen Manipulation sein.

**6 IN BESONDEREN KONFLIKTFÄLLEN MÜSSEN GESCHWINDIGKEITS-
BESCHRÄNKUNGEN UND ZEITLICH BESCHRÄNKTE VERKEHRS-
VERBOTE AN SONN- UND FEIERTAGEN AUS GRÜNDEN DES LÄRM-
SCHUTZES MÖGLICH SEIN. DER BUND WIRD AUFGEFORDERT, DIE
EINSCHLÄGIGEN REGELUNGEN ANZUPASSEN.**

Die Anordnung von Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs (verkehrsrechtliche Maßnahmen) aus Gründen des Lärmschutzes setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt“.

Bei verkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm erfolgt die Beurteilung der Lärmsituation anhand jahresbezogener Mittelungspegel. Lärmspitzen durch Motorräder werden so nicht erfasst und können daher als Begründung für verkehrsrechtliche Maßnahmen wie beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen oder zeitlich beschränkte Verkehrsverbote z. B. an Sonn- und Feiertagen nicht herangezogen werden.

In besonderen Konfliktfällen muss es aber möglich sein, verkehrsrechtliche Maßnahmen auch aufgrund von nur saisonal- oder wochentagabhängig wiederkehrenden hohen Lärmbelastungen durch Motorräder anordnen zu können. Daher sind die Voraussetzungen für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen an Strecken entsprechend anzupassen. Motorräder mit alternativen Antriebstechniken wie bspw. Elektroantrieb sollen von möglichen Verkehrsverboten ausgenommen werden.

**RÜCKSICHTSLOSES FAHREN MUSS DEUTLICHE
FOLGEN HABEN**

**7 EINE VORSÄTZLICH LÄRMERZEUGENDE FAHRWEISE UND MANIPULATIONEN AM MOTORRAD MÜSSEN MIT HÖHEREN BUSSGELDERN
GEAHNDET WERDEN.**

Nach Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) wird bei der Feststellung einer vorsätzlich lärm erzeugenden Fahrweise oder Manipulationen am Motorrad eine mit Geldbuße bewehrte Ordnungswidrigkeit verhängt.

Manipulationen und Umbaumaßnahmen an Motorrädern, welche höhere Geräuschpegel erzeugen, sind unzulässig gemäß § 19 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) (Erteilung und Wirksamkeit der Betriebserlaubnis) auch in Verbindung mit § 21 (Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge). Bei anlassbezogenen Kontrollen auffälliger Auspuffanlagen von Motorrädern sind die veränderten Steuerungen im Rahmen der StVZO und des Ordnungswidrigkeitenrechts zu ahnden.

Bei erhöhten Lärm durch Verschleiß am Motorrad sieht der Gesetzgeber ein Bußgeld in Höhe von 20 € vor. Die Inbetriebnahme eines Motorrades, für das die Betriebserlaubnis beispielsweise aufgrund unzulässiger Bauartveränderungen erloschen ist, wird mit einem Bußgeld in Höhe von 90 € für Fahrer und 135 € für Fahrzeughalter geahndet. Bei Vorsatz verdoppeln sich die Bußgelder entsprechend auf 180 € bzw. 270 €. Diese Ahndungsmöglichkeiten sind – ungeachtet der schwierigen gerichtsfesten Beweisbarkeit – völlig unzureichend. Höhere Bußgelder würden als abschreckende Maßnahme Abhilfe schaffen.

8 DER BUND IST AUFGEFORDERT, EINE LÖSUNG ZU FINDEN, DAMIT „RASER“ ODER „BELÄSTIGER“ EINER STRAFE NICHT ENTGEHEN KÖNNEN.

Motorradfahrer sind aufgrund der Helmpflicht und eines fehlenden Frontkennzeichens am Motorrad nicht zu identifizieren und können somit bei einem Verstoß nicht belangt werden. Der Bund ist aufgefordert, eine Lösung zu finden, damit „Raser“ oder „Belästiger“ einer Strafe nicht entgehen können.

9 ALTERNATIV WIRD ZUMINDEST DIE EINFÜHRUNG EINER HALTERHAFTUNG GEFORDERT.

Da Motorradfahrer nicht identifiziert werden können, können sie nur schwer belangt werden. Der Bund ist aufgefordert, die Möglichkeit der Einführung einer Regelung zur unmittelbaren Haftung, bei der das Schuldprinzip nicht zur Anwendung kommt, unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten zu prüfen. Es besteht auch die Möglichkeit, die Haftung des Halters auf eine Kostentragungspflicht zu beschränken. Eine solche Halterkostenhaftung würde die Ausdehnung des § 25 a des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) auf den fließenden Verkehr bedeuten. Halterinnen und Halter müssten demnach auch bei Verstößen im fließenden Verkehr zumindest die Kosten des Verfahrens tragen. Somit werden die Halterin oder der Halter nicht bestraft, sind aber verpflichtet, die Verwaltungsgebühren für die Erstellung des Bußgeldbescheides zu tragen.

10 ES WIRD EINE PFLICHT ZUR FÜHRUNG EINES FAHRTENBUCHS GEFORDERT.

Nach Landesrecht kann die zuständige Behörde die Führung eines Fahrtenbuchs nach Rechtsverstößen nicht ermittelbarer Fahrer anordnen. Ein Fahrtenbuch dient der Sensibilisierung und Datengewinnung, um bei mehrfachen Verstößen von einzelnen Motorradfahrern reagieren zu können.



Baden-Württemberg

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit • Dorotheenstraße 8 • 70173 Stuttgart

Telefon: 0711 231-5841 • E-Mail: presse@vm.bwl.de

www.vm.baden-wuerttemberg.de