



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Franz Bergmüller, Andreas Winhart, Ralf Stadler, Ulrich Singer, Josef Seidl, Jan Schiffers, Dr. Ralph Müller, Gerd Mannes, Markus Bayerbach, Christian Klingen** AfD
vom 11.06.2020

Angebliche Lärmbelästigung durch Motorradfahren

Am 10.03.2020 hat der Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen Armin Laschet (CDU) im Bundesrat den Antrag „Entschließung des Bundesrates zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorrادلärm“ eingebracht. Ziel des Antrags ist es offenbar, die EU dazu zu instrumentalisieren, dass Motorräder leiser werden. Diese Initiative ist nicht etwa über den Bundestag gegangen, wo Parlamentarier und damit im Fokus der Öffentlichkeit die Chance gehabt hätten, sich dieses Themas anzunehmen, nein, er ist heimlich still und leise durch die CDU im Bundesrat eingebracht worden, auf den weniger Scheinwerfer gerichtet sind als auf den Bundestag. Der Antrag selbst lautete:

1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der EU-Kommission für strengere Lärmemissionswerte durch Verschärfung der in der EU geltenden Grenzwerte bei der Genehmigung und Zulassung neuer Motorräder einzusetzen. Der Bundesrat hält dabei eine Begrenzung der Geräuschemissionen in allen Fahrzuständen (Real Driving Sound Emissions) auf einen Grenzwert von maximal 80 dB(A), der für alle Neufahrzeuge über alle Betriebszustände einzuhalten ist, für zielführend.
2. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Strafen bei Manipulationen am Auspuff, Luftfilter sowie bei sonstigen Eingriffen, die eine erhebliche Steigerung der Lärmemissionen zur Folge haben, deutlich zu verschärfen. In diesem Zusammenhang bittet der Bundesrat die Bundesregierung, ein rechtlich sicheres Instrument zu entwickeln, das den Polizeibehörden der Länder bei gravierenden Überschreitungen der Lärmemissionen die sofortige Sicherstellung oder Beschlagnahme des Fahrzeugs an Ort und Stelle ermöglicht.
3. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Initiative „Silent Rider“ und ähnliche Initiativen zu unterstützen. Durch eine bundesweite Kampagne sollten – beispielweise in Anlehnung an die Rettungsgassen-Kampagne – die Motorradfahrer für eine angemessene Fahrweise sensibilisiert werden.

(https://www.bundesrat.de/SharedDocs/downloads/DE/plenarprotokolle/2020/Plenarprotokoll-989.pdf?__blob=publicationFile&v=2)

Als Begründung wird durch den grünen Verkehrsminister von Baden-Württemberg ausgeführt: „Motorradlärm ist nicht nur in Baden-Württemberg ein Problem, das viele Menschen betrifft. Wie der Antrag aus NRW zeigt: Auch in anderen Bundesländern gibt es Initiativen, die sich für eine Reduzierung von Motorrادلärm einsetzen. Denn bundesweit sind sich Lärmwirkungsexperten einig: Dauerhafter Lärm wirkt sich schädlich auf die Gesundheit aus und macht krank. Lärm hat viele Quellen: Laute Einzelfahrzeuge wie Motorräder können eine echte Belästigung sein. Wir wollen deutlich mehr Schutz vor Lärm. Deshalb bitte ich Sie um Unterstützung der Empfehlungen der Ausschüsse (BR-Drs. 125/1/20) – für Minderung von Motorrادلärm und eine konsequente Sanktionierung von Regelverstößen.“ Die zugrunde liegende Initiative fordert u. a.:

- „Motorräder müssen leiser werden, z. B. durch einen Grenzwert von maximal 80 dB(A) in allen Fahrzuständen (Real Driving Noise Emissions), der für alle Neufahrzeuge gilt, und dafür wirksame Messverfahren.
- Motorräder müssen leiser gefahren werden. Die Fahrweise hat bei Motorrädern starken Einfluss auf die Lärmentwicklung. Wir werben bei den Motorradfahrern um mehr Rücksichtnahme. Für die Unverbesserlichen müssen wir die übliche Motorsteuerung an Motorrädern verbieten, die individuell vom Fahrer einstellbare Soundkulissen

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

- („Sound-Design“) möglich macht.
- Unnötiger Lärm muss vermieden und stärker sanktioniert werden, auch außerhalb geschlossener Ortschaften. Rücksichtsloses, lautes und zu schnelles Fahren muss deutliche Konsequenzen haben.
 - Motorradfahrende sind aber aufgrund der Helmpflicht und fehlender Frontkennzeichen häufig nicht zu identifizieren. Deshalb können sie bei einem Verstoß häufig nicht belangt werden. Es gilt daher, eine Lösung zu finden, damit ‚Raser‘ oder ‚Belästiger‘ einer Strafe nicht entgehen können. Eine Möglichkeit hierfür ist die Einführung einer Regelung zur unmittelbaren Haftung, bei der das Schuldprinzip nicht zur Anwendung kommt. Unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten muss geprüft werden, welche Form der Halterhaftung realisierbar ist ...
 - Wir wollen auch den Umstieg auf lärmarme Motorräder mit alternativen Antriebstechniken wie den Elektroantrieb unterstützen.“

Der wirkliche Grund für die Instrumentalisierung des Themas „Lärm“ durch die Schwarz-Grünen dürfte daher her sein, dass sie die Motorradfahrer zum Umstieg auf Elektromobilität, wie z. B. Elektroroller, zwingen wollen.

Wir fragen die Staatsregierung:

1.	Verhalten der Staatsregierung	4
1.1	Wann hat die Staatsregierung erstmalig von diesem Antrag im Bundesrat erfahren, Motorradfahren zwangsweise „leiser“ machen zu wollen?	4
1.2	Befürwortet die Staatsregierung den Weg, die Bundesregierung aufzufordern, dass die EU Motorradfahren „leiser“ machen soll (bitte begründen)?	4
2.	Tatsachenbasis (I)	4
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)?	4
2.2	Wie viele Beanstandungen gab es bei den in 2.1 abgefragten Kontrollen?	4
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?	4
3.	Tatsachenbasis (II)	4
3.1	Teilt die Staatsregierung die in der Begründung des Antrages vertretene Auffassung, „Motorräder müssen leiser werden“ (bitte begründen, warum Motorräder leiser werden „müssen“)?	4
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 die Fahrer dazu „gezwungen“ werden sollen)?	5
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)?	5
4.	Haftungsumkehr	5
4.1	Was wird in diesem Antrag unter „Einführung einer Regelung zur unmittelbaren Haftung, bei der das Schuldprinzip nicht zur Anwendung kommt“ verstanden?	5
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)?	5
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?	6

5.	Abstimmungsverhalten.....	6
5.1	Wie hat die Staatsregierung zu diesem Antrag abgestimmt (bitte begründen)?	6
5.2	Welche Vertreter Bayerns haben diesen Antrag Bundesrat zugestimmt (bitte namentlich nennen)?.....	6
6.	Sonntagsfahrverbot für Motorräder.....	6
6.1	Welche Initiativen gibt es, ein in der Presse verbreitete „Sonntagsfahrverbot für Motorräder“ durchzusetzen?.....	6
6.2	Welche Position hat die Staatsregierung für die in 6.1 abgefragten Initiativen (bitte schriftliche Belegstellen anführen)?	6
7.	Subsidiarität	6
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?	6
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 vorzuschreiben, wie laut oder leise diese Motorrad fahren dürfen bzw. müssen?.....	7
7.3	Welche rechtlichen Möglichkeiten gäbe es theoretisch, dass Bayern angebliche Lärmprobleme durch das Motorradfahren mit bayerischen Gesetzen löst?.....	7
8.	Zwang zum Umstieg auf zweirädrige Elektrofahrzeuge	7
8.1	Welche Argumente sprechen aus Sicht der Staatsregierung gegen die Lesart, dass die in 1 bis 7 abgefragten „Lärmargumente“ beim Motorrad lediglich als Mittel zum selben Zweck dienen wie die angebliche CO ₂ -Problematik bei Verbrennermotoren in Autos, nämlich dem Verbrennungsmotor im Motorrad die Existenzgrundlage zu nehmen?.....	7
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?.....	7

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration, dem Staatsministerium der Justiz und dem Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz
vom 13.08.2020

1. Verhalten der Staatsregierung

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

Am 11.03.2020 hat das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr den Entschließungsantrag zur Bearbeitung erhalten.

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 BT-Drs. 19/2588 sowie zur Frage 6 der BR-Drs. 19/10404 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 dahin gehend anzupassen, dass die geltenden Geräuschgrenzwerte bis zu einer Geschwindigkeit von ca. 100 km/h eingehalten werden, um die Wohnbevölkerung vor übermäßiger Lärmbelastung zu schützen.

2. Tatsachenbasis (I)

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)?

2.2 Wie viele Beanstandungen gab es bei den in 2.1 abgefragten Kontrollen?

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?

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.

3. Tatsachenbasis (II)

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 BR-Drs. 19/20387 beschrieben, wird im Hinblick auf den Fortschritt der Lärminderungstechnik begrüßt.

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 die 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 Lärmbelästigung. 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 werden, Präventionsveranstaltungen, Gespräche mit Motorradgruppen sowie zielgerichtete Kontrollen der bayerischen Polizei und eine konsequente Ahndung von festgestellten Verstößen.

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.

4. Haftungsumkehr

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

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 Staatsregierung hat die Entschließung nicht formuliert. Zur Intention dieses Punktes der Entschließung 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.

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 Strafens. 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.

5. Abstimmungsverhalten

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.

5.2 Welche Vertreter Bayerns haben diesen Antrag Bundesrat zugestimmt (bitte namentlich nennen)?

Siehe Antwort auf Frage 5.1.

6. Sonntagsfahrverbot für Motorräder

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

6.2 Welche Position hat die Staatsregierung für die in 6.1 abgefragten Initiativen (bitte schriftliche Belegstellen anführen)?

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.

7. Subsidiarität

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.

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 vorzuschreiben, wie laut oder leise diese Motorrad fahren 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.

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.

8. Zwang zum Umstieg auf zweirädrige Elektrofahrzeuge

8.1 Welche Argumente sprechen aus Sicht der Staatsregierung gegen die Lesart, dass die in 1 bis 7 abgefragten „Lärmargumente“ beim Motorrad lediglich als Mittel zum selben Zweck dienen wie die angebliche CO₂-Problematik bei Verbrennermotoren in Autos, nämlich dem Verbrennungsmotor im Motorrad die Existenzgrundlage zu nehmen?

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 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 Belästigungspotenzial von Motorrädern wird durch den Einsatz verhältnismäßiger Lärmminderungstechnik reduziert. Die Tendenz einer Marktsteuerung hin zu alternativen Antrieben kann hier nicht erkannt werden.