



LÄRMAKTIONSPLAN BERLIN 2024 - 2029

Anlage 3: Lautes Verkehrsverhalten

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



IMPRESSUM

HERAUSGEBERIN

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin
www.berlin.de/sen/mvku

TITELBILD

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

STAND

09/2024

INHALTSVERZEICHNIS

| | |
|--|-----------|
| 1. ZUSAMMENHANG VON VERKEHRS-VERHALTEN UND LÄRM..... | 4 |
| 2. VERBESSERUNG DER REGELEINHALTUNG | 5 |
| 2.1. Änderungen im Bußgeldkatalog | 6 |
| 2.2. Die polizeiliche Verkehrsüberwachung | 6 |
| 2.3. Pilotprojekt zur Ausleihe eines „Lärmblitzers“ | 8 |
| 2.3.1. Einleitung..... | 8 |
| 2.3.2. Statistische Kurzauswertung | 11 |
| 2.3.3. Ausblick | 14 |
| 2.4. Neustrukturierung der Ordnungsämter..... | 15 |
| 3. FREIWILLIGE VERHALTENSÄNDERUNG..... | 16 |
| 3.1. Präventionsarbeit für Fahranfänger in Fahrschulen | 16 |
| 3.2. Kampagne für mehr Verkehrssicherheit der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt | 17 |

1. ZUSAMMENHANG VON VERKEHRsverHALTEN UND LÄRM

Das individuelle Verhalten im Kfz-Verkehr hat einen maßgeblichen Einfluss auf die Lärmbelastung. Unnötiger Lärm entsteht vor allem durch das Fahren mit hoher Drehzahl und das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Das Parken und Halten in zweiter Reihe trägt ebenfalls zur Lärmbelastung bei, da es andere Verkehrsteilnehmende dazu zwingt, abrupt zu bremsen, auszuweichen und wieder zu beschleunigen.

Ein weiterer entscheidender Aspekt besteht in der Nutzung von leistungsstarken und sportlichen Kraftfahrzeugen, die häufig als störend laut empfunden werden. Dies kann auf technische Manipulationen oder Veränderungen zurückzuführen sein, jedoch ist in den meisten Fällen eine unangemessene Fahrweise der Fahrzeuge ausschlaggebend.

In der letzten Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan 2019 - 2023 wurde das Verhalten von Personen im Straßenverkehr als „heißes“ Thema identifiziert. So wurden unnötig starke Beschleunigungen, Hupen und die Missachtung von Verkehrsregeln, vor allem jedoch das Rasen einiger Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern kritisiert. Es wurde auch von illegalen Straßenrennen berichtet. Dieser Fokus bildet sich ebenfalls in der laufenden Beschwerdelage ab. Ein regelkonformes Verkehrsverhalten würde nicht nur zu weniger Verkehrslärm beitragen, sondern auch die Verkehrssicherheit und die Entwicklung zu einer ÖV-, rad- und fußverkehrsfreundlichen Stadt fördern. Die Befolgung der Verkehrsregeln ist daher nicht nur ein Aspekt der Lärmaktionsplanung, sondern ein stadtweites gesellschaftliches Thema.

Dieses Lagebild wurde 2019 als Handlungsauftrag angenommen. In diesem Kapitel werden die bisherigen Fortschritte, die auf das Thema Fahrverhalten Einfluss nehmen, beleuchtet.

2. VERBESSERUNG DER REGELEINHALTUNG

Die Gründe, sich nicht an bestehende Straßenverkehrsregeln zu halten sind in der Motivation der Fahrerenden zu suchen. Geschwindigkeitsüberschreitungen sind in unserem sozialkulturellen Kontext „(...) mit hoher sozialer Akzeptanz, schwacher sozialer Kontrolle und positiver Motivation für dieses Fahrverhalten verbunden (...)“¹ und unterstützen somit den Verzerrungseffekt der eigenen Kompetenzwahrnehmung, welche bei Teilnehmenden an illegalen Fahrzeugrennen aufgrund der eingegangenen Gefährdungslage vorliegt. Die positive Wahrnehmung von Erfolg und Schnelligkeit dienen den Fahrenden dabei als zusätzliche Leistungsmotivation.

Verkehrsauffälligkeiten werden gehäuft bei Personen mit dissozialen Persönlichkeitsstörungen und ADHS beobachtet. Aber auch junge Männer zwischen 20 und 25 Jahren neigen dazu, dem Bedürfnis nach aufregenden und intensiven Erfahrungen nachzugeben (dem sogenannten „sensation seeking“)². Dieses Bild liefert einen Erklärungsansatz, warum Personen sich und andere dieser Gefahr bereitwillig aussetzen. Dabei findet von außen zusätzlich eine Verstärkung durch die Medien statt, die Autorennen verharmlosen und idealisieren.³ Das niedrigschwellige Angebot von hochmotorisierten Fahrzeugen durch teilweise dubiose Autovermietungen macht das Erlebnis gewissermaßen für jeden erreichbar. So stehen laut dem Landeskriminalamt sogar rund 40 Autovermietungen in Berlin im Wirkungskreis von kriminellen Strukturen⁴.

Profilierungsfahrten dienen der Selbstdarstellung und befriedigen beim Fahrzeugführenden das Grundbedürfnis nach Anerkennung und Zugehörigkeit. Die Selbstinszenierung durch Autoposing ist dabei nicht selten sogar zwanghafter Natur und lässt einen Rückschluss auf ein beeinträchtigtes Selbstwertgefühl zu. Die Kosten für das Fahrzeug inklusive möglicher negativer Folgen wie Bußgelder oder Rückbauten werden auch bei teilweise eher ärmlichen Wohnverhältnissen hingenommen⁵. Die sozialen Medien dienen hier ebenfalls als Verstärker, die dem Autoposer ein noch größeres Publikum über die Straße hinaus verschafft.

Jedoch bleibt dieses spontane unangepasste Fahrverhalten zumeist ohne Folgen, wodurch viele Verkehrsteilnehmer sich wissentlich im Straßenverkehr falsch verhalten oder die Straße sogar zum Abreagieren von negativen Emotionen nutzen. Eine Studie der Unfallforschung der Versicherer zur Verkehrssicherheit in Deutschland spiegelt zudem die Wahrnehmung eines geringen Kontrolldrucks wider. 62 Prozent der Befragten gaben dabei an, vor mehr als 5 Jahren oder noch nie von der Polizei kontrolliert worden zu sein⁶.

Die Studie kommt unter anderem zu dem Schluss, dass der Kontrolldruck und Strafen zunehmen sowie mehr Kampagnen für ein besseres Miteinander initiiert werden müssen.

Diese Aspekte werden auch in den Maßnahmen des aktuellen Berliner Lärmaktionsplans aufgegriffen.

1 Wagner et al.: Fahreignungszweifel bei Verkehrsdelinquenz, Aggressionspotenzial und Straftaten, Deutschland: Kirschbaum Verlag, 2020, Seite 215.

2 Vergleiche ebenda, Seite 219.

3 Vergleiche ebenda, Seite 222.

4 Vergleiche <https://www.tagesschau.de/investigativ/rbb/autovermieter-103.html#:~:text=In%20Berlin%20gibt%20es%20laut,Milieu%20mit%20Fahrzeugen%20zu%20versorgen%22>, Zugriff am 03. November 2023.

5 Vergleiche Wagner et al., 2020, Seite 225.

6 Vergleiche <https://www.udv.de/resource/blob/155372/7d52f20ecf2600d0520d979764aac515/ppt-vk23-data.pdf>, Zugriff am 15. November 2023.

2.1. Änderungen im Bußgeldkatalog

In den letzten Jahren wurde der Bußgeldkatalog in Bezug auf verhaltensbedingten Straßenverkehrslärm verschärft. Die Änderungsverordnung in Form einer Ersten Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV-Novelle) wurde am 19. Oktober 2021 im Bundesgesetzblatt (BGBl. I S. 4688) verkündet und trat am 09. November 2021 in Kraft. Die Änderungen beziehen sich auf die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr und sollen eine größere abschreckende Wirkung erzielen.⁷ Die Änderungen führten meist zur Bußgeldverdopplung bei Geschwindigkeitsverstößen von Pkw und Motorrädern.

Tabelle 1: Auszug aus dem Bußgeldkatalog

| Verkehrsfluss | |
|---|---|
| verbotswidrige Parken auf Geh- und Radwegen sowie das unerlaubte Halten auf Schutzstreifen und das Parken und Halten in zweiter Reihe | bis zu 110 Euro mit gegebenenfalls Punktvergabe im Fahreignungsregister bei schweren Verstößen |
| rechtswidriges Parken an engen oder unübersichtlichen Straßenstellen beziehungsweise im Bereich einer scharfen Kurve | 55 Euro |
| Auto-Posing | |
| Verursachen von unnötigem Lärm und einer vermeidbaren Abgasbelastung sowie das unnütze Hin- und Herfahren | bis zu 100 Euro |
| Geschwindigkeitsverstöße für Pkw / Motorräder | |
| Überschreitungen ab 16 bis zu 20 Kilometer pro Stunde | 70 Euro innerorts / 60 Euro außerorts |
| Überschreitungen ab 21 bis zu 25 Kilometer pro Stunde | 115 Euro innerorts und 1 Punkt / 100 Euro außerorts und 1 Punkt |
| Überschreitungen ab 26 bis zu 30 Kilometer pro Stunde | 180 Euro innerorts, 1 Punkt und gegebenenfalls 1 Monat Fahrverbot / 150 Euro außerorts, 1 Punkt und gegebenenfalls 1 Monat Fahrverbot |
| Überschreitungen ab 31 bis zu 40 Kilometer pro Stunde | 260 Euro innerorts, 2 Punkte und 1 Monat Fahrverbot / 200 Euro außerorts, 1 Punkt und gegebenenfalls 1 Monat Fahrverbot |
| Überschreitungen ab 41 bis zu 50 Kilometer pro Stunde | 400 Euro innerorts, 2 Punkte und 1 Monat Fahrverbot / 320 Euro außerorts, 2 Punkte und 1 Monat Fahrverbot |

Das Strafgesetzbuch (StGB) hat 2016 eine Erweiterung in Bezug auf illegale Straßenrennen erfahren. Dieser Punkt wird im folgenden Abschnitt eingehender beleuchtet.

2.2. Die polizeiliche Verkehrsüberwachung

Bei Straffälligkeiten in Bezug auf das Verursachen von unnötigem Lärm im Straßenverkehr ist nach (unzulässigem) Fahrzeugtuning, Profilierungsfahrten und verbotenen Krafftfahrzeugrennen zu unterscheiden. Im Land Berlin besteht im Gegensatz zu anderen Bundesländern keine aktive Tuning- oder Profilierungsszene.

Profilierungsfahrten sind als überwiegend saisonales Phänomen vorrangig in den wärmeren Jahreszeiten und verstärkt auf Strecken im Innenstadtbereich wahrnehmbar. Es fallen überwiegend Fahrer hochwertiger und teurer Sportwagen dadurch auf, dass sie unter dem Motto „sehen und gesehen werden“ in provokanter Fahrweise versuchen, die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf sich und ihre Fahrzeuge zu ziehen. Die Fahrzeugführenden sind in der Regel mit hochmotorisierten Serienfahrzeugen unterwegs und stehen in keinem Zusammenhang mit

⁷ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/update-stvo-novelle.html>, Zugriff am 17. März 2023.

den Fahrzeugtunenden; auch wenn dieses von der Bevölkerung oftmals gleichgesetzt wird. Im Jahr 2022 wurden durch die Polizei Berlin über 1.000 gezielte technische Fahrzeugkontroll-einsätze zur Bekämpfung des Phänomens „Profilierungsfahrten“ durchgeführt. Zum beweissicheren Nachweis überhöhter und damit unzulässiger Geräuschwerte kommen bei polizeilichen Kontrolleinsätzen der Verkehrspolizei regelmäßig geeichte Schallpegelmessgeräte zur Anwendung.

Bisher erfüllt keine automatisierte Messtechnik zur Erfassung von sehr lauten Fahrzeugen die Anforderungen an die zwingend erforderliche innerstaatliche Bauartzulassung. Dies trifft ebenfalls auf den Prototypen des Lärmblitzers „Hydre“ zu, der Mitte 2023 auf dem Kurfürstendamm erprobt wurde (siehe Kapitel: 2.3). Aus diesem Grund müssen zum jetzigen Zeitpunkt polizeiliche Kontrollen zur Feststellung und Einordnung des Delikts aktiv vor Ort durchgeführt werden. In anderen deutschen Städten wie beispielsweise Düsseldorf und Mannheim sind dafür zusätzlich spezielle Ermittlungsgruppen im Einsatz.

Die Polizei Berlin richtet ihre Verkehrssicherheitsarbeit grundsätzlich an der Verkehrsunfalllage aus und führt lageangepasst, vielfältige Maßnahmen durch, die der Gefahrenabwehr oder auch der Strafverfolgung dienen. Im Rahmen der Verkehrsunfallprävention steht zudem das zielgruppen- und ursachenorientierte Sensibilisieren für die Gefahren des Straßenverkehrs im Zusammenhang mit verantwortungsbewusstem Verhalten im Verkehrsraum im Fokus. Die Schwerpunktsetzung der Polizei Berlin liegt bei der Bekämpfung von Verkehrsunfällen und der Verfolgung von straffälligem oder ordnungswidrigem Verhalten im Fließverkehr. Vor diesem Hintergrund erachtet die Polizei Berlin die gegenwärtige Kontroll- und Interventionslage zum Thema Verkehrslärm als ausreichend und erkennt momentan kein Erfordernis zum Aufstellen einer gesonderten Kontrollgruppe „Profilierungsfahrten“ wie andere Städte.

Am 13. Oktober 2017 wurde durch eine Bundesratsinitiative zur stärkeren Abschreckung gegen illegale Straßenrennen der § 315d des Strafgesetzbuches (StGB) in Kraft gesetzt. Auf dieser Grundlage konnten erstmals Personen, die im Straßenverkehr nicht erlaubte Kraftfahrzeugrennen ausrichten, durchführen, daran teilnehmen oder sich mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig fortbewegen mit einer Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren bestraft werden. Wenn eine Todesfolge oder eine schwere Gesundheitsschädigung aus diesem Tatbestand resultiert, wurde die Freiheitsstrafe auf bis zu zehn Jahre erhöht.

Die Polizei Berlin führt regelmäßig stadtweit, stationäre Verkehrsüberwachungsmaßnahmen durch, wodurch auch verbotene Kraftfahrzeugrennen verhindert werden. Im Jahr 2022 wurden insgesamt 506 solcher Delikte polizeilich registriert.

Im Rahmen der vielfältigen Verkehrsunfallprävention führen Verkehrssicherheitsberatende (VksB) der Polizei Berlin Informationsveranstaltungen für die Zielgruppe der jungen Erwachsenen an Ober- und Berufsschulen durch und integrieren hierbei die Thematik „Verbotene Kraftfahrzeugrennen“.

Die VksB wirken auch bei Schwerpunkteinsätzen mit, um Betroffene für besonderen Gefahrenaspekte zu sensibilisieren. Es werden ebenfalls themen- und zielgruppenrelevante Messen und Veranstaltungen genutzt, um Teilnehmende unter Einbindung von Unfallberichten, Bildern und Videos über Risiken und normgerechtes Verhalten zu informieren.

Als herausragende und medial begleitete Sonderveranstaltung ist die Ausstellung „Wahnsinn-Illegale Autorennen. Wie stoppen wir den Tempo-Rausch?“ zu benennen. Diese fand als Kooperationsprojekt der Polizei Berlin und dem Deutschen Technikmuseum Berlin vom 25. Februar bis 03. Juli 2022 statt. Sie beschäftigte sich neben dem Phänomen des „Tempo Rausches“ auch mit dem „Kudamm-Raser-Fall“ aus dem Jahr 2016. Zusätzlich führten die Verkehrssicherheitsberatenden und Präventionsbeauftragten der Polizei Berlin einen themenbezogenen Verkehrsunterricht mit Berliner Oberschülern im geschlossenen Kreis durch und integrierten die eindrucksvolle Ausstellung. Die gewinnbringenden Erfahrungswerte in der Zusammenarbeit mit dem Deutschen Technikmuseum und die positive Resonanz der Teilnehmenden bilden eine

gute Grundlage für zukünftige Projekte und Veranstaltungen.

2.3. Pilotprojekt zur Ausleihe eines „Lärmblitzers“

2.3.1. Einleitung

Anfang 2022 wurde der Fachbereich der Lärminderungsplanung auf das Pilotprojekt zum Einsatz von sogenannten Lärmblitzern in Frankreich aufmerksam. In der Europäischen Union besteht für motorisierte Fahrzeuge, die am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, eine Pflicht zur periodischen Hauptuntersuchung. In Frankreich gibt es diese Verpflichtung für motorisierte Zweiräder bisher jedoch nicht. Zur Vermeidung einer Sanktionierung durch die Europäische Union und zur Verringerung von Lärm- und Luftemissionen wird ähnlich wie in Dänemark auf stichprobenartige technische Kontrollen gesetzt, die den technischen Zustand und die Lärmentwicklung am Straßenrand kontrollieren und gegebenenfalls sanktionieren. Dafür hat Frankreich die „Code de la route“ (französische Straßenverkehrsordnung) angepasst, um im Zuge eines mehrjährigen Forschungsprojektes automatisierte Kontrollen der Lärmentwicklung am Straßenrand vornehmen zu können. Dazu kamen mehrere Systeme von unterschiedlichen Herstellern in Frankreich zum Einsatz. Zum 07. Juli 2023 wurde mit dem Dekret n°0162 der Pegelschwellenwert von 85 Dezibel (A-bewertet) in der Code de la route festgesetzt, welchen die Fahrzeuge in keinem Fahrzustand überschreiten dürfen und wodurch eine Ahndung offiziell möglich wurde⁸.

Mit BruitParif, den Entwicklern des französischen Systems „Hydre“, konnte die Ausleihe zur Erprobung in Berlin vereinbart werden. Ziel war es zu erproben, ob und wie besonders laute Fahrzeuge im Straßenverkehr erfasst werden können. Für die Erprobung war von Beginn an klar, dass mit der Erfassung keine ordnungsrechtliche Ahndung verbunden ist. Denn die Gesetzeslage in Deutschland bietet derzeit keine Grundlage für eine Ahndung wie in Frankreich. Zudem ist das System „Hydre“ bislang in Deutschland nicht zugelassen. Die Erprobung war somit ein befristetes Forschungsprojekt.

Mit dem Forschungsprojekt sollten speziell die Einsatzmöglichkeiten in Berlin in einem von Geräuschen geprägten städtischen Umfeld ausgelotet werden. In dem zweimonatigen Einsatz vom 31. Mai 2023 bis zum 27. Juli 2023 war das Gerät auf dem Mittelstreifen in circa fünf Metern Höhe aufgestellt. Erfasst wurde die Fahrtrichtung Westen am Kurfürstendamm auf Höhe der Gedächtniskirche.

Die im Projekt ermittelten Fahrzeuge werden hinsichtlich mehrerer wissenschaftlicher Fragestellungen in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Berlin untersucht. Die Analyse soll im Wesentlichen aufzeigen, ob mit Hilfe des Hydre-Systems die Gründe für sehr laute Einzelereignisse wie beispielsweise Manipulation oder ein unangepasster Fahrstil ermittelt werden können.

8 <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000047835904>, Zugriff am 21. September 2023.

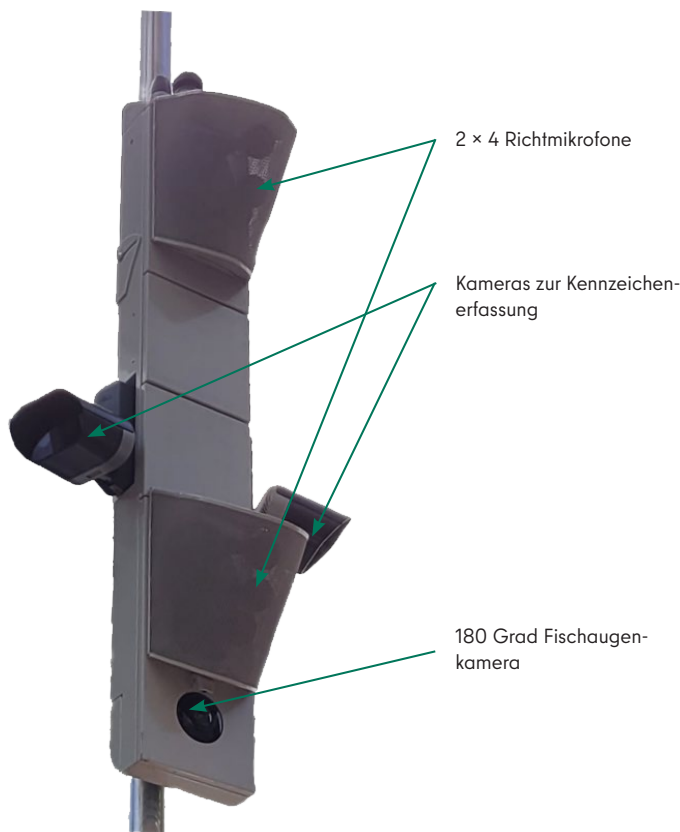


Abbildung 1: Schematische Darstellung des Hyde-Systems

(Quelle: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt)

Der Kurfürstendamm ist laut der Verkehrssicherheitslage 2022 der Polizei Berlin auf Platz 2 der Orte für verbotene Kraffahrzeuggrennen in Berlin, weshalb er als Einsatzort ausgewählt wurde.⁹ Der Aufstellungsort musste weiteren Anforderungen wie eine freie Sicht, die Zugänglichkeit zu einem Stromanschluss und einer maximalen Spurenanzahl von zwei zu überwachenden Spuren genügen.

Das Hyde-System funktioniert wie eine akustische Kamera durch das Zusammenwirken von zwei mal vier Richtmikrofonen und einer 180 Grad Fischaugenkamera, die mit 25 Bildern pro Sekunde bis zu 15 vorbeifahrende Fahrzeuge gleichzeitig erkennt und mit einer Verarbeitungszeit von 0,6 bis 1 Sekunde den Beurteilungspegel erfasst. Dabei werden die Beurteilungspegel der Fahrzeuge, egal auf welcher Fahrspur oder Entfernung sie sich befinden, auf eine gleichbleibende Entfernung von 7,6 Metern und einer Höhe von 1,2 Metern heruntergerechnet¹⁰.

Wenn die Auslöseschwelle von $L_{A_{fmax}} \geq 82$ Dezibel (A-bewertet) erreicht wird, wird das lauteste Fahrzeug in einer Aufnahme erfasst. Der Schwellenwert von 82 Dezibel (A-bewertet) wurde gewählt um niedrigere Pegel als in Frankreich zu erfassen.¹¹ Dieser Pegel entspricht außerdem dem höchsten Grenzwert der 1. Phase für neue Fahrzeugtypen, die ab dem 01. Juli 2016 zugelassen wurden¹².

9 https://www.berlin.de/polizei/_assets/aufgaben/anlagen-verkehrssicherheit/verkehrssicherheitslage-2022-polizei-berlin.pdf, Zugriff am 01. November 2023.

10 Anmerkung der verfassenden Person: Diese Werte beziehen sich auf die Genehmigungsbedingungen für das Fahrgeräusch.

11 Anmerkung der verfassenden Person: In Frankreich werden im Pilotprojekt 85 Dezibel (A-bewertet) als Schwellenwert verwendet.

12 Anmerkung der verfassenden Person: Fahrzeugklasse N3 mit einer Motornennleistung > 2.500 Kilowatt nach VERORDNUNG (EU) Nr. 540/2014 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraffahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG.

Im Ergebnis wurden pro Aufnahmeevent eine mp4-Video datei, eine FLAC-Audio datei und eine jpg-Bild datei generiert. Wobei die Aufnahmelänge zwischen zwei bis sechs Sekunden in Abhängigkeit von der Fahrzeuggeschwindigkeit variierte.

Die Aufnahmen erfolgten in Absprache und mit Genehmigung der Berliner Landesdatenschutzbeauftragten. Zur Wahrung des Datenschutzes erfolgte eine Risiko- und Datenschutzfolgenabschätzung nach § 67 Bundesdatenschutzgesetz und eine Auftragsverarbeitungsregelung mit dem Hersteller des Gerätes.

Weiterhin bedeuteten die Auflagen des Berliner Datenschutzbeauftragten in der Praxis, dass die Aufnahmequalität der Videos so weit heruntergeregelt wurde, dass keine Gesichter erkennbar waren. Außerdem wurden Gesichter von Passanten und Fahrzeugführenden unkenntlich gemacht. Lediglich die Kennzeichen der defektierten Fahrzeuge wurden mit Hilfe der Kameras in den Fotos dargestellt. Diese mussten durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) für die weitere Überprüfung durch die Technische Universität Berlin anonymisiert werden. Die Kennzeichenerhebung zur weiterführenden Auswertung machte es notwendig, spezifische Fahrzeugeigenschaften¹³ beim Kraftfahrtbundesamt und Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten abzufragen.

Zur Wahrung der öffentlichen Informationspflicht wurden im Untersuchungszeitraum circa 100 Meter vor dem Hyde-System und an dem Gerätemast selbst je eine Informationstafel mit einer Zweckbeschreibung und der Datenschutzerklärung in Sichthöhe befestigt.

Verkehrserhebung

Erfassung sehr lauter Fahrzeuge



Hier findet ein wissenschaftliches Pilotprojekt vom 31.05. - 27.07.2023 statt.

Es werden KEINE Halterdaten ermittelt und es erfolgt KEINE Ahndung.

Eine Kennzeichenerfassung erfolgt anlassbezogen, wenn ein definierter Schalldruckpegel während der Vorbeifahrt überschritten wird. In diesem Fall erfolgt eine akustische und visuelle Aufnahme des Fahrzeugs. **Fahrzeugführende und Passanten werden nicht erfasst.** Die Erhebung und Verarbeitung erfolgt zu wissenschaftlichen Forschungszwecken mit der Technischen Universität Berlin auf Grundlage des Art. 6 Abs. 1 Satz 1 lit. e Alt. 1 Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) i.V.m. § 17 Abs. 1 Satz 1 Berliner Datenschutzgesetz (BlnDSG).



Die Federführung liegt bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt.
-Referat Immissionsschutz-

Weitere Informationen sowie die Datenschutzerklärung finden Sie unter:
<https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/loerm/laermminderungsplanung-berlin/projekte/verhaltensbedingter-verkehrslaerm/>
oder telefonisch unter (030) 9025-2293



Abbildung 2: Informationstafel zur Erhebung
(Quelle: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt)

¹³ Hersteller-Schlüssel-Nummer, Typ-Schlüssel-Nummer, Jahr der Erstzulassung, Hersteller, Hubraum in Kubikzentimeter, Motorleistung in Kilowatt, Nennleistungsumdrehung, Standgeräusch in Dezibel, Fahrgeräusch in Dezibel, Fahrzeugklasse-Schlüssel-Nummer, Art des Aufbaus-Schlüssel-Nummer, Code zur nationalen Emissionsklasse, Emission, Kraftstoff- oder Energiequelle, Kraftstoff, Leergewicht Technisch zulässige Gesamtmasse in Kilogramm, Anzahl der Achsen, Fahrzeugklasse, Aufbauart.

2.3.2. Statistische Kurzauswertung

Innerhalb des Untersuchungszeitraum wurden insgesamt 2.468 Fahrzeuge erfasst, die den Pegelschwellenwert von 82 Dezibel (A-bewertet) in einer Entfernung von 7,6 Metern erreichten oder überschritten. Dies entspricht circa 0,5 Prozent der Gesamtfahrzeugmenge¹⁴ dieser Fahrtrichtung des Abschnitts vom Kurfürstendamm.

Die detektierten Fahrzeuge fuhren mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 42 Kilometer pro Stunde bei einer angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 Kilometer pro Stunde an diesem Straßenabschnitt. Der durchschnittliche Schalldruckpegel in 7,6 Meter Entfernung lag bei 85 Dezibel (A-bewertet) bei den erfassten Fahrzeugen.

Bei über der Hälfte der Fahrzeuge handelte es sich um Kräder (53 Prozent), 28 Prozent gehörten zur Gruppe der Lkw / Busse / Busse der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und 19 Prozent waren Pkw.

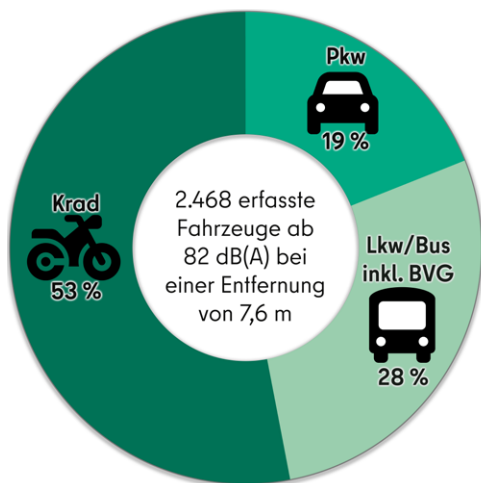


Abbildung 3: Kreisdiagramm Verteilung aller erfassten Fahrzeuge

(Quelle: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt)

Die häufigsten Auslösungen fanden bei allen Fahrzeugarten in der Pegelklasse 82 bis 85 Dezibel (A-bewertet) statt. In der Pegelklasse zwischen 85 bis 95 Dezibel (A-bewertet) reduzierte sich die Anzahl bei Krädern und Pkw um rund 30 Prozent zur ersten Pegelklasse. Ein deutlicher Einbruch zeigte sich wiederum in dieser Klasse bei den Bussen / Lkw. Zwischen 85 bis 95 Dezibel (A-bewertet) stellten sie den kleinsten Anteil aller Fahrzeugarten dar, wohingegen sie in der Klasse zwischen 82 bis 85 Dezibel (A-bewertet) die überwiegende Fahrzeugart repräsentierten.

In der Pegelklasse zwischen 95 bis 105 Dezibel (A-bewertet) reduziert sich die Anzahl der erfassten Fahrzeuge deutlich. Der eine erfasste BVG-Bus erreichte diese Pegelklasse durch ein pfeifendes Druckluft-Geräusch, welches entsteht, wenn überschüssige Druckluft ins Freie abgelassen wird. Das kommt vor, wenn der Vorratsbehälter des Busses während der Fahrt durch einen Kompressor mit Druckluft für die Bremsanlage und Federung versorgt und ein bestimmter Abschalt-Druck erreicht wird. Grundlage der Detektion war somit kein lautes Motorengeräusch oder ein Schaden am Fahrzeug.

¹⁴ Anmerkung der verfassenden Person: Die durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (DTV) wurde aus der Lärmkartierung 2022 abgeleitet.

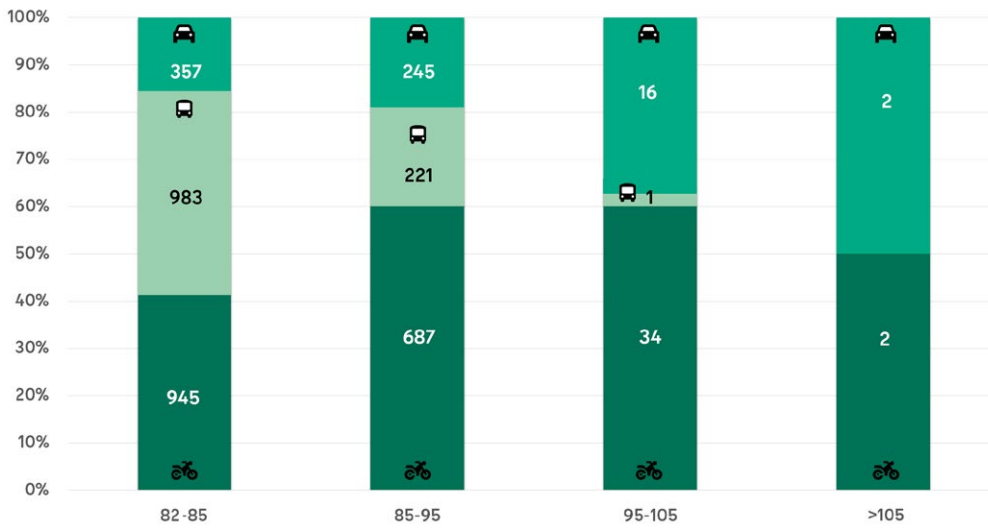


Abbildung 4: Anteile der Fahrzeugkategorien in Prozent nach Pegelklassen in Dezibel (A-bewertet)
 (Quelle: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt)

In die lauteste Pegelklasse > 105 Dezibel (A-bewertet) war 0,2 Prozent aller erfassten Fahrzeuge einzuordnen. Drei der Fahrzeuge dieser Pegelklasse wiesen in ihren Fahrzeugpapieren einen Vorbeifahrtpegel zwischen 74 bis 76 Dezibel (A-bewertet) auf und lagen somit bei der Erfassung deutlich oberhalb dieser normierten Angaben. Das vierte Fahrzeug erreichte diese Pegelklasse durch bedeutungsloses Hupen und nicht aufgrund des Motorengeräusches.

Auch in der Pegelklasse zwischen 95 bis 105 Dezibel (A-bewertet) lag der durchschnittliche eingetragene Typprüfwert Vorbeifahrtpegel bei 75 Dezibel (A-bewertet) und der höchste eingetragene Pegelwert lag bei 80 Dezibel (A-bewertet). So zeigt sich an dieser Stelle ebenfalls eine große Diskrepanz zwischen den Werten der genormten Messverfahren und den Worst-Case-Szenarien im realen Straßenverkehr, wie sie hier ansatzweise durch die vorliegenden Ergebnisse abgebildet werden. So ließe sich an dieser Stelle eine ähnliche Schlussfolgerung wie ihn das Umweltbundesamt 2020 im Bericht „Überprüfung der Geräuschemissionen von Motorrädern im realen Verkehr“ zog, dass die aktuellen Prüfverfahren angepasst werden müssten, um auch Worst-Case-Vorbeifahrten aufzunehmen¹⁵.

¹⁵ Huth et al: Überprüfung der Geräuschemissionen von Motorrädern im realen Verkehr, Deutschland: Umweltbundesamt, 2020., Seite 25.

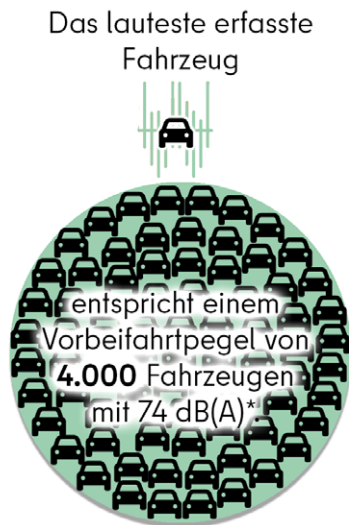


Abbildung 5: Gleichnis für das lauteste erfasste Fahrzeug
(Quelle: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt)

Das lauteste erfasste Fahrzeug war mit 111 Dezibel (A-bewertet) durch sein auffälliges Fahrverhalten so laut wie 4.000 Fahrzeuge mit seinem eigentlichen Typprüfwert von 74 Dezibel (A-bewertet) oder ein Martinshorn in zehn Meter Entfernung¹⁶.

Die gemittelten Ergebnisse zeigten weiterhin, dass innerhalb des Untersuchungszeitraums an Samstagen und Sonntagen mehr laute Fahrzeuge erfasst wurden als innerhalb der Woche. Es konnten ebenfalls Auslösespitzen zwischen 17:00 bis 21:00 Uhr identifiziert werden.

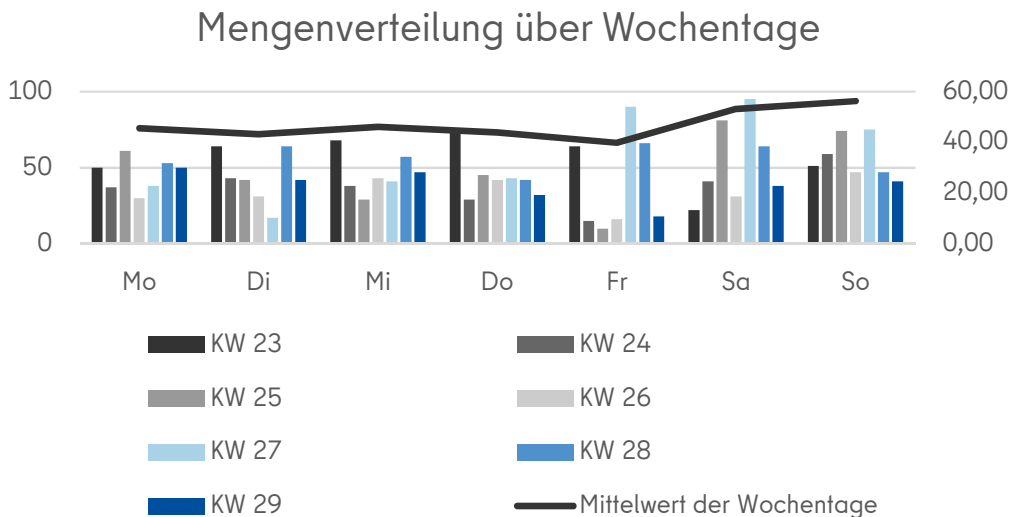


Abbildung 6: Verteilung aller erfassten Fahrzeuge auf die Wochentage
(Quelle: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt)

¹⁶ <https://www.hlnug.de/themen/laerm/akustische-grundlagen>, Zugriff am 26. September 2023

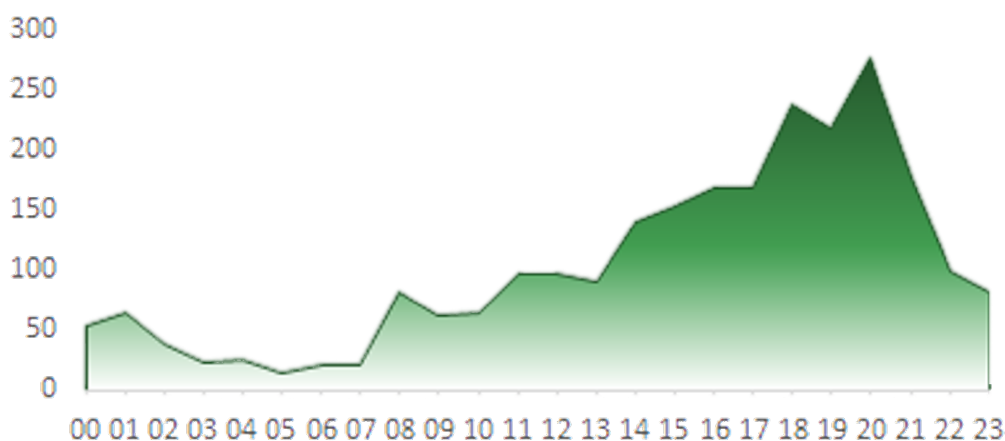


Abbildung 7: Verteilung aller erfassten Fahrzeuge (y-Achse) über Uhrzeiten in Stunden (x-Achse)
(Quelle: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt)

2.3.3. Ausblick

Weitere Erkenntnisse werden durch wissenschaftliche Untersuchungen der Technischen Universität Berlin (TU Berlin) bearbeitet und im weiteren Verfahren berichtet. Eine daran angeschlossene Masterarbeit wurde 2024 an der TU Berlin abgeschlossen. Sie steht der Öffentlichkeit zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht zur Verfügung.

Zusätzlich hat die SenMVKU mit dem Masteranden einen Werkvertrag zur weiteren Analyse der Hyde Daten geschlossen, die im Wesentlichen aufzeigen soll, ob die Gründe wie beispielsweise technische Mängel, Manipulationen oder lärmerzeugendes Fahrverhalten für das Überschreiten der Auslöseschwelle anhand der erfassten Daten zu identifizieren sind. Dabei kommen Verfahren des maschinellen Lernens zum Einsatz, die sukzessive trainiert und validiert werden sollen. Es soll ebenfalls die Zuordnung zur primären Quelle wie beispielsweise der Motor, der Auspuff oder die Hupe betrachtet werden.

Darüber hinaus soll eine detaillierte (psycho-)akustische Charakterisierung der erfassten Fahrzeuge und eine instrumentelle Einschätzung bezüglich der Belästigungswirkung von besonders kritischen Ereignissen erfolgen.

Die Veröffentlichung des Berichts wird in der zweiten Jahreshälfte 2024 auf dem Internetauftritt der Lärminderungsplanung Berlin der SenMVKU erfolgen.

Weiterhin wird ein Informationsaustausch mit anderen testenden Städten wie Barcelona angestrebt.

Um das Hyde System in Deutschland als automatisierte Messtechnik zur Ahndung zuzulassen, müsste es nach jetzigem Rechtsstand in der Lage sein, erhöhte Geräuschwerte von Fahrzeugen quellengenau zu lokalisieren und auch gleichzeitig erkennen, ob fahrzeugspezifische Grenzwerte überschritten werden. Außerdem müsste es rechtsverbindlich unterscheiden können, ob das Fahrverhalten oder eine technische Fahrzeugveränderung ursächlich für die im Einzelfall erhöhte Lärmemission ist. Da diese Anforderungen zum jetzigen Zeitpunkt schwer zu realisieren sind, sind Überlegungen zur Einführung eines sogenannten „Lärmdeckels“ wie in Frankreich zielführender. Dieser Deckel würde eine Schwelle definieren, die kein Fahrzeug im realen Straßenverkehr in keinem Fahrzustand überschreiten darf. Eine Überschreitung kann so nur die Folge eines Fehlverhaltens, eines Fahrzeugdefekts oder einer Manipulation sein. Diese Überlegungen werden derzeit in Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachgremien eruiert, um eine entsprechende Bundesratsinitiative vorzubereiten.

2.4. Neustrukturierung der Ordnungsämter

Die Berliner Ordnungsämter leisten neben den Bürgerämtern einen großen Anteil an Bürgerdiensten. Die Aufgaben der Ordnungsämter sind sehr heterogen, weshalb eine bereichsübergreifende Steuerung, Organisations- und Personalentwicklung erschwert ist. Gleichzeitig haben sich die Aufgaben in den letzten Jahren erheblich ausgeweitet, ohne dass Organisation und Personalbemessungen angepasst wurden.

Aus diesem Grund wurde ein Projekt zur Neustrukturierung der Ordnungsämter von der Senatsverwaltung für Inneres und Sport initiiert. Im Einzelnen sollten dadurch Aufgaben, Organisation und Personalbedarfe identifiziert sowie ein gesamtstädtisches Steuerungskonzept erarbeiten werden.

Eine lärmrelevante Aufgabe, die derzeit bei den Ordnungsämtern verortet ist, ist die Überwachung und Kontrolle der Ordnung im öffentlichen Raum / Außendienst. Die bezirklichen Allgemeinen Ordnungsdienste (AOD) sind somit im Einzelnen für Ordnungsmaßnahmen bei Haus- und Nachbarschaftslärm (zum Beispiel Anzeigenfertigung und Sicherstellung der Musikanlage bei zu lautem Gebrauch) aber auch für die Überwachung des ruhenden Verkehrs und des Fließverkehrs auf Gehwegen und in Fußgängerzonen zuständig. Während der Corona-Pandemie wurde zur Entlastung der AOD-Kräfte das eigenständige Tätigkeitsfeld des Verkehrsüberwachungsdienstes (VÜD) sowie die Einführung der Kartenlesegeräte für die unmittelbare Ahndung von nicht verkehrlichen Ordnungswidrigkeiten temporär eingeführt.

3. FREIWILLIGE VERHALTENSÄNDERUNG

Diese temporäre Maßnahme soll im Zuge der Neustrukturierung verstetigt werden. Dazu hat die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – Abteilung Verkehrspolitik einen Berechnungsschlüssel als Grundlage für die Abschätzung der zusätzlichen zukünftigen Überwachungsbedarfe und Personalabschätzungen zur Überwachung des ruhenden Verkehrs erarbeitet. Da sich die zukünftige Arbeitslast durch beispielsweise die Ausweitung des Radverkehrsnetzes, die effiziente Nutzung und Ausweitung von Lieferzonen und die Erweiterung von Bussonderstreifen erhöhen wird, sieht diese Abschätzung nicht eine faktische Aufgabenreduzierung des AODs vor. Der VÜD bietet jedoch eine komplementäre Ergänzung. Die Empfehlung sieht für die Umsetzung dieses Konzeptes eine Senatsvorlage vor, damit die erforderlichen Stellen- und Sachmittel im Doppelhaushalt 2024/25 vorgesehen werden.

Innerhalb des Projektes zur Neustrukturierung der Ordnungsämter wurde ein Ergebnisbericht zur Zusammenarbeit der Polizei und den Ordnungsämtern erstellt. Dieser empfiehlt beispielsweise, die Außendienstkräfte der Ordnungsämter mit einer Funkanbindung an die Wache der Ordnungsämter sowie einer separaten Telefonleitung zwischen den Leitstellen der Polizei und Ordnungsämter auszustatten. Diese Maßnahme soll eine effiziente Abstimmung und Steuerung der beiden Instanzen bewirken. Im gleichen Maße empfiehlt der Ergebnisbericht eine einheitliche Benennung von Telefonnummern und Funktionspostfächern, wodurch die Kommunikation zwischen den Bürgerinnen und Bürgern mit den Behörden reibungsloser erfolgen kann.

Diese Konzepte und Planungen ermöglichen auch indirekt eine Minderung von zusätzlichem Lärm durch Einzelereignisse im Straßenverkehr.

Eine Verhaltensänderung kann durch äußeren Druck mit hohen Bußgeldern und Kontrollen erreicht werden. Ein weiterer Ansatzpunkt besteht darin, durch Sensibilisierung eine Einsicht zur Verhaltensänderung bei den Menschen zu erzeugen. Dazu werden gerne mediale Kampagnen genutzt, die entweder Aufmerksamkeit oder eine Verhaltensänderung durch Wissenszuwachs erzeugen wollen.

So wurde mit den Mitteln der Lärmaktionsplanung ein Präventionsfilm konzipiert, der in Berliner Fahrschulen zur Sensibilisierung eingesetzt werden soll und den Fahranfängern vermittelt, was am Fahrzeug Lärm verursacht und für ein faires Miteinander wirbt.

Die Abteilung für Verkehr der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) hat sich Ende 2023 ebenfalls dem Thema Verkehrssicherheit mit einer Kampagne angenommen.

3.1. Präventionsarbeit für Fahranfänger in Fahrschulen

Kfz-Lärm wird im Theorieunterricht als kurzer Teil im Themenkomplex zum umweltbewusstem Fahren beleuchtet. Hier liegt der Fokus jedoch auf einer treibstoffsparenden Fahrweise, die sich auch positiv auf die Lärmemissionen eines Fahrzeugs auswirkt.

Der 3,5-minütige Präventionsfilm, der von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt für den Theorieunterricht an Fahrschulen entwickelt wurde, erklärt, wie Geräusche beim Fahren entstehen und wie sie minimiert werden können. Dies erfolgt auf eine ansprechende und nicht belehrende Weise.

Der Film ist jedoch nicht nur für Fahranfänger geeignet, sondern kann Jedem eine Hilfestellung

für ein lärmarmes, faires Miteinander im Straßenverkehr sein.

Der Film ist auf YouTube¹ und den Seiten der Berliner Lärmaktionsplanung² abrufbar. Um die Hauptzielgruppe auf den Film aufmerksam zu machen, wurden Informationsschreiben und Emails an Berliner Fahrschulen versandt.



Abbildung 7: Titelbild Präventionsfilm für Fahrschulen
(Quelle: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt)

3.2. Kampagne für mehr Verkehrssicherheit der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Ende 2023 startete die Abteilung für Verkehr der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt die Aktion „Miteinander gut ankommen“. Dabei werden Schwerpunkte auf die Themen Selbstsicherung („Sichtbar sein“), Rücksichtnahme („Raum geben“) und Verhaltensänderung („Vorbild sein“) gesetzt. Die Ansprache wird über Radiospots, Social Media und Online erfolgen. Eine Plakatkampagne und Infostände zum Thema sind ebenfalls geplant.

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt wird dazu 2024 ein neues Verkehrssicherheitsprogramm verabschieden, das durch eine Vielzahl von Maßnahmen und mit Unterstützung zahlreicher Beteiligter, aus Behörden, Institutionen und der Zivilgesellschaft, die Verkehrssicherheit in Berlin verbessern soll.

¹ <https://www.youtube.com/watch?v=s7ro40tHjPo>, Zugriff am 15. November 2023.

² <https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/projekte/praeventionsfilm-verkehrslaerm/>, Zugriff am 15. November 2023.


Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

www.berlin.de/sen/mvku

 x.com/senmvkuberlin

 [instagram.com/senmvkuberlin](https://www.instagram.com/senmvkuberlin)

Berlin, 09/2024