

5.3. Lautes Verkehrsverhalten

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/oder möglicherweise durch das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Auch das Parken und Halten in zweiter Reihe kann unnötigen Verkehrslärm erzeugen, weil es andere Verkehrsteilnehmende zum Bremsen, Ausweichen und Beschleunigen zwingt. Insbesondere werden leistungsstärkere und sportliche Kraftfahrzeuge in der Öffentlichkeit häufig als zu laut wahrgenommen. Ursächlich hierfür können technische Manipulationen / Veränderungen oder auch eine unangemessene Fahrweise sein.

In der letzten Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan 2019 - 2023 wurde bereits das unangepasste Verhalten von Personen im Straßenverkehr als „heißes“ Thema identifiziert. Hinweise wie Fahrmanöver mit unnötig starker Beschleunigung, Hupen und die Missachtung von Verkehrsregeln gegeben. Insbesondere wurde jedoch das „Rasen“ einiger Verkehrsteilnehmenden kritisiert und mehrfach 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. Das Projekt „Verhalten im Straßenverkehr“ befasst sich seither eingehend mit der Kontrolle, Sanktionierung und Prävention von unangepasstem Fahrverhalten im Straßenverkehr. Die Einzelheiten zur Projektarbeit befinden sich in Anlage 3. Hier wird ebenfalls der Teil-Projektstand zur Testung eines Lärmblitzers, dem französischen „Hydre“, vorgestellt.

Die Befassung mit dieser Thematik wird in der Laufzeit des Lärmaktionsplans 2024 - 2029 fortgesetzt. Verhaltensbedingter Straßenverkehrslärm ist weiterhin ein stadtweites Problem, dem es zu begegnen gilt.

Die Polizei Berlin ist für die Ahndung dieser Delikte zuständig. Um den Druck auf Verursachende von verhaltensbedingtem Straßenverkehrslärm zu erhöhen, wäre eine höhere Kontrolldichte notwendig. Der polizeiliche Fokus wird auf die Bekämpfung von Verkehrsunfällen und der Verfolgung von straffälligem oder ordnungswidrigem Verhalten im Fließverkehr gelegt. Gleichzeitig steht der Verwaltungsaufwand zur Ahndung von lauten Einzelereignissen im Straßenverkehr, trotz Verschärfung des Bußgeldkatalogs, weiterhin im Missverhältnis zur Höhe der Bußgelder. Ein teilautomatisiertes System, welches, vergleichbar zu einem Geschwindigkeitsblitzer, sehr laute Einzelereignisse detektiert, könnte einen positiven Einfluss auf den wahrgenommenen Kontrolldruck erzielen. Dazu wäre die Verwendung wie bspw. des Hydre-Systems in Deutschland als automatisierte Messtechnik zur Ahndung ein Ansatz. Um das System rechtssicher verwenden zu können, müssten zunächst die rechtlichen Rahmenbedingungen angepasst werden. Die Erfahrungen aus dem Lärmblitzer-Projekt haben gezeigt, dass als naheliegender Schritt die Einführung eines „Lärmdeckels“ für einzelne Vorbeifahrten wie in Frankreich für eine zukünftige Ahndung zielführend wäre. Dieser Deckel würde eine Schwelle definieren, die ein Fahrzeug im realen Straßenverkehr in keinem Fahrzustand überschreiten darf. Eine Überschreitung könnte nur die Folge eines Fehlverhaltens, eines Fahrzeugdefekts oder einer Manipulation sein. Diese Überlegungen sind eine Folgerung aus den Ergebnissen der Anlage 3 zum Verkehrsverhalten und werden derzeit in Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachgremien eruiert.

Ohne die Einführung eines Lärmdeckels wäre eine aufwendige Modifizierung des Systems notwendig. Nach derzeitigem Rechtsstand müsste es in der Lage sein, erhöhte Geräuschwerte von Fahrzeugen quellen genau 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. Derzeit ist das System in Deutschland nicht zugelassen. Aus diesen Gründen ist eine weitere Evaluierung von automatisierten Kontrollen im Straßenverkehr mittels eines Lärmblitzers beabsichtigt.

Die ersten Auswertungen zum testweisen Einsatz des Hyde-Systems am Kurfürstendamm sehen vielversprechend aus. Die Technologie war in der Lage, laute Fahrzeuge gezielt zu erfassen. So wurden allein in dem zweimonatigen Testzeitraum knapp 2.500 Fahrzeuge erfasst. Die Daten werden nun durch weitere wissenschaftliche Untersuchungen an der Technischen Universität Berlin ausgewertet.

Die ersten Ergebnisse werden in der zweiten Jahreshälfte 2024 erwartet, weshalb weitere Arbeitsaufträge zu dieser Thematik erst nach der Veröffentlichung des Lärmaktionsplans 2024 - 2029 definiert werden können.

In der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan 2024 - 2029 gab es für die Öffentlichkeit die Möglichkeit, lautes Verkehrsverhalten mit Hilfe einer Karte auf [mein.Berlin.de](https://mein.berlin.de)⁷³ zu melden. Der Bericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung stellt in Anlage 5 die Inhalte der Beteiligung dar. Die über 2.000 Beiträge der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Verkehrsverhalten müssen für die weitere Nutzung kategorisiert und verdichtet werden. Daher werden nach Absprache mit der Polizei Berlin die Hinweise zu Strecken mit drei oder mehr Beiträgen zusammengefasst und in Steckbriefen für die verantwortlichen Direktionen aufbereitet. Diese Steckbriefe wurden der Polizei Berlin übergeben und werden bereits jetzt für fokussierte Einsätze genutzt.

Die Reduzierung geschwindigkeitsabhängiger Lärmbelastungen steht auch weiterhin im Fokus der Lärmaktionsplanung. Die aktive Kontrolle und Ahndung von Geschwindigkeitsübertretungen liegt jedoch im Aufgabenbereich zur Verkehrssicherung der Polizei Berlin.

Mit Mitteln der Lärmaktionsplanung wurde ein Präventionsfilm erstellt, der in Berliner Fahrschulen zur Sensibilisierung eingesetzt werden kann. Er vermittelt den Fahranfängern, was am Fahrzeug Lärm verursacht und wirbt für ein faires Miteinander im Straßenverkehr. Um auf den Film aufmerksam zu machen, wurden Informationsschreiben und Emails an Berliner Fahrschulen versandt. In der Laufzeit des Lärmaktionsplan 2024 - 2029 wird die Verbreitung des Films in weiteren passenden Institutionen verfolgt.

ARBEITSAUFTRÄGE DER LÄRMAKTIONSPLANUNG 2024 - 2029:

- Weitere Evaluierung der Funktion und Einsatzmöglichkeiten eines automatisierten Lärmblitzers.
- Prüfung der Möglichkeit, einen sogenannten Lärmdeckel in der Straßenverkehrs-Ordnung einzuführen.

73 <https://mein.berlin.de/projekte/larmaktionsplan-2024-2029/> Zugriff am 23. November 2023.