

11.09.26**Empfehlungen**
der Ausschüsse

Vk - In - U

zu **Punkt ...** der 1068. Sitzung des Bundesrates am 25. September 2026

**Entschließung des Bundesrates zur wirksameren Bekämpfung
des sogenannten "Autoposing" im öffentlichen Straßenraum****- Antrag der Freien Hansestadt Bremen -****A**

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)** und
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**

empfehlen dem Bundesrat, die Entschließung mit folgenden Maßgaben zu fassen:

- In
(bei
Annahme
entfällt
Ziffer 2)
1. Zu Nummer 1 Satz 2, 3, Nummer 2 Satz 3, Nummer 4 Satz 1, 2, Nummer 6
- a) Nummer 1 Satz 2 und 3 ist zu streichen.
 - b) In Nummer 2 Satz 3 ist die Angabe „ , insbesondere die Anordnung medizinisch-psychologischer Untersuchungen oder längere Fahrerlaubnisentziehungen,“ zu streichen.
 - c) Nummer 4 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) In Satz 1 ist die Angabe „sowie zur Entziehung der Fahrerlaubnis“ zu streichen.
 - bb) Satz 2 ist zu streichen.

d) Nummer 6 ist durch die folgende Nummer 6 zu ersetzen:

- ,6. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, Möglichkeiten zur rechtssicheren Anwendung von automatisierten Messsystemen, sogenannten „Lärmblitzern“, zu prüfen und diese durch gegebenenfalls erforderliche Änderungen der jeweiligen bundesrechtlichen Bestimmungen zu ermöglichen.‘

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Zu Buchstabe a:

Ein spezieller, bundesweit einheitlicher Rechtsrahmen zur Bekämpfung neuer – nicht nur temporär bestehender – Phänomene ist zu begrüßen. Bezüglich der Forderung einer Anpassung von § 30 Absatz 1 StVO ist allerdings zu berücksichtigen, dass es sich hier um eine abstrakte Norm, die eine Vielzahl unterschiedlicher Verhaltensweisen erfasst, handelt. Eine Konkretisierung oder Erweiterung speziell für das „Autoposing“ und einzelne Erscheinungsformen ist somit systematisch abzulehnen, insbesondere da damit auch regelmäßig die Gefahr einhergeht, dass bestimmte Verhaltensweisen gerade nicht erfasst werden. Zumindest fraglich ist auch die Bewertung als „verkehrsfremd“, da es sich nach wie vor um Verkehrsverhalten (z.B. Beschleunigungsvorgänge) handelt, das lediglich nicht angemessen erfolgt. Zudem sind subjektive Empfindungen im Straßenverkehrsrecht grundsätzlich nicht maßgeblich, so dass ein Abstellen auf das Sicherheitsgefühl bedenklich ist. Unabhängig davon ist eine reine Beschränkung auf „innerorts“ nicht zielführend. Oftmals finden Tuner- und Powersporttreffen auch außerorts zum Beispiel an Tankstellen oder anderer geeigneten Örtlichkeiten statt, die sich zwar nicht innerhalb von Ortschaften befinden, deren Belästigung durch Lärm bzw. Abgase aber auf angrenzende Ortschaften oftmals deutlich einwirkt.

Zu Buchstabe b:

Überschneidung bzw. Wiederholung mit Nummer 4. Der beispielhafte Einzug im letzten Satz ist abzulehnen, da die Anordnung einer MPU nur eine vorbereitende Aufklärungsmaßnahme bzw. sie nicht isoliert angreifbar ist; offen ist zudem, ob mit dem längeren Fahrerlaubnisentzug ein Fahrverbot oder eine Sperrfrist für die Wiedererteilung gemeint ist.

Zu Buchstabe c:

Es wird auf die Ausführungen zu Buchstabe b verwiesen. Unabhängig davon besteht bereits jetzt die Möglichkeit, bei gravierendem (wiederholten) Fehlverhalten die Fahreignung prüfen zu lassen. Zudem ist fraglich, inwieweit Maßnahmen anderer europäischer Staaten, die mitunter vollkommen anderen Rechts-/Regelungs- und Befugnisrahmen unterliegen, auf das Rechtssystem in Deutschland übertragen werden können. Regelmäßig weckt der „Blick ins Ausland“ Erwartungshaltungen, die nicht erfüllt werden können.

Zu Buchstabe d:

Adressat der StVO sind die Straßenverkehrsbehörden, nicht die Kommunen. Fraglich ist zudem, welche Verkehrsregelungen überhaupt gemeint sind, insbesondere wenn sie nur das Autoposing betreffen sollten. Darüber hinaus ist zu bedenken, dass sie ggf. alle Verkehrsteilnehmer betreffen, insbesondere wenn etwaige Verkehrsverbote gemeint sein sollten. Soweit die Aufnahme von Regelungen zur Verkehrsüberwachung in die StVO gefordert wird, ist dies systemfremd. Soweit entsprechende Bundesregelungen in Erwägung gezogen werden, sollten diese an anderer Stelle geschaffen werden, da es hier nicht mehr um die Ordnung des Verkehrs geht. Auch wenn derzeit durchaus fraglich ist, wie der Einsatz von „Lärmblitzern“ zur Verfolgung und Ahndung von Verstößen rechtsverbindlich und praktikabel umsetzbar in Deutschland geregelt werden soll (fehlende einheitliche Grenzwerte, Maßgaben Mess- und Eichgesetz etc.), sollte an der Weiterentwicklung derartiger Systeme festgehalten werden, um zumindest auf längere Sicht ein geeignetes Kontrollinstrument zu haben.

Vk 2. Zu Nummer 2 Satz 3

(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 1)

In Nummer 2 Satz 3 ist die Angabe „ , insbesondere die Anordnung medizinisch-psychologischer Untersuchungen oder längere Fahrerlaubnisentziehungen,“ zu streichen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Überschneidung bzw. Wiederholung mit Nummer 4. Der beispielhafte Einzug im letzten Satz ist abzulehnen, da die Anordnung einer MPU nur eine vorbereitende Aufklärungsmaßnahme bzw. sie nicht isoliert angreifbar ist; offen ist zudem, ob mit dem längeren Fahrerlaubnisentzug ein Fahrverbot oder eine Sperrfrist für die Wiedererteilung gemeint ist.

Vk 3. Zu Nummer 7 – neu –

Nach Nummer 6 ist die folgende Nummer 7 einzufügen:

- ,7. Der Bundesrat nimmt darüber hinaus zur Kenntnis, dass auf internationaler Ebene die Zulassung sogenannter „Exterior Sound Enhancement Systems“ (ESES) vorbereitet wird. Dabei handelt es sich um Vorrichtungen zur Erzeugung künstlicher Fahrzeuggeräusche, die über die bereits vorgeschriebenen sicherheitsrelevanten Außengeräuschsysteme (AVAS) hinausgehen. Der Bundesrat bewertet die Einführung von ESES als kontraproduktiv für die Ziele der Lärminderung im Straßenverkehr. Er befürchtet, dass diese Systeme künftig insbesondere im Zusammenhang mit dem sogenannten „Autoposing“ eingesetzt werden und in ohnehin hochbelasteten urbanen Gebieten zu zusätzlichen, vermeidbaren Lärmemissionen führen. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, sich auf internationaler und europäischer Ebene sowie bei der Fortschreibung des nationalen Fahrzeugzulassungsrechts dafür einzusetzen, dass künstliche Fahrzeuggeräusche ohne Sicherheitsbezug bei Elektroautos untersagt bleiben und die Zulassung von ESES in Deutschland nicht umgesetzt wird.’

B

4. Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** empfiehlt dem Bundesrat, die EntschlieÙung zu fassen.