20. Wahlperiode

Drucksache **20/8852**

HESSISCHER LANDTAG

17. 10. 2022

Kleine Anfrage

Rüdiger Holschuh (SPD) vom 14.07.2022

Weg von Streckensperrungen und hin zu Lärmbegrenzung für Motorräder im Odenwaldkreis

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Motorrad fahren ist für viele Menschen Freizeitvergnügen und Hobby. Im Odenwald sind zahlreiche Strecken und Ausflugsziele landschaftlich reizvoll, das zieht einige Motorradfahrer aus den umliegenden Bundesländern und darüber hinaus an. Für die Anwohner an den stark befahrenen Strecken bedeutet das Freizeitvergnügen der Motorradfahrer bei Nichteinhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen und baulichen Veränderungen an den Maschinen jedoch eine Lärmbelästigung. Motorradfahrer sind oft an Feiertagen und Wochenenden unterwegs, wo sie auch als Einzelfahrzeuge die Anwohner durch Lärm extrem belästigen und somit die Anwohner in Ihrer Lebensqualität beeinträchtigen können. Um Interessenskonflikte der Anwohner auf der einen Seite und den Motorradfahrern auf der anderen Seite zu vermeiden, ist ein rücksichtvolles Miteinander und die Einhaltung der geltenden Gesetze und Geschwindigkeitsvorgaben durch die Motorradfahrer eine Grundvoraussetzung um Interessenkonflikte und Streckensperrungen, bzw. Verbotszonen zu vermeiden. Die berechtigten Interessen beider Seiten – Anwohner und Motorradfahrer – gilt es fair aufzuteilen. Durch den Ansatz einer Lärmminderung und die Erhöhung der Verkehrssicherheit, ist es möglich das gegenseitige Verständnis und die Toleranz zu erhöhen. Durch eine gezielte Kampagne könnte eine Sensibilisierung der Motorradfahrer für die Belange der Anwohner erreicht werden. Diese Maßnahmen müssten von regelmäßigen Kontrollen und bei Nichteinhaltung erfolgenden Sanktionen wirksam unterstützt werden. Die Polizeibehörden benötigen ein wirkungsvolles Instrumentarium, um Fahrzeuge die gegen die Geräuschvorschriften verstoßen, unmittelbar aus dem Verkehr zu ziehen. Die derzeitigen Genehmigungs- und Zulassungsregelungen reichen für eine Lärmbegrenzung allerdings nicht aus. Die Motorräder müssten nicht nur bei der baulichen/technischen Ausstattung, sondern auch im normalen Fahrgeschehen deutlich leiser werden. Das heißt, dass der Gesetzgeber erweiterte Anforderungen zum Geräuschverhalten der Motorräder im Genehmigungsverfahren, die auf eine Begrenzung der Lärmemissionen im realen Fahrbetrieb abzielen, umsetzen muss (auf EU Ebene gelten diese bereits). Diese Schlupflöcher, die zu höheren Geräuschemissionen führen, müssen dringend geschlossen werden. Des Weiteren sollte die Möglichkeit des sogenannten Sound-Designs verboten werden.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Hinsichtlich des Geräuschverhaltens von Motorrädern gibt es bedauerlicherweise seitens des Landes Hessen und des Bundes nur ganz eingeschränkte Einflussmöglichkeiten, die Vorschriften im Sinne der lärmbetroffenen Anwohnerinnen und Anwohner zu ändern. Die entsprechenden Vorgaben sind unionsrechtlich geregelt. Weder der Bund noch das Land Hessen sind berechtigt, eigenständige Regelungen zur Verbesserung des Lärmemissionsverhaltens zu erlassen bzw. die bestehenden Vorschriften zu verschärfen. In den europäischen und internationalen Gremien setzt sich das Bundesverkehrsministerium – mit Unterstützung von Hessen und anderen Ländern – seit Langem für strengere Regelungen ein, um Kraftfahrzeuge auf der Straße leiser werden zu lassen und so den Lärmschutz an der Quelle zu verbessern. Dies betrifft auch die besonders lauten Motorräder.

So darf beispielsweise nach einer am 19.10.2019 in Kraft getretenen EU-Regelung das umgerüstete Motorrad unter allen realen Fahrsituationen nicht lauter sein als das Fahrzeug in der Serienausstattung. Auch sind auf Vorschlag der Bundesregierung mit Unterstützung Hessens zwei weitere EU-Regelungen zur Reduzierung des Motorradlärms verschärft worden. Zum einen wird ein eventuell vom Hersteller erzeugtes künstliches „Missfire“ bzw. „Backfire“ im Schubbetrieb des Kraftfahrzeugs mit in die vom Grenzwert bewertete Geräuschmessung integriert. Diese Änderung trat am 16.10.2018 in Kraft. Zum anderen werden nunmehr unionsrechtlich die zulässigen Abweichungen der Geräuschemissionen zwischen den typischen Fahrzuständen eines Fahrzeugs im realen Verkehr und den Messergebnissen nach den gesetzlichen Typgenehmigungsprüfungen festgelegt.

Eingegangen am 17. Oktober 2022 · Bearbeitet am 18. Oktober 2022 · Ausgegeben am 20. Oktober 2022

Herstellung: Kanzlei des Hessischen Landtags · Postfach 3240 · 65022 Wiesbaden · www.Hessischer-Landtag.de

Zudem haben sich Bund und Länder im nationalen Bereich im Bund-Länder-Fachausschuss Technisches Kraftfahrwesen (BLFA-TK) auf ein Verbot der Nachrüstungen von Soundaktuatoren (so genannte Soundgeneratoren) verständigt. Ebenfalls wurden Änderungen an serienmäßigen Steuerungen von Soundaktuatoren und Klappenschalldämpfern untersagt, die das Ziel höherer Geräuschemissionen verfolgen. Darüber hinaus wurde auf Initiative des Landes Hessen die Bußgeldkatalog-Verordnung geändert, um festgestellte Lärmbelästigungen durch Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer sowie so genannte „Auto-Poser“ nachhaltiger ahnden zu können.

Auf politischer Ebene setzt sich die Landesregierung im Sinne der von ihr unterstützten „Entschließung des Bundesrates zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorradlärm“ (BR-Drucks. 125/20) für notwendige Veränderungen ein, insbesondere für weitere Anpassungen der Lärmemissionsbestimmungen im europäischen Zulassungsrecht.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister des Innern und für Sport und der Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz wie folgt:

Frage 1. Welche Arten von Streckensperrungen für Motorräder gibt es im Odenwaldkreis? Bitte die Strecken einzeln auflisten.

Fahrverbote für Krafträder bestehen im Odenwaldkreis an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen auf der

- L 3120 zwischen der Einmündung der K 39 im Bereich Oberzent-Ober-Sensbach und der Einmündung in die B 45 im Bereich Oberzent-Beerfelden (angeordnet am 09.12.1986) und
- L 3108 zwischen Oberzent-Hetzbach und Oberzent-Kailbach in der Zeit vom 15.03. bis 31.10. eines jeden Jahres (erstmalig für das Jahr 2008 am 18.02.2008 sowie dauerhaft für die darauffolgenden Jahre am 05.03.2009 angeordnet).

Der Landrat des Odenwaldkreises als seinerzeit zuständige Straßenverkehrsbehörde für die genannten Streckenabschnitte hat die Streckensperrungen für Krafträder nicht aus Lärmschutzgründen, sondern als Ultima Ratio aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet.

Frage 2. Wie haben sich die Unfallzahlen nach den erfolgten Streckensperrungen für Motorräder im Odenwaldkreis entwickelt? Bitte die einzelnen Strecken inklusive der dazugehörigen Unfallzahlen auflisten.

Hinsichtlich der Entwicklung der Unfallzahlen für die in der Antwort auf die Frage 1 genannten Streckenabschnitte wird auf die Anlage verwiesen.

Frage 3. Welche Verdrängungseffekte haben sich seit den Streckensperrungen für Motorräder entwickelt? Bitte nach Strecken einzeln auflisten.

Über Motorradverlagerungsverkehr infolge der in der Antwort auf die Frage 1 genannten Streckensperrungen liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Erfahrung ist aber davon auszugehen, dass Motorradfahrende im Freizeitverkehr durchaus auf für sie attraktive Strecken in der Region (u. a. Dreiländereck Hessen, Bayern und Baden-Württemberg) ausweichen und hierfür größere Anfahrtsstrecken in Kauf nehmen. Aufgrund des sehr hohen Verwaltungsaufwands sind keine entsprechenden Verkehrserhebungen vor und nach der Anordnung der in der Antwort auf die Frage 1 genannten Streckensperrungen durchgeführt worden.

Frage 4. Gibt es Alternativen zu Streckensperrungen für Motorräder im Odenwaldkreis wie Lärmmesspunkte/Schilder oder Aufklärungskampagnen? Bitte die Maßnahmen einzeln auflisten.
a) Wenn nein, warum nicht und werden künftig Kontrollen zur Lautstärkemessung eingeführt?

Neben Streckensperrungen und Verkehrsbeschränkungen für Motorräder gibt es folgende Maßnahmen ohne Eingriffscharakter, um die vom Motorradverkehr ausgehenden Beeinträchtigungen zu mindern:

Verkehrsüberwachung und technische Fahrzeugkontrollen
Die Steigerung der Verkehrsregeltreue bei motorisierten Zweiradfahrenden und hiermit einhergehend auch die Reduzierung der Lärmbelastung für die betroffene Wohnbevölkerung ist ein Schwerpunkt der unter der Federführung des Polizeipräsidiums Südhessen erstellten und hessenweit umgesetzten Motorrad-Konzeption.

Tragende Säule ist neben der Prävention auch die Feststellung und Verfolgung von durch Motorradfahrende begangenen Regelverstößen. Um mögliches Fehlverhalten von Motorradfahrern zu ahnden, setzt die Polizei Hessen beispielsweise Motorräder mit fest verbauter Videoanlage ein, die ein mögliches Fehlverhalten von Motorradfahrenden beweissicher dokumentieren können. Mit dem mobilen Geschwindigkeitsmesssystem „ESO 3.0“ verfügt die hessische Polizei zudem über motorradspezifische Messtechnik, die auch in Kurvenbereichen zum Einsatz kommen kann und die Aufnahme des hinteren Kennzeichens ermöglicht.

Zum Erkennen von lärmrelevanten technischen Veränderungen an Motorrädern verfügt das Polizeipräsidium Südhessen zudem über Schallpegelmessgeräte, um Standgeräuschmessungen durchführen und erste Verdachtsmomente verifizieren zu können. Bei vielen Kontrollen in der polizeilichen Praxis zeigt sich jedoch, dass subjektiv als zu laut empfundene Motorräder dennoch nicht zu beanstanden sind, weil sich die Geräuschemissionen im rechtlich zulässigen Rahmen bewegen.

Einsatz von „Lärm-Displays“
Bei den so genannten „Lärm-Displays“ handelt es sich um Einrichtungen zur Sensibilisierung von Motorradfahrenden hinsichtlich ihrer aktuellen Fahrweise. Ein Lärm-Display besteht aus einer technischen Einheit zur Erfassung der Geschwindigkeit und der Lautstärke von Motorrädern sowie einem Display zur diesbezüglichen Rückmeldung an die Motorradfahrenden. Sollte ein Fahrzeug als zu laut oder zu schnell erfasst werden, erscheint im Display die Aufforderung „Leiser“ oder „Langsamer“. Bei Einhaltung von Lautstärke und Geschwindigkeit erfolgt die Rückmeldung „Danke“. Im Odenwaldkreis gibt es derzeit zwei Aufstellorte für ein von der Hessischen Landesregierung bereitgestelltes „Lärm-Display“, die von der Polizeidirektion Odenwald betreut werden. Das „Lärm-Display“ wird während der Motorradsaison wechselweise auf der B 460 im Bereich Mossautal-Hiltersklingen bzw. auf der L 3410 im Bereich Oberzent-Kortelshütte eingesetzt.

Präventionsveranstaltungen / Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Polizei
Im Rahmen der so genannten „Biker-Safety-Tour“ (durch die Polizei geführte Ausfahrt mit Präventionscharakter) werden die Teilnehmenden hinsichtlich der besonderen Aspekte der Teilnahme am Straßenverkehr mit Motorrädern im Allgemeinen, aber auch mit Blick auf die Lärmbelastung der Bevölkerung im Besonderen, sensibilisiert. Zudem wird Aufklärungsarbeit mittels einer Internetpräsenz in den sozialen Medien betrieben. Darüber hinaus wurden im Jahr 2022 in Kooperation mit dem ADAC Hessen-Thüringen e. V. durch die Odenwälder Kommunen an 18 Standorten in den Städten/Gemeinden Brensbach (4), Breuberg (2), Erbach (2), Mossautal (4) und Oberzent (6) Schilder zur Sensibilisierung der Motorradfahrenden im Hinblick auf die fahrdynamisch bedingten Lärmimmissionen aufgestellt. Die Schilder sollen zukünftig von März bis Ende Oktober eines jeden Jahres aufgestellt werden. Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen hatte hierzu eine Handreichung vom 05.05.2021 zur Anbringung/Aufstellung von nichtamtlichen Schildern bzw. Hinweistafeln zur Sensibilisierung von Motorradfahrenden in Bezug auf eine lärmärmere Fahrweise herausgegeben.

Zusammenarbeit zwischen den Kommunen, der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises
Anfang des Jahres 2019 wurde eine Arbeitsgruppe „Motorradverkehr“ unter Beteiligung von Vertretern der Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises, betroffener Kommunen und der Polizei mit dem Ziel gegründet, die Verkehrssicherheit für Motorradfahrende zu verbessern und die Lärmbelästigungen der betroffenen Anwohner/-innen zu reduzieren. Als ein Ergebnis dieser Arbeitsgruppe wird Fahrzeughaltern bei der Zulassung bzw. Umschreibung von Motorrädern von der Polizei erstellte Informationsbroschüren zum sicheren und leisen Fahren angeboten.

Frage 5. Ist der Landesregierung bekannt, dass das Land Tirol (Österreich) eine Lärmobergrenze bzw. ein Fahrverbot für Motorräder mit einem Standgeräusch (Nahfeldpegel) über 95 dB(A) für stark befahrene Strecken zu bestimmten Zeiten und an bestimmte Tagen festgelegt hat und wie steht die Landesregierung dazu?

Frage 6. Hält die Landesregierung eine gesetzliche Regelung zur Einführung einer Lärmobergrenze für Motorräder in Hessen auf Grundlage der bestehenden Gesetze für möglich?
Wenn ja, ab wann?
Wenn nein, warum nicht?

Frage 7. Hält die Landesregierung eine gesetzliche Regelung zur Einführung einer Lärmobergrenze für alle Fahrzeuge auf Grundlage der bestehenden Gesetze für möglich?
Wenn ja, ab wann?
Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 5 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Der Landesregierung ist bekannt, dass nach einem Beschluss der Regierung des österreichischen Bundeslandes Tirol erstmalig im Zuge eines Pilotprojekts vom 10.06.2020 bis zum 31.10.2020 auf ausgewählten Strecken im Bezirk Reutte Fahrverbote für Motorräder mit einem Standgeräusch

von über 95 dB angeordnet worden sind und diese Fahrverbote nunmehr seit dem Jahr 2021 jeweils vom 15.04. bis 31.10. eines jeden Jahres erlassen werden. Für die Jahre 2021 und 2022 ist dies entsprechend erfolgt.

Anders als in Tirol/Österreich könnte in Deutschland eine streckenbezogene Sperrung von bestimmten Straßenabschnitten für besonders geräuschintensive Motorräder nach geltender bundesgesetzlicher Rechtslage nicht von der Höhe des Standgeräuschs abhängig gemacht werden. Das deutsche Straßenverkehrsgesetz lässt aus Sicht der Landesregierung eine derartige Verbotsanordnung nicht zu. Weder die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung noch das deutsche Straßenverkehrsgesetz knüpfen bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Minderung von verhaltensbezogenem Straßenverkehrslärm an ein „Standgeräusch über 95 dB(A)“ als maßgeblichen Emissionswert an. Mangels gesetzlicher Ermächtigung im deutschen Straßenverkehrsrecht kommt eine analoge Regelung wie in Tirol/Österreich nicht in Betracht.

Die von der Verkehrsministerkonferenz (VMK) und der Umweltministerkonferenz (UMK) eingesetzten beiden Arbeitsgruppen betreffend die Verbesserung des Verkehrslärmschutzes – jeweils unter Beteiligung der Landesregierung – haben sich in ihrem Abschlussbericht vom Oktober 2021 (VMK) und Eckpunktepapier (UMK) vom Januar 2022 gegenüber dem Bund für eine Anpassung des Straßenverkehrsrechts zur erleichterten Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und von zeitlich begrenzten Verkehrsverboten für besonders laute Kraftfahrzeuge (wie etwa Motorräder) als Ultima-Ratio-Maßnahme ausgesprochen.

Wiesbaden, 7. Oktober 2022

Tarek Al-Wazir

Anlage

Anlage zur Antwort auf die Kleine Anfrage Drucksache 20/8852

Detailübersicht der Unfallentwicklung von 2006 bis 2021

L 3120	Unfälle gesamt	Verunglückte insgesamt			Unfälle Kradfahrer*	Verunglückte Kradfahrer*			Unfälle werktags**		Unfälle an Wochenenden**	
		getötet	schwerverletzt	leichtverletzt		getötet	schwerverletzt	leichtverletzt	gesamt	Kradfahrer*	gesamt	Kradfahrer*
2006	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2007	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
2008	2	0	2	0	1	0	1	0	1	1	1	0
2009	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0
2010	4	0	1	0	2	0	1	0	3	1	1	1
2011	1	0	0	1	1	0	0	1	1	1	0	0
2012	6	0	3	2	2	0	2	0	4	2	2	0
2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2014	4	0	1	0	1	0	1	0	1	0	3	1
2015	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2016	3	0	0	3	2	0	0	2	3	2	0	0
2017	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0
2018	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0
2019	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
2020	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
2021	6	0	1	1	2	0	0	1	5	2	1	0
GESAMT	**37**	**0**	**9**	**9**	**11**	**0**	**5**	**4**	**24**	**9**	**13**	**2**
Mittelwert / Jahr	**2**	**0**	**1**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**2**	**1**	**1**	**0**

* Kradfahrer: Krafträder- / Kraftroller > 125 cm³ - inkl. Mitfahrer

**Feiertage wurden nicht berücksichtigt

L 3108	Unfälle gesamt	Verunglückte insgesamt			Unfälle Kradfahrer*	Verunglückte Kradfahrer*			Unfälle werktags**		Unfälle an Wochenenden**	
		getötet	schwerverletzt	leichtverletzt		getötet	schwerverletzt	leichtverletzt	gesamt	Kradfahrer*	gesamt	Kradfahrer*
2006	15	0	10	4	14	0	9	3	3	2	12	12
2007	35	0	14	17	29	0	13	17	6	4	29	25
zunächst versuchsweise Sperrung zw. 15.03. - 31.10. an Wochenenden und Feiertagen für Krafträder im Jahr 2008 - ab 2009 dauerhafte Anordnung dieser Streckensperrung in jedem Jahr												
2008	13	1	3	9	7	1	3	3	11	7	2	0
2009	14	0	4	3	7	0	4	2	10	5	4	2
2010	11	1	4	2	5	1	4	1	10	5	1	0
2011	15	0	4	7	7	0	3	4	11	6	4	1
2012	16	0	4	4	7	0	4	3	12	5	4	2
2013	9	0	2	2	3	0	2	1	6	2	3	1
2014	10	0	5	3	4	0	2	1	9	4	1	0
2015	15	1	4	8	7	1	4	2	13	7	2	0
2016	10	0	2	3	3	0	1	3	7	3	3	0
2017	11	0	3	2	4	0	2	2	7	1	4	3
2018	5	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	0
2019	23	0	1	9	6	0	1	3	16	6	7	0
2020	26	1	3	12	11	1	2	7	23	10	3	1
2021	27	1	3	5	9	1	3	2	24	9	3	0
GESAMT	**255**	**5**	**66**	**90**	**123**	**5**	**57**	**54**	**172**	**76**	**83**	**47**
Mittelwert / Jahr	**16**	**0**	**4**	**6**	**8**	**0**	**4**	**3**	**11**	**5**	**5**	**3**

* Kradfahrer: Krafträder- / Kraftroller > 125 cm³ - inkl. Mitfahrer

**Feiertage wurden nicht berücksichtigt