

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Tobias Wald CDU**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Modellregion Nordschwarzwald auf Basis des „Tiroler Modells“ zur Reduzierung von Motorradlärm**

#### Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet die Landesregierung die negativen Auswirkungen eines zu hohen Dauerlärmpegels durch ständig wiederkehrende Lärmspitzen, u. a. verursacht durch zu laute Motorräder, auf die Gesundheit der Anwohner von Lärm-Hotspots?
2. Gibt es zu der in Frage 1 aufgeworfenen Problematik belastbare Studien; wenn ja, mit welchen Ergebnissen?
3. Was unternimmt die Landesregierung, um sowohl Anwohner als auch Erholungssuchende vor überbordendem Verkehrslärm in Ausflugs- und Urlaubsregionen zu schützen, der vor allem an Wochenenden und Feiertagen massiv zugenommen hat?
4. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, um überbordenden Lärm von Fahrzeugen sanktionierbar zu machen und dafür notwendige Messungen rechtssicher verwerten zu können?
5. Kann sich die Landesregierung vorstellen, auch in Baden-Württemberg den in Frankreich in einer Probephase eingesetzten Lärmblitzer „Meduse“ als Pilotprojekt zu testen (ggf. unter Nennung der Voraussetzungen)?
6. Ist die Landesregierung bereit, in Zusammenarbeit mit dem Bund oder als Bundesratsinitiative einen Lärmschwellenwert festzusetzen, der bei Überschreitung auch im Bestandsverkehr Lärm als unnötig und vermeidbar klassifiziert?
7. Welche Sensibilisierungsmaßnahmen (Gesprächsrunden, Lärmdisplays, Plakate, etc.) waren aus Sicht der Landesregierung erfolgreich und haben messbar zur Reduzierung von Motorrad- und Verkehrslärm beigetragen?

8. Unterstützt die Landesregierung die Einführung einer Modellregion angelehnt an das „Tiroler Modell“ zur Reduzierung von unnötigem Motorradlärm im Nordschwarzwald und damit im Umfeld des Nationalparks (ggf. unter Nennung der Schritte, die zur Einführung eines solchen Projekts notwendig sind)?

10.10.2022

Tobias Wald CDU

#### Begründung

Die Messungen des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg in den Jahren 2020 und 2021 an etwa 100 Motorradstrecken ergaben: jedes dritte Motorrad war bei der Vorbeifahrt lauter als 90 dB. 3 bis 4 Prozent erreichten sogar einen Lärmpegel von über 100 dB (A) – vergleichbar mit einem Presslufthammer. An den Strecken waren an den Wochenenden durchschnittlich doppelt so viele Motorräder unterwegs, an einigen Strecken wurden sogar sieben- bis neunmal so viele Motorräder als an einem Wochentag gezählt. Diese Messdaten liefern wichtige Hinweise auf Lärmhotspots und lassen Rückschlüsse auf die örtlichen Lärmbelastungen zu. Vielfach werden Sensibilisierungsmaßnahmen zur Reduzierung von Motorradlärm empfohlen – auch von Regierungsseite.

Das Tiroler Modell beinhaltet ein Durchfahrtsverbot für besonders laute Motorräder ab 95 dB Standgeräusch, was im Fahrzeugschein eingetragen ist. Dies gilt auf einigen Alpenstrecken in Tirol seit Juli 2020 für die Sommermonate. Der Schutz der Bevölkerung war die Grundlage der Maßnahme. Eine Klage gegen dieses Fahrverbot für zu laute Motorräder wurde von der Europäischen Kommission abgewiesen, da kein Verstoß gegen EU-Vorschriften nachgewiesen werden konnte. Nach EU-Recht können Mitgliedstaaten aus Gründen des Gesundheitsschutzes Durchfahrtsverbote erlassen.

Mangels Überprüfbarkeit des konkreten Fahrgeräusches wird das Standgeräusch kontrolliert. Die Polizei hätte eine effektive Handhabe, die Einhaltung der Regeln über den Fahrzeugschein zu kontrollieren und damit zu einer Verminderung des Verkehrslärms beizutragen. Da es in Deutschland keine Halterhaftung gibt, ist den besonders lauten Maschinen (oft mit manipulierten Auspuffanlagen) schwer beizukommen, zumal sie in der Regel auf den Blitzerfotos nicht erkannt werden können. Der Vorteil des „Tiroler Modells“ liegt daran, dass nicht alle Motorradfahrer über einen Kamm geschoren werden, sondern dass das Durchfahrtsverbot nur für klar zu laute Motorräder gilt. Inzwischen gibt es auch die Möglichkeit der Geräuschreduzierung, also des „Leise-Tunens“, inklusive Eintragung des Standgeräuschs von unter 95 dB in den Fahrzeugschein.

## Antwort

Mit Schreiben vom 3. November 2022 Nr. VM4-0141.5-26/70/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Wie bewertet die Landesregierung die negativen Auswirkungen eines zu hohen Dauerlärmpegels durch ständig wiederkehrende Lärmspitzen, u. a. verursacht durch zu laute Motorräder, auf die Gesundheit der Anwohner von Lärm-Hotspots?*

Zu viel Schall in Stärke und Dauer wirkt auf den gesamten Organismus und kann körperliche Stressreaktionen bis hin zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen verursachen. Wiederkehrende Lärmspitzen, wie sie durch besonders laute und laut gefahrene Kraftfahrzeuge wie Motorräder oder Sportwagen verursacht werden, treten vor allem in den Sommermonaten bei schönem Wetter an Wochenenden und Feiertagen auf. Für die Anwohnerschaft wird dadurch die Erholungswirkung an Wochenenden und Feiertagen beeinträchtigt. Auch fühlen sie sich durch die Lärmspitzen belästigt.

*2. Gibt es zu der in Frage 1 aufgeworfenen Problematik belastbare Studien; wenn ja, mit welchen Ergebnissen?*

Die Auswirkungen des Straßenverkehrslärms auf die Gesundheit sind gut untersucht (siehe WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region 2018). Lärm löst eine Vielzahl gesundheitlicher Beschwerden aus. Dagegen wurde der Motorradlärm bisher kaum untersucht.

Eine Studie von Lechner & Schnaiter (Motorradlärmstudie Außerfern, 2019) kommt zu dem Ergebnis, dass Motorradlärm höhere Belästigungen und Störempfindungen hervorruft als andere Straßenverkehrslärmquellen. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass sich die Anwohnerschaft abends und nachts sowie an Sonn- und Feiertagen durch den Motorradlärm besonders gestört fühlt, dies vor allem bei Aktivitäten der Erholung und außerhäuslichen Aktivitäten.

Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes (Überprüfung der Geräuschemissionen von Motorrädern im realen Verkehr, 2020), die sich in Teilen mit der psychoakustischen Wirkung von Motorradgeräuschen befasst hat, konnte einige Geräuschcharakteristika identifizieren, die die höhere Belästigung durch Motorradgeräusche erklären. Hierzu zählen unter anderem die sogenannten psychoakustischen Faktoren der Lautheit und der Rauheit der Motorradgeräusche.

Die benannten Studien enthalten allerdings keine Aussagen zu negativen Auswirkungen von ständig wiederkehrenden Lärmspitzen auf die Gesundheit der Anwohnerschaft. Dem Ministerium für Verkehr ist momentan keine Studie bekannt, die sich explizit mit dieser Frage auseinandersetzt.

*3. Was unternimmt die Landesregierung, um sowohl Anwohner als auch Erholungsuchende vor überbordendem Verkehrslärm in Ausflugs- und Urlaubsregionen zu schützen, der vor allem an Wochenenden und Feiertagen massiv zugenommen hat?*

Ziel des Ministeriums für Verkehr ist es, dass die bestehenden rechtlichen Möglichkeiten zur Verbesserung der Lärmsituation von Land und Kommunen ausgeschöpft werden. Leider sind diese Möglichkeiten aufgrund bundesrechtlicher und europarechtlicher Regelungen sehr begrenzt. Die vom Verkehrsministerium im Juli 2019 initiierte Initiative Motorradlärm hat daher einen zehn Punkte umfassenden Forderungskatalog erarbeitet. Die Forderungen zielen darauf ab, dass Motorräder leiser werden, dass Motorräder leiser gefahren werden und dass eine rücksichtslose Fahrweise deutliche Konsequenzen hat. Gefordert wird u. a., dass die ungenügenden Regelungen bei der Fahrzeugzulassung angepasst werden, und dass Hersteller Motorräder auf den Markt bringen, die in allen realen Fahrbedingungen leise sind.

In besonderen Konfliktfällen müssen Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitlich beschränkte Verkehrsverbote an Sonn- und Feiertagen aus Gründen des Lärmschutzes möglich sein. Die bestehenden straßenverkehrsrechtlichen Regelungen sind hierfür wenig geeignet; daher wurde der Bund aufgefordert, die einschlägigen Regelungen anzupassen. Zudem wurde der Bund aufgefordert, die rechtlichen Grundlagen dafür zu schaffen, dass „Raser/-innen“ einer Strafe nicht entgehen können.

Im März 2020 brachte Nordrhein-Westfalen einen Antrag zum Motorradlärm in den Bundesrat ein. Das Ministerium für Verkehr hat diesen Antrag um den Forderungskatalog der Initiative ergänzt. Der Bundesrat hat dem im Mai 2020 mit großer Mehrheit zugestimmt. Das BMDV hat sich nach eigenen Angaben für eine Änderung der Motorradzulassung eingesetzt, die Umsetzung durch die EU steht allerdings noch aus.

Auf Initiative des Verkehrsministeriums wurden Motorradlärm-Displays als präventive Maßnahmen entwickelt und deren Wirksamkeit in Modellversuchen untersucht. Die Displayanzeigen weisen die Fahrer/-innen auf eine nicht angemessene Fahrweise hin, wenn diese zu schnell oder zu laut unterwegs sind. Für Städte, Gemeinden und Landkreise besteht die Möglichkeit, die Displays zu erwerben und an besonders belasteten Strecken aufzustellen.

*4. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, um überbordenden Lärm von Fahrzeugen sanktionierbar zu machen und dafür notwendige Messungen rechtssicher verwerten zu können?*

*5. Kann sich die Landesregierung vorstellen, auch in Baden-Württemberg den in Frankreich in einer Probephase eingesetzten Lärmblitzer „Meduse“ als Pilotprojekt zu testen (ggf. unter Nennung der Voraussetzungen)?*

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Einsatz von Lärmblitzern im Rahmen der Verkehrsüberwachung hätte ein wichtiges Lärminderungspotenzial bei besonders lauter Fahrweise und manipulierten Fahrzeugen. Die rechtlichen und technischen Voraussetzungen hierfür sind jedoch nicht gegeben. Da die Lärmbelästigung vielerorts auf die schiere Menge der Motorräder und die schon bei Zulassung zu lauten Maschinen zurückgeht, ist das Lärminderungspotenzial begrenzt.

Da es für Lärmemissionen von legal zugelassenen Motorrädern im realen Fahrbetrieb keine gesetzlichen Grenzwerte gibt, fehlt die rechtliche Voraussetzung, diese durch Lärmblitzer zu überwachen. Auch lassen die bei einer Vorbeifahrt gemessenen Lärmpegel keinen belastbaren Rückschluss auf die Frage zu, ob die zulassungsrechtlichen Voraussetzungen des Fahrzeugs an die Geräuschemissionen erfüllt werden. Diese werden im Rahmen des europäisch geregelten Typgenehmigungsverfahrens unter konkret vorgegebenen Prüfbedingungen (Laborbedingungen) nachgewiesen. Eine Überwachung der zulässigen Geräuschemissionen von Fahrzeugen mittels Lärmblitzer wäre beispielsweise möglich, wenn Fahrzeuge Geräuschgrenzwerte in allen Betriebszuständen auch unter realen Fahrbedingungen (sogenannte Real Driving Sound Emissions) einhalten müssten.

Der Einsatz von Lärmblitzern zur Ahndung von Verstößen setzt außerdem voraus, dass deren gerichtliche Verwertbarkeit durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB) nachgewiesen und sie dafür zugelassen wurden. Eine solche Zulassung liegt nicht vor, sodass eine Nutzung von Lärmblitzern im Rahmen der Verkehrsüberwachung derzeit nicht möglich ist.

Das Bundesverkehrsministerium beabsichtigt, die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zu bitten, sich mit diesem Sachverhalt auseinander zu setzen. Das Ministerium für Verkehr begrüßt entsprechende Untersuchungen.

*6. Ist die Landesregierung bereit, in Zusammenarbeit mit dem Bund oder als Bundesratsinitiative einen Lärmschwellenwert festzusetzen, der bei Überschreitung auch im Bestandsverkehr Lärm als unnötig und vermeidbar klassifiziert?*

Motorradlärm ist nicht nur ein Problem „schwarzer Schafe“, die besonders rücksichtslos fahren. Messungen des Verkehrsministeriums zeigen, dass ein großer Teil der Motorräder im Realbetrieb deutlich lauter ist als die auf der gleichen Strecke fahrenden Pkw.

Das Ministerium für Verkehr setzt sich dafür ein, dass die Genehmigungs- bzw. Zulassungsregelungen von Fahrzeugen so überarbeitet werden, dass Geräuschgrenzwerte von Fahrzeugen in allen Betriebszuständen auch unter realen Fahrbedingungen (sogenannte Real Driving Sound Emissions) eingehalten werden müssen. Diese Regelung sollte aus Sicht des Lärmschutzes am Besten auch für alle Bestandsfahrzeuge gelten. Die Einhaltung der Geräuschgrenzwerte könnte dann auch auf einfache Weise beispielsweise durch Lärmblitzer überwacht werden.

Das Ministerium für Verkehr setzt sich für die Schaffung rechtlich verbindlicher Zielvorgaben für den Schutz vor Verkehrslärm für bestehende Straßen und Schienewege ein. Ein Ziel ist die Absenkung der Schwelle der Gesundheitsgefährdung durch Straßen- und Schienenlärm von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts entsprechend den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung in einem ersten Schritt um wenigstens 5 dB(A) auf 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts.

*7. Welche Sensibilisierungsmaßnahmen (Gesprächsrunden, Lärmdisplays, Plakate, etc.) waren aus Sicht der Landesregierung erfolgreich und haben messbar zur Reduzierung von Motorrad- und Verkehrslärm beigetragen?*

Die Initiative Motorradlärm und der Bundesratsbeschluss vom Mai 2020 haben dazu geführt, dass das Spannungsfeld zwischen Motorradfahren und Lärmbelastungen für Anwohnerinnen und Anwohnern oder auch dem Ruhebedürfnis von Erholungssuchenden Teil der öffentlichen Diskussion geworden ist. Dies hat nach Aussagen der betroffenen Kommunen zu einer Sensibilisierung von Motorradfahrern und fahrerinnen hin zu einer rücksichtsvolleren Fahrweise geführt.

Für Motorradlärm-Displays konnte in Modellversuchen eine Absenkung der Lärmwerte im Mittel um 1,1 bis 2,2 dB(A) nachgewiesen werden. Für Hinweisschilder und Plakate kann die Auswirkung auf Lärmbelastung nicht quantifiziert werden. Sensibilisierungsmaßnahmen sind jedoch nicht ausreichend, um das Problem zu beheben.

*8. Unterstützt die Landesregierung die Einführung einer Modellregion angelehnt an das „Tiroler Modell“ zur Reduzierung von unnötigem Motorradlärm im Nordschwarzwald und damit im Umfeld des Nationalparks (ggf. unter Nennung der Schritte, die zur Einführung eines solchen Projekts notwendig sind)?*

Das sogenannte „Tiroler Modell“ zielt auf Verkehrsverbote für Motorräder mit lautem Standgeräusch ab, nicht auf „Lärm-Blitzer“. Grundsätzlich ist das Vorgehen nach dem Tiroler Modell geeignet, besonders laute Motorräder zu adressieren. Einschränkungen ergeben sich, da ein Zusammenhang zwischen Stand- und Fahrgeräusch nicht zwingend gegeben ist. Eine unangepasste und lärm erhöhende Fahrweise beim Beschleunigen des Fahrzeuges und durch hohe Drehzahlen des Motors in den gewählten Gängen bei der Fahrt wird durch das Modell nicht unterbunden. Eine Umsetzung des Tiroler Vorgehens ist in Deutschland bisher nicht möglich, da verkehrsrechtliche Maßnahmen gegen bestimmte Fahrzeuge oder Fahrzeugtypen nur erlaubt sind, wenn hierfür ausdrückliche Rechtsgrundlagen bestehen. Derzeit gibt es jedoch keine rechtliche Grundlage.

Hermann  
Minister für Verkehr