



**Regionalverband  
Südlicher Oberrhein**  
Planen. Beraten. Entwickeln.

DS PIA 09/20  
(2 Anlagen)

Freiburg i. Br., 06.07.2020

Unser Zeichen: 522313.2

Körperschaft des  
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19  
79102 Freiburg i. Br.

**Planungsausschuss am 23.07.2020**

**TOP 6 (öffentlich)**

**Initiative Motorradlärm**

hier: Mitgliedschaft des Regionalverbands Südlicher Oberrhein

Referent: Thomas Marwein MdL, Lärmschutzbeauftragter der Landesregierung von Baden-Württemberg

**1 Beschlussvorschlag**

Der Planungsausschuss

- 1.1 unterstützt den von der Initiative Motorradlärm formulierten Forderungskatalog (vgl. Anlage 1) und
- 1.2 empfiehlt der Versammlung, die Mitgliedschaft des Regionalverbands Südlicher Oberrhein in der Initiative Motorradlärm zu beschließen.

Anlage 1

## **2 Anlass und Begründung**

Für Anwohnerinnen und Anwohner sowie Erholungssuchende stellt Motorradlärm eine erhebliche Belastung dar. Insbesondere an landschaftlich reizvollen und kurvigen Strecken, wie sie auch in der Region Südlicher Oberrhein vielfach vorkommen, wirkt sich der Motorradlärm negativ auf Lebensqualität, Tourismus und Erholungsfunktion aus. Verstärkend kommt hinzu, dass die Beeinträchtigungen typischerweise besonders bei schönem Ausflugswetter, nach Feierabend und am Wochenende bzw. an Feiertagen auftreten.

Initiiert durch den Lärmschutzbeauftragten der Landesregierung, Thomas Marwein MdL, und die Bürgermeisterin der Gemeinde Sasbachwalden, Sonja Schuchter, haben am 29.07.2019 insgesamt 29 Städte und Gemeinden die Initiative Motorradlärm gegründet. Zwischenzeitlich zählt die Initiative rund 100 Städte und Gemeinden sowie acht Landkreise zu Ihren Mitgliedern, darunter 18 Kommunen aus der Region Südlicher Oberrhein: Badenweiler, Biederbach, Elzach, Feldberg (Schwarzwald), Freiamt, Gutach im Breisgau, Herbolzheim, Kappel-Grafenhausen, Kenzingen, Lautenbach, Oberwolfach, Oppenau, Ottenhöfen im Schwarzwald, Sasbachwalden, Schluchsee, Seebach, St. Märgen, St. Peter (vgl. Übersichtskarte in Anlage 2).

Anlage 2

Der Ausschuss für Umwelt und Technik des Landkreises Emmendingen hat sich am 29.06.2020 für einen Beitritt des Landkreises ausgesprochen. Über die von Seiten der SPD-Fraktion beantragte Mitgliedschaft des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald war zu Redaktionsschluss dieser Vorlage noch kein Beschluss gefasst. Gleiches gilt für den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Gemeinderat der Stadt Freiburg im Breisgau.

Die Initiative hat mittlerweile bundesweit Resonanz in den Medien und im Bundesrat (vgl. Ziff. 3) erfahren.

Mit Schreiben vom 17.06.2020 hat der Lärmschutzbeauftragte der Landesregierung von Baden-Württemberg, Thomas Marwein MdL, bestätigt, dass der Regionalverband – als Teil der kommunalen Familie – neben Landkreisen, Städten und Gemeinden Mitglied werden kann. Die Mitgliedschaft ist kostenfrei. Der von der Verbandsversammlung – vorzugsweise in der Sitzung am 15.10.2020 – zu fassende Beitrittsbeschluss kann daher mit einfacher Mehrheit der anwesenden Mitglieder erfolgen.

## **3 Forderungen der Initiative Motorradlärm**

Die der Initiative beigetretenen Landkreise, Städte und Gemeinden fordern zusammen mit der Landesregierung Baden-Württemberg, dass alle bestehenden Handlungsmöglichkeiten ergriffen werden, um Motorradlärm wirkungsvoll zu reduzieren.

Die rechtlichen Möglichkeiten, die das Land und die Kommunen haben, um Motorradlärm wirkungsvoll einzudämmen, sollen ausgeschöpft werden. Da diese Möglichkeiten aufgrund europäischer Genehmigungs- bzw. Zulassungsregelungen und bundesgesetzlicher Regelungen begrenzt sind, ist eine Anpassung notwendig. Dafür setzt sich die Initiative Motorradlärm ein und fordert:

- Motorräder müssen leiser werden,
- Motorräder müssen leiser gefahren werden,
- rücksichtsloses Fahren muss deutliche Folgen haben.

Der detaillierte Forderungskatalog der Initiative Motorradlärm ist als Anlage 1 beigefügt. Alle darin genannten zehn Forderungen sind zwischenzeitlich vom Bundesrat aufgegriffen worden („Entschließung zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorradlärm“ vom 15.05.2020, vgl. BR-Drs. 125/20, [www.bundesrat.de/bv.html?id=0125-20](http://www.bundesrat.de/bv.html?id=0125-20)). Dies ist ein großer Erfolg für die Initiative Motorradlärm und ein wichtiges Etappenziel für den Lärmschutz.

Anlage 1

#### 4 Fazit

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat sich insbesondere im Zuge des Aus- und Neubaus der Rheintalbahn seit 2005 intensiv mit den Lärmwirkungen und Minderungsmöglichkeiten auseinandergesetzt – gesundheitswissenschaftlich, technisch, juristisch und politisch (vgl. insb. DS VVS 17/05, DS VVS 11/06, DS PIA 04/08, DS PIA 17/09, DS VVS 05/11, DS PIA 01/17; Schienenlärmkongresse 2008 und 2010). Die Mitgliedschaft in der Initiative Motorradlärm wäre insofern eine konsequente Fortführung der bisherigen Arbeiten des Regionalverbands. Auch käme damit zum Ausdruck, dass sich nicht allein die Anlieger der Rheintalbahn und der Autobahn A 5 einer Lärmproblematik gegenübersehen, sondern der Verkehrslärm eine Belastung für nahezu die gesamte Region darstellt.

DS VVS 17/05,  
DS VVS 11/06,  
DS PIA 04/08,  
DS PIA 17/09,  
DS VVS 05/11,  
DS PIA 01/17

Thomas Marwein MdL, Lärmschutzbeauftragter der Landesregierung von Baden-Württemberg, wird in der Sitzung des Planungsausschusses am 23.07.2020 die Initiative Motorradlärm vorstellen und für Rückfragen zur Verfügung stehen.
---

## Forderungskatalog der Initiative Motorradlärm

### Motorräder müssen leiser werden

#### **1. Genehmigungs- und Zulassungsregeln müssen überarbeitet werden. Wir fordern die EU auf, die Genehmigungs- bzw. Zulassungsregelungen für Motorräder zu überarbeiten hin zu niedrigen Lärmgrenzwerten und realitätsnahen Messzyklen.**

Die Lärmbelastung durch Motorräder rührt insbesondere von technisch zu lauten Motorrädern her. Aus Sicht des Lärmschutzes sind die europäischen Regelungen für die Typgenehmigung neuer Motorräder bzw. Fahrzeuge im gemeinsamen EU-Binnenmarkt ungenügend. Schon bei der Genehmigung von neuen Modellen (sog. Typen) muss der Grundstein gelegt werden, dass zu hohe Lärmemissionen vermieden werden.

Ein weiteres Problem stellen laute, aber dennoch typgenehmigte und damit zulässige Zubehörauspuffe dar. Die Typgenehmigung für einen Zubehörauspuff kann prinzipiell vom Teilehersteller nach Belieben in jedem EU-Staat beantragt werden. Bei positiver Typgenehmigung sind diese Zubehörteile ohne weitere Prüfung in allen anderen EU-Mitgliedsstaaten zum Anbau an die Fahrzeuge freigegeben. Der Einsatz dieser Abgasanlagen ist nach geltendem Recht also zulässig und führt trotz hoher Lärmentwicklung nicht zum Erlöschen der Betriebserlaubnis des Fahrzeugs, d. h. es liegt keine unzulässige Manipulation vor.

Auch Auspuffanlagen in der Serienausstattung, die nicht unzulässig verändert wurden, können unangenehm laut werden. Seit einigen Jahren werden Motorräder verstärkt mit Klappenauspuffanlagen auf den Markt gebracht. Je nach gefahrenem Gang, Drehzahl und Geschwindigkeitsprofil kann der Öffnungszustand der Auspuffklappe „intelligent“ gesteuert werden. Daraus ergeben sich je nach Öffnungsgrad der Auspuffklappe unterschiedlich laute Geräuschemissionen. Illegal sind solche Systeme nach derzeitiger Rechtslage in der Regel nicht. Kern des Problems bleiben daher die aus Lärmschutzsicht unzureichenden Prüfverfahren der Typgenehmigung, bei der die geltenden Emissionsgrenzwerte nur in bestimmten Fahrsituationen eingehalten werden müssen. Diese decken jedoch nur einen kleinen Teil des realen Betriebsbereichs solcher Fahrzeuge ab.

Zielführend ist eine Begrenzung der Geräuschemissionen in allen Fahrzuständen (*real driving noise-emissions*). Mit einem Grenzwert von maximal 80 dB (A), der für alle Neufahrzeuge über alle Betriebszustände einzuhalten ist, könnte die unnötige Geräuschemissionen von Motorrädern deutlich verhindert werden. Dadurch bestünde auch bei Kontrollen durch die Polizei ein geringerer Aufwand, um festzustellen, ob es sich um ein genehmigtes Motorrad in seinem typgenehmigten Zustand handelt.

#### **2. Hersteller und Händler werden aufgefordert, leisere Motorräder herzustellen und anzubieten. „Sound-Design“, durch das störende und belästigende Geräusche erzeugt werden können, gehört verboten. Die Möglichkeiten des „Sound-Designs“, um Lärmemissionen zu reduzieren, sollen genutzt werden.**

Prüfungen werden im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens und während der Produktion (*Conformity of Production, CoP*) durchgeführt. Von Herstellern werden teilweise ab Werk Motorsteuerungen an Motorrädern eingebaut, durch die sich die Geräuschemissionen bei der Typgenehmigung und unter späteren realen Fahrbedingungen im öffentlichen Verkehr unterscheiden können. Bei Motorrädern, die mit sogenanntem „Sound-Design“ ausgerüstet sind, kann das Motoransprechverhalten, also die Schaltcharakteristik des Getriebes bzw. die Soundkulisse des Fahrzeuges individuell vom Fahrer gesteuert und eingestellt werden. Dieser „Sound“ erzeugt störende und belästigende Geräusche und sollte

daher verboten werden. Hersteller (auch Zubehör) sollten die Möglichkeit des „Sound-Design“ nutzen, um Lärmemissionen zu reduzieren bzw. gezielt laute Geräusche und wenig erträgliche Hochfrequenzen zu vermeiden.

Eigentlich sollten Hersteller bereits während der Produktion die notwendigen Schritte einleiten und nur Motorräder auf dem Markt bringen, die bei allen realen Fahrbedingungen „leise“ sind. Diese leiseren Motorräder sollten Händler gezielt bewerben und anbieten, sodass Kunden bewusst leisere Motorräder kaufen. Auch sollten Händler in die Pflicht genommen werden, eigenverantwortliche Prüfungen durchzuführen, ob die Motorräder den Zulassungsbestimmungen entsprechen. Bei Feststellung von Auffälligkeiten am Motorrad muss der Händler eingreifen.

### **3. Der Umstieg auf nachhaltige und lärmarme Mobilität ist ein Muss. Lärmarme Motorräder mit Elektroantrieb können hierbei einen Beitrag leisten.**

Motorräder haben zwar ein geringes Aufkommen am Gesamtverkehr, jedoch werden sie aufgrund der oft hohen Lautstärken und dem speziellen Klangcharakter häufig als besonders störend wahrgenommen.

Die Lärmpegel bspw. bei Elektromotorrädern liegen im Vergleich zu fossil angetriebenen Motorrädern deutlich niedriger. Folglich ist eine spürbare Abnahme der Lärmbelastung in der Bevölkerung zu erwarten. Es ist daher wichtig auf alternative Antriebstechniken zu setzen, die das Lärm-Problem lösen, ohne den Motorradfahrern den Spaß am Fahren zu nehmen.

### **Motorräder müssen leiser gefahren werden**

#### **4. Motorradfahrer werden aufgefordert, rücksichtsvoll und leise zu fahren.**

Neben den technischen Aspekten bestimmt auch das individuelle Fahrverhalten maßgeblich die Lärmentwicklung. Der Fahrstil wirkt sich stark auf das Lärmniveau aus. Mehrheitlich sind Motorradfahrer mit angemessener Fahrweise unterwegs, was sich neben dem Sicherheitsaspekt, auch auf die Lärmentwicklung positiv auswirkt. Allerdings gibt es auch Motorradfahrer, die absichtlich durch eine „Sound“-betonte Fahrweise übermäßigen Lärm erzeugen, beispielsweise durch rasantes Beschleunigen oder Fahren mit hoher Motordrehzahl in niedrigen Gängen.

Auch das unnötige Hin- und Herfahren trägt zu einer überhöhten Lärmbelastung bei. Nach § 30 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist dies immerhin innerhalb geschlossener Ortschaften unzulässig, wenn andere dadurch belastigt werden. Darin heißt es, dass bei Benutzung von Fahrzeugen unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelastigungen verboten sind.

Motorradfahrer können durch eine rücksichtsvolle und somit leisere Fahrweise dazu beitragen, dass die Lärmbelastung spürbar abnimmt. Als präventive Lärminderungsmaßnahme hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Motorradlärm-Displays entwickelt und erprobt. Bei durchgeführten Tests wurde eine Lärminderung von 1,1 bis 2,2 dB (A) nachgewiesen. Im Jahr 2019 hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Städte, Gemeinden und Landkreise mit einem Förderprogramm bei der Anschaffung solcher Systeme unterstützt.

## **5. Wir fordern eine stärkere polizeiliche Verkehrsüberwachung und die Ausweitung rechtlicher, technischer und personeller Kontrollmöglichkeiten bei offensichtlich überlauten Motorrädern.**

Die Polizei, in deren Zuständigkeit die Überwachung des fließenden Verkehrs fällt, leistet unter anderem durch anlassbezogene Kontrollen einen wichtigen Beitrag. Dabei sind v. a. die Auspuffanlagen im Fokus. Konkret wird dabei an dem jeweiligen Motorrad mittels Standgeräuschmessung geprüft, ob unzulässige Manipulationen vorgenommen wurden, die zu einer erhöhten Schallabstrahlung führen. Allerdings lässt diese Messung nur bedingt Rückschlüsse auf andere relevante Betriebszustände zu. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit wäre eine vereinfachte Fahrgeräuschprüfung „Geräuschmessung light“ eine Möglichkeit, Motorräder oder Motorroller im Rahmen von Verkehrskontrollen umfassender zu überprüfen. Durch diese Messung könnte die Polizei vor Ort unkompliziert und mit relativ geringem Aufwand neben dem Standgeräusch, einen weiteren Betriebszustand des Fahrzeuges erfassen und somit die Aussagekraft der Prüfung erhöhen. Eine Fahrzeugstilllegung an Ort und Stelle muss die Konsequenz einer nachgewiesenen Manipulation sein.

## **6. In besonderen Konfliktfällen müssen Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitlich beschränkte Verkehrsverbote an Sonn- und Feiertagen aus Gründen des Lärmschutzes möglich sein. Der Bund wird aufgefordert, die einschlägigen Regelungen anzupassen.**

Die Anordnung von Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs (verkehrsrechtliche Maßnahmen) aus Gründen des Lärmschutzes setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt“.

Bei verkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm erfolgt die Beurteilung der Lärmsituation anhand jahresbezogener Mittelungspegel. Lärmspitzen durch Motorräder werden so nicht erfasst und können daher als Begründung für verkehrsrechtliche Maßnahmen wie beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen oder zeitlich beschränkte Verkehrsverbote z. B. an Sonn- und Feiertagen nicht herangezogen werden.

In besonderen Konfliktfällen muss es aber möglich sein, verkehrsrechtliche Maßnahmen auch aufgrund von nur saisonal- oder wochentagabhängig wiederkehrenden hohen Lärmbelastungen durch Motorräder anordnen zu können. Daher sind die Voraussetzungen für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen an Strecken entsprechend anzupassen. Motorräder mit alternativen Antriebstechniken wie bspw. Elektroantrieb sollen von möglichen Verkehrsverboten ausgenommen werden.

## **Rücksichtsloses Fahren muss deutliche Folgen haben**

### **7. Eine vorsätzlich lärm erzeugende Fahrweise und Manipulation am Motorrad müssen mit höheren Bußgeldern geahndet werden.**

Nach Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) wird bei der Feststellung einer vorsätzlich lärm erzeugenden Fahrweise oder Manipulationen am Motorrad eine mit Geldbuße bewehrte Ordnungswidrigkeit verhängt.

Manipulationen und Umbaumaßnahmen an Motorrädern, welche höhere Geräuschpegel erzeugen, sind unzulässig gemäß § 19 StVZO (Erteilung und Wirksamkeit der Betriebser-

laubnis) auch in Verbindung mit § 21 (Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge). Bei anlassbezogenen Kontrollen auffälliger Auspuffanlagen von Motorrädern sind die veränderten Steuerungen im Rahmen der StVZO und des Ordnungswidrigkeitenrechts zu ahnden.

Bei erhöhtem Lärm durch Verschleiß am Motorrad sieht der Gesetzgeber ein Bußgeld in Höhe von 20 Euro vor. Die Inbetriebnahme eines Motorrades, für das die Betriebserlaubnis beispielsweise aufgrund unzulässiger Bauartveränderungen erloschen ist, wird mit einem Bußgeld in Höhe von 90 Euro für Fahrer und 135 Euro für Fahrzeughalter geahndet. Bei Vorsatz verdoppeln sich die Bußgelder entsprechend auf 180 Euro bzw. 270 Euro. Diese Ahndungsmöglichkeiten sind – ungeachtet der schwierigen gerichtsfesten Beweisbarkeit – völlig unzureichend. Höhere Bußgelder würden als abschreckende Maßnahme Abhilfe schaffen.

#### **8. Der Bund ist aufgefordert, eine Lösung zu finden, damit „Raser“ oder „Belästiger“ einer Strafe nicht entgehen können.**

Motorradfahrer sind aufgrund der Helmpflicht und eines fehlenden Frontkennzeichens am Motorrad nicht zu identifizieren und können somit bei einem Verstoß nicht belangt werden. Der Bund ist aufgefordert, eine Lösung zu finden, damit „Raser“ oder „Belästiger“ einer Strafe nicht entgehen können.

#### **9. Alternativ wird zumindest die Einführung einer Halterhaftung gefordert.**

Da Motorradfahrer nicht identifiziert werden können, können sie nur schwer belangt werden. Der Bund ist aufgefordert, die Möglichkeit der Einführung einer Regelung zur unmittelbaren Haftung, bei der das Schuldprinzip nicht zur Anwendung kommt, unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten zu prüfen. Es besteht auch die Möglichkeit, die Haftung des Halters auf eine Kostentragungspflicht zu beschränken. Eine solche Halterkostenhaftung würde die Ausdehnung des § 25a des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) auf den fließenden Verkehr bedeuten. Halterinnen und Halter müssten demnach auch bei Verstößen im fließenden Verkehr zumindest die Kosten des Verfahrens tragen. Somit werden die Halterin oder der Halter nicht bestraft, sind aber verpflichtet, die Verwaltungsgebühren für die Erstellung des Bußgeldbescheides zu tragen.

#### **10. Es wird eine Pflicht zur Führung eines Fahrtenbuchs gefordert.**

Nach Landesrecht kann die zuständige Behörde die Führung eines Fahrtenbuchs nach Rechtsverstößen nicht ermittelbarer Fahrer anordnen. Ein Fahrtenbuch dient der Sensibilisierung und Datengewinnung, um bei mehrfachen Verstößen von einzelnen Motorradfahrern reagieren zu können.

*Quelle: Initiative Motorradlärm (<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/laermschutz/initiative-motorradlaerm/>)*

# LEISER! INITIATIVE MOTORRADLÄRM



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR