



Baden-Württemberg

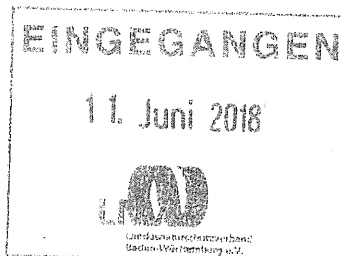
MINISTERIUM FÜR VERKEHR
DER MINISTER

Ministerium für Verkehr
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Herrn Vorsitzenden
Dr. Gerhard Bronner
Landesnatschutzverband
Baden-Württemberg e.V.
Olgastraße 19
70182 Stuttgart

Stuttgart 06. Juni 2018

Durchwahl
Aktenzeichen 4-8826.10/14
(Bitte bei Antwort angeben!)



Verkehrslärm im Biosphärengebiet Schwäbische Alb Positionspapier der Naturschutzverbände

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

für Ihr Schreiben vom 4. April 2018 und das übermittelte Positionspapier der Naturschutzverbände im Zusammenhang mit Fahrzeuflärm im Biosphärengebiet Schwäbische Alb danke ich Ihnen.

Der zunehmende Verkehrslärm durch Motorräder und PKW ist nicht nur in Biosphärengebieten ein Problem, sondern auch eine grundsätzliche Herausforderung, der sich das Land Baden-Württemberg seit geraumer Zeit intensiv annimmt. Allerdings sind die rechtlichen Möglichkeiten die das Land hat, um den PKW- und Motorradlärm zu reduzieren, eng begrenzt. Die besondere Lärmproblematik rührt hierbei technisch zu lauten Fahrzeugen wie auch vom individuellen Fahrverhalten her.

Auf technischer Seite sind hier vor allem die aus Sicht des Lärmschutzes ungenügenden europäischen Regelungen für die Typgenehmigung neuer Fahrzeuge im gemeinsamen EU-Binnenmarkt zu nennen. Schon bei der Genehmigung von neuen Modellen (sog. Typen) muss der Grundstein gelegt werden, dass zu hohe Lärmemissionen vermieden werden. Denn einmal in den Verkehr gebracht, dürfen Fahrzeuge, sofern vorschriftenkonform betrieben, in der Regel für lange Zeit auf den Straßen fahren.

Zwar gelten seit 1. Januar 2016 verschärfte Lärmvorschriften zur Typgenehmigung von neuen Motorrädern (4. Änderung der Regelung 41 der United Nations Economic Commission of Europe (UNECE)), diese Regelungen bleiben jedoch hinter dem zurück, was aus Lärmschutzsicht wünschenswert ist. Das hatte bereits 2015 ein Praxistest des Ministeriums für Verkehr gezeigt. Die Länder und der Bund haben sich wiederholt um zweckmäßige Verschärfungen dieser Vorschriften bemüht, sind hierbei aber von Beschluss-Mehrheiten aller EU-Mitgliedsstaaten abhängig: die Messverfahren sind ebenso wie die gesetzlichen Lärmgrenzwerte langjährig EU-weit harmonisiert, was nationale Alleingänge verbietet bzw. schlicht unmöglich macht.

Ähnliches gilt für den Pkw-Bereich. Auch hier sind zur EG-Typgenehmigung festgelegte und vom Leistungsgewicht des Fahrzeugs abhängige Geräuschgrenzwerte einzuhalten. Immerhin: In den nächsten Jahren bis 2026 sieht die entsprechende EU-Verordnung eine schrittweise Reduzierung dieser Grenzwerte um drei bis vier Dezibel vor.

Ein großes Problem stellen laute, dennoch aber typgenehmigte und damit zulässige Zubehörauspuffe dar. Die Betriebserlaubnis für einen Zubehörauspuff kann prinzipiell vom Teilehersteller nach Belieben in jedem EU-Land beantragt werden. Bei positiver Typgenehmigung sind diese Zubehörteile ohne weitere Prüfung dann in allen anderen EU-Staaten zum Verbau 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 Fahrzeuges, 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 und „sportlich“ abgestimmte Pkw 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 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, die jedoch nur einen kleinen Teil des realen Betriebsbereichs solcher Fahrzeuge abdecken.

Neben den technischen Aspekten bestimmt insbesondere das individuelle Fahrverhalten des Fahrzeugführers maßgeblich die Lärmentwicklung. Um dies in das Bewusstsein der Fahrerinnen und Fahrer zu rücken, hat das Ministerium für Verkehr sogenannte Motorradlärm-Displayanzeigen entwickeln lassen, mit denen den Fahrern und Fahrerinnen zu lauter Maschinen ihr Fehlverhalten vor Augen geführt wird. Nicht zuletzt, weil auch mit vorschriftsmäßigen Kraftfahrzeugen durch eine vorsätzlich aggressive Fahrweise übermäßiger Lärm erzeugt wird, beispielsweise durch rasantes Beschleunigen oder Fahren mit hoher Motordrehzahl in niedrigen Gängen, ist die Sensibilisierung der Motorradfahrer für das zunehmende Problem Motorradlärm wichtig.

Ich begrüße es sehr, „Orte der Stille“ z.B. im Biosphärengebiet einzurichten. Jedoch fehlt es an einer Rechtsgrundlage, hierbei auch auf den Verkehrslärm durch verkehrsrechtliche Maßnahmen Einfluss zu nehmen. Für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Fahrverboten für Kraftfahrzeuge oder einzelne Fahrzeugarten (z.B. Motorräder) in Landschaftsgebieten, die überwiegend der Erholung dienen, gibt es derzeit keine gesetzliche Ermächtigung. Dies hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zuletzt bei der Erörterung dieses Themas beim Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrs-Ordnung 2017 nochmals bekräftigt. So sehr ich mich für eine Änderung einsetze, muss ich leider konstatieren, dass eine Mehrheit zur Änderung dieses Sachverhalts auch im Bundesrat nicht in Sicht erscheint.

Für die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf einzelnen Motorradstrecken sind die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrs-Ordnung zu beachten. Dort heißt es, dass eine Verkehrsbeschränkung aus Lärmschutzgründen nur dann möglich ist, wenn durch Lärm eine „Gefahrenlage“ besteht, welche das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Eine Orientierungshilfe hierfür stellen die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr 2007 dar. In Baden-Württemberg kommen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung grundsätzlich in Betracht, wenn tags 70 dB(A) und/oder nachts 60 dB(A) am Immissionsort erreicht werden. Der zur Beurteilung der Lärmsituation zu bestimmende Lärmpegel wird jedoch als jahresbezogener Mittelungspegel aus der Verkehrsbelastung aller Fahrzeuge berechnet. Daher fließen hohe Verkehrsstärken des Motorradverkehrs an bestimmten Tagen nur anteilig in die Berechnung der Beurteilungspegel ein, da der Motorradanteil am Gesamtverkehr über das Jahr hinweg gesehen im Regelfall untergeht. Die bestehenden Berechnungsverfahren bieten zudem keine Möglichkeit, die Lärmspitzen und die besondere Störwirkung von Motorrädern bei Lärmberechnungen

sachgerecht einzubeziehen. Um Motorradlärm künftig angemessen in Berechnungen berücksichtigen zu können, setzt sich Baden-Württemberg für entsprechende fachrechtliche Anpassungen ein. Bei der jüngsten Verkehrsministerkonferenz, die am 19. und 20. April 2018 in Nürnberg stattfand, konnte diesbezüglich ein wichtiger Beschluss gefasst werden. Die Verkehrsministerkonferenz hat dabei einstimmig die Erwartung formuliert, dass die hohen und spezifischen Lärmemissionen von Motorrädern künftig zum Schutz der Bevölkerung angemessen im Berechnungsverfahren der überarbeiteten Fassung der RLS-90 Berücksichtigung finden.

Auf Grundlage des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Straßenverkehrs-Ordnung kann die Benutzung von Straßen auch zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm beschränkt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss. Eine ortunübliche Situation liegt dann vor, je mehr der Verkehr sich im Einzelfall von dem auf öffentlichen Straßen üblicherweise auftretenden Verkehr unterscheidet und der Motorradverkehr in atypischer Weise in den Vordergrund tritt. Das ist nach einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen aus dem Jahr 2008 (vgl. OVG NW, Urteil vom 29. Oktober 2008 – 8 A 3743/06) dann der Fall, wenn sich das Verkehrsaufkommen ausschließlich oder ganz überwiegend aus Motorrädern zusammensetzt. Diese Eingriffsvoraussetzungen liegen auf den „Motorradstrecken“ in Baden-Württemberg nicht vor.

Der Landesregierung ist bewusst, dass insbesondere laute Motorräder keine Einzelfälle darstellen, sondern vermehrt und insbesondere in Tourismusregionen mit landschaftlich reizvollen Straßen auftreten. Um dieser Problematik entgegen zu wirken, leistet die Polizei, in deren Zuständigkeit die Überwachung des fließenden Verkehrs fällt, einen wichtigen Beitrag. In diesem Rahmen werden unter anderem auch anlassbezogene Kontrollen von auffälligen Auspuffanlagen durchgeführt. Konkret wird dabei an dem jeweiligen Fahrzeug geprüft, ob unzulässige Manipulationen vorgenommen wurden, die zu einer erhöhten Schallabstrahlung führen. Dazu ist ein spezielles technisches Wissen erforderlich, weshalb in den Baden-Württemberg innerhalb der Polizei mit dem „Kompetenzteam Motorrad“ eine Experteneinheit geschaffen wurde, die die örtliche Polizei bei ihren Aufgaben unterstützt.

Wie mir Innenminister Thomas Strobl mitgeteilt hat, wird die Überwachung des Motorradverkehrs mitsamt technischer Kontrollen im Hinblick auf unzulässige Veränderungen an Abgaseinrichtungen einen Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrsüberwachungsmaßnahmen in diesem Jahr darstellen.

Lärmschutz ist bedauerlicher Weise kein Thema für schnelle Erfolge – oft bedarf es der Beharrlichkeit und Geduld. Unserem Handeln als Land sind leider an vielen Stellen bundes- oder europarechtliche Grenzen gesetzt. Daher muss bei Diskussionen um das Thema Lärm unterschieden werden, was auf der Grundlage der geltenden Rechtslage im Sinne der Lärmbetroffenen – konkret und möglichst zeitnah – geschehen kann, und was zwar wünschenswert, jedoch nur mit rechtlichen Änderungen umsetzbar ist.

Um hier ein bundesweites Ausrufezeichen zu setzen, veranstaltet das Verkehrsministerium am 7./8. Juni 2018 einen Lärmkongress unter dem Motto „Mehr Schwung für den Lärmschutz!“. Ich würde mich freuen, wenn Sie an diesem Kongress teilnehmen könnten und mithelfen, den dortigen Diskussionen zur politischen Umsetzung zu verhelfen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Winfried Hermann', with a long horizontal flourish extending to the right.

Winfried Hermann MdL