

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Streckenbezogene Motorrad-Fahrverbote und  
Motorrad-Kontrollen im Enzkreis**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hat sich die Kontrolldichte bezüglich Motorradlärm und Geschwindigkeitsüberschreitungen von Motorrädern im Enzkreis seit 2015 pro Jahr entwickelt (Anzahl der Kontrolleinsätze bezüglich Motorradlärm und -geschwindigkeiten)?
2. In wie vielen Fällen wurden jeweils seit 2015 im Enzkreis Bußgelder gegen Motorradfahrer wegen erheblicher Geschwindigkeitsüberschreitungen (ab Eintrag in das Verkehrszentralregister) sowie aufgrund von Manipulationen des Abgas- und Geräuschverhaltens verhängt (pro Jahr)?
3. Bei wie vielen Feststellungen von vorsätzlich lärmfördernden bzw. -erzeugenden Manipulationen an der Abgasanlage (z. B. Entfernung dB-Killer) wurden welche Maßnahmen getroffen (unterteilt nach Untersagung der Weiterfahrt vor Ort bzw. direkte Erlaubnis der Weiterfahrt nach Wiederherstellung des regulären Zustands)?
4. In wie vielen Fällen wurden seit 2015 pro Jahr im Enzkreis Fahrtenbuch-Auflagen gegen Motorradfahrer erteilt?
5. Wie bewertet sie die Entwicklung der Lärmproblematik im Enzkreis insgesamt (unter Angabe besonders lärmbelasteter Strecken, Gemeinden und Ortsteile)?
6. Inwiefern plant sie eine Erhöhung der Kontrolldichte bezüglich des Motorradlärms und von Geschwindigkeitsüberschreitungen von Motorrädern im Enzkreis?

7. Welche Strecken im Großraum Pforzheim/Enzkreis bewertet sie als Schwerpunkt für Motorradlärm und Geschwindigkeitsüberschreitungen von Motorrädern?
8. Inwiefern sind streckenbezogene Fahrverbote für Motorräder möglich (unter Angabe der Voraussetzungen für Fahrverbote, der für die Verhängung jeweils zuständigen Stellen sowie ggf. bereits im Großraum Pforzheim/Enzkreis verhängter Fahrverbote)?
9. Wie bewertet sie die vom österreichischen Bundesland Tirol verhängten streckenbezogenen Fahrverbote für besonders laute Motorräder (Standgeräusch laut Fahrzeugschein über 95 dB[A]) im Hinblick auf deren Umsetzbarkeit in Baden-Württemberg?
10. Inwiefern sieht sie einen der Entwicklung bei Motorrädern ähnlichen Entwicklungs- und Problemverlauf bei Pkw-Lärm und Pkw-Geschwindigkeitsüberschreitungen im Enzkreis, bspw. durch Auto-Posing und -Tuning?

05.06.2020

Dr. Schweickert FDP/DVP

#### Begründung

Das österreichische Bundesland Tirol verhängt ab dem 10. Juni 2020 streckenbezogene Fahrverbote für besonders laute Motorräder. Nachdem der Bundesrat am 15. Mai 2020 einen Entschließungsantrag zur Verringerung des Motorradlärms verabschiedet hat und sich im Land Baden-Württemberg mittlerweile 100 Gemeinden und Landkreise der Initiative Motorradlärm angeschlossen haben, soll diese Kleine Anfrage dazu dienen, zu klären, wie der Motorradlärm im Enzkreis zu bewerten ist und inwiefern die in Tirol gefundene Lösung auch hier anwendbar ist.

#### Antwort

Mit Schreiben vom 1. Juli 2020 Nr. 4-3859.1-0/990 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Wie hat sich die Kontrolldichte bezüglich Motorradlärm und Geschwindigkeitsüberschreitungen von Motorrädern im Enzkreis seit 2015 pro Jahr entwickelt (Anzahl der Kontrolleinsätze bezüglich Motorradlärm und -geschwindigkeiten)?*

Grundsätzlich werden sowohl landesweit, wie auch beim zuständigen Polizeipräsidium Pforzheim, ganzheitliche Verkehrskontrollen an Strecken mit Unfallauffälligkeiten durchgeführt. Bei diesen Kontrollen werden die Fahrzeugführenden, deren Fahrverhalten und der technische Zustand der Fahrzeuge überwacht. Dies gilt besonders bei speziellen Motorradkontrollen.

Zur Verhinderung schwerer Motorradunfälle führte das ehemals auch im Enzkreis zuständige Polizeipräsidium Karlsruhe seit 2015 während der Motorradsaison zwischen März und September mindestens an zwei Wochenenden im Monat Kontrollen durch. Die Beanstandungsquote der kontrollierten Krafträder in techni-

scher Hinsicht lag dabei relativ konstant zwischen 22 und 24 Prozent. Eine Unterscheidung nach Art des technischen Mangels findet bei der statistischen Erfassung nicht statt. Bei den Geschwindigkeitsverstößen lag die Beanstandungsquote zwischen 12 und 35 Prozent.

Im Zeitraum vom 1. März bis 31. Mai 2020 hat das zwischenzeitlich zuständige Polizeipräsidium Pforzheim insgesamt 20 Motorradkontrollen durchgeführt. Im Vorjahr waren es über die gesamte Motorradsaison hinweg 16 Kontrollen. Es ist festzustellen, dass im Verhältnis deutlich mehr Kontrollen durchgeführt und vergleichsweise weniger Mängel festgestellt wurden.

*2. In wie vielen Fällen wurden jeweils seit 2015 im Enzkreis Bußgelder gegen Motorradfahrer wegen erheblicher Geschwindigkeitsüberschreitungen (ab Eintrag in das Verkehrszentralregister) sowie aufgrund von Manipulationen des Abgas- und Geräuschverhaltens verhängt (pro Jahr)?*

Im Enzkreis wurden im Zeitraum 2015 bis 2020 in 641 Fällen Bußgelder gegen Motorradfahrer/-innen wegen erheblicher Geschwindigkeitsüberschreitungen sowie aufgrund von Manipulationen des Abgas- und Geräuschverhaltens verhängt, davon

2015:	133
2016:	108
2017:	171
2018:	129
2019:	98
2020:	2 (bis einschl. Mai)

Von der Stadt Mühlacker wurden im Zeitraum 2015 bis 2020 in 160 Fällen Bußgelder gegen Motorradfahrer/-innen wegen erheblicher Geschwindigkeitsüberschreitungen sowie aufgrund von Manipulationen des Abgas- und Geräuschverhaltens verhängt, davon

2015:	47
2016:	33
2017:	30
2018:	18
2019:	32

Die Stadt Pforzheim hat zur Frage 2 keine Zahlen mitgeteilt, da ausschließlich Zahlen des Enzkreises abgefragt wurden.

Wegen Manipulationen am Geräusch- und Abgasverhalten kam es im gesamten Zeitraum im Bereich der Stadt Mühlacker zu keinen Ordnungswidrigkeitsverfahren.

Eine Aufschlüsselung der Fallzahlen in verschiedene Verstoßkategorien wäre nur mit erheblichem Aufwand möglich (Einzelfallprüfungen) und liegt daher nicht vor.

*3. Bei wie vielen Feststellungen von vorsätzlich lärmfördernden bzw. -erzeugenden Manipulationen an der Abgasanlage (z. B. Entfernung dB-Killer) wurden welche Maßnahmen getroffen (unterteilt nach Untersagung der Weiterfahrt vor Ort bzw. direkte Erlaubnis der Weiterfahrt nach Wiederherstellung des regulären Zustands)?*

Wie bereits zu Frage 1 ausgeführt, werden festgestellte technische Beanstandungen nur in der Summe erfasst und statistisch nicht weiter differenziert. Dies betrifft auch die Art der Folgemaßnahmen. Grundsätzlich werden technische Män-

gel entweder sofort vor Ort durch die Fahrzeugführenden beseitigt, oder, soweit zulässig und möglich, im Mängelberichtsverfahren bearbeitet oder führen zur Verhinderung der Weiterfahrt. Dies ist im Einzelfall durch die Beamten vor Ort zu entscheiden und führt in der Regel zu einem Bußgeldverfahren.

*4. In wie vielen Fällen wurden seit 2015 pro Jahr im Enzkreis Fahrtenbuch-Auflagen gegen Motorradfahrer erteilt?*

Von 2015 bis 2020 wurden beim Enzkreis sieben Fahrtenbuchauflagen angeordnet. Die Städte Pforzheim und Mühlacker können hierzu keine Aussage treffen, da für Fahrtenbuchauflagen die Führerscheinstelle des Enzkreises zuständig ist.

*5. Wie bewertet sie die Entwicklung der Lärmproblematik im Enzkreis insgesamt (unter Angabe besonders lärmbelasteter Strecken, Gemeinden und Ortsteile)?*

Im Rahmen der regelmäßigen Kartierung des Umgebungslärms wurden im Enzkreis die nachfolgend aufgeführten Hauptverkehrsstrecken kartiert. Angegeben ist die Anzahl der Lärmbetroffenen mit Lärmpegeln  $L_{DEN}$  über 65 dB(A) (Ganztageswert) und  $L_{Night}$  über 55 dB(A) (Nachtwert), d. h. Lärmpegel, die im gesundheitskritischen Bereich liegen. Ergänzend die Anzahl mit Lärmpegel  $L_{DEN}$  über 70 dB(A) und  $L_{Night}$  über 60 dB(A), welche aus Sicht der Lärmwirkung im Bereich der Gesundheitsgefahr liegen. Orte im Enzkreis, in denen keine Hauptverkehrsstraße kartiert wurde bzw. keine Lärmbetroffenen ermittelt wurden, sind in der Tabelle nicht aufgeführt.

Bei Hauptverkehrsstraßen handelt es sich laut gesetzlicher Definition um die Strecken von Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Dies entspricht einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von rund 8.200 Kfz pro Tag.

Lärmkartierung 2017:

Lärmbelastete Einwohner durch Straßenlärm (Hauptverkehrsstraßen)

Kommune	Kartierte Strecken	Lärmbelastung über 24 Stunden ( $L_{DEN}$ )		Lärmbelastung nachts ( $L_{Night}$ )	
		> 65 dB(A)	davon > 70 dB(A)	> 55 dB(A)	davon > 60 dB(A)
Birkenfeld	B 294, L 562, L 565	71	18	90	21
Eisingen	L 621	108	24	101	22
Friolzheim	A 8	–	–	1	–
Heimsheim	A 8, L 1134	146	47	192	72
Illingen	B 10, L 1125	7	1	13	1
Ispringen	L 570	51	–	51	–
Kämpfelbach	A 8, B 10, L 570	223	67	230	73
Keltern	L 339, L 562	206	68	219	81
Knittlingen	B 35	5	–	7	–
Königsbach-Stein	L 570, L 611	66	13	68	17
Maulbronn	B 35, L 1131	135	5	148	12
Mönsheim	L 1134	118	28	131	35
Mühlacker	B 10, B 35, L 1134	291	97	326	135

Kommune	Kartierte Strecken	Lärmbelastung über 24 Stunden (L <sub>DEN</sub> )		Lärmbelastung nachts (L <sub>Night</sub> )	
		> 65 dB(A)	davon > 70 dB(A)	> 55 dB(A)	davon > 60 dB(A)
Neuenbürg	B 294, L 381, L 565	103	14	117	31
Neulingen	B 294	75	34	82	42
Niefern-Öschelbronn	A 8, B 10, L 1125	287	42	346	71
Remchingen	A 8, B 10, L 339, L 570	270	84	296	93
Straubenhardt	L 565	182	22	194	31
Wurmberg	L 1135	95	44	105	53
<b>SUMME</b>		2.439	608	2.717	790

6. Inwiefern plant sie eine Erhöhung der Kontrolldichte bezüglich des Motorradlärms und von Geschwindigkeitsüberschreitungen von Motorrädern im Enzkreis?

Das Polizeipräsidium Pforzheim strebt während der Motorradsaison eine Verdoppelung der Kontrolldichte auf wöchentlich eine Motorradkontrolle an. Diese angestrebten Kontrollzahlen beziehen sich auf den gesamten Dienstbezirk. Die konkrete Festlegung der Kontrollörtlichkeiten und -zeiten erfolgt lageorientiert.

7. Welche Strecken im Großraum Pforzheim/Enzkreis bewertet sie als Schwerpunkt für Motorradlärm und Geschwindigkeitsüberschreitungen von Motorrädern?

Eine beliebte Motorradstrecke im Enzkreis ist die L 340 („Eyachbrücke–Dreimarkstein“). Weitere Strecken sind die B 10 (Mühlacker–Illingen), die B 35 (Maulbronn–Illingen) und die L 571 (Königsbach–Stein–Wössingen).

Bürgerbeschwerden hinsichtlich Motorradlärm und Geschwindigkeitsüberschreitungen erreichten das Polizeipräsidium Pforzheim vereinzelt aus verschiedenen Kommunen auch außerhalb dieser Strecken. Bei reaktiven Kontrollaktionen zu relevanten Zeiten und an entsprechenden Örtlichkeiten wurden diese Beschwerden regelmäßig nicht bestätigt.

8. Inwiefern sind streckenbezogene Fahrverbote für Motorräder möglich (unter Angabe der Voraussetzungen für Fahrverbote, der für die Verhängung jeweils zuständigen Stellen sowie ggf. bereits im Großraum Pforzheim/Enzkreis verhängter Fahrverbote)?

Die Straßenverkehrsbehörden können streckenbezogene Verkehrsverbote für Motorräder aus Sicherheits- oder Lärmgründen anordnen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine konkrete Gefahrenlage im Sinne von § 45 Absatz 9 der Straßenverkehrsordnung vorliegt. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn Straßenstrecken in rennsportähnlicher Manier unter Messung der Zeit oft mehrmals hintereinander befahren werden und die überwiegende Zahl der Unfälle auf die Durchführung von Rennen und nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen ist.

Zu der Thematik Motorradlärm gibt es zwei richtungsweisende Urteile des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen aus den Jahren 2008 und 2019. Es thematisiert, wann eine Orientierung an den Richtwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) den lärmrelevanten Besonderheiten nicht mehr gerecht wird, da hier Mittelwerte über das gesamte Jahr gebildet werden. Demnach gilt, dass der Verkehr sich im Einzelfall von dem auf öffentlichen Straßen üblicherweise auftretenden Verkehr unterscheiden muss und der Motorradverkehr in atypischer Weise in den Vordergrund treten muss. Die akustische Situation am Immissionsort sei bei einem Verkehrsaufkommen, das sich ausschließlich oder ganz

überwiegend aus Motorrädern zusammensetzt, mit einem Mittelungswert nicht mehr angemessen beschrieben. Die Heranziehung der 16. BImSchV sei dann nicht mehr erforderlich, sondern andere Maßstäbe können herangezogen werden. Aus Sicht der obersten Straßenverkehrsbehörde im Ministerium für Verkehr erscheint es sachgerecht, als Maßstab für ein Einschreiten ein Überwiegen des Motorradverkehrs gegenüber dem sonstigen Verkehr, jedenfalls zu bestimmten Tagen, etwa an Wochenenden, zugrunde zu legen.

Nach Auffassung der Landesregierung wie auch des Bundesrates stellt dies eine bei weitem zu hohe Hürde für das Einschreiten gegen Motorradlärm dar. Abhilfe kann unter anderem ein einheitliches Berechnungsverfahren und ein Maßstab zum Einschreiten für atypische Tage, z. B. an sommerlichen Wochenenden, schaffen, die ein rechtssicheres Einschreiten der Behörden ermöglichen würde.

Werden für eine qualifizierte Gefahrenlage bestimmte Verhaltensweisen einzelner Verkehrsteilnehmer/-innen verantwortlich gemacht, sind vorrangig vor einem vollständigen Ausschluss einer gesamten Gruppe von Verkehrsteilnehmern durch ein Verkehrsverbot (hier: Motorradfahrer/-innen) von den Straßenverkehrsbehörden Maßnahmen in den Blick zu nehmen, die das unerwünschte Verkehrsverhalten in ausreichendem Maße erschweren, z. B. durch die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Bislang sind keine streckenbezogenen Fahrverbote für Motorräder im Enzkreis und im Zuständigkeitsbereich der Städte Mühlacker und Pforzheim angeordnet worden.

Die Landesregierung sieht bei Verkehrsverboten aus Lärmschutzgründen in der Regel eine Ausnahme für Elektrofahrzeuge vor, wie sie vom Elektromobilitätsgesetz ermöglicht wird.

*9. Wie bewertet sie die vom österreichischen Bundesland Tirol verhängten streckenbezogenen Fahrverbote für besonders laute Motorräder (Standgeräusch laut Fahrzeugschein über 95 dB[A]) im Hinblick auf deren Umsetzbarkeit in Baden-Württemberg?*

Aus technischer Sicht ist die Anordnung eines solchen „pauschalen“ Verkehrsverbots geeignet, um laute Fahrzeuge zu detektieren. Die „Treffsicherheit“ wird allerdings dadurch eingeschränkt, dass ein Zusammenhang zwischen Standgeräusch und Fahrgeräusch nicht zwingend vorherrschen muss. Maßgebend für die von einzelnen Motorrädern ausgehende Lärmbeeinträchtigung ist auch die individuelle, nicht angepasste und lärmerhöhende Fahrweise beim Beschleunigen des Fahrzeuges und durch hohe Drehzahlen des Motors in den gewählten Gängen bei der Fahrt.

Eine Umsetzung in Baden-Württemberg scheitert an der sogenannten „Privilegienfeindlichkeit“ des deutschen Straßenverkehrsrechts, das ein Einschreiten gegen bestimmte Fahrzeuge oder Fahrzeugtypen nur erlaubt, wenn dies ausdrücklich per Gesetz ermöglicht wurde. Demnach können Verkehrsverbote nur gegen Motorräder insgesamt und nur bei Überschreitung der oben beschriebenen Gefahrenschwellen verhängt werden (bei Ausnahme für Elektromotorräder).

*10. Inwiefern sieht sie einen der Entwicklung bei Motorrädern ähnlichen Entwicklungs- und Problemverlauf bei Pkw-Lärm und Pkw-Geschwindigkeitsüberschreitungen im Enzkreis, bspw. durch Auto-Posing und -Tuning?*

Hubraum- und PS-starke Kraftwagen werden leider bewusst laut konstruiert und dabei Spielräume der EU-Gesetzgebung genutzt. Bei Polizeikontrollen bleibt die Geräuschentwicklung, die insbesondere durch hochtouriges Fahren als störend wahrgenommen wird, überwiegend im bei der Zulassung erlaubten Rahmen.

Ein massiertes Auftreten ist lediglich im Zusammenhang mit dem sogenannten Posing, insbesondere in Großstädten, zu beobachten, gegen das die Landesregierung konsequent vorgeht. Während Posing heute überwiegend ein Thema der Städte zu sein scheint, gehen die Lärmbelastungen im Freizeitverkehr im ländlichen Raum überwiegend auf Motorräder zurück.

Eine sich etablierende Posing-/Tuningszene ist für den Bereich Pforzheim und Enzkreis nicht bekannt.

In Vertretung

Dr. Lahl  
Ministerialdirektor