Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 17 / 8971**
17. Wahlperiode **12.6.2025**

Antrag

des Abg. Thomas Marwein u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Maßnahmen der Landesregierung zum Schutz vor Lärm

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Ziele sie mit der Initiative Motorradlärm seit 2021 verfolgt und wie sie deren Erfolg bewertet;

2. welche Einzelmaßnahmen zur Bekämpfung von Motorradlärm von Regierungspräsidien, Landratsämtern, Kommunen und der Polizei in den Jahren 2021 bis 2024 in Baden-Württemberg durchgeführt wurden und wie sie deren Ergebnisse bewertet;

3. wie viele Motorradkontrollen in den Jahren 2021 bis 2024 durch die Polizei in Baden-Württemberg vorgenommen worden sind und bei wie vielen Motorrädern die Betriebserlaubnis entzogen wurde;

4. ob sie beabsichtigt, den Forderungskatalog der Initiative Motorradlärm von 2020 komplett oder in Teilen erneut in den Bundesrat einzubringen;

5. wie viele Lärmaktionspläne in den Jahren 2021 bis 2024 von Kommunen in Baden-Württemberg erstellt wurden, wie viele davon umgesetzt worden sind und welchen Ausblick sie für das Jahr 2025 geben kann;

6. welche unterschiedlichen Arten von lärmarmen Asphalten in Baden-Württemberg auf den Autobahnen und Bundes- und Landesstraßen in den Jahren 2021 bis 2024 verbaut wurden (unter Darstellung der Preisunterschiede zum herkömmlichen Asphalt sowie der jeweils verbauten Kilometerlänge);

7. wie viele ruhige Gebiete nach ihrer Kenntnis in den Jahren 2021 bis 2024 in Kommunen in Baden-Württemberg ausgewiesen wurden und welchen Ausblick sie auf 2025 geben kann;

Eingegangen: 12.6.2025 / Ausgegeben: 24.7.2025

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

8. welche über die Ziffern 1 bis 7 hinausgehenden Initiativen der Landesregierung zum Schutz vor Lärm unternommen wurden.

12.6.2025

Marwein, Achterberg, Braun, Gericke,
Hentschel, Joukov, Katzenstein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Im Koalitionsvertrag „Jetzt für Morgen“ 2021 bis 2026 von Bündnis 90/Die Grünen Baden-Württemberg und CDU Baden-Württemberg vom 14. Juli 2021 ist vereinbart, die Lärmbelastung durch Verkehr zu begrenzen und sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, die Schwellenwerte für gesundheitsschädliche Belastungen zu überprüfen und eine Pflicht zur Lärmsanierung einzuführen.

Der Antrag soll die Maßnahmen und Erkenntnisse der Landesregierung zum Schutz vor Lärmemissionen in der 17. Wahlperiode erfragen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 21. Juli 2025 Nr. VM4-0141.5-31/127/5 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Ziele sie mit der Initiative Motorradlärm seit 2021 verfolgt und wie sie deren Erfolg bewertet;

Zu 1.:

Die Ziele der Forderungen der Initiative Motorradlärm sind, dass

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

Diese Anliegen werden durch folgende zehn Forderungen der Initiative Motorradlärm konkretisiert:

1. Genehmigungs- und Zulassungsregeln müssen überarbeitet werden.
2. Hersteller und Händler sollen leisere Motorräder herstellen/anbieten.
3. Der Umstieg auf nachhaltige und lärmarme Mobilität ist ein Muss.
4. Motorradfahrer werden aufgefordert, rücksichtsvoll und leise zu fahren.
5. Eine stärkere Verkehrsüberwachung und Ausweitung der Kontrollmöglichkeiten.
6. In besonderen Fällen müssen Beschränkungen und Verbote möglich sein.
7. Eine vorsätzliche lärmerzeugende Fahrweise muss stärker geahndet werden.
8. Der Bund muss eine Lösung finden, damit bspw. „Raser“ einer Strafe nicht entgehen können.
9. Alternativ wird zumindest die Einführung einer Halterhaftung gefordert.
10. Es wird eine Pflicht zur Führung eines Fahrtenbuchs gefordert.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Die Forderungen adressieren die EU, den Bund, die Herstellerfirmen, den Handel und Motorradfahrende, unnötigen und technisch vermeidbaren Motorradlärm zu vermeiden.

Folgende Verbesserungen haben sich seither ergeben:

Durch die Initiative Motorradlärm, den Forderungskatalog und den Bundesratsbeschluss vom 15. Mai 2020 (BR-Drucksache 125/20) wurde das Thema Motorradlärm in die öffentliche Diskussion getragen. Den Betroffenen wurde so Gehör verschafft und Motorradlärm als Problem anerkannt.

Auf europäischer Ebene wurden die Regelungen für die Zulassung neuer Motorräder überarbeitet. Die Regelungen für ab 2025 neu zugelassene Motorräder wurden verschärft und sogenannten RD-ASEP (Real-Driving Additional Sound Emission Provisions) eingeführt. Allerdings ist die Grenzwertkurve wenig ambitioniert, sodass Motorräder bei höheren Drehzahlen immer noch sehr laut sein dürfen. Zudem sind nur neu zugelassene Motorräder betroffen, nicht die heute bereits vorhandene Flotte.

Im November 2021 wurden die Bußgelder für Posing (unnötiger Lärm, vermeidbare Abgasbelästigungen, nutzloses Hin- und Herfahren) von 20 auf bis zu 100 Euro erhöht. Diese Erhöhung der Bußgelder ist ein Schritt in die richtige Richtung.

Das Ministerium für Verkehr hat einen Handlungsleitfaden zur Reduzierung von Motorradlärm erarbeitet und im April 2024 den Verkehrsbehörden an die Hand gegeben. Der Leitfaden zeigt, wie im Rahmen der engen bundesrechtlichen Vorgaben verkehrsrechtliche Anordnungen zum Schutz vor Motorradlärm begründet werden können. Als Maßnahmen kommen insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen an den Ortsausgängen infrage, um die besonders lauten und belästigenden Beschleunigungsvorgänge von der Wohnbevölkerung weg zu verlagern.

2. welche Einzelmaßnahmen zur Bekämpfung von Motorradlärm von Regierungspräsidien, Landratsämtern, Kommunen und der Polizei in den Jahren 2021 bis 2024 in Baden-Württemberg durchgeführt wurden und wie sie deren Ergebnisse bewertet;

Zu 2.:

Verkehrsrechtliche Maßnahmen:

Verkehrsrechtliche Maßnahmen aufgrund von Motorradlärm wurden in den Landkreisen Reutlingen, Waldshut und Lörrach ergriffen.

Im Landkreis Reutlingen wurde in Bad-Urach im Ortsteil Seeburg zu Beginn der Motorradsaison 2023 Tempo 50 am Ortsausgang für Motorradfahrerinnen und -fahrer auf 300 Meter hinter dem Ortsschild angeordnet. Hierdurch werden die besonders lauten Beschleunigungsvorgänge von der Wohnbebauung weg verlagert. Die Regelung gilt an Wochenenden und Feiertagen in den Monaten Mai bis August.

Im Landkreis Lörrach wurde in der Motorradsaison 2024 in der Ortsdurchfahrt Todtnau-Präg die Geschwindigkeit auf 30 km/h für alle Fahrzeuge reduziert. Durch eine langsamere und gleichmäßige Fahrweise werden die Pegelspitzen reduziert.

An den Ortsausgängen zwischen Todtnau-Geschwend und Todtnau-Präg wurde Tempo 70 mit Überholverbot angeordnet. An den übrigen Ortsausgängen von Todtnau-Präg wurde Tempo 50 und Tempo 70 mit Überholverbot angeordnet. Die Fahrzeuge dürfen erst ab einer Entfernung von 300 Meter zu der zusammenhängenden Wohnbebauung auf 100 km/h beschleunigen. Die Regelungen gelten an Wochenenden und Feiertagen vom 1. April bis zum 6. Oktober.

Ebenfalls zu Beginn der Motorradsaison 2024 wurde im Landkreis Waldshut von Todtmoos bis Todtmoos-Weg sowie an den dazwischenliegenden Teilorten und Weiler an Ortsausgängen Tempo 50 mit Überholverbot angeordnet. Auf diese Weise werden die besonders lauten und belästigend wirkenden Beschleunigungsvorgänge insbesondere von Motorrädern von der Wohnbevölkerung weg verlagert. Die Regelung gilt an Wochenenden und Feiertagen vom 1. April bis zum 6. Oktober.

Außerdem wurde im Landkreis Waldshut beim Weiler Poche, einem Ortsteil von Bernau, in beide Fahrtrichtungen Tempo 50 angeordnet. Die Regelung gilt ganzjährig.

Zu Beginn der Motorradsaison 2025 wurde im Landkreis Waldshut bei Bernau zwischen den Ortsteilen Weierle und Poche durchgängig Tempo 50 für alle Fahrzeuge an Wochenenden und Feiertagen vom 1. April bis zum 6. Oktober angeordnet. Durch die Beschränkung auf Tempo 50 werden die lauten Beschleunigungsvorgänge zwischen den Ortsteilen unterbunden und durch eine langsamere und gleichmäßige Fahrweise werden die Pegelspitzen reduziert. Die Strecke grenzt unmittelbar an Wohngebiete an.

Ebenfalls zu Beginn der Motorradsaison 2025 wurden im Landkreis Waldshut bei Ühlingen-Birkendorf vor und nach den Ortsteilen Untermettingen und Stockenmühle Tempo 50 für alle Fahrzeuge an Wochenenden und Feiertagen angeordnet. Die Regelungen gelten an Wochenenden und Feiertagen vom 1. April bis zum 6. Oktober.

Von den Landratsämtern wurde zurückgemeldet, dass die Maßnahmen der Jahre 2023 und 2024 von den Anwohnenden sehr positiv aufgenommen worden und die Beschwerden über Motorradlärm zurückgegangen seien. Erste Rückmeldungen zu den Maßnahmen, die 2025 angeordnet wurden, waren ebenfalls positiv.

Aktivitäten der Polizei:

Die Sicherheit im Straßenverkehr und ein Umgang, der von gegenseitiger Rücksichtnahme geprägt ist – auch was das Geräuschverhalten von Motorrädern anbelangt – ist dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen ein besonderes Anliegen. Hierfür setzt die Polizei Baden-Württemberg auf ein breites Maßnahmenpaket aus Verkehrspräventions- und Verkehrsüberwachungsmaßnahmen.

Mit Blick auf die Zielgruppe der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern hat das Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen bereits im Jahr 2018 einen „5-Punkte-Plan“ verabschiedet. Dieser greift mit seinem ersten Punkt „Verkehrsüberwachung – Raser und Lärm stoppen“ die Problematik des Motorradlärms explizit auf. Mit der „Fachkonzeption zur Bekämpfung von Motorradunfällen“ legt die Polizei Baden-Württemberg ebenso seit dem Jahr 2018 einen weiteren Schwerpunkt auf den Motorradverkehr. Im Rahmen der zielgerichteten Verkehrsüberwachung stehen dabei neben Maßnahmen zur Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch mögliche technische Veränderungen, insbesondere im Hinblick auf die Lärmproblematik, im Fokus. Um auf aktuelle Entwicklungen sachgerecht reagieren zu können, wird die Fachkonzeption fortlaufend auf Anpassungsbedarfe hin geprüft.

Der „5-Punkte-Plan“ und die „Fachkonzeption zur Bekämpfung von Motorradunfällen“ legen einen sachgerechten Schwerpunkt auf Maßnahmen zur Verbesserung der Motorradsicherheit sowie zur Bekämpfung von Motorradlärm und werden konsequent fortgeführt.

3. wie viele Motorradkontrollen in den Jahren 2021 bis 2024 durch die Polizei in Baden-Württemberg vorgenommen worden sind und bei wie vielen Motorrädern die Betriebserlaubnis entzogen wurde;

Zu 3.:

Der nachfolgenden Tabelle können die Anzahl der durch die Polizei Baden-Württemberg durchgeführten Schwerpunktkontrollen mit Zielrichtung Motorrad sowie die Anzahl der dabei kontrollierten motorisierten Zweiräder[1] und festgestellten Verstöße entnommen werden.

[1] Umfasst sind Kleinkrafträder, Leichtkrafträder und Krafträder.

	2021	2022	2023	2024
Anzahl Schwerpunktkontrollen	1 369	1 301	1 347	1 801
Anzahl kontrollierter motorisierter Zweiräder	19 681	19 844	17 748	17 210
Festgestellte Verstöße (gesamt)	5 851	5 918	5 629	6 281
Davon technische Mängel[2]	2 043	2 553	1 676	1 861

Die Einziehung von Betriebserlaubnissen fällt in den Zuständigkeitsbereich der Zulassungsbehörden. Entsprechende Daten liegen dem Ministerium für Verkehr nicht vor. Eine Abfrage, wie vielen Motorrädern im angefragten Zeitraum die Betriebserlaubnis entzogen wurde, müsste somit über alle Zulassungsbehörden in Baden-Württemberg erfolgen. Dieser Aufwand wäre unverhältnismäßig. Daher können keine konkreten Zahlen zum Entzug von Betriebserlaubnissen benannt werden.

4. ob sie beabsichtigt, den Forderungskatalog der Initiative Motorradlärm von 2020 komplett oder in Teilen erneut in den Bundesrat einzubringen;

Zu 4.:

Der Beschluss des Bundesrates vom 15. Mai 2020 (BR-Drucksache 125/20) hat alle zehn Forderungen der Initiative Motorradlärm aufgegriffen. Seither hat die Verkehrsministerkonferenz wiederholt, zuletzt im April 2025, mit Verweis auf diesen Bundesratsbeschluss den Bund aufgefordert, tätig zu werden. Es fehlte bisher an der Bereitschaft des Bundesverkehrsministeriums, die Forderungen aufzugreifen. Das Ministerium für Verkehr ist bestrebt das Thema auf Bundesebene weiter voranzutreiben. Ein erneuter Vorstoß im Bundesrat ist derzeit nicht vorgesehen.

5. wie viele Lärmaktionspläne in den Jahren 2021 bis 2024 von Kommunen in Baden-Württemberg erstellt wurden, wie viele davon umgesetzt worden sind und welchen Ausblick sie für das Jahr 2025 geben kann;

Zu 5.:

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz nennt Fristen zur Aufstellung und regelmäßigen Überprüfung von Lärmaktionsplänen, die nicht mit dem genannten Zeitraum 2021 bis 2024 übereinstimmen. Zudem erfolgte im genannten Zeitraum eine Umstellung der Berichterstattung durch die EU-Kommission. Angaben für die Jahre 2021 bis 2024 liegen daher nicht vor.

Ende 2023 umfasste die Berichterstattung an die EU 435 abgeschlossene Lärmaktionspläne baden-württembergischer Städte und Gemeinden. Zum 2. Juli 2024 trat der landesweite Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024 in Kraft, der als zweite Säule neben die kommunalen Pläne tritt (siehe hierzu die Ausführungen unter 8). Der Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024 sorgt außerhalb der Ballungsräume für eine flächendeckende Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Baden-Württemberg. Die Pläne der Städte und Gemeinden ergänzen den landesweiten Plan mit Blick auf die örtlichen Verhältnisse konkreter Maßnahmen vor Ort. Mit Stand der aktuellsten Berichterstattung im Juli 2025 wurden an die EU 171 kommunale Lärmaktionspläne für Hauptverkehrsstraßen oder Haupteisenbahnstrecken sowie sieben Lärmaktionspläne aus Ballungsräumen übermittelt. Weitere Pläne sind in Erarbeitung, zum Teil als Bestandteil eines integrierten Aktionsplans für Mobilität, Klima und Lärmschutz.

Die hohe Zahl an Medienberichten über die erfolgte Umsetzung z. B. von Tempo 30 infolge von Lärmaktionsplänen lässt darauf schließen, dass die Pläne auch umgesetzt werden.

[2] Umfasst neben dem Erlöschen der Betriebserlaubnis auch bspw. ein Unterschreiten der Mindestprofiltiefe der Reifen. Eine dezidierte Auswertung der Verstöße im Hinblick auf das Erlöschen der Betriebserlaubnisse der Fahrzeuge erfolgt nicht.

6. welche unterschiedlichen Arten von lärmarmen Asphalten in Baden-Württemberg auf den Autobahnen und Bundes- und Landesstraßen in den Jahren 2021 bis 2024 verbaut wurden (unter Darstellung der Preisunterschiede zum herkömmlichen Asphalt sowie der jeweils verbauten Kilometerlänge);

Zu 6.:

Seit dem 1. Januar 2021 sind die Bundesautobahnen nicht mehr in der Auftragsverwaltung durch die Länder, sondern in Bundesverwaltung. Die dafür neu gegründete Autobahn GmbH des Bundes (AdB) übernimmt daher sämtliche in Bezug auf Autobahnen in Deutschland anfallende Aufgaben. Dies betrifft auch Erhaltungsmaßnahmen (Instandsetzung/Modernisierung). Dem Land liegen daher über den Zeitraum 2021 bis 2024 keine Informationen im Zuge der Autobahnen vor.

Die Festlegung der jeweiligen Asphaltart und -sorte hängt bei den Baumaßnahmen von den jeweiligen Rahmenbedingungen ab, insbesondere von der Verkehrsbelastung und dem angestrebten Umfang der Lärmreduzierung. Grundsätzlich wird bei allen Erhaltungsmaßnahmen an Straßen geprüft, ob eine Lärmsanierungsmaßnahme mit umgesetzt werden kann. In die Abwägung fließen die straßenbautechnischen Aspekte (Lärmabsorption, Dauerhaftigkeit), ebenso wie wirtschaftliche Aspekte (Herstellungskosten) ein. So weist der offenporige Asphalt (OPA, bzw. Fachbezeichnung PA = Porous Asphalt) eine hohe Lärmminderung auf, dafür aber eine vergleichsweise geringere Dauerhaftigkeit. In der Vergangenheit hat sich vor allem der Einsatz von SMA LA (Splittmastixasphalt Lärmarm) bewährt, sofern der Umfang an Lärmreduzierung ausreichend für die jeweiligen Randbedingungen ist. Die AC D LOA (lärmoptimierte Asphaltdeckschicht) steht dem SMA LA etwas nach in Bezug auf den Einbau und die Dauerhaftigkeit und wird im geringeren Umfang in Baden-Württemberg eingesetzt als der SMA LA.

Nach Auswertung unserer Datenbank wurden in den Jahren 2021 bis 2024 auf Bundes- und Landesstraßen ca. 20 km Fahrbahn lärmtechnisch optimiert. Zum Einsatz kam der lärmarme Splittmastixasphalt in zwei unterschiedlichen Zusammensetzungen – SMA 5 LA und 8 LA. Die genaue Verteilung ist in folgender Tabelle zusammengefasst (alle Angaben in Meter):

	SMA 8 LA	**SMA 5 LA**		
Bundesstraßen	13 292	3.000	∑ **Bund:**	16 292
Landesstraßen	2 156	1.500	∑ **Land:**	3 656
			Gesamt:	19 948

Für eine „normale“ Fahrbahndeckenerneuerung (FDE) mit Asphaltbeton entstehen Kosten von ca. elf Euro/m². Eine Erneuerung der Asphaltdecke mit lärmoptimiertem SMA LA kostet ca. 13 Euro/m².

Allerdings ist hier zu prüfen, ob die darunterliegende Asphaltschicht für die Deckschicht die technisch-notwendigen Voraussetzungen erfüllt. Ansonsten entstehen weitere Kosten für die darunterliegende Asphaltbinderschicht von ca. 17 Euro/m². Dies wird in den meisten Bestandsfahrbahnen der Fall sein.

Bei einem Neubau oder einer grundhaften Sanierung belaufen sich die Mehrkosten für einen SMA LA auf ca. zwei bis vier Euro/m².

Diese Preise sind Durchschnittswerte und können regional und projektbezogen abweichen.

7. wie viele ruhige Gebiete nach ihrer Kenntnis in den Jahren 2021 bis 2024 in Kommunen in Baden-Württemberg ausgewiesen wurden und welchen Ausblick sie auf 2025 geben kann;

Zu 7.:

Seit Einführung der neuen Berichterstattung über Lärmaktionspläne an die EU besteht die Möglichkeit der Auswertung von ruhigen Gebieten in den Lärmak-

tionsplänen der Städte und Gemeinden. Mit Stand Juli 2025 wurden durch fünf Ballungsräume und 34 Gemeinden insgesamt 147 ruhige Gebiete in deren Lärmaktionsplänen festgelegt. Im Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024 ist darüber hinaus der Nationalpark Schwarzwald als ruhiges Gebiet im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie festgelegt. Zudem liefert der Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024 auf der Grundlage unzerschnittener Räume Hinweise für Potenzialflächen zur Festlegung weiterer ruhiger Gebiete durch Städte und Gemeinden.

8. welche über die Ziffern 1 bis 7 hinausgehenden Initiativen der Landesregierung zum Schutz vor Lärm unternommen wurden.

Zu 8.:

Eine zentrale Initiative des Landes zum Schutz der Menschen vor Verkehrslärm und zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) ist der bereits erwähnte Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024. Er erfasst flächendeckend die Lärmsituation an Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume und dokumentiert sowohl das Ausmaß der lärmbedingten Belastung der Bevölkerung als auch bereits umgesetzte sowie geplante Maßnahmen zur Lärmminderung. Ziel des Plans ist es, die Bevölkerung wirksam vor den gesundheitlichen Folgen übermäßiger Lärmbelastung durch den Verkehr zu schützen. Der landesweite Lärmaktionsplan leistet einen entscheidenden Beitrag zur Umsetzung der europarechtlichen Vorgaben zum Umgebungslärm in Baden-Württemberg. Zudem setzt sich das Land gegenüber dem Bund und auf EU-Ebene fortlaufend dafür ein, die gesetzlichen Rahmenbedingungen mit dem Ziel weiterzuentwickeln, den Schutz vor Lärm zu stärken.

Zu den Maßnahmen des Landes zählen insbesondere die Förderung von baulicher Lärmsanierung und Verkehrsberuhigung u. a. im Zuge von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten sowie die Schaffung rechtlicher Erleichterungen für lärmschutzbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen an hochbelasteten Strecken. Das Ministerium für Verkehr unterstützt die Städte und Gemeinden darüber hinaus aktiv durch Datenbereitstellung, Informationsangebote und fachliche Beratung bei der Aufstellung ihrer Lärmaktionspläne. Auf diese Weise wird der Verwaltungsaufwand reduziert, was unter anderem auch im Rahmen der Entlastungsallianz lobend hervorgehoben wurde.

Der Handlungsleitfaden zur Reduzierung von Motorradlärm, der vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg ausgearbeitet und im April 2024 den Verkehrsbehörden an die Hand gegeben worden ist, stellt einen neuen und wesentlichen Baustein gegen Motorradlärm dar. Er zeigt auf, wie verkehrsrechtliche Anordnungen in besonders stark von Motorrädern belasteten Bereichen verfügt werden können, um die Bevölkerung vor Motorradlärm zu schützen. Mit dem Handlungsleitfaden gibt es erstmals bundesweit eine Handreichung, welche die Behörden systematisch durch die Auswertung entsprechender Strecken führt und im Falle einer positiven Prüfung eine rechtssichere Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen ermöglicht. Das Ministerium für Verkehr berät andere interessierte Bundesländer zu den Regelungen.

Um eine rechtliche Grundlage für sogenannte Lärmblitzer zu schaffen, setzt sich das Ministerium für Verkehr gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr für die Einführung eines konkreten Schwellenwertes in den verkehrsrechtlichen Regelungen (VwV StVO) ein, bei dem davon ausgegangen werden kann, dass unnötiger Lärm durch das Fahrverhalten erzeugt wird.

Hermann

Minister für Verkehr