

Stand: 08.02.2024

Handlungsleitfaden zur Reduzierung von Motorradlärm

Einleitung:

Motorradlärm ist in landschaftlich reizvollen Gebieten zwischen April und September an Tagen mit schönen Wetter und hier insbesondere an den Wochenenden und Feiertagen vielfach ein Problem. Anwohnerschaft und Erholungssuchende fühlen sich durch Motorradlärm besonders belästigt.

Der Handlungsleitfaden zur Reduzierung von Motorradlärm richtet sich an die Straßenverkehrsbehörden. Mit ihm soll gezeigt werden, wie verkehrsrechtliche Anordnungen in besonders stark von Motorrädern belasteten Bereichen verfügt werden können, um die Bevölkerung, aber auch Erholungssuchende in Landschaftsgebieten und Ortsteilen, die überwiegend der Erholung dienen, vor Motorradlärm zu schützen. Hierfür soll der Leitfaden den Straßenverkehrsbehörden möglichst konkrete Kriterien an die Hand geben, damit vor Ort angemessen entschieden werden kann.

Nach Einschätzung des Verkehrsministeriums gibt es gute Gründe, Motorradverkehr von anderen Verkehrsarten zu unterscheiden: Es handelt sich meist um Freizeitverkehr, die Lautstärke hängt wesentlich vom Fahrverhalten ab, und die besonders störenden Lärmspitzen sind in der Regel beeinflussbar bzw. vermeidbar. Insofern unterscheidet sich der Motorradlärm auch von dem Lärm, wie er z.B. von Lkw ausgelöst wird.

Alternative 1 (Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm):

Nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm beschränken oder verbieten. Nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung, hier durch Lärm, erheblich übersteigt.

Um aufzuzeigen, unter welchen Voraussetzungen verkehrsrechtliche Anordnungen zum Schutz vor Motorradlärm nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3¹ i.V.m. Abs. 9 Satz 3 StVO in Betracht zu ziehen sind, wird auf folgende Fragen eingegangen:

- Welches Beurteilungsverfahren zum Schutz vor Lärm wird in der Regel angewendet?
- Wann tritt Motorradlärm in atypischer Weise gegenüber dem Gesamtverkehr hervor, sodass vom Regelbeurteilungsverfahren abgewichen werden kann?
- Ab wann ist die Zumutbarkeit von Lärm überschritten, sodass eine Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO für die Lärmschutzbelange der Wohnbevölkerung besteht?

sowie Beispiele für Maßnahmen genannt.

Welches Beurteilungsverfahren wird in der Regel angewendet, um die Zumutbarkeit der Verkehrslärmbelastung für den Einzelfall zu ermitteln?

Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Orientierungshilfe dar. Dort ist unter anderem geregelt, dass straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere dann in Betracht kommen, wenn der

¹ S. auch BVerwG Urt. V. 15.02.2000, 3 C 14/99, juris RN 15.

vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort einen bestimmten Richtwert überschreitet. Nach dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 08.02.2023 sind für die Berechnungen die RLS-19 heranzuziehen.

Der Beurteilungspegel wird gemäß der Lärmschutz-Richtlinien-StV als mittlere Situation eines Jahres berechnet. Da der Beurteilungspegel als Jahresmittelwert bestimmt wird, Motorradverkehr aber überwiegend in den Monaten April bis September insbesondere an Wochenenden sowie Feiertagen und bei schönem Wetter auftritt, stellt dies in der Regel kein geeignetes Beurteilungsverfahren für den Motorradlärm dar. So geht auch die Rechtsprechung davon aus, dass in Fällen, in denen der Motorradlärm in atypischer Weise gegenüber dem Gesamtverkehr in den Vordergrund tritt, das Beurteilungsverfahren zu modifizieren oder gar nicht anzuwenden ist.²

Wann tritt Motorradlärm in atypischer Weise gegenüber dem Gesamtverkehr hervor?

Die Beschwerden über Motorradlärm legen nahe, dass dieser nicht erst dann gegenüber dem Gesamtverkehr hervortritt, wenn der Anteil an Motorrädern mehr als 50 % am Gesamtverkehr beträgt, Motorräder also rein zahlenmäßig die dominante Verkehrsart darstellen. In den Blick zu nehmen ist daher, ob und wie viel lauter Motorräder gegenüber anderen Verkehrsarten sind und ob und wie sich die Belästigungswirkung von Motorradlärm gegenüber sonstigen Verkehrsarten unterscheidet.

Zusammenfassend gilt: Beträgt der **Motorradanteil am Gesamtverkehr 15 Prozent und mehr**, tritt der Motorradlärm akustisch **atypisch** gegenüber dem Lärm des Gesamtverkehrs hervor.

Hierbei fließt ein, dass die Lautstärke von Motorrädern im Mittel 5 dB höher ist als von Pkw.^{3,4} Außerdem ruft Motorradlärm bei gleicher Lautstärke eine höhere Belästigung und eine stärkere Störung hervor als Pkw. Daher kann Motorrädern ein Aufschlag von

² vgl. OVG NRW, Urt. v. 29.10.2008 – 8 A 3743/06 und Beschl. v. 06.06.2019 – 8 B 821/18

³ H. Ziegler, M. Offergeld, M. Brandt, U. Kucera; Analyse von Motorradlärm in Baden-Württemberg, DTV Verkehrsconsult GmbH im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, 2022; ergänzende Auswertung der Datensätze durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.

⁴ H. Ziegler, T. Kathman; Motorradfahrer in Baden-Württemberg – Lärmmessungen mit Leitpostenzählgeräten, Ergebnisse Präg, DTV Verkehrsconsult GmbH im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, 2013, hier insbesondere S. 18 und 31.

mindestens 5 dB auf deren Emissionspegel gegeben werden, um deren besondere Belästigungswirkung abzubilden.^{5,6,7,8,9,10} Beide Aspekte zusammengekommen ergibt sich für Motorräder ein Zuschlag von 10 dB gegenüber Pkw. Dieser Zuschlag kann auf Verkehrsmengen umgerechnet werden. Eine Erhöhung des Schallpegels um 10 dB entspricht einer Verzehnfachung der Verkehrsmenge.¹¹ Ein Motorrad ist demnach so laut wie zehn Pkw.

Für ein atypisches Hervortreten des Motorradlärms gegenüber dem Gesamtverkehr muss auch der Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehr betrachtet werden. Nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) ist die Lautstärke schwerer Lkw je nach Geschwindigkeit 8 bis 11 dB höher als die von Pkw. Rechnet man alle Lkw, auch die leiseren leichten Lkw, den schweren Lkw zu und geht näherungsweise davon aus, dass die Lautstärke schwerer Lkw im Mittel 10 dB höher ist als die von Pkw, so ist ein Lkw ungefähr so laut wie zehn Pkw.

Je höher der Lkw-Anteil am Gesamtverkehr ist, desto höher muss der Anteil des Motorradverkehrs sein, damit dieser akustisch gegenüber dem Gesamtverkehr hervortritt. (siehe Abbildung) Bei einem Lkw-Anteil von 7 % ergibt sich, dass der Motorradverkehr ab einem Anteil von 15 % akustisch atypisch gegenüber dem Gesamtverkehr hervortritt. Da der Schwerverkehrsanteil auf Motorradstrecken in der Regel deutlich unter 7 Prozent liegt und die Motorradlärmproblematik in der Regel am Wochenende

⁵ S. L. Benz, C. Popp, F. Heidebrunn, W. Wack, J. Kuhlmann, D. Schreckenberger; Studie zur Wirkung des Motorradlärms auf die betroffene Wohnbevölkerung im ländlichen Raum von Baden-Württemberg, ZEUS GmbH im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, 2023.

⁶ J. Vos; Noise annoyance caused by mopeds and other traffic sources. Proceedings of Internoise 2006. Honolulu, USA, session 63, paper 589; 2006. 9 pages.

⁷ M. Paviotti, K. Vogiatzis; On the outdoor annoyance from scooter and motorbike noise in the urban environment. Science of the Total Environment 2012; 430; 223-230.

⁸ P. Lercher, M. Sölder; Exposure by motorbike noise in alpine residential areas – a case study in public health risk assessment. Euronoise 2009. Edinburgh, Scotland, conference paper. 10 pages.

⁹ C. Fend, F. Reichlmair; Abschlussbericht Motorradlärm-Untersuchung, ACCON GmbH im Auftrag der LUBW, Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg 2010.

¹⁰ Chr. Lechner, D. Schnaiter; Motorradlärmstudie Außerfern 2019, Gesamtbericht

¹¹ Eine Erhöhung des Schallpegels um 3 dB entspricht einer Verdopplung der Verkehrsmenge, eine Erhöhung des Schallpegels um 6 dB einer Vervierfachung, eine Erhöhung um 9 dB einer Verachtachung und einer Erhöhung um 10 dB in guter Näherung einer Verzehnfachung. Beispielsweise benötigt man zehn Pkw mit einem Schallpegel von 80 dB, um eine Schallintensität mit einem Schallpegel von 90 dB zu erreichen.

mit deutlich verringertem Lkw-Verkehr auftritt, bedarf der Schwerverkehrsanteil bei der Prüfung der Atypik keiner weiteren Berücksichtigung.

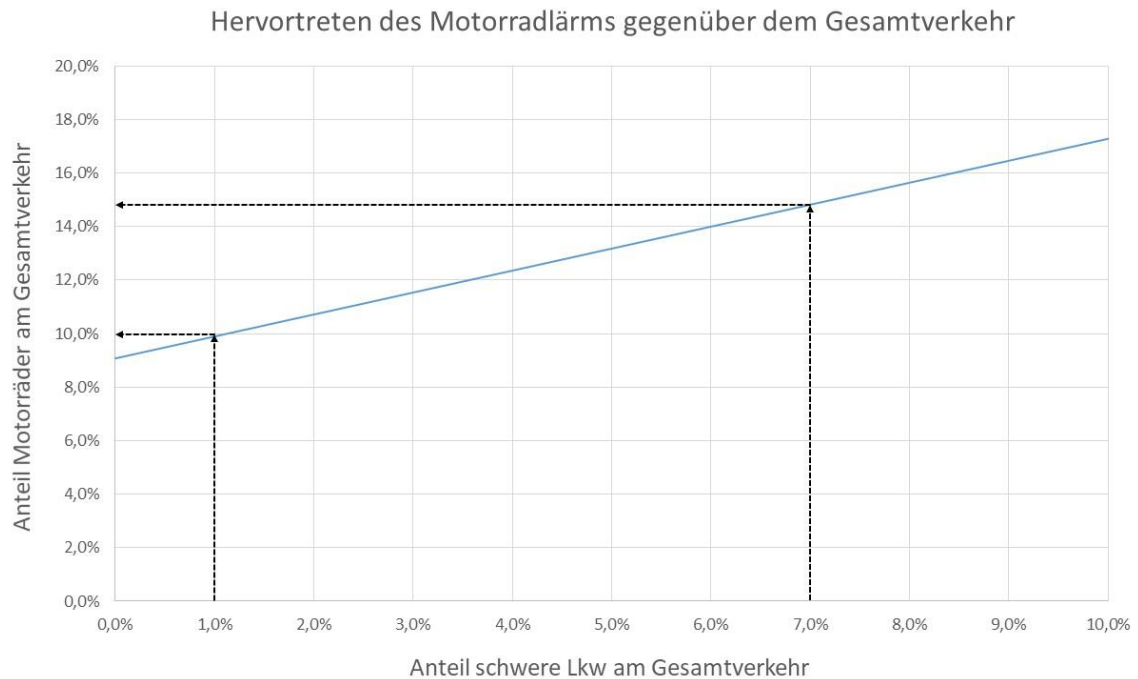


Abbildung: Zusammenhang zwischen dem akustischen Hervortreten des Motorradlärms gegenüber dem Gesamtverkehr bei unterschiedlichen Anteilen schwerer Lkw.

Als Betrachtungszeitraum ist der Zeitraum der Anordnung (z.B. tagsüber an Wochenenden und Feiertage) zu wählen. Aus den Daten des Verkehrsmonitorings des Landes Baden-Württemberg ergibt sich, dass Motorräder hauptsächlich zwischen April und September unterwegs sind.¹² Es scheint daher gerechtfertigt, vornehmlich diese Monate zu betrachten und als Zeitraum für eine Anordnung heranzuziehen.

Für eine Anordnung reicht es jedoch nicht alleine aus, dass Motorradlärm atypisch hervortritt. Vielmehr muss aufgezeigt werden, dass eine Gefahrenlage für die Lärmschutzbelange der Wohnbevölkerung gem. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO besteht. Wann

¹² Zwischen April und September fahren pro Tag im Schnitt fünfmal mehr Motorräder als in den Monaten Oktober bis März. Auswertung über das VERA-Portal von 20 der ca. 120 Dauerzählstellen in den Jahren 2017, 2018 und 2019 auf Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg; Auswertung der Datensätze durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.

die Zumutbarkeit von Lärm überschritten ist, sodass von einer Gefahrenlage auszugehen ist, wird im nächsten Abschnitt näher betrachtet.

Ab wann ist die Zumutbarkeit von Lärm überschritten, sodass eine Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO für die Lärmschutzbelange der Wohnbevölkerung besteht?

Im Folgenden wird vorausgesetzt, dass es sich um Situationen handelt, bei denen der Motorradverkehr in atypischer Weise gegenüber dem Gesamtverkehr hervortritt.

Grundsätzlich in Frage kommt dann eine modifizierte Beurteilung der Lärmsituation, analog zum Vorgehen nach den Lärmschutzrichtlinien-Straßenverkehr, für **kürzere Zeiträume**. Die Lärmwirkungsforschung nennt für kürzere Zeiträume aber keine Werte zur Beurteilung von Lärmsituationen, die durch Motorräder bestimmt werden. Eine modifizierte Beurteilung für kürzere Zeiträume analog zum Vorgehen nach den Lärmschutzrichtlinien-Straßenverkehr ist daher nicht möglich.¹³

Die Unzumutbarkeit der Lärmbeeinträchtigung kann aber auch auf **andere Weise fachlich** begründet werden. Wie bereits dargestellt, sind die Lautstärke und die Belästigungswirkung bei Motorrädern höher als bei Pkw, wobei Motorradlärm häufig zu solchen Zeiten auftritt, in denen das Ruhebedürfnis besonders groß ist (Wochenenden und Feiertage). Es ist daher angemessen, die konkrete Belastungssituation insbesondere zu diesen Zeiten zu bewerten. Dabei ist zu beachten, dass die von Motorradlärm Betroffenen nahe der entsprechenden Straßen zu finden sind (Wohnbebauung nahe der Straße). Dies ist im konkreten Fall darzulegen.

Ein Kriterium für das Überschreiten der Zumutbarkeit von Motorradlärm und das Vorliegen einer Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt, ist die Anzahl vorbeifahrender Motorräder. Die Zumutbarkeit ist insbesondere dann überschritten, wenn ca. **60 Motorräder in der Stunde**¹⁴ an

¹³ Anders beispielsweise in der Luftreinhaltung. In der Luftreinhaltung werden, je nach Luftschadstoff, separate Grenzwerte bezogen auf das Kalenderjahr und auf kürzere Zeiträume wie eine Stunde oder einen Tag angegeben.

¹⁴ Bezogen auf den Gesamtquerschnitt der Straße. Bei Betrachtung nur eines Richtungswerts können 30 Motorräder in der Stunde als Anhaltspunkt dienen.

mindestens vier Stunden am Tag den betrachteten Streckenabschnitt befahren. In solchen Fällen gibt es während dieser Stunden im Schnitt „keine ruhige Minute“ ohne Motorrad. Dies ist als unzumutbare Lärmbelastung für Betroffene nahe der entsprechenden Straße zu werten.

Vereinfachend, ohne auf eine stundenweise Auswertung zurückgreifen zu müssen, kann **ab 600 Motorrädern tagsüber (6 bis 22 Uhr)** davon ausgegangen werden, dass dieses Kriterium über sieben Stunden an Werktagen bzw. acht Stunden an Wochenendtagen erfüllt ist, da im Mittel 70 bzw. 80 Prozent des Motorradverkehrs zwischen 10 und 18 Uhr stattfindet.¹⁵ Dieses vereinfachte Vorgehen soll nach Möglichkeit anhand weiterer Auswertungen fortentwickelt werden.

Durch das bereits für die Atypik notwendige Kriterium des Motorradanteils am Gesamtverkehr ist sichergestellt, dass Anordnungen zielgerichtete Anwendung finden. Strecken, die allein das Kriterium von 60 Motorräder in der Stunde an mindestens vier Stunden zwar überschreiten, einen relativen Motorradanteil am Gesamtverkehr von 15 Prozent aber nicht erreichen werden, bleiben damit außer Betracht (z.B. Bundesstraßen mit einem insgesamt hohen Verkehrsaufkommen).

Bei den genannten Werten handelt es sich um Durchschnittswerte nach dem aktuellen Stand der Erkenntnisse. Ein atypisches Hervortreten des Motorradlärms und das Bestehen einer Gefahrenlage kann auch bei niedrigeren Werten vorliegen. Dies kann zum Beispiel bei besonders schutzbedürftigen und lärmempfindlichen Einrichtungen der Fall sein. Eine Begründung für niedrigere Werte ist erforderlich. Ebenso können neue wissenschaftliche Erkenntnisse zu anderen Werten führen.

Für den Nachweis, dass diese Voraussetzungen erfüllt sind, sollten Verkehrsdaten von zusammengekommen mindestens 10 Wochen mit 10 Wochenenden in den Monaten April bis September vorliegen. Die Voraussetzungen von 60 Motorräder in der Stunde an mindestens vier Stunden, vereinfachend 600 Motorrädern tagsüber, sollten an mindestens einem Drittel der Wochentage erfüllt sein, für die die Anordnung erfolgen soll. Für eine Anordnung an Wochenend- und Feiertagen wären dies ein Drittel

¹⁵ H. Ziegler, M. Offergeld, M. Brandt, U. Kucera; Analyse von Motorradlärm in Baden-Württemberg, DTV Verkehrsconsult GmbH im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, 2022; Auswertung der Datensätze durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.

der Wochenend- und Feiertage. Eine gesonderte Betrachtung von Regentagen ist hierbei nicht erforderlich.¹⁶ Um die Rechtssicherheit der Zählungen zu gewährleisten, sollten diese nur durch Zählvorrichtungen mit BAST-Zulassung durchgeführt werden.

Ist dieses Kriterium erfüllt, ist eine Gefahrenlage gegeben, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm erheblich übersteigt.

Grundsätzlich können zur Ergänzung der Argumentation noch weitere Kriterien berücksichtigt werden. So liegt die Anzahl der Motorräder an Wochenenden und Feiertagen durchschnittlich doppelt so hoch wie während der Wochentage Montag bis Freitag. Dies zeigt eine Analyse zu Motorradlärm an 100 Motorradstrecken, die im Auftrag des Verkehrsministeriums in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt wurde.¹⁷ Gerade an Wochenenden und Feiertagen ist jedoch das Ruhebedürfnis der Bevölkerung besonders groß. Eine Steigerung der Anzahl der Motorräder um einen **Faktor 2** und mehr an Wochenenden und Feiertagen gegenüber den Werktagen Montag bis Freitag bedeutet, dass der Motorradverkehr an diesen Tagen ortsunüblich erhöht ist.

Mit in die Bewertung einfließen sollten insbesondere auch örtliche Besonderheiten wie die Beschleunigungssituationen (am Ortsausgang), häufiges Auftreten größerer Motorradgruppen oder die topographischen Gegebenheiten (z. B. schallreflektierende Schluchten- oder Kessellage), welche dazu führen können, dass das Motorengeräusch schallverstärkend erhöht wird und sich in das zu schützende Gebiet ausbreitet.

Beispiele für Maßnahmen

- Als Maßnahmen kommen innerorts Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h in Betracht. Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung werden insbe-

¹⁶ Falls Regentage gesondert betrachtet werden sollen, können Wetterdaten unter <https://www.wetterkontor.de/de/wetter/deutschland/rueckblick.asp> abgerufen werden.

¹⁷ H. Ziegler, M. Offergeld, M. Brandt, U. Kucera; Projektbericht Analyse von Motorradlärm in Baden-Württemberg, DTV Verkehrsconsult GmbH im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, 2022, hier insbesondere S. 30.

sondere Beschleunigungsvorgänge an Ampeln oder bei Ausfahrten verringert. Durch eine langsamere und gleichmäßige Fahrweise werden auch die Pegelspitzen reduziert.

- Ebenfalls in Betracht kommen an Ortsausgängen eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h für Motorräder bis zu 300 Meter nach der Ortstafel bzw. bis zu 300 Meter Abstand von der zusammenhängenden Wohnbebauung. Auf diese Weise können die bei Motorrädern als besonders belästigend wirkenden Beschleunigungsvorgänge weg von der zusammenhängenden Wohnbebauung verlagert werden.
Der Lärmpegelunterschied zwischen dem Pkw-Verkehr und dem Motorradverkehr beim Beschleunigen der Fahrzeuge unmittelbar nach der Ortstafel auf 100 km/h beträgt 15 dB.¹⁸ Wie oben dargestellt, kann Motorrädern verglichen mit Pkw bei gleicher Lautstärke außerdem ein Aufschlag von mindestens 5 dB auf deren Emissionspegel gegeben werden, um deren besondere Belästigungswirkung abzubilden. Zusammengenommen ergibt sich ein Unterschied von 20 dB zwischen beschleunigenden Pkw und beschleunigenden Motorrädern.
- Ab einer Entfernung von 160 Meter ist dieser Lärmpegelunterschied deutlich geringer und mit dem eines Pkw vergleichbar, der unmittelbar nach der Ortstafel beschleunigt. Da Motorräder häufig in Gruppen und damit lauter unterwegs sind als Einzelmotorräder, erscheint eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Motorräder von bis zu 300 m nach der Ortstafel bzw. weg von der Wohnbebauung je nach örtlichen Randbedingungen in Fahrtrichtung ortsauwärts vertretbar.
- Da Pkw oder Busse in der Regel ein sehr viel langsames Beschleunigungsverhalten haben und die Anordnung lediglich auf einer Länge von bis zu 300 Metern gilt, ist nicht grundsätzlich davon auszugehen, dass es durch einen Geschwindigkeitstrichter nur für Motorräder zu einer Häufung von Unfällen durch gefährliche Überholmanöver kommt. Bisherige Erfahrungen mit solchen Beschränkungen lassen ebenfalls keine Probleme er-

¹⁸ H. Ziegler, T. Kathman; Motorradfahrer in Baden-Württemberg – Lärmmessungen mit Leitpostenzählgeräten, Ergebnisse Präg, DTV Verkehrsconsult GmbH im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, 2013, hier insbesondere S. 17, 18.

kennen. Um die Regelungen zu verdeutlichen ist auf eine gut sichtbare Beschilderung zu achten. Sollten Probleme im Verkehrsablauf festgestellt werden, ist die Maßnahme zu prüfen.

Obige Maßnahmen können von einer Sensibilisierungskampagne flankiert werden, in der um eine rücksichtsvolle Fahrweise mit Blick auf die Wohnbevölkerung geworben wird.

Alternative 2 (Gebiete der Erholung dienend):

Nach § 45 Abs. 1a Nr. 4 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten, wenn es sich dabei um Landschaftsgebiete und Ortsteile handelt, die überwiegend der Erholung dienen, und wenn dadurch anders nicht vermeidbare Belästigungen durch den Fahrzeugverkehr verhütet werden können.

Um aufzuzeigen, unter welchen Voraussetzungen verkehrsrechtliche Anordnungen nach § 45 Abs. 1a Nr. 4 i.V.m. Abs. 9 Satz 3 StVO in Betracht zu ziehen sind, wird auf folgende Fragen eingegangen:

- Was kann unter Landschaftsgebieten und Ortsteilen, die überwiegend der Erholung dienen, verstanden werden?
- Worauf kommt es für eine Gefährdung der Erholungsfunktion i.S.v. § 45 Abs. 9 Satz 3 i.V.m. Abs. 1a Nr. 4 StVO an?
- Welches Maß an (Motorrad-)Lärmbelastung kann als Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO in Bezug auf die Erholungsfunktion von Landschaftsgebieten bzw. Ortsteilen angesehen werden?

sowie Beispiele für Maßnahmen genannt.

Was kann unter Landschaftsgebieten und Ortsteilen, die überwiegend der Erholung dienen, verstanden werden?

Die Begriffe Landschaftsgebiete und Ortsteile können zunächst dahingehend verstanden werden, dass damit **bebaute oder unbebaute Gebiete** gemeint sind, die überwiegend der Erholung dienen.¹⁹ Laut Rechtsprechung sind unter beiden Kategorien Erholungseinrichtungen zu verstehen, die im Rahmen eines längeren oder kürzeren

¹⁹ Wolf, in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., Stand. 01.12.2021, StVO § 45 Rn. 27.

Aufenthalts den Menschen **Abstand von den täglichen Belastungen** finden lassen.²⁰

Einen konkreten Hinweis für ein Landschaftsgebiet liefert die allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO). Diese nennt unter VII. zu § 45 ausdrücklich Naturparke als Beispiel. Demnach kommen grundsätzlich alle höherwertiges Schutzgebiete bzw. diejenigen Teile davon in Betracht, die eine Erholungsfunktion bieten. Da Naturparke wesentliche Flächen des Landes abdecken (36%), wird erkennbar, dass eine solche Eingrenzung erfolgen muss.

Für die Abgrenzung entsprechender Landschaftsgebiete oder Ortsteile bedarf es einer **funktionalen Betrachtungsweise**, wobei es insbesondere darauf ankommt, dass das betrachtete Gebiet **überwiegend** der Erholung dient. Um für ein Gebiet einen solchen funktionalen Zusammenhang zu begründen, bedarf es der Erholung dienlicher Einrichtungen oder Anlagen, die entsprechend stark frequentiert sind.

Mögliche Einrichtungen, die der Erholung dienen, sind beispielsweise stark frequentierte Wanderwege, Aussichtspunkte, Seeufer, Spiel- und Grillplätze und Übernachtungs- und Einkehrmöglichkeiten. Einrichtungen in bebauten Gebieten können Wochenend- und Ferienhausgebiete, Camping- und Zeltplätze sein, insbesondere, wenn diese in Sondergebieten liegen, die der Erholung dienen und gem. § 10 BauNVO demgemäß ausgewiesen sind. Nicht darunter fallen jedoch Wohnungen, die auf Dauer genutzt werden, da es sich in diesen Fällen um den Schutz der Wohnbevölkerung nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 handelt.²¹

Ein funktionaler Zusammenhang zur Erholung dürfte insbesondere für Teilgebiete von Großschutzgebieten, d.h. Naturparke, Biosphärengebiete und Nationalparke zu begründen sein.²² Grundsätzlich in Frage kommen auch Ruhige Gebiete, die in Lärmaktionsplänen festgelegt sind.

²⁰ VG München, Urt. v. 16.09.1977 – M 209 VI 74 –, juris Rn. 21.

²¹ VG München, Urt. v. 16.09.1977 – M 209 VI 74 –, juris Rn. 21.

²² vgl. zu den Kerngebieten von Nationalparks: Bayerischer VGH, Urt. v. 13.08.2001 – 11 B 98.1058 –, Rn. 26, juris

Worauf kommt es für eine Gefährdung der Erholungsfunktion i.S.v. § 45 Abs. 9 Satz 3 (i.V.m. Abs. 1a Nr. 4) StVO an?

Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen gem. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung, hier der Erholungsfunktion, erheblich übersteigt. Die Erholungsfunktion ist in Anlehnung an die Rechtsprechung dann gefährdet, wenn durch das Verhalten, das mit der verkehrsrechtlichen Anordnung beschränkt werden soll, die „Belange der Erholungssuchenden“ erheblich und über das zumutbare Maß hinaus beeinträchtigt werden.²³ Hierbei kommt insbesondere die **Störung der Ruhe**, aber auch die **Störung der Entspannung oder der Gespräche** in Betracht. Dabei sind sämtliche Aspekte des Einzelfalls zu berücksichtigen und die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme zu wahren. Dies schließt pauschale, flächendeckende Beschränkungen in der Regel aus. Zur Klärung können Stellungnahmen aus den für Stadtplanung, Umwelt oder Forst zuständigen Stellen eingeholt werden.

Es bedarf dabei keiner Überschreitung eines **bestimmten Lärmpegels**, sondern es genügt, dass der Lärm das **Risiko einer Beeinträchtigung** der Belange Erholungssuchender über das zumutbare Maß hinaus mit sich bringt. Dabei spielt die **Lage** konkreter (entsprechend stark frequentierter) Erholungseinrichtungen eine wesentliche Rolle, da diese Bezugspunkt für die Feststellung einer Erholungsbeeinträchtigung sind. Diese müssen im Einwirkungsbereich der Quelle liegen, die die Störung der Erholung verursacht. Die Verkehrslärmquelle muss also für die Erholungsbeeinträchtigung kausal sein.

Welches Maß an (Motorrad-)Lärmbelastung kann als Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO in Bezug auf die Erholungsfunktion von Landschaftsgebieten bzw. Orten angesehen werden?

Eine Einordnung anhand von einschlägigen Immissionsgrenz- oder -richtwerten (z. B. der 16. BImSchV, der Lärmschutzrichtlinie-StV bzw. dem Kooperationserlass-Lärmak-

²³ vgl. BayVGH, Urt. v. 03.07.2015 – 11 B 14.2809 –, juris Rn. 22.

tionsplanung) ist nicht geeignet, da diese eine Lärmsituation gemittelt über ein gesamtes Jahr beurteilen.²⁴ Ausreichend ist, dass der Lärm das Risiko einer erheblichen Beeinträchtigung der Erholung mit sich bringt.

Oft sind einzelne Fahrzeuge, die besonders laut sind und daher als Einzelfahrzeuge aus dem allgemeinen Verkehrsgeschehen hervortreten, besonders belästigend. Solche Fahrzeuge sind häufig über weite Entfernungen deutlich gegenüber anderen Geräuschen hörbar. Bei einer Vielzahl solcher belästigender Einzelereignisse innerhalb eines bestimmten Zeitraums ergibt sich somit eine dauerhafte Störung. Hierdurch ergibt sich eine Beeinträchtigung der Erholung, insbesondere an Wochenenden und Feiertagen, an denen ein gesteigertes Erholungsbedürfnis besteht. Als laute Einzelfahrzeuge, die aus dem allgemeinen Verkehrsgeschehen hervortreten, werden in der Regel Motorräder wahrgenommen.

Eine Gefahrenlage durch Motorräder, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Erholungsfunktion erheblich übersteigt, kann anhand der **Anzahl** vorbeifahrender Motorräder begründet werden. Motorradlärm wirkt stark belästigend und tritt vor allem zu solchen Zeiten auf (Wochenenden und Feiertage bei gutem Wetter), in denen das Bedürfnis nach Erholung besonders groß ist.

Als Betrachtungszeitraum ist der Zeitraum der Anordnung (z. B. tagsüber an Wochenenden und Feiertagen) zu wählen. Aus den Daten des Verkehrsmonitorings des Landes Baden-Württemberg ergibt sich, dass Motorräder hauptsächlich zwischen April und September unterwegs sind.²⁵ Es scheint daher gerechtfertigt, vornehmlich diese Monate zu betrachten und als Zeitraum für eine Anordnung heranzuziehen.

Motorräder werden deutlich lauter wahrgenommen als Pkw und treten daher gegenüber dem allgemeinen Verkehrsgeschehen hervor. Ein Kriterium für eine Gefährdung

²⁴ OVG NRW, Urt. v. 29.10.2008 – 8 A 3743/06 –, Rn. 41ff., juris

²⁵ Zwischen April und September fahren pro Tag im Schnitt fünfmal mehr Motorräder als zwischen Oktober und März. Auswertung über das VERA-Portal von 20 der ca. 120 Dauerzählstellen auf Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg; Auswertung der Datensätze durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.

der Erholungsfunktion ist die Anzahl vorbeifahrender Motorräder. Eine Beeinträchtigung der Erholungsfunktion ist insbesondere bei ca. **60 Motorrädern in der Stunde**²⁶ an mindestens vier Stunden am Tag gegeben. In solchen Fällen gibt es während dieser Stunden im Schnitt „keine ruhige Minute“ ohne Motorrad. Dies ist als Beeinträchtigung der Erholungsfunktion zu werten, insbesondere, wenn Motorräder über längere Strecken und damit für längere Zeit deutlich hörbar sind und entsprechend lange belästigend wirken und die Ruhe stören. Bezugspunkt ist die jeweilige Erholungseinrichtung (Wanderweg, Aussichtspunkt etc.), an dem der Motorradlärm erfahrungsgemäß Störwirkung entfaltet.

Vereinfachend, ohne auf eine stundenweise Auswertung zurückgreifen zu müssen, kann ab 600 Motorrädern tagsüber (6 bis 22 Uhr) davon ausgegangen werden, dass dieses Kriterium über sieben Stunden an Werktagen bzw. acht Stunden an Wochenenden erfüllt ist, da im Mittel 70 bzw. 80 Prozent des Motorradverkehrs zwischen 10 und 18 Uhr stattfindet.²⁷ Dieses vereinfachte Vorgehen soll nach Möglichkeit anhand weiterer Auswertungen fortentwickelt werden.

Bei den genannten Werten handelt es sich um Durchschnittswerte nach dem aktuellen Stand der Erkenntnisse. In besonderen Einzelfällen kann das Bestehen einer Gefahrenlage bereits bei niedrigeren Werten vorliegen. Dies kann zum Beispiel bei besonders schutzbedürftigen und lärmempfindlichen Einrichtungen der Fall sein. Eine Begründung für niedrigere Werte ist erforderlich. Ebenso können neue wissenschaftliche Erkenntnisse zu anderen Werten führen.

Bei einem Motorradanteil von 15 Prozent am Gesamtverkehr ist sichergestellt, dass der Motorradverkehr akustisch gegenüber dem Gesamtverkehr hervortritt und damit maßgeblich ist für die Beeinträchtigung der Erholung. Je nach den örtlichen Gegebenheiten kann dies auch bei niedrigeren Motorradanteilen der Fall sein.

²⁶ Bezogen auf den Gesamtquerschnitt der Straße. Bei Betrachtung nur eines Richtungswerts können 30 Motorräder in der Stunde als Anhaltspunkt dienen.

²⁷ H. Ziegler, M. Offergeld, M. Brandt, U. Kucera; Analyse von Motorradlärm in Baden-Württemberg, DTV Verkehrsconsult GmbH im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, 2022; Auswertung der Datensätze durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.

Für den Nachweis, dass diese Voraussetzungen erfüllt sind, sollten Verkehrsdaten von zusammengekommen mindestens 10 Wochen mit 10 Wochenenden in den Monaten April bis September vorliegen. Die Voraussetzungen von 60 Motorräder in der Stunde an mindestens vier Stunden, vereinfachend 600 Motorrädern tagsüber, sollten an mindestens einem Drittel der Wochentage erfüllt sein für die die Anordnung erfolgen soll. Für eine Anordnung an Wochenend- und Feiertagen wären dies ein Drittel der Wochenend- und Feiertage. Eine gesonderte Betrachtung von Regentagen ist hierbei nicht erforderlich.²⁸ Um die Rechtssicherheit der Zählungen zu gewährleisten, sollten diese nur durch Zählvorrichtungen mit BAST-Zulassung durchgeführt werden.

Ist dieses Kriterium erfüllt, ist eine Gefahrenlage gegeben, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Erholungsfunktion erheblich übersteigt.

Grundsätzlich können zur Ergänzung der Argumentation noch weitere Kriterien berücksichtigt werden. So liegt die Anzahl der Motorräder an Wochenenden und Feiertagen durchschnittlich doppelt so hoch wie während der Wochentage Montag bis Freitag. Dies zeigt eine Analyse zu Motorradlärm an 100 Motorradstrecken, die im Auftrag des Verkehrsministeriums in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt wurde.²⁹ Gerade an Wochenenden und Feiertagen ist jedoch das Erholungsbedürfnis der Bevölkerung besonders groß. Eine Steigerung der Anzahl der Motorräder um einen **Faktor 2** und mehr an Wochenenden und Feiertagen gegenüber den Werktagen Montag bis Freitag bedeutet, dass der Motorradverkehr an diesen Tagen ortsunüblich erhöht ist und die Erholung beeinträchtigt wird.

Mit in die Bewertung einfließen muss die Lage konkreter Einrichtungen, die der Erholung dienen. Weiter einfließen sollten insbesondere auch örtliche Besonderheiten wie die Beschleunigungssituationen (z. B. am Kurvenausgang) oder die topographischen Gegebenheiten (z. B. schallreflektierende Schluchten- oder Kessellage), welche dazu

²⁸ Falls Regentage gesondert betrachtet werden sollen, können Wetterdaten unter <https://www.wetterkontor.de/de/wetter/deutschland/rueckblick.asp> abgerufen werden.

²⁹ H. Ziegler, M. Offergeld, M. Brandt, U. Kucera; Projektbericht Analyse von Motorradlärm in Baden-Württemberg, DTV Verkehrsconsult GmbH im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, 2022, hier insbesondere S. 30.

führen können, dass das Motorengeräusch schallverstärkend erhöht wird und sich in das zu schützende Gebiet ausbreitet.

Beispiele für Maßnahmen

Als Maßnahme kommen außerorts Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 70 km/h für alle Fahrzeuge in Betracht, dies in Kombination mit Überholverböten. Hierdurch wird vor allem den besonders lauten Beschleunigungsvorgängen von Motorrädern entgegenwirkt.

Obige Maßnahmen können von einer Sensibilisierungskampagne flankiert werden, in der um eine rücksichtsvolle Fahrweise mit Blick auf die Erholungssuchenden geworben wird.

gez.

Sebastian Kaufman

Referat 46: Verkehrsrecht, Verkehrssicherheit

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Dr. Udo Weese

Referat 43: Lärmschutz und Luftreinhaltung

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Stuttgart, 08.02.2024