



© stock.adobe.com (luismolinero, AA+W)

Aktionsplan Pilotprojekt Holzminden

Vorschläge für Maßnahmen zur Minderung von Motorradlärm

1. Ausgangssituation	3
2. Vorgeschlagene Maßnahmen und Zeitplan zur Umsetzung.....	5
3. Auswahl Verkehrszeichen	6
4. Barrieren	6
5. Reduktionspotenzial.....	7

1. Ausgangssituation

Einige Gemeinden im Landkreis Holzminden sind insbesondere an Wochenenden in den Monaten April bis Oktober von einem hohen Aufkommen von Motorrädern betroffen. Die Anwohner*innen der Gemeinden leiden unter dem Lärm und der Belastung, der sowohl mit dem hohen Aufkommen selbst verbunden ist als auch durch einzelne, besonders laute Fahrzeuge verursacht wird. Seit Jahren gibt es daher Beschwerden.

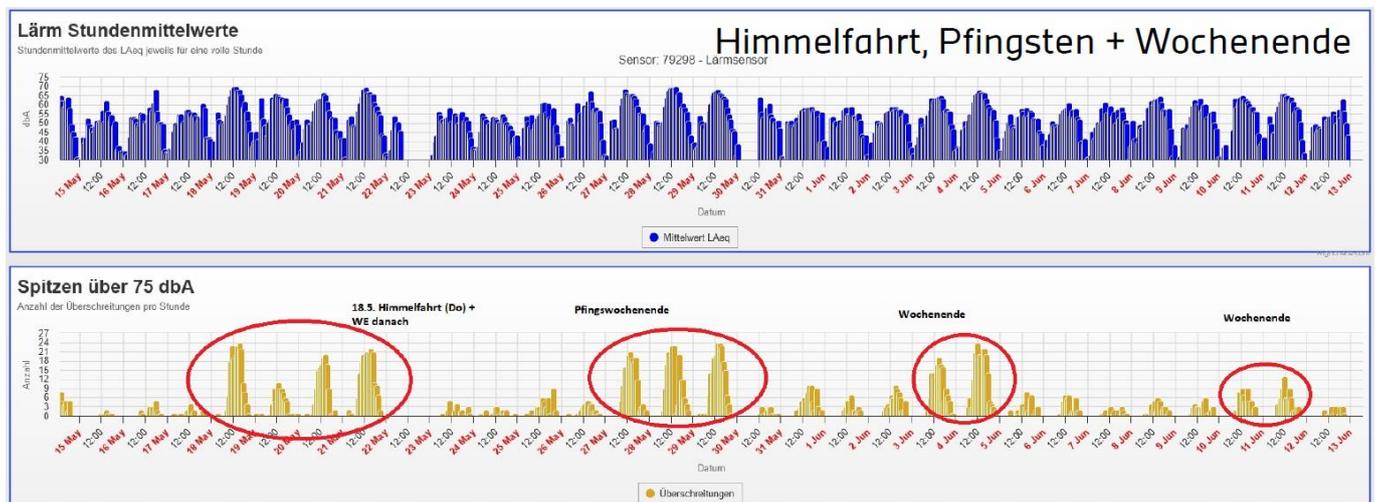
Lärm mindert nicht nur die Lebensqualität und die Wertigkeit von Immobilien entlang betroffener Strecken. Lärm macht krank: Nach Luftverschmutzung ist Lärm die zweitgrößte umweltbedingte Ursache für Gesundheitsprobleme. Eine erhöhte Lärmexposition macht physisch und psychisch krank. Schlafstörungen und eine Reihe von Krankheiten wie zum Beispiel Bluthochdruck und Gefäßerkrankungen können die Folge sein. Auch das Risiko für Depressionen und Angststörungen kann durch Straßenverkehrslärm zunehmen. Verkehrslärm schluckt auch jährlich Steuergeld in Milliardenhöhe. Allein die Gesundheitskosten betragen im Jahr 2016 laut UBA 1,77 Milliarden Euro.

Das niedersächsische Umweltministerium hat die Deutsche Umwelthilfe unterstützt, den vorliegenden Aktionsplan mit Maßnahmen gegen Motorradlärm zu erstellen. Der Landkreis Holzminden ist dafür prädestiniert: Zum einen besteht in einzelnen Regionen nachweislich eine enorme Lärmbelastung der Anwohner*innen. Zum anderen wurden bereits durch verschiedene Initiativen Strukturen für entsprechende Projekte aufgebaut. Der Landkreis Holzminden sowie der Landrat wurden gebeten, das Projekt und die Betroffenen zu unterstützen und aktiv zur Lärmreduzierung im Landkreis Holzminden beizutragen, was die Abgeordneten des Kreistages auf ihrer Sitzung am 26.06.2023 mehrheitlich bestätigten (siehe [Webseite des Kreises](#)).

Aus den Hinweisen von Anwohner*innen und Initiativen vor Ort wurden für einen Maßnahmenkatalog konkrete Vorschläge entwickelt. Diese sowie die vom Kreis beantragte Ergänzung sind auf der [Webseite des Kreises](#) einsehbar.

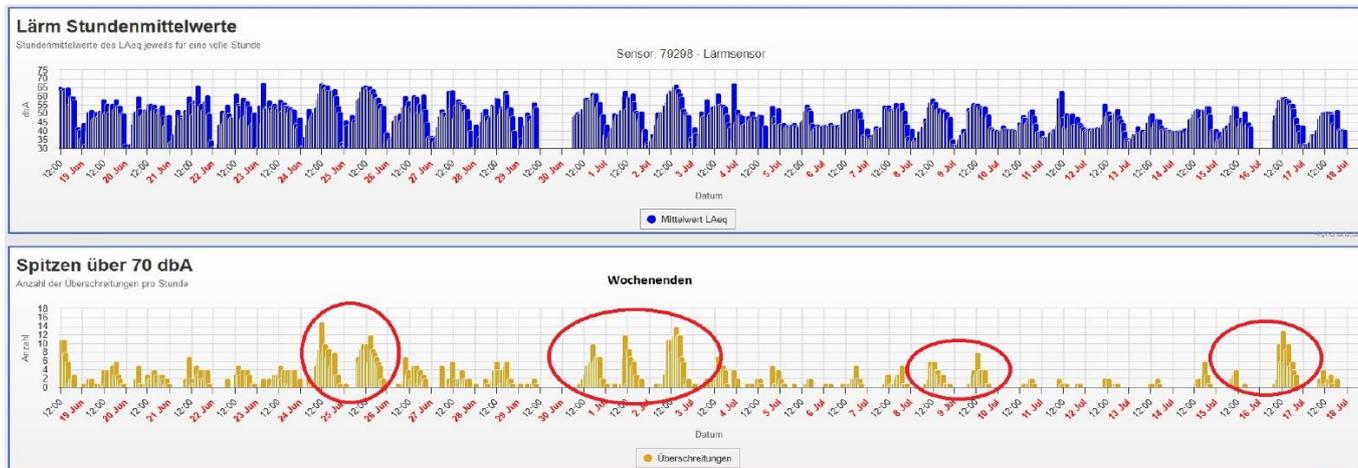
Im Zuge des Projekts wurden an 10 Messpunkten Sensoren zur Erfassung der Schalldruckpegel (Lärmbelastung) installiert. Diese Werte dienen informell zur Aufnahme des Status quo und zur Visualisierung der momentanen Lage.

Beispielhaft für den Kontrast der Ruhezeiten zur Lautstärke während diverser Motorradtreffs stehen folgende aussagekräftige Diagramme von 2023. Die Daten für diese Diagramme stammen von einer ansonsten äußerst gering frequentierten Straße, die jedoch die Zufahrt zu einem Motorradtreff darstellt.



Quelle: Dipl.-Ing (FH) Andreas Drechsler, Hochschule für Technik Stuttgart

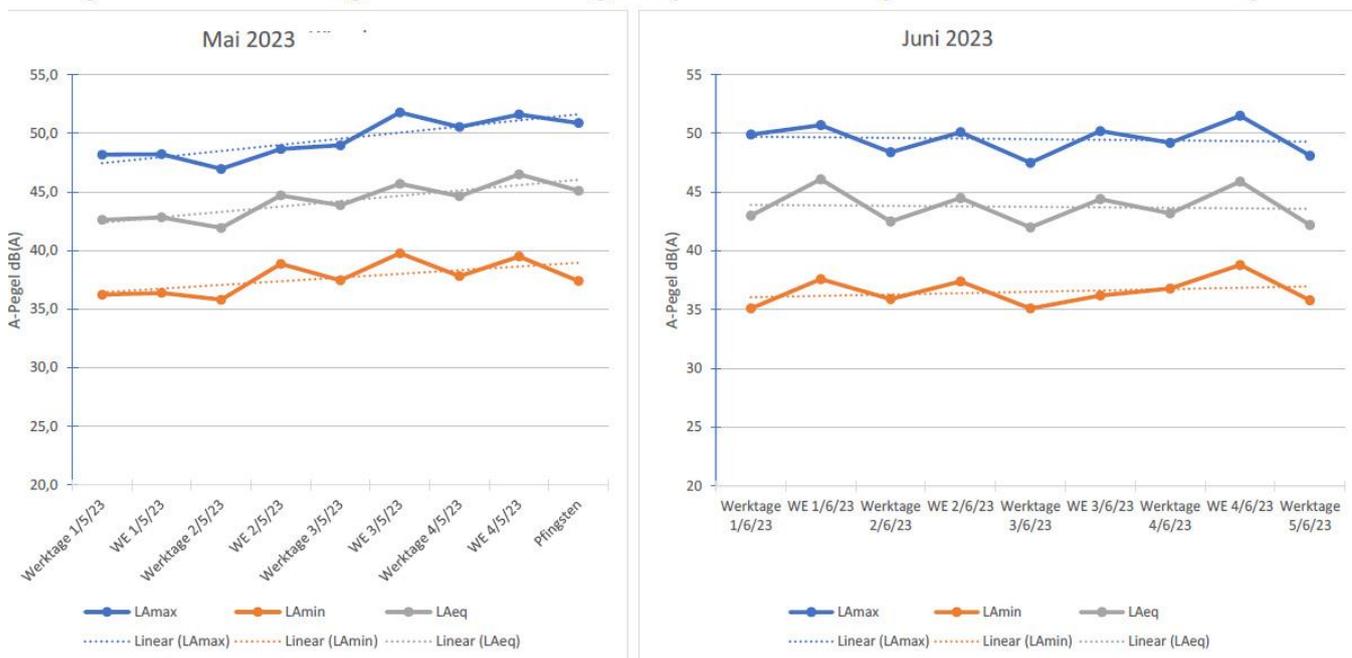
Diagramm 1: Schalldruckpegel in dB(A) im Monat Mai; oben (blau) Stundenmittelwerte, unten (gelb) Anzahl der Spitzen über 75 dB(A) – starke Häufung an Wochenenden und Feiertagen



Quelle: Dipl.-Ing (FH) Andreas Drechsler, Hochschule für Technik Stuttgart

Diagramm 2: Schalldruckpegel in dB(A) in den Monaten Juni und Juli; oben (blau) Stundenmittelwerte, unten (gelb) Anzahl der Spitzen über 70 dB(A) – erneut starke Häufung an Wochenenden und Feiertagen

Vergleich der A-Pegel an Werktagen (Mittelwerte) und Wochenenden (Mittelwerte)



Quelle: Dipl.-Ing (FH) Andreas Drechsler, Hochschule für Technik Stuttgart

Diagramm 3: Schalldruckpegel in dB(A) in den Monaten Mai und Juni; stets Anstieg der Werte am Wochenende gegenüber den Werktagen

Bislang haben Maßnahmen wie Lärmdisplays, Banner oder Schilder rund um betroffene Strecken und Ortschaften noch nicht zu merkbarer Veränderung geführt, so die Einschätzung der Betroffenen vor Ort.

2. Vorgeschlagene Maßnahmen und Zeitplan zur Umsetzung

Im Rahmen des Projektes wurden die folgenden Orte bzw. Straßenabschnitte für die Umsetzung lärmmin-dernder Maßnahmen identifiziert:

1. Rühle/Golmbach, L580 zwischen Rühle und Golmbach
2. Grünenplan/Delligsen, L589 zwischen Grünenplan und Delligsen, L484 zwischen Alfeld/Gerzen ab Kreisel bis zur Ortsdurchfahrt Grünenplan
3. Neuhaus, L497 zwischen Neuhaus und Schönhagen, L549 Richtung Boffzen
4. Lauenförde, L550/ B241 bis Schönhagen bzw. bis Landesgrenze NRW
5. Ottenstein/Brevörde, L 428 zwischen Ottenstein und Brevörde
6. L 484 Grünenplan/Delligsen

Auf einem Workshop mit Vertreter*innen des Kreises und Abgeordneten des Kreistags, der Anwohner-verbände, der zuständigen Straßenverwaltungsbehörden sowie der Polizei wurden folgende Maßnahmen ausgewählt, die bereits in anderen Regionen erfolgreich umgesetzt wurden:

- Tempo 30 innerorts für alle motorisierten Fahrzeuge
- Lärmpause an jeweils einem Wochenende im Monat (diese können rotierend zum Einsatz kommen)
- Dezibelobergrenze (in Anlehnung an Tiroler Modell): Nur Fahrzeugen unterhalb einer definierten Dezibelgrenze im Standgeräusch ist die Zufahrt erlaubt.

Die Anordnung von Maßnahmen erfolgt grundsätzlich über die vor Ort zuständigen Behörden. Die rechtlichen Grundlagen basieren auf der Straßenverkehrsordnung, insbesondere § 45 STVO. Jede durch die zuständigen Behörden zu erlassende verkehrsrechtliche Anordnung erfolgt grundsätzlich auf Grundlage einer fehlerfreien Ermessensausübung.

Januar 2024:

Die konkrete Ausgestaltung wird im Rahmen einer Verkehrsschau besprochen. Dies wurde bei einem Treffen mit Vertretern des Kreises, der Straßenverkehrsbehörden sowie der Polizei am 9. November 2023 in Bevern vereinbart. Ziel ist die konkrete Festlegung, wo welche Schilder platziert werden müssen, wie ggf. Umleitungen erfolgen bzw. angezeigt werden und ob ggf. darüberhinausgehende Maßnahmen umgesetzt werden sollen. Die Straßenverkehrsbehörde wird zu den Terminen einladen. Einzubeziehen sind die zuständigen Behörden auf Ebene des Landes, des Kreises und der Gemeinden (je nach Baulast), die Polizei, Verkehrswacht sowie Straßenmeisterei, Vertreter*innen des Vereins Motorradlärm Weserbergland e.V. sowie die DUH.

Februar 2024:

Basierend auf den Ergebnissen der Verkehrsschau wird die Polizei ermitteln, in welchem Umfang sie Kontrollen zur Einhaltung der Vorgaben bereitstellen kann. Im Vorfeld der Umsetzung erfolgt eine umfassende Information der Öffentlichkeit über geeignete Medien.

März 2024:

Aufstellen der Verkehrsschilder

April – Oktober 2024:

Zeitraum des Verkehrsversuchs; begleitende Befragungen von Betroffenen, Lärmmessungen, Verkehrszählungen und ggf. weitere Schritte zur Evaluierung

Ab Oktober 2024:

Auswertung des Verkehrsversuchs.

3. Auswahl Verkehrszeichen

Die Auswahl von Verkehrszeichen erfolgt abschließend durch die zuständigen Behörden. Der Aktionsplan benennt dazu einige Vorschläge:

- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h: Verkehrsschild VZ 274-30



- Das **Zusatzzeichen VZ 1012-36** wird zum Beispiel als Ergänzung für Verkehrsschilder gesetzt, die auf eine Geschwindigkeitsbegrenzung hinweisen. Das **Zusatzzeichen "Lärmschutz"** zeigt den Grund der Begrenzung an, in diesem Fall als Lärmschutzmaßnahme



- Verbot für Krafträder Verkehrsschild VZ 255 für Lärmpause



- Bzw. mit Zusatzzeichen: Standgeräusch >90 dB(A), gilt vom 1. 4. bis 31.10.
- Umleitungswegweiser, linksweisend - Verkehrsschild VZ 454-10 bzw. VZ 454-20 rechtsweisend



4. Barrieren

Die Barrieren bei der Entwicklung und Umsetzung des Projektes liegen zuallererst im teils massiven Widerstand aus Kreisen der Motorradfahrenden. Die seit Jahren andauernde Diskussion ist geprägt von Unverständnis für Maßnahmen, die zu einer Einschränkung für die Motorradfahrenden führen. Auf der anderen Seite steht die Erfahrung der Anwohner*innen, dass bloße Appelle nur geringen Erfolg haben. Dialogversuche finden statt, zu einer wirklichen Annäherung kommt es aber kaum. Diese Gemengelage braucht auf Seiten der verantwortlichen Agierenden in Politik und Verwaltung einen ausgeprägten und dauerhaften Willen, dennoch wirksame Maßnahmen umzusetzen.

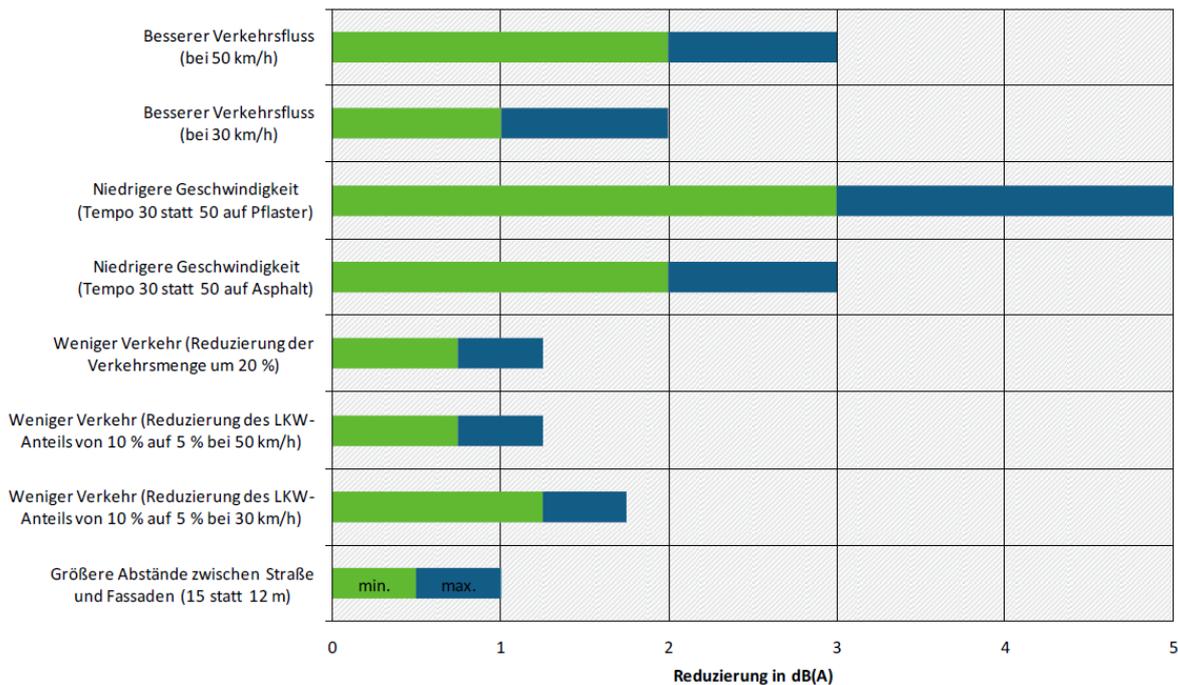
Weitere Barrieren liegen in der Komplexität des Themas „Motorradlärm“. Die Typgenehmigung und darin enthaltene Lärmtests sind sehr komplex, zugleich bilden sie das reale Fahrverhalten nicht ab – auf der Straße sind die Maschinen lauter als auf der Teststrecke, ob die Fahrenden das wollen oder nicht. Eine Änderung dieser Zulassungsbedingungen wird daher zu Recht gefordert, ist aber für eine rasch wirksame Minderung keine Option.

Eine weitere Barriere ist das geltende Straßenverkehrsrecht. Dieses verlangt eine aufwändige und ermessensfehlerfreie Begründung selbst für zeitlich begrenzte Maßnahmen. Dies erhöht den Aufwand für die beteiligten Behörden. Eine Änderung der Rechtsvorgaben zur Vereinfachung bei der Anordnung verkehrlicher Maßnahmen zur Minderung von Lärmbelastung ist daher dringend erforderlich.

5. Reduktionspotenzial

Die nachfolgende Abbildung gibt eine generelle Übersicht über das Reduktionspotential unterschiedlicher Maßnahmen, darunter auch Geschwindigkeitsreduzierungen für Straßenverkehr insgesamt. (Quelle: EAUE, UBA 2008: Silent City). Grün beschreibt das minimale, blau das maximale Lärminderungspotenzial.

Minderungspotentiale



Das Pilotprojekt böte in der vorgeschlagenen Form somit eine gute Gelegenheit, spezifischere Daten zum Effekt von Tempo 30 mit Blick auf Emissionen von Motorrädern zu generieren.

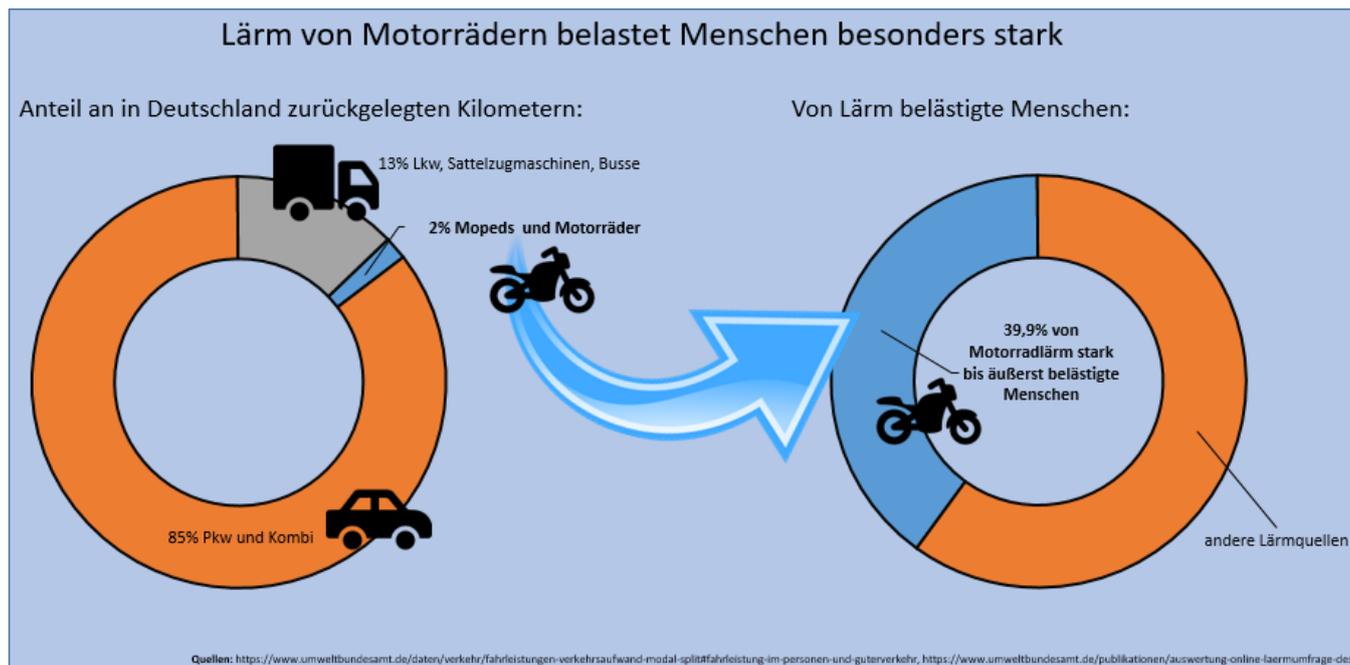
Dass sich die Maßnahmen – mit Ausnahme Tempo 30 innerorts, das für alle motorisierten Fahrzeuge gilt – auf Motorräder beziehen, hat mit deren Einfluss auf die Lärmsituation zu tun.

Nach den vorliegenden Untersuchungen sowie Befragungen der Anwohner*innen geht die Lärmbelastung überwiegend auf Motorräder zurück. Motorräder gelten nicht nur als lauteste Fahrzeuge im Straßenverkehr. Nach [Untersuchungen](#) des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg werden extreme Lärmspitzen fast ausschließlich durch Motorräder verursacht: Nach Untersuchungen aus 2020/21 ist etwa jedes dritte Motorrad bei der Vorbeifahrt lauter als 90 dB(A), bei den Pkw sind es lediglich vier Prozent. Diese Belastungen treten auch im Kreis Holzminden auf und zogen in der Vergangenheit zahlreiche Beschwerden nach sich.

Neben einer aggressiven Fahrweise sowie Manipulationen der Auspuffanlagen liegt der Grund der Belastung auch in „legal lauten“ Fahrzeugen. Die Fahrzeughersteller nutzen dabei geschickt die Bedingungen der Typgenehmigung: Die Motorräder sind auf der Straße deutlich lauter und akustisch aggressiver (Sounddesign), erfüllen aber die Zulassungskriterien. Die derzeit gültigen Testzyklen und Messprozeduren bilden die Realität auf den Straßen nicht ab. Die Lärm-Grenzwerte im Fahrzeugbrief werden nur in den eng begrenzten Fahrzuständen eingehalten, in denen die Messungen zur Typgenehmigung durchgeführt werden. Außerhalb dieser definierten Messbereiche sind nahezu alle Fahrzeuge deutlich lauter – oft

um ein Vielfaches des derzeit zulässigen 77 dB(A) Fahrgeräuschs (§ 49 StZVO). Dies geschieht auf Kosten der Gesundheit und Lebensqualität von Anwohner*innen beliebter Motorradstrecken.

Natürlich verursachen auch andere Fahrzeuge Lärm – sowohl Pkw als auch Lkw. Mit einer Temporeduzierung auf 30km/h innerorts wird folgerichtig auch dieser Belastung entgegengewirkt. Mit Lkw-Verkehr ist zudem an Wochenenden nur in Ausnahmen zu rechnen, anders als mit Motorradverkehr, der an den Wochenenden stark auftritt.



Grafik: DUH, Datenquelle: Umweltbundesamt

Stand: 19.01.2024



Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 0 77 32 9995 - 0

Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0

Ansprechpartner

Dorothee Saar
Bereichsleiterin Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867 - 72
E-Mail: saar@duh.de

Patrick Pohle
Referent Umwelttechnik | Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867 - 739
E-Mail: pohle@duh.de

www.duh.de info@duh.de

Wir halten Sie auf dem Laufenden: www.duh.de/newsletter-abo

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation anerkannt. Wir sind unabhängig, klageberechtigt und kämpfen seit über 40 Jahren für den Erhalt von Natur und Artenvielfalt. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende: www.duh.de/spenden

Transparent gemäß der Initiative Transparente Zivilgesellschaft. Ausgezeichnet mit dem DZI Spenden-Siegel für seriöse Spendenorganisationen.

