

20. Oktober 2021

## **Rechtsgutachten zur Situation um den Motorradlärm an der Hauptstraße Altenberg Odenthal am Rösberg**

### **A. Einleitung**

Der Motorradlärm auf der Altenberger Hauptstraße gefährdet erstens die Anwohner, zweitens andere Verkehrsteilnehmer, drittens Erholungssuchende und Natur im Bergischen Land und viertens die Motorradfahrer selbst.

Die Hauptstraße in Altenberg zwischen der Einmündung in die Altenberger Domstraße und dem Ortsteil Blecher wird zu Motorsportzwecken von Motorradfahrern missbraucht. Zwar gibt es auch durchfahrende Motoradfaher, die kein besonderes Problem darstellen. Der Löwenanteil der störenden Durchfahrten wird aber von diese Strecke unnötig hin und her fahrenden Motoradfahern verursacht. Diese Motoradfaher betreiben das Hin-und-her-fahren auf dieser Strecke ähnlich wie auf dem Nürburgring.

Für das zugehörige „Renntagsfeeling“ sorgt ein Kiosk, der unten im Tal bevorzugt von den Motorradfahrern als Treffpunkt zwischen den Fahrten genutzt wird. Die Raser filmen sich auf der Rennstrecke stolz selbst, so finden sich auf Youtube-Videos vom „Altenberger Dom Ring“, wo sich Motorradraser filmen. Legendär ist bereit der Fall, bei dem sich vor kurzem ein junger Motorradfahrer mit der Dashcam filmte, wie er mit 90 km/h auf dieser Strecke ein Fahrschulauto überholte und diverse Verkehrsdelikte beging – der Film fiel erst bei einer Beschlagnahme der Kamera nach anlassbezogener Verkehrskontrolle auf.

Gesamtbetrachtend geht es bei dem Problem des Motorradlärms an der Altenberger Hauptstraße zwischen dem Dom und dem Ortsteil Blecher um das Problem der Übernutzung von Gütern der Allgemeinheit durch eine bestimmte Gruppe von Personen (sog. Tragik der Allmende<sup>1</sup>). Dabei handelt es sich größtenteils um offenen, mehr oder minder gut organisierten Rechtsbruch und teilweise um Rechtsmissbrauch, der davon profitiert, dass Motorradfahrer nur sehr aufwendig zu kontrollieren sind und das Ortseingangsschild sehr weit oben am Berg positioniert ist.

### **B. Verkehrssicherheit im engeren Sinne**

Viele der Raser an der Strecke machen sich nach § 315d I Nr. 3 StGB strafbar, da sie zwar meist nicht unmittelbar gegeneinander Rennen fahren, aber doch versuchen, grob verkehrswidrig und rücksichtslos die höchstmögliche Geschwindigkeit auf den Serpentina zu erreichen. Zu Strafverfahren kommt es nur deshalb meist nicht, weil die Strecke nicht dauernd polizeilich kontrolliert werden kann bzw. sich temporäre Kontrollen in der Szene herumsprechen. Auch scheint der Renncharakter schwer zu beweisen, da die Polizei es häufig mit mahnenden Ansprachen, Verwarnungen und Bußgeldern belässt. Entsprechende Messungen durch Blitzer oder Messfahrten hinter den Delinquenten sind praktisch nicht in der erforderlichen Kontrolldichte möglich.

<sup>1</sup> Vgl. zB *Beckenkamp*, Sanktionen im Gemeingutdilemma, Weinheim 2001.

Selbst diejenigen, die nicht versuchen die höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, sondern nur die Kurvenfahrt und die Beschleunigung genießen wollen, verstoßen häufig gegen die die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 bzw. 50 km/h. Das sinnlose Umherfahren ist zudem selbst bei Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb geschlossener Ortschaften ordnungswidrig, eine Vorschrift die vielen unbekannt ist. Danach sind jedenfalls die Fahrten ab dem Ortsschild Blecher Ordnungswidrigkeiten. Dazu weiter unten mehr.

Sowohl die Straftaten also auch die Ordnungswidrigkeiten sind im konkreten Einzelfall schwer zu beweisen. Für jeden ortskundigen Beobachter ist bereits durch kurzes Verweilen an einen sonnigen Nachmittag offenkundig, dass die Hauptstraße von den entsprechenden Delinquenten missbraucht wird.

### **C. Unnötiger Lärm für die Umgebung**

Ein Effekt des ordnungswidrigen Tuns ist eine über den normalen Straßenverkehr hinausgehende Lärmimmission. Ein Großteil des Motorradvergnügens auf der Hauptstraße scheint im Hochdrehen des Motors und des entsprechenden Beschleunigungsgeräusches zu liegen. Der dadurch verursachte Lärm ist infernalisch und ohrenbetäubend. Gerade in den an Sonnenstunden reichen Monaten beginnt das höllische Konzert gegen Nachmittag (13 bis 14 Uhr) und dauert bis in die Abenddämmerung an, so dass an langen Sommertagen noch bis gegen 23 Uhr unnötiger Lärm herrscht. Am Wochenende verteilt sich der Lärmterror ganztägig. Auch dies ist für Anwohner und regelmäßige Passanten der Örtlichkeit offenkundig.

Der Lärm zieht bis in die Naturschutzgebiete des Dhünntal und seiner Seitentäler und zum Altenberger Dom. Warum die Lärmbelastung in diesem Naherholungsgebiet für die umliegenden Ballungsräume hingenommen wird, ist nicht ersichtlich. Natur, Wanderer und Kulturtouristen leiden ebenso unter dem Lärm wie Anwohner, die dem nicht einmal ausweichen können.

Noch nicht gesagt ist damit – über den für jedermann offenkundigen Eindruck hinaus – ob es damit rechtlich gesehen zu laut ist und mit welchen Maßnahmen die Verwaltung dagegen vorgehen kann.

Inzwischen konnte die Lärmbelastung an der Strecke auch durch Messungen mit einem „Lärmpfosten“ nachgewiesen werden. Hinführend beschreibe ich im Folgenden die rechtlichen Grundlagen für die Bestimmung der Lärmimmission durch Messungen. Ich setze diese Ergebnisse dieser Messungen im Folgenden als bekannt und zutreffend voraus und beziehe mich kursorisch auf diese.

### **I. RLS-90 bis 19**

Wie der Straßenlärm zu berechnen ist, bemaß sich bisher aus den Richtlinien RLS-90 bis 2019. Die aktuelle Richtlinie ist die RLS-19 aus dem Jahr 2019 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Anlage 1 zur 16. BImSchV)). Diese Richtlinien zeigen mit teilweise recht komplizierten Berechnungen auf, was die Berechnung der Lärmbelastung angeht. Ich gehe davon aus, dass diese Regelungen bekannt sind und nehme auf den Inhalt der Richtlinie Bezug. Entscheidend ist, dass es insoweit um mittlere Lärmbelastungen geht und Spitzen herausgemittelt werden. Die Richtlinie geht ausgehend von Wirkungsuntersuchungen davon aus, dass eine Massierung des Lärms über die Zeit das Problem ist und will dabei offenbar Straßen mit einer hohen Dauerbelastung durch ständigen Lärms ins Visier nehmen, die sich in den Grenzwerten für den Beginn von gesundheitsgefahren von 70dBA tagesüber und 55 dBA nachts ausdrückt. Dies ergibt im Sinne einer Verhältnismäßigkeitsprüfung deshalb Sinn, weil die Zielrichtung der Richtlinie als Reaktion auf Verkehrslärm vor allem hoch kostenintensive bauliche Maßnahmen vorsieht. Diese sollen also nur erfolgen, wenn nicht nur eine Gruppe von Fahrzeugen zeitweise laut ist, sondern wenn wie etwa bei Stadtautobahnen eine schädliche Dauerbeschallung durch massiven Verkehr auf ohnehin teuren und wirtschaftlich für Transport von Gütern und Personen notwendigen Schnellstraßen vorkommt. Darum sollten die Abwehrmaßnahmen

in der Regel auch nur erfolgen, wenn ohnehin wesentliche bauliche Veränderungen an der Straße vorgenommen werden, nicht wenn es schlicht der Straßenverkehr zunimmt. Diese Richtlinie ist für die hiesige Lärmproblematik nur bedingt brauchbar, da sie in erster Linie die teuren straßenbaulichen Reaktionen auf Verkehrslärm zum Ziel hat. Sie nimmt den Verkehrslärm selbst als mehr oder weniger gottgegebenes Faktum eines an sich wünschenswerten Zustandes des Massenverkehrs hin und reagiert darauf mit baulichen Veränderungen an der Straße, wie Straßenbelag, Lärmschutzwälle und -wände etc., wenn der Verkehr insgesamt durch seine Massierung ein unerträgliches Ausmaß erreicht. Gedacht ist offenbar daran, dass der Güterverkehr auf der A1 nicht abgewürgt werden kann, weil sich in Leverkusen Menschen im Nachschlaf gestört fühlen, entsprechend wäre mit einer Lärmschutzwand oder aber auch zeitweise Geschwindigkeitsbegrenzungen zu reagieren. Nicht vorgesehen ist in der Richtlinie der Fall, dass unter regelmäßigem Bruch von Verkehrsregeln eine kleine Minderheit an Verkehrsteilnehmern ohne jeden wirtschaftlichen Sinn Lärm an einer bestimmten Stelle erzeugt. Nochmals: Die Richtlinie geht davon aus, dass Verkehr „en bloc“ Lärm verursacht, was im typischen Setting, das die Richtlinie vor Augen hat, auch der Fall ist. Dass gegen eine kleine Gruppe von Regelbrechern in erster Linie ordnungsrechtlich reagiert werden muss, liegt im Rahmen einer Verhältnismäßigkeitserwägung auf der Hand, lässt sich aber nur mühsam – aber immerhin - aus der Richtlinie folgern:

Dass auch verkehrsrechtlich auf Lärm reagiert werden kann, kommt in ersten Fassung der Richtlinie bereits unter „ferner Liefen“ vor. Der in erster Linie an der Anpassung der Umgebung an den Verkehr und nicht umgekehrt interessierte Richtliniengeber hatte bereits in der Ursprungsfassung von 1990 immerhin eingangs kurz erwähnt, dass auch verkehrsrechtlich auf Lärm reagiert werden kann und dann in einem versteckten Absatz formuliert:

*„Unter verkehrsrechtlichen Maßnahmen sind sowohl verkehrslenkende (z. B. Einrichtung von Grünen Wellen) als auch verkehrsregelnde Maßnahmen zu verstehen. Nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) können aus Gründen des Lärmschutzes Verkehrsverbote und Verkehrsbeschränkungen ausgesprochen werden. Pegelminderungen können Diagramm II entnommen werden.“*

Da an der Hauptstraße realistisch keine sinnvollen baulichen oder verkehrsleitenden Maßnahmen gegen den Lärm der Motorräder getroffen werden können und nicht der typische Fall des Verkehrslärms aus allgemeiner Massierung vorliegt, sind solche verkehrsregelnden Maßnahmen allerdings das Mittel der Wahl.

## **II. EU-Umgebungslärmrichtlinie**

Die Rechtslage hat sich zudem weiter verschärft durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde mit dem Ziel verabschiedet, schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Sie ist umgesetzt u.a. im Sechsten Teil des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

Mit der Umgebungslärmrichtlinie rückt damit der Schutz des Außenraums vor Lärmeinwirkungen in den Focus der Betrachtung. Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Minderung des Umgebungslärms, d. h. der Lärmbelastungen im Außenraum. Geschützt werden soll der gesamte Aufenthaltsraum der Bevölkerung einschließlich des Wohnumfeldes. Für Belastungsbereiche werden Aktionspläne ausgearbeitet. Aktionspläne sollen Lärmproblemen entgegenwirken und Lärmauswirkungen regeln. Sie können Maßnahmen zur Lärminderung enthalten. Ruhige Gebiete sollen gegen eine Zunahme des Lärms geschützt werden. Die Öffentlichkeit kann bei der Aktionsplanung mitwirken. Zusätzlich sollen die ermittelten Daten zur Belastung durch Umgebungslärm Grundlage für Maßnahmen zur Lärminderung an der Quelle sein: das sind insbesondere Straßen- und Schienenfahrzeuge sowie Flugzeuge. Die Richtlinie beschäftigt sich ebenfalls hauptsächlich mit baulichen Veränderungen als Lärmreaktion, verschiebt den Ansatzpunkt gegenüber der RLS-19 stärker in Richtung der eigentlichen Lärmverursacher, der Verkehrsteilnehmer.

Auch diese Richtlinie arbeitet aber mit der Bestimmung von Lärm über Mittelwerte. Für Lärmindizes und Berechnungsverfahren gelten die Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Diese Vorgaben

weichen zum Teil von anderen deutschen Vorschriften zum Lärmschutz ab. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie verwendet zwei Lärmindizes:

1. Der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex  $L_{DEN}$  ist ein 24-Stunden-Mittelungspegel, der die Tageszeiträume unterschiedlich gewichtet. In Deutschland sind die Tageszeiträume festgelegt als:

Tag: 12 Stunden von 6 bis 18 Uhr,

Abend: 4 Stunden von 18 bis 22 Uhr und

Nacht: 8 Stunden von 22 bis 6 Uhr.

2. Der Nachtlärmindex  $L_{Night}$  betrachtet lediglich den Nachtzeitraum von 22 bis 6 Uhr.

### **III. BuB - Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) Vom 20. November 2018**

Ergänzend gilt ab dem 1.1.2020 die BUB - Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) Vom 20. November 2018 (BAnz AT 28.12.2018 B7) Beschluss des Bundestags. Umgebungslärm wird danach berechnet und nicht gemessen. Im Rahmen des EU-Projekt Cnossos ist der Nachweis geführt worden, dass Messung und Rechnung eng übereinstimmen, wenn Fahrzeuge, die offenkundig den Stand der Technik nicht einhalten, ausgeblendet werden. Die Berechnung hat gegenüber Messungen den Vorteil, dass in größeren Gebieten, dennoch belastbare Aussagen über Lärmbelastung getroffen werden können, deren messtechnische Erfassung nicht mit verhältnismäßigem Aufwand realisierbar wäre. Tages- und Jahreszeitliche Schwankungen werden durch die Berechnung ausgeglichen, außerdem werden durch getrennte Berechnung der verschiedenen Lärmarten können die Hauptverursacher von Lärm kenntlich. Das Verfahren der Berechnung ist objektiv und die Ergebnisse sind vergleichbar und rechtssicher. Auch insoweit müssen aber zunächst schalltechnische Eingangsmessungen vorgenommen werden.

In der BUB wird zwischen fünf Fahrzeuggruppen unterschieden: Pkw, Kräder leicht und schwer, Lkw leicht und schwer. Man kann nun aus den Abweichungen von Mittelwerten abschätzen, ob ein Fahrzeug noch dem Stand der Technik entspricht oder bereits baubedingt zu laut ist. So kann man etwa bei einer zehn – oder zwanzigfachen Schalleistung (+10 oder 13 dB)<sup>2</sup> eines PKW im Vergleich zum Mittelwert davon ausgehen, dass dieses Fahrzeug unnötig laut fährt.

Wie bereits erwähnt, ist kein Grenzwert durch Gesetz oder Rechtsprechung festgelegt, ab dem die Schallemission unnötigen Lärm erzeugt. Vielmehr ist eine Gesamtbetrachtung im Einzelfall notwendig.

### **IV. Typenbedingte Lautstärke von Motorrädern und der Stand der Technik nach § 49 I S. 1 StVZO**

Ein sicherer Hinweis für unnötigen Lärm ist aber gegeben, wenn der Lärm vermeidbar ist. Dies kann man belegen, wenn der Lärm nach dem Stand der Technik vermeidbar ist. § 49 Satz 1 StVZO mit § 38 BImSchG legt insoweit fest, dass Kraftfahrzeuge so beschaffen sein müssen, dass „die Geräuschentwicklung das nach dem Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt“. „Geräuschentwicklung“ ist ein weiterer unbestimmter Rechtsbegriff. Die BUB und die RLS 19 geben erstmals für die fünf Fahrzeuggruppen Normalwerte für die Schalleistung, also die abgestrahlte Schallenergie pro Zeiteinheit eines Fahrzeugs in der Einheit Watt bzw. als Pegel an. Die eben genannte BUB gibt die Normalwerte für die fünf Kraftfahrzeuggruppen an.

Interessant ist, dass danach im Verlaufe der Entwicklung seit dem Erlass der oben genannten Richtlinie RSL-90 bis 2019 die sich im Verkehr befindlichen Kräder in der Geräuschentwicklung die

---

<sup>2</sup> Die Schalleistung und die Wahrgenommene Lautstärke steigen nicht proportional mit dem dB-Wert. Eine Erhöhung des Schallpegels um 6 dB entspricht der Verdopplung des Schalldrucks. Eine Erhöhung des Schallpegels um 3 dB entspricht der Verdopplung der Schallintensität. Eine Erhöhung des Schallpegels um 6 dB entspricht der Vervierfachung der Schallintensität. Eine Erhöhung des "Lautstärkepegels" um 10 dB soll der Empfindung doppelte "Lautstärke" entsprechen.

PKW überholt haben und nun so laut und auf Autobahnen lauter als schwere LKW sind. Dies spricht dafür, dass Motorräder so konstruiert werden, dass sie extreme Laustärken erreichen können. Der Einsatz von PKW oder MOT, die 10 oder 13 dB lauter als der Durchschnitt sind, kann danach ohne weiteres als nicht dem Stand der Technik entsprechend angesehen werden. Das Fahrzeug ist dann entweder manipuliert, beschädigt oder wird vorschriftswidrig unnötig laut bewegt, da es im Normalzustand leiser fahren können

müsste. Je höher die Abweichung, desto unwahrscheinlicher ist, dass die Fahrzeuge noch dem Stand der Technik entsprechen. Die Schallleistung für schwere Kräder liegt nach der BUB bei 5,5 mW für bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h. Die Überschreitung der 220 mW bzw. 550 mW Schwelle ist krass unwahrscheinlich und die Fahrzeuge dürften nicht dem Stand der Technik entsprechen. Die Messungen an der Hauptstraße haben aber bestätigt, dass viele Motorräder an dieser Straße den zu erwartenden Wert um ein Vielfaches überschreiten. Bereits eine Steigerung um das doppelte des Normalwertes (+10 dB) ist zu laut und lässt sich nicht auf eine normales Fahrgeschehen plausibel zurückführen, da die Varianz der Schallleistungspegel der Fahrzeugtypen um 3 dB liegt.

Die StVZO geht davon aus, dass die Frage des Standes der Technik bei der Typengenehmigung<sup>3</sup> beachtet wurde. Es besteht daher der Anfangsverdacht, dass diese unnötig laut fahrenden Fahrzeuge technisch manipuliert sind. Weiter muss auch die Typengenehmigung selbst den Stand der Technik beachten. Messungen auf Prüfständen, die dem realen Einsatz nicht entsprechen, sind ebenso unverbindlich wie die Messungen unter Laborbedingungen im sog. Dieselskandal. Auch ein typengenehmigtes Kraftfahrzeug kann daher unter Umständen nicht dem Stand der Technik entsprechen. Allerdings legt der im KfZ-Schein unter „U3 Fahrgeräusch“ genannte Pegel einen Schallleistungspegel im Bereich unter 75 km/h mit +18 dB nahe. Es ist zu untersuchen, ob die Hersteller von Motorrädern diese besonders auf Lautstärke konstruieren, um den Wünschen der Kundschaft entgegenkommen, die sich besonders lautstarke Motorräder wünscht. Auch ist bekannt, das Zubehörhandel Drittanbieter legale Auspuffanlagen vertreiben, die durch wenige (dem Kunden kommunizierte) Handgriffe zu illegale Anlagen umgestellt werden können. Für eine weite Verbreitung zu lauter Motorräder sprechen auch die Untersuchungen des Bundesumweltamtes:

„Viele aktuelle Modelle sind schon zu laut zugelassen, insgesamt sind es rund 20 Prozent der Motorräder. Ein Beispiel: Auf dem Nürburgring dürfen Motorräder, bei denen in der Nahfeldmessung mehr als 95 Dezibel festgestellt werden, nicht mehr fahren. Viele serienmäßige Sportmaschinen erreichen bei dieser Messung aber 98 bis 105 Dezibel. Die dürfen zwar nicht auf den Nürburgring, aber z. B. legal durch die Eifel [Anm. Bode: oder durch Altenberg] fahren. Rund 30 Prozent der Motorradfahrer fallen durch „massive Lärmentwicklung“ auf, behaupten etwa die Vereinigten Arbeitskreise gegen Motorradlärm (VAGM) auf ihrer Website und berufen sich dabei auf das Umweltbundesamt und eine Studie des Motorradherstellerverbands ACEM. Die Studie verweist darauf, dass bei 35 Prozent aller Motorräder in Europa illegale Abgasanlagen verbaut sind, allerdings unter Verwendung von in die Jahre gekommener Quellen. Dennoch kam die ACEM-Studie schon damals zu dem Ergebnis, dass sogar leistungsstarke Sportmotorräder oberhalb von 80 km/h in der Regel leiser sind als Pkw, sofern es sich nicht gerade um Kleinwagen handelt. Das Umweltbundesamt äußert sich auf die Studie wie folgt: „Es liegen keine Daten vor, wie viele Motorräder außergewöhnlich laut im Straßenverkehr betrieben werden“. Der konstruktive Dialog zwischen

---

<sup>3</sup> Die unmittelbar geltende VO (EU) 540/2014 legt in Deutschland seit dem 1.7.2016 die technischen Anforderungen für die EU-Typengenehmigungen aller neuen Fahrzeuge der Klassen M1, M2, M3, N1, N2 und N3 bzgl. ihres Geräuschpegels sowie von Austauschschalldämpferanlagen und deren Bauteilen, die als selbständige technische Einheiten typengenehmigt werden und für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 konstruiert und gebaut sind, fest.

Motorradfahrern und Motorradgegnern wird zunehmend schwieriger. Dies trifft vor allem ländliche Gegenden, da die schön gelegenen Bundesstraßen sich für die Sonntagsausfahrt eignen.“<sup>4</sup>

Der Betrieb dieser nicht dem Stand der Technik entsprechenden Fahrzeuge ist dann ordnungswidrig nach § 69a Abs. 3 Nr. 17, Abs. 5 Nr. 5d, Nr. 5e, § 24 StVG. Teilweise kann sogar die Betriebserlaubnis erlöschen, das Fahrzeug wäre dann bei uneinsichtigen Fahrern unverzüglich stillzulegen bzw. dürfte nur noch Fahrten im Zusammenhang mit der Erlangung einer neuen Betriebserlaubnis durchführen.<sup>5</sup> Im Einzelfall wären also Motorräder, mit denen an der Hauptstraße extrem laut gefahren wird, zu untersuchen und ein entsprechendes Verfahren wäre einzuleiten.

„Dabei besteht regelmäßig die Schwierigkeit ein Erlöschen der Betriebserlaubnis gegen einen etwaigen Verstoß i. S. d. § 49 StVZO abzugrenzen. Jede Auspuffanlage wird mit der Zeit Verschleißerscheinungen aufweisen. Dann kann die Geräuschdämmung abnehmen, z. B. wenn die im Endschalldämpfer verbaute Dämmwolle mit den Jahren verbraucht ist. Hält die Anlage dann die Geräuschwerte nicht mehr ein und liegt eine Überschreitung von Stand- und/oder Fahrgeräusch vor, ist sie einer defekten Anlage gleichzusetzen und muss entweder neu gedämmt oder ersetzt werden.

Nach § 19 II StVZO erlischt die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs, wenn Änderungen vorgenommen werden, durch die u. a. das Abgas- oder Geräuschverhalten verschlechtert wird (Nr. 3).

Das Erlöschen der Betriebserlaubnis kann danach nur durch willentlich auf Änderung gerichtetes Tun erreicht werden, also durch Änderung, Austausch, Hinzufügen oder Entfernen von Fahrzeugteilen. Natürlicher Verschleiß („Vergammeln“ des Auspufftopfs), Defekt („der verlorene Schalldämpfereinsatz“) und Unfallbeschädigung sowie deren Reparatur stellen keine Änderung i. S. d. § 19 II StVZO dar.

Unter der Änderung der Schalldämpfer-/Auspuffanlage an einem Kraftrad versteht man Detailänderungen an einer vorhandenen Anlage oder den Tausch gegen eine komplett andere Anlage.

Übersteigt der Geräuschpegel die ausweislich der Zulassungsbescheinigung zulässigen Grenzwerte, ohne dass Änderungen vorgenommen wurden, oder können etwaige Änderungen nicht nachgewiesen werden, so liegt kein Erlöschen der Betriebserlaubnis vor. In einem solchen Fall ist jedoch regelmäßig von einem Verstoß gegen § 49 I StVZO auszugehen.“<sup>6</sup>

Um die Verstöße festzustellen, müsste zB mittels eines sog. „Lärmblitzers“ eine Messung erfolgen, um den Lärm einem Motorrad im Einzelfall zuordnen zu können. Bisher scheitern die meisten Initiativen daran, dass die Polizei weder ausreichend mobile Messgeräte noch Personal für eine effektive Kontrolle bereitstellen kann.

## **V. Übertrag auf verhaltensbedingte Lautstärke**

Unmittelbar bezieht sich § 49 StVZO auf die Beschaffenheit der Fahrzeuge und nicht auf die konkrete Art der Verwendung. Unterstellt, die unmäßig lärmend auf der Hauptstraße in Altenberg fahrenden Motorräder wären nicht bereits durch ihre Beschaffenheit unnötig laut, sondern könnten bei normaler Fahrweise ohne Belästigung der Umgebung gefahren werden, könnten die extremen Überschreitungen der oben genannten Mittelwerte aus der BUB durch Motorräder belegen, dass an dieser Stelle unnötig laut gefahren wird. Denn - wie 90% der gemessenen Motorräder zeigen - ist offenbar ist ein normales Motorrad an dieser Stelle im Varianzbereichs des Mittelwertes zu bewegen. Das Motorrad muss sich also entweder einen Unzulässigen technischen Zustand befinden (dazu oben .IV) oder es wird durch eine konkrete unnötige Handlung übermäßig laut und oder zu schnell gefahren.

<sup>4</sup> <https://www.ingenieur.de/fachmedien/laermbekaempfung/verkehrslaerm/motorradlaerm-welche-regelungen-gelten-zukuenftig/> m. w. N.

<sup>5</sup> Rebler, in: Bachmeier/Müller/Starkgraff (Hrsg.), Verkehrsrecht, 2. Aufl. 2014, Rn. 56 zu § 19 StVZO.

<sup>6</sup> Huppertz, DAR 2017, 110.

Nach den vorliegenden Messergebnissen an der Altenberger Hauptstraße kann herausgefiltert werden, dass besonders Motorräder an dieser Stelle übermäßig laut sind. Mit gemessenen 280.000 Fahrzeugen liegt eine ausreichend große Datenlage vor, aus der die Motorräder mit einem Anteil von 10% besonders herausstechen gegenüber den anderen Fahrzeugtypen, die bei 0,15% und weniger liegen.

Wichtig ist, dass damit zum einen ein Hinweis auf technische Unzulänglichkeiten, also die Möglichkeit, dass flächendeckend Motorräder technisch auf zu Starke Lautstärke durch Hersteller oder Fahrer manipuliert sind, gegeben ist.

Zum anderen liegt darin auch ein objektives Indiz für die verhaltensbedingten Straßenverkehrsverstöße nach § 30 StVO und für die Beruhigung besonders belasteter bzw. empfindlicher Umgebungen durch Maßnahmen nach § 45 StVO gegeben ist.

#### **D. Verkehrsordnungsrecht**

Das Verbot unnötigen Lärms bei der Kraftfahrzeugbenutzung, die Beschränkung der Abgabe von Schallzeichen sowie Verkehrsbeschränkungen ist in der StVO auf Grundlage des StVG geregelt. Dort sind neben Verboten auch Maßnahmen vorgesehen, die Straßenverkehrsbehörden zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen besonders anordnen können, selbst wenn keine verhaltensbedingten Verfehlungen vorliegen.

#### **I. § 30 I S. 1 StVO – Verbot von unnötigem Lärm und vermeidbaren Abgasbelästigungen**

Entscheidend ist insoweit zunächst § 30 I S. 1 StVO:

*„(1) 1Bei der Benutzung von Fahrzeugen sind unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelästigungen verboten. 2Es ist insbesondere verboten, Fahrzeugmotoren unnötig laufen zu lassen und Fahrzeugtüren übermäßig laut zu schließen. 3Unnützes Hin- und Herfahren ist innerhalb geschlossener Ortschaften verboten, wenn Andere dadurch belästigt werden.“*

Auch hier ist wieder fraglich, nach welchen Kriterien sich die Lautstärke bemisst und wann der daraus resultierende Lärm unnötig ist. Wie oben gezeigt, ergibt sich nach richtiger Auffassung bereits ein Nachweis für unnötigen Lärm durch die Überschreitung der Normalschallpegel um 10dB, jedenfalls wie vorliegend um ein Vielfaches. Dies ist auch in der Rechtsprechung anerkannt<sup>7</sup>. Auch die Rechtsprechung sieht - wie der Verfasser -, dass die entsprechenden Richtlinien und Vorschriften einen speziellen Zweck haben, wertet entsprechende Grenzwertüberschreitungen aber als starkes Indiz für verhaltensgebundene Verfehlungen. Hinter den messbaren Schallemissionen stehen dann auf der Ebene der Fahrzeugnutzung unsachgemäße Bedien- und Fahrweisen, was ich im Folgenden exemplarisch referiere.

Nach der Rspr. liegt unnötiger Lärm vor bei einem Hochjagen des Motors im Leerlauf bzw. beim Fahren in niedrigen Gängen sowie bei einer unnötig schnellen Beschleunigung, insbes. beim Anfahren (vgl. VG Karlsruhe BeckRS 2018, 40265). Abhängig von den mit einer Fahrt im Einzelfall verbundenen Geräuschen kann auch bei Fahrten mit zu hohen Geschwindigkeiten, vor allem in Kurven (vgl. OLG Köln Beschl. v. 4.5.1982 – 1 Ss 252/82 (Z)), ein Verstoß gegen Abs. 1 S. 1 angenommen werden, wenn damit Geräusche, wie etwa Reifenquietschen, verbunden sind, die bei ordnungsgemäßer Fahrt nicht entstehend würden.<sup>8</sup>

Diese Geräusche müssen nicht durch bestimmte Messgeräte gemessen werden: *„Ob die Grenze der Zumutbarkeit im konkreten Einzelfall überschritten wird, muss nicht durch eine lärmtechnische Messung ermittelt werden (zur entsprechenden Heranziehung von Immissionsgrenzwerten siehe*

<sup>7</sup> Vgl. Kreuzsch, in: Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 2. Auflage 2017, § 30 StVO Rn. 5 m. w. N.

<sup>8</sup> BeckOK StVR/Ritter, 12. Ed. 15.7.2021, StVO § 30 Rn. 4.

unten), sondern es können Zeugenaussagen genügen (vgl. BGH, Beschluss vom 30.06.1977 - 4 StR 689/76 -, juris zu § 49 Abs. 1 StVZO; Sauthoff, in: Münchener Kommentar zum StVR, 1. Auflage 2016, § 30 StVO Rn. 3). Es ist eine Gesamtbeurteilung unter Berücksichtigung von Einzelfallumständen, wie zum Beispiel der Tageszeit, dem Fahrzeugstandort einschließlich der vorhandenen Geräuschkulisse und dem Gebietscharakter vorzunehmen (vgl. BGH, Beschluss vom 06.05.1976 - 4 StR 344/75 -, juris; Kreusch, in: Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 2. Auflage 2017, § 30 StVO Rn. 3; Sauthoff, in: Münchener Kommentar zum StVR, 1. Auflage 2016, § 30 StVO Rn. 3).

**Ein starkes Indiz für eine unzumutbare Lärmbelästigung ist darüber hinaus, ob die Grenzwerte in den Vorschriften der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung) und den (vorläufigen) Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV, VkB1. 2007, 767 ff.) überschritten worden sind (vgl. Kreusch, in: Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 2. Auflage 2017, § 30 StVO Rn. 5).**

Die Vorschriften der Verkehrslärmschutzverordnung können zwar keine unmittelbare Anwendung finden, weil diese unmittelbar nur für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen gilt (vgl. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV). Bei den Lärmschutz-Richtlinien-StV handelt es sich um ermessensbindende Richtlinien für die Straßenverkehrsbehörden, an die die Gerichte rechtlich nicht gebunden sind. Allerdings ist anerkannt, dass die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung und der Lärmschutz-Richtlinien-StV auf zu ergreifende Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen entsprechend anzuwenden sind (vgl. zur Heranziehung im Rahmen von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 StVO: VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 06.07.2016 - 5 S 745/14 -; VG Regensburg, Urteil vom 19.04.2018 - RN 5 K 17.1540 -, VG Köln, Urteil vom 08.01.2016 - 18 K 3513/15 -, jeweils juris; Kreusch, in: Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 2. Auflage 2017, § 30 StVO Rn. 5). Im Hinblick auf den Zweck des § 30 Abs. 1 Satz 1 StVO, die Umwelt zu schützen und Verkehrslärm einzudämmen (siehe oben), können die erwähnten Grenzwerte als Anhaltspunkt allerdings auch für die Beurteilung herangezogen werden, ob bei der Benutzung eines Fahrzeugs unnötiger Lärm im Sinne der zuletzt genannten Vorschrift verursacht wird. Unzumutbar kann der durch das Fahrzeug verursachte Lärm insbesondere dann sein, wenn dieser durch das Hochjagen des Motors im Leerlauf, hochtouriges Fahren in niedrigen Gängen, sehr starkes Beschleunigen mit durchdrehenden Reifen, plötzliches Abbremsen mit einhergehendem Reifenquietschen und hohe lärmverursachende Kurvengeschwindigkeiten hervorgerufen wird (vgl. die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - VwV-StVO - zu § 30 Abs. 1 in der ab 30.05.2017 gültigen Fassung; Kreusch, in: Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 2. Auflage 2017, § 30 StVO Rn. 3; Lohmeyer, in: jurisPK-Straßenverkehrsrecht, Stand: 09.04.2018: § 30 StVO Rn. 17). [...]

**Die in § 30 Abs. 1 StVO enthaltenen Verbote knüpfen dabei nicht an die Beschaffenheit des Fahrzeugs, sondern an ein Verhalten des Fahrzeugführers an** (vgl. OLG Zweibrücken, Beschluss vom 13.09.1976 - Ws (a) 399/75 -, BeckRS 2016, 01436 Rn. 13; Sauthoff, in: Münchener Kommentar zum StVR, 1. Auflage 2016, § 30 StVO Rn. 1). Die genannte Vorschrift stellt keine technischen Anforderungen an das Fahrzeug (vgl. Sauthoff, a.a.O.). **Ein Verstoß gegen § 30 Abs. 1 StVO kann deshalb auch dann vorliegen, wenn das Fahrzeug zum Verkehr nach § 1 StVG zugelassen ist, insbesondere also über eine gültige Betriebserlaubnis im Sinne der §§ 19 ff. StVZO nach nationalem Recht, einer Einzelgenehmigung oder EG-Typenehmigung nach europäischem Recht verfügt.**<sup>9</sup>

Dafür, dass hier notorisch und durch eine Vielzahl von Fahrern gegen § 30 I S. 1 StVO verstoßen wird, spricht auch das Ergebnis der Messungen und der Vergleich zwischen RSL-90 bis 19 und der BUB 2018.

<sup>9</sup> VG Karlsruhe (1. Kammer), Urteil vom 17.12.2018 - 1 K 4344/17.



§ 30 Abs. 3 StVO verhängt ein generelles LKW-Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen, wegen der Lärmbelastung durch diese Fahrzeuge. Wenn Kräder im Einsatz an der Hauptstraße in Altenberg aber inzwischen vom Lärmpegel her zu den LKW aufgeschlossen haben bzw. diese gleichsam überholen, spricht dies dafür, dass nach dem Sinn und Zweck des Gesetzes ein Maß an Lärm erreicht ist, das nicht mehr uneingeschränkt tolerabel ist, sondern nur Werktags durch den volkswirtschaftlichen Nutzen des LKW-Verkehrs, nicht aber durch die Lust am Lärm der Motorradfahrer gerechtfertigt werden kann. Besonders absurd ist, dass wenn auf der Hauptstraße das LKW-Verbot greift, dessen Schutzwirkung auf die Umgebung quasi verpufft, weil gerade am Wochenende die Straße von Motorradrasern heimgesucht wird.

## **II. § 30 I S. 3 StVO – Unnützes Hin und Herfahren**

Ohne Weiteres muss man die ständigen Rasereien der betreffenden Motorradfahrer als unnützes Hin und Herfahren iSd § 30 I S. 3 StVO einordnen. Problematisch ist allerdings, ob sich die Strecke zwischen dem Dom und Blecher in einer geschlossenen Ortschaft befindet. Die Richtlinie für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen enthält den Passus, dass „die Grenzen der geschlossenen Ortschaft im Sinne der StVO [...] durch die Ortstafeln [...] bestimmt“ werden (Kapitel II 4 Ortsdurchfahrtenrichtlinien – ODR).

Leider fehlt ein Ortschild zwischen dem Altenberger Dom und dem Ende der Serpentina. Es wäre eine einfache Möglichkeit, das Ortschild „Odenthal Altenberg“ bereits unten ab der Brücke über die Dhünn aufzustellen. Der Sache nach befindet sich am Rösberg überall eine Bebauung, so dass der Straße der Charakter einer freien Landstraße fehlt.

Eine geschlossene Ortschaft mag noch Ende der 40er Jahre des letzten Jahrhunderts gefehlt haben, durch die Bebauung links und rechts der Hauptstraße ist aber faktisch eine geschlossene Ortschaft entstanden. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung definiert eine geschlossene Bebauung, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden. Von einer solchen Erschließung in Punkto Verkehrsanbindung spricht man, wenn ein Grundstück an das (öffentliche) Straßen- und Wegenetz angeschlossen wird. Das ist in der Hauptstraße den Berg hinauf der Fall. Nach der Rspr. liegt eine geschlossene Bebauung vor, wenn der Bebauungszusammenhang gegeben ist, und ein funktionaler Zusammenhang der Bebauung zur Straße besteht. Danach besteht ein Bebauungszusammenhang bei einer Ortslage, „aus der sich ortstypische, für die Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs relevante Verkehrslagen ergeben“. Ein funktionaler Zusammenhang der Bebauung zur Straße liegt vor, wenn von der Bebauung typische Verkehrsgefahren auf den Straßenverkehr ausgehen. Das ist bei den Grundstücken an der Hauptstraße, wozu auch die nun als Wohnheim genutzte alte Schule zu zählen ist, evident der Fall, da die Ausfahrten dieser Grundstücke nur über die Hauptstraße möglich sind. Eine geschlossene Bebauung liegt auch dann vor, wenn die Bebauung durch „einzelne unbebaute Grundstücke unterbrochen wird“. Nicht erforderlich ist eine entsprechende baurechtliche Gebietseinordnung als Innen- oder Außenbereich. Die Verkehrsrechtliche Einordnung „geschlossene Ortschaft“ ist davon gänzlich unabhängig. Das Baurecht verfolgt einen anderen Gesetzeszweck als das Straßenverkehrsrecht.

Auch die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h könnte man sich durch eine sinnvolle Setzung des Ortsschildes sparen und hätte Rechtssicherheit bezüglich der Frage, des unnützen Hin und Herfahrens.

Dabei sei angemerkt, dass nach der Rspr. das Ortsschild nicht unbedingt entscheidend ist, so dass man bereits ohne Ortsschild von einer geschlossenen Ortschaft ausgehen könnte.<sup>10</sup> Gemeinde oder sonstige Ortsgrenzen sind dafür zudem nicht entscheidend.

Die Hin- und Her-Fahrten zwischen Dom und Ortsschild Blecher nutzen weiter die unklare Lage durch das fehlende Ortsschild rechtsmissbräuchlich aus. So mag sich der jeweilige Fahrer formal im Recht wähnen, da er ja außerhalb des Ortsschildes sinnlos hin und her fährt, die Belästigung erfolgt natürlich dennoch da in unmittelbarer Nähe der Strecke Bebauung gegeben ist und der Lärm nicht

<sup>10</sup> Vgl. vgl. BayObLGSt 1961, 51.

am Ortsschild Halt macht. Nach Sinn und Zweck der Regelung gilt es nicht ein formalen Bereich „ab Ortsschild“, sondern eine relevante, über einen vereinzelt Bauernhof im ländlichen Raum hinaus bestehende Wohnbevölkerung vor Lärm zu schützen und die Sicherheit und Leichtigkeit des Einmündungsverkehrs durch ständiges Hin und Herfahren zu gewährleisten. Beide Punkte sind hier durch die zwar lockere aber doch links und rechts der Straße vorhandene Wohnbebauung und die Ein- und Ausfahrten erfüllt. Besonders erschwerend hinzu kommt die Hanglage, die den Lärm wie in einem Schalltrichter an die Häuser am Berghang führt.

### III. § 45 StVO – Streckensperrung für Motorradfahrer

§ 45 StVO enthält den wichtigen Anordnungsbestand des Abs. 1 S. 2 Nr. 3 iVm Abs. 9 S. 2 (Lärm- und Abgasschutz). Wohnbevölkerung sind nicht nur die Anwohner in Wohngebieten, sondern ist Wohnbevölkerung unabhängig von der jeweiligen rechtlichen oder faktischen Gebietsqualifikation. Die Voraussetzungen für eine Anordnung zum Schutz vor Verkehrslärm sind nicht erst dann gegeben, wenn dieser einen bestimmten Schallpegel überschreitet. Es genügen Lärmeinwirkungen auf das Umfeld, die jenseits dessen liegen, was im konkreten Fall als ortsüblich und damit zumutbar hingenommen werden muss. Kommt es auf die Bewertung einer durch die Verkehrsvermehrung bewirkten Lärmzunahme als „erheblich“ an, so gibt die Rechtsprechung des BVerwG als Orientierung vor, eine nähere Bestimmung der „Erheblichkeit“ der Verkehrslärmschutzverordnung zu entnehmen. Nach deren § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 ist eine Lärmzunahme „wesentlich“, wenn der Beurteilungspegel des Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.<sup>11</sup> Solche Werte sind an der Hauptstraße an „Motorradtagen“ (also Tagen mit entsprechendem Wetter) unproblematisch erfüllt bzw. können sich leicht nachmessen lassen. Selbst wenn die Werte nicht immer überschritten werden sollten, ist wegen der spezifischen Motorradproblematik dennoch die Voraussetzung der Anordnung gegeben.

Werden für eine qualifizierte Gefahrenlage iSv § 45 IX 3 StVO bestimmte Verhaltensweisen einzelner Verkehrsteilnehmer verantwortlich gemacht, sind vorrangig vor einem vollständigen Ausschluss einer gesamten Gruppe von Verkehrsteilnehmern durch ein Verkehrsverbot (hier: Motorradfahrer) Maßnahmen in den Blick zu nehmen, die das unerwünschte Verkehrsverhalten in ausreichendem Maße erschweren. Ein Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen würde zu einer Senkung des Schallpegels um 3,2 dB<sup>12</sup> führen.

Zur Beurteilung, ob Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs nach § 45 IX 3 StVO zum Schutz vor Lärm (§ 45 I 2 Nr. 3 StVO) vorgenommen werden können, muss die Straßenverkehrsbehörde konkrete Feststellungen zu Art und Intensität der Lärmimmissionen, zu ihrer Häufigkeit, zu den Zeitpunkten und der Dauer der Belästigungen sowie zur Lärmvorbelastung treffen. Dies ist mit den erfolgten Messungen nun geschehen, auf deren Dokumentation ich vollumfänglich Bezug nehme. Die Straße kann damit für Motorräder zeitweise gesperrt werden, wie es an anderen ähnlich belasteten Stellen in Nordrheinwestfalen bereits üblich ist. So wurde etwa eine Teilstrecke der Landesstraße L707 zwischen Herscheid-Reblin und Meinerzhagen-Valbert mit einem Verkehrsverbot für Krafträder (Verkehrszeichen 255; teilweise mit Zusatzzeichen) zwar für rechtswidrig erachtet, aber nur weil die Strecke pauschal von April bis September gesperrt wurde und zuvor keine Lärmmessungen durchgeführt wurden. In einem obiter dictum gibt das Gericht deutlich zu verstehen, dass tageszeitliche Sperrungen oder Wochensperrungen durchaus rechtmäßig sind, wenn die Lärmbelastung mit Messungen unterlegt ist.<sup>13</sup>

Dass die bisherigen Messergebnisse und die darauf fußenden Berechnungen dafür bereits ausreichen ergibt sich aus folgendem Zitat des genannten wegweisenden Beschlusses des OVG Münster:

<sup>11</sup> MüKoStVR/Steiner, 1. Aufl. 2016, StVO § 45 Rn. 29.

<sup>12</sup> Immerhin eine Halbierung der Schallintensität!

<sup>13</sup> Vgl. das bestätigende Urteil des OVG Münster, NVwZ-RR 2020, 17 Rn. 1.

*„Ein solches Einschreiten setzt nicht voraus, dass gesetzlich bestimmte Schall- oder Schadstoffgrenzwerte überschritten werden; maßgeblich ist vielmehr, ob die Verkehrsimmissionen Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss (vgl. BVerwGE 74, 234 = NJW 1986, 2655; OVG Münster, NJOZ 2009, 1737 = DVBl 2009, 458, sowie Beschl. v. 28.3.2018 – 8 A 1247/16).*

*Bei der Beurteilung der zumutbaren Lärmbelastung iSv § 45 I 2 Nr. 3 StVO können die Vorschriften der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) jedoch grundsätzlich als Orientierungshilfe herangezogen werden.*

*Etwas anderes kann im Einzelfall gelten, wenn es um Motorradverkehr geht, der im Vergleich zum Gesamtverkehr in atypischer Weise hervortritt. Dieser weist eine spezifische Lästigkeit auf, der mit einer (uneingeschränkten) Heranziehung der Mittelungspegel nach § 3 der 16. BImSchV nicht hinreichend Rechnung getragen wird. Daher kann je nachdem, ob der Motorradanteil – wie im Regelfall – im Gesamtverkehr untergeht oder – in atypischer Weise – in den Vordergrund tritt, neben der uneingeschränkten oder modifizierten Heranziehung der 16. BImSchV auch in Betracht kommen, von deren Anwendung abzusehen, um zu sachgerechten Ergebnissen zu gelangen (vgl. näher OVG Münster, NJOZ 2009, 1737 = DVBl 2009, 458).“*

So sind auch hier an der Hauptstraße in Altenberg durch die Messungen eindeutig Lärmspitzen durch den Motorradverkehr nachgewiesen, die wie Wirkungsstudien zeigen, den subjektiven Eindruck von Betroffenen bestimmen.

#### **IV. Verhältnismäßigkeit der (zeitlich begrenzten) Streckensperrung für Motorradfahrer**

Eine Streckensperrung ist auch das insgesamt verhältnismäßige Mittel, da andere Maßnahmen keinen Erfolg versprechen und auch eine Interessenabwägung im Einzelfall ergibt, dass die Maßnahme angemessen ist.

##### **1. Erforderlichkeit, mildestes gleich geeignetes Mittel**

Gegen diese Lärmbelastung sind folgende Maßnahmen grundsätzlich möglich:

###### **a) Straßen Schikanen**

Auf der Hauptstraße sind bereits seit einiger Zeit zur Verkehrsberuhigung und Sicherung des Straßenverkehrs auf dem Mittelstreifen Hindernisse aufgestellt, die ein Überfahren der Mittellinie im Mittelteil der Serpentina verhindern. Eine nennenswerte Auswirkung auf den Verkehrslärm haben die Maßnahmen bisher nicht gezeigt. Sie dienen offenbar allein der Verhinderung von Unfällen. Wie bereits eingangs beschrieben, ist es aber ein Missverständnis, dass nur Maßnahmen zum Unfallschutz in Betracht kommen und die Lärmschutzinteressen irrelevant wären. Die in diesem Gutachten genannten gesetzlichen Regelungen beziehen sich ausdrücklich auf Lärm. Weitere Maßnahmen wie Rüttelstreifen, Fahrbahnverschwenkungen, Mittelinsel scheinen dieses Problem nicht erfolgsversprechend beheben zu können.<sup>14</sup> Nach den Schikanen wird wieder aufgedreht und Raser sehen diese wohl eher als sportliche Herausforderung denn als Abschreckung

###### **b) Lärm Blitzer**

Weiter kommt ein sogenannter Lärmblitzer (also ein Gerät, das nach Schallpegelmessung ein Motorrad fotografiert) in Betracht. Nach diesen neuen Verfahren wird die Schallemission der Motorräder direkt an der Steckung gemessen. Durch ein wissenschaftliches Verfahren kann die durchschnittliche Schallemission eines Motorrades bestimmt werden. Wird diese Schwelle um ein Vielfaches überschritten, kann mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass ein entsprechender Motorradfahrer das Motorrad unsachgemäß bedient, so dass es

<sup>14</sup> Vgl. auch dazu OVG Münster, Beschl. v. 6.6.2019 – 8 B 821/18.

absichtlich zu vermeidbarem Lärm kommt (s.o.). Dies ist ein Bußgeldtatbestand und kann entsprechend behandelt werden (§ 24 StVG iVm § 49 StVO iVm 30 StVO). Problematisch ist, dass Lärmblitzer sich bisher erst in der Erprobung befinden und man juristisch gegen diese Lärmblitzer mit einem Bezweifeln der Eichmöglichkeit o. ä. vorgehen könnte. Es ist unklar, wie die Rechtsprechung auf diese neuartigen Blitzer reagiert. Allerdings ist von einigen Erfolg der Blitzer auszugehen, falls sie verdeckt montiert werden, so dass die Motorradfahrer sich nicht darauf einstellen können, wo der Lärmblitzer sich an der Hauptstraße befindet. Gleich wirksam wie eine Streckensperrung ist der Blitzer aber wegen seiner nur punktuellen Überwachungsfunktion und der erst nachträglichen Reaktion durch Bußgelder nicht. Die Lenkung des Lärmproblems erfolgt nur sehr indirekt.

### **c) Komplette Tempo 30 Zone auf der Altenberger Hauptstraße**

Eine einfachere Variante wäre die Altenberger Hauptstraße komplett auf 30 Stundenkilometer zu begrenzen. Durch die Änderung der Tempozonen fühlen sich Motorradfahrer animiert zu beschleunigen und abzubremesen, was zu einer besonderen Lärmbelastung führt. Eine komplette Tempo 30 Zone mit entsprechenden Blitzern könnte hier Abhilfe schaffen allerdings steht zu befürchten, dass die Motorradfahrer relativ schnell herausfinden, wo der Blitzer steht und nach dem Blitzer umso stärker beschleunigen werden. Diese Maßnahme erscheint also nicht genauso geeignet wie eine Streckensperrung oder ein verdeckter Lärmblitzer. Auch gibt es wenige Geschwindigkeitsblitzer, die überhaupt die rückwärtig am Krad angebrachten Motorradkennzeichen aufnehmen können. Eine manuelle Kontrolle der Geschwindigkeiten durch die Polizei ist praktisch nicht in ausreichendem Maße möglich.

### **d) Streckensperrung**

Das wirksamste Mittel der Wahl für einen streckenbedingten Lärmschwerpunkt durch Motorradfahrer wie die Altenberger Hauptstraße ist bisher bundesweit die sogenannte Streckensperrung. Dazu würde die Altenberger Hauptstraße im betreffenden Bereich für Motorradfahrer jahreszeitlich oder tageszeitlich gesperrt. Im Sommer und am Wochenende wird die Strecke besonders von Sport Motorradfahrern genutzt, die hier sinnlos hin und her fahren, um einen Geschwindigkeitsrausch und den Renncharakter der Strecke zu genießen. Der Lärm würde schlagartig auf ein erträgliches Maß zurückgehen, wenn diese Fahrer von der Nutzung der Strecke ausgeschlossen würden. Zu erwägen ist lediglich, ob nicht bereits eine tageszeitliche oder wochentägliche Sperrung ausreichend ist.

## **2. Angemessenheit**

Die Streckensperrung für Motorradfahrer zu bestimmten besonders „raser-geeigneten“ Zeiten ist auch interessengerecht.

Auf der einen Seite sind die Interessen der Motorradfahrer an ihrer allgemeinen Handlungsfreiheit aus Art. 2 I GG zu berücksichtigen, auf der anderen Seite und das Eigentum der Anwohner, die Gesundheit und die Handlungsfreiheit der Anwohner, der Touristen und die Belange des Naturschutzes, Art. 2 I, II; Art. 14 und Art. 20a GG.

Die Anwohner der Hauptstraße sind auf diesem Abschnitt erheblich belästigt, der Schallpegel ist an den betreffenden Häusern noch so hoch, dass beispielsweise eine Unterhaltung im Sommer im Garten nicht möglich ist und ein längerer Aufenthalt im Freien nur mit Gehörschutz erträglich ist. Der Staat ist gehalten die Gesundheit der Anwohner zu schützen, Art. 2 II GG. Diese ist durch den Stress durch Lärm gefährdet. An der Strecke ist zudem die besondere touristische Lage durch den Altenberger Dom und die Wanderwege in der Umgebung zu beachten. Die vor allem an Ruhe, Erholung und der Landschaft interessierten Touristen werden durch den Lärm erheblich belästigt. Der

Streckenabschnitt unterscheidet sich damit von typischen Landstraßenabschnitten ohne solche Bevölkerungsfaktoren ganz erheblich.

Weiter leben an der Strecke viele besonders und streng geschützte Tierarten wie etwa, Feuersalamander, Waldkauz, Schwarz- und Grünspechte, Kernbeißer, Fledermäuse, Dachse etc. Auch die Störung der seltenen Tiere bei der Brutpflege in den Sommermonaten aus Art. 20a GG muss gegen das Interesse der Motorradfahrer an freier Fahrt abgewogen werden.

Vor dem Ausschluss einer gesamten Gruppe von Verkehrsteilnehmern, aus der nur ein kleiner Teil für die Gefahrenlage verantwortlich ist, sind als milderes Mittel allerdings Maßnahmen in den Blick zu nehmen, die geeignet sind, das unerwünschte Verkehrsverhalten in ausreichendem Maße zu erschweren. Mildere Mittel können nicht allein mit Blick darauf als nicht hinreichend geeignet verworfen werden, dass sie das unerwünschte Verkehrsverhalten nicht vollständig unterbinden können.<sup>15</sup>

Die rein die Verkehrssicherheit betreffende Frage der Unfallhäufigkeit kann mit meinem Kenntnisstand nicht zuverlässig beurteilt werden. Insoweit sind Daten zu erheben und zu evaluieren, welche Abhilfe bereits die Mittelstreifensperrungen gebracht haben. Die Unfallgefahr durch Motorradraser ist aber nur ein nicht entscheidender Punkt, der das Thema der Lärmbelastung lediglich verstärkt und somit bei der Frage der Angemessenheit zu berücksichtigen ist. Man kann jedenfalls davon ausgehen, dass eine Sperrung auch insoweit eine Verbesserung der Unfallsituation und der Belästigung anderer Verkehrsteilnehmer auf der vielbefahrenen Hauptstraße mit sich bringt.

Über die bisher erfassten Daten kann nachgewiesen werden, dass die Dichte der Motorradfahrten gerade am Wochenende und an Nachmittagen bis in die frühen Abendstunden steigt.

Ein auf bestimmte Tage und Uhrzeiten beschränktes Verkehrsverbot für den Kraftradverkehr erscheint daher gegenüber einer Vollsperrung für Motorradfahrer von April bis September vorzugswürdig. Denn alles deutet alles darauf hin, dass die Motorradfahrer, die den Verkehr durch ihr Fahrverhalten gefährden, in erster Linie Nachmittags und vor allem an Wochenenden und Feiertagen die Hauptstraße befahren, insbesondere wenn sie von weiter entfernt anreisen.

An sonstigen Wochentagen scheint sich die missbräuchliche Nutzung der Hauptstraße weitestgehend auf die späten Nachmittags- und frühen Abendstunden und das Wochenende zu beschränken (Sperrung von 14-22 Uhr und Samstags und Sonntags von April bis September).<sup>16</sup> Die Motorradfahrer können also immer noch in der verbleibenden Zeit die Strecke befahren. Zudem besteht in unmittelbarer Umgebung die Ausweichstrecke über Glöbusch, so dass die Motorradfahrer nur zu einem kleinen Umweg gezwungen werden und von der A1 aus immer noch Odenthal und Bergisch Gladbach erreichen können. Motorradfahrer, die beruflich zwingend auf die Strecke angewiesen sind, können eine Ausnahmegenehmigung erhalten, so dass Härtefälle entsprechend berücksichtigt werden können. Das Motorradfahrer von der Streckensperrung betroffen sind, die sich vorschriftsgemäß verhalten, ist ein unvermeidbarer Kollateralschaden – wie gezeigt ist der Umweg für diese Personen hinnehmbar.

Ein bloßes Verdrängen auf andere Strecken durch eine wir hier notwendige Sperrung wird häufig ins Feld geführt. Demgegenüber ist zu entgegen, dass außerhalb von solchen geborenen Rennstrecken der Missbrauch schlicht nicht stattfindet, also nicht das Verhalten verlagert, sondern durch eine Mehrzahl von Streckensperrungen vollständig unterbunden oder auf offizielle Rennstrecken gedrängt wird. Auf normalen oder nicht so kurvigen Straßen findet das Verhalten schlicht nicht statt, da der Reiz für die Raser fehlt. Es geht hier nicht um Drogenhandel, der sich bei Verdrängung von einem Platz sofort an einer nächsten Straßenecke wieder ansiedelt. Motorradraser sind auf solche Straßen

<sup>15</sup> OVG Münster, Beschl. v. 6.6.2019 – 8 B 821/18.

<sup>16</sup> OVG Münster, Beschl. v. 6.6.2019 – 8 B 821/18.

wie hier in Altenberg angewiesen, von denen es nur wenige gibt, die vergleichbar lärmempfindlich sind. Sei rasen dann entweder schlicht nicht mehr oder an erlaubten Strecken, an denen es eben nicht zu dergleichen Belästigungen kommt, da dort keine Wohnbevölkerung oder relevanter Wandertourismus vorhanden ist.

Der Hauptzweck vieler Fahrer, das Motorsportvergnügen, kann auf eigens dazu gewidmeten Strecken ausgeübt werden. Dieses Motorsportinteresse gerade in Altenberg auf der Hauptstraße zu verwirklichen ist daher äußerst gering gegenüber den relevanten Interessen der Anwohner, des Tourismus und des Naturschutzes zu bewerten. Nur weil die Lobby der Motorradfahrer im Vergleich zu den von ihnen verfolgten Zwecken und der absolut gesehen geringen Anzahl sehr stark ist, ist es kein hörenswertes Argument aus Angst vor Klagen von Motorradvereinen auf die angemessenen Maßnahmen zu verzichten.

Die nicht zielführenden Mittel der Streckenschwernisse kommen nicht als gleich effektive und angemessene Ausweichmöglichkeit in Betracht. Die Versetzung des Ortschildes gäbe wenigstens eine sichere Handhabe für das Verbot der Hin und Herfahrten. Dieses würde aber wahrscheinlich wie die jetzigen Verstöße gegen § 30 StVO und das StGB nicht ausreichend häufig kontrollierbar sein. Auch dieses Mittel ist daher unangemessen wenig effektiv im Vergleich zur (Tages und/oder urzeitbeschränkten) Streckensperrung für Motorräder.

Als letztes Mittel vor einer Streckensperrung könnte man versuchen noch mit Lärmblitzern eine Beruhigung zu erreichen, das wäre rechtmäßig möglich, notwendig ist das aber wegen des experimentellen Charakters solcher Messgeräte und der damit verbundenen Unwägbarkeiten nicht. Dieses Experiment könnte aber als letzte Chance lohnen, um eine größtmögliche Schonung derjenigen Motorradfahrer zu erreichen, die ordnungsgemäß und nicht unnötig laut die Hauptstraße befahren.

Eine Streckensperrung kann daher auf Grundlage der Messergebnisse und Berechnungen, die bisher vorliegen, bereits angeordnet werden.

  
Prof. Dr. Thomas Bode