

Sondernewsletter

Zum Modellprojekt „Motorradlärm Holzminden“: Politik und Verwaltung knicken gegen Motorradlobby ein

Ursprünglich wurde das Pilotprojekt Motorradlärm im Kreis Holzminden fast einstimmig beschlossen: Land, Kreis und Kommunen stellten sich hinter die Initiative. Das Land Niedersachsen hat obendrein ein Rahmenprojekt rund um Motorradlärm gefördert. Das Ziel: Im Großen mehr Erkenntnisse über das Problem, im Kleinen – hier im Weserbergland – sollten an einigen besonders belasteten Motorrad-Hotspots Maßnahmen auf ihre Tauglichkeit zur Reduzierung des Lärms evaluiert werden. Es kam anders: Ein Sturm im Internet, in einschlägigen (Sozialen) Medien, fast schon körperliche Aufruhr während einer Kreistagssitzung und Klageandrohungen der Bikerlobby sorgten dafür, dass Verwaltung und Politik einen Rückzieher machten. Wieder einmal auf Kosten der Lärmbetroffenen und leider kein Einzelfall: Dieser Vorgang ist exemplarisch für die bundesweiten Schwierigkeiten, auf lokaler und regionaler Ebene gegen den ständig lauter werdenden, unnötigen Bikerlärm wirksame Maßnahmen umzusetzen. Die Projektpartner des Bundesverbands gegen Motorradlärm reiben sich die Augen. Rund um das Verbrenner-Zweirad ist im Freizeitverkehr eine rechtsfreie Zone entstanden.

Vorgeschmack am „Runden Tisch Motorradlärm“

Seit vielen Jahren gibt es im Weserbergland Probleme mit Motorradlärm. Zunächst regten die Anwohner bei den Behörden einen Dialog an in Form eines „Runden Tisches“ – lange erfolglos. Erst 2021 kam ein erster Termin zustande. Die Behörden hatten dazu allerdings eine Überzahl der Problemverursacher eingeladen. Maßnahmen, die echte Wirkung versprochen hätten, wurden bereits im Ansatz zerredet. Die Initiative kam schon nach dem zweiten Treffen wieder zum Erliegen. Daraufhin gründete sich aus der anfänglichen Bürgerinitiative der Verein „Motorradlärm Weserbergland e.V.“, was deutlich macht, wie elementar in der Region das Lärmproblem ist.



Kreistag Holzminden stimmt 2023 fast einstimmig für das Pilotprojekt

Um dem Problem endlich wirkungsvoll zu begegnen, beschloss der Kreistag Holzminden im Juni 2023 nahezu einstimmig (bis auf AfD), ein Pilotprojekt in der Motorradsaison 2024 durchzuführen, das vom Land Niedersachsen unterstützt werden sollte. Zeitlich begrenzt sollten

an einigen Strecken Daten gesammelt und verschiedene Maßnahmen, die anderenorts schon zur Befriedung von Motorradhotspots eingesetzt werden, auf ihre Wirksamkeit getestet werden. Alles wohldosiert und zu Untersuchungszwecken. Nach Jahrzehnten Sommerlärm hatte die Aktion einigen Hotspots im Kreis ein lärmfreies Wochenende im Monat versprochen. Ein Kompromiss?

Herbst 2023: Bikerlobby macht mobil gegen Lärmschutzmaßnahmen

Im wenig idyllischen, weil lärmgeplagten Lauenförde ist ein Bikerhotel angesiedelt, das den Motorradfahrenden dieses Landes als Symbol der Motorradkultur und des Motorradtourismus dient. Der Betreiber der „Villa Löwenherz“ – mit mehreren Zehntausend Bikerübernachtungen im Jahr ein Lärmhotspot im Wohngebiet – initiierte eine bundesweite Mobilmachung der Szene. Die Bikerverbände liefen Sturm gegen die geplante Evaluierung von Maßnahmen zum Lärmschutz.



Denn: Wenn keine Lärmwerte und -Erkenntnisse gesammelt vorliegen, kann man ja weiter darauf verweisen, dass eben die erst erhoben werden müssten, um Maßnahmen zu bewerten. Diesen Interessensgruppen gelang eine Verschiebung des Diskurses: Jetzt war vom Verbot des Motorradfahrens die Rede, vom Ende des Motorradtourismus. Das Problem hingegen wurde marginalisiert und Lärm-Betroffene vor Ort wurden persönlich angesprochen und eingeschüchtert.

Letztlich machten die Motorradvertreter dabei eines klar: Vom Dialog halten die Problemverursacher nur dann etwas, wenn dabei herauskommt, dass alles so bleibt wie bisher. Ziel war nie ein Kompromiss, sondern entgegen aller Beteuerungen die Bewahrung des Status Quo. Zahlen des Baden-Württembergischen Verkehrsministeriums legen nahe, dass auch im Ausflugsverkehr mehr als ein Drittel der Kräder um ein Vielfaches lauter unterwegs ist, als in den Fahrzeugpapieren ausgewiesen. Das Umweltbundesamt spricht unverhohlen von einem „Geschäftsmodell Lärm“ bei Motorrädern und Performance-Pkw. Die Fahrzeugindustrie findet Mittel und Wege, dem Kunden zu bieten, was er will.

Januar 2024: Kreistag und Verwaltung knicken ein und nehmen Beschluss zurück

Nach monatelangem öffentlichen und persönlichen Druck auf die Abgeordneten und die Verwaltung wurde in einer Kreistags-Sitzung ein Großteil der Maßnahmen zurückgenommen – in Anwesenheit von rund 300 lautstark auftretenden Motorradfahrern in Bikerkluft. Vorab war der Kreisverwaltung übrigens eine Rechtsberatung auch in Bezug auf ein aktuelles Rechtsgutachten zur Fahrverbotsproblematik durch Deutschlands renommiertesten Umwelt- und Verwaltungsrechtler angeboten worden, um die Maßnahmen im Rahmen des Projekts rechtlich

abzusichern. Die Verwaltung ging darauf nicht ein.

Was folgte, war ein Trauerspiel in Sachen Demokratie und eine Provinzposse, über deren Verlauf die Motorradgemeinde sich vor Lachen die Schenkel klatscht. Fast das komplette Projekt wurde ad acta gelegt. Und der Rest?

Modell-Projekt wird auf Landesebene auf Eis gelegt

Als Kirsche auf der Torte reichte eine Lobbygruppe der Biker eine Petition gegen die verbliebenen Lärmschutzmaßnahmen beim Landtag ein – obwohl die Maßnahmen bereits nahezu komplett geschliffen waren. Bemerkenswert ist einmal mehr: Weder der Landkreis, die Initiativen des Lärmprojekts, noch geschädigte Anwohner oder Tourismusbetriebe, die nicht auf Lärmtourismus setzen, wurden dabei gehört. Stattdessen rollte die Biker-Lobby an und durfte besagter Bikerhotel-Betreiber seine Position vor Abgeordneten ausbreiten, die weder mit den Vorgängen noch mit der Problematik sonderlich befasst waren.

Die Folge: Das von der niedersächsischen Landesregierung ursprünglich unterstützte Modell-Projekt zur Überprüfung geeigneter Maßnahmen gegen Motorradlärm wird vom SPD-geführten Verkehrsministerium abgeräumt. Im Wahljahr 2024 will sich keine Partei der Kritik aussetzen, sie stehe für vermeintliche Verbote.

Ergo: Auch die Saison 2024 wird kompromisslos auf Kosten der Anwohner der „beliebten Motorradstrecken“ im Weserbergland ausgefahren. Den Anwohnern empfehlen indes besagte lokale Motorrad-Akteure über die sozialen Medien dreist, „in die Seitenstraßen“ zu ziehen. Der Landrat fordert über die Presse zu „gegenseitiger“ Rücksichtnahme auf. Der Sinn dieser Phrase erschließt sich den Anwohner nicht mehr.

Exemplarisch dumm gelaufen – aber nicht hoffnungslos!

Es zeigt sich an diesem Beispiel aus dem Landkreis Holzminden, dass es der Bikergemeinde selbst bei regionalen Projekten „um alles“ geht. Die Devise ist: keine Handbreit Kompromiss.

Besonders das Erheben von Lärmdaten wird bekämpft, weil echte Zahlen ja Konsequenzen haben könnten. So wird nun ausgerechnet Lauenförde durch lokalen Klüngel selbst von den wenigen verbliebenen Messaktionen ausgenommen. Ein Schelm, der Böses dabei denkt: warum sollte wohl auch der Ort mit einem der meist angefahrenen Bikerhotels Deutschlands ein Lärmhotspot sein ... ?

Ist die Rechtslage so eindeutig, dass Politik und Verwaltung den Spuk hinnehmen müssen?

So eindeutig wie Verwaltung und Politik in Holzminden und in Niedersachsen die Rechtslage nach dem Vortrag der Biker zu sehen scheinen, ist diese indes nicht. Immer mehr Gerichte erkennen

an, dass „flüssiger Verkehr“ nicht das Hauptmotiv der Verkehrsgestaltung in diesem Land sein kann.

Freie Fahrt für freie Bürger hat dort ihre Grenzen, wo andere geschädigt, belästigt und in ihrer Gesundheit und Lebensqualität beeinträchtigt werden. § 45 StVO scheint nach einem aktuellen Rechtsgutachten sehr wohl geeignet, um zum Gesundheitsschutz der Bevölkerung Strecken zu sperren. Voraussetzung: Behörden müssen **wollen**. Und nicht schon umkippen, wenn mit der Rechtsschutzversicherung gewunken wird.

Hierzu das aktuelle Rechtsgutachten von GEULEN & KLINGER:

[„Straßenverkehrsrechtliche Regelungen nach § 45 StVO unter Beachtung des verfassungsrechtlich geschützten Selbstverwaltungsrechts der Gemeinden“](#)

In diesem Gutachten bezeichnet Professor Dr. Remo Klinger die bislang übliche Auslegung des § 45 StVO nicht nur als „rechtsdogmatisch wenig überzeugend“, sondern als „verfassungswidrig“. Tradiert denkende Straßenverkehrsbehörden setzen auf „Argumente der Beharrung“ und suchen statt nach Möglichkeiten nach dem Haar in der Suppe. Wie im Landkreis Holzminden, wo selbst einfache Geschwindigkeitsbegrenzungen im Rahmen des zeitlich begrenzten Pilotprojekts zu „kippen“ drohen.

In Summe fehlt vom derzeit FDP-geführten Verkehrsministerium sicherlich der Wille, das Problem anzugehen. Die eindeutige [Bundesratsentschließung 125/20](#) liegt nun seit vier Jahren auf Bundesebene „auf Eis“ – darin werden Streckenbeschränkung mit Mehrheit der Bundesländer gefordert. Von leiseren Krädern einmal ganz abgesehen.

In Niedersachsen wird der mutwillige und unnötig-giftige Lärm dieser Fahrzeugklasse protegiert und werden Anwohnerrechte weniger hoch bewertet werden als Einzelinteressen von Lärmunternehmern und derer, die sich dem Freizeitvergnügen des Lärmgenerierens verschrieben haben. Es geht nicht um eine kleine, Minderheit, die zu laut ist. Wie die Motorradgemeinde zu Lärm steht, lässt sich an regelmäßigen Umfragen der gemäßigten Zeitschrift Motorrad ablesen: Der Mehrheit kann es demnach nicht laut genug sein. Und ihr ist dabei egal, wer dabei unter die Räder kommt.

Wir werden weiter daran arbeiten, dies zu thematisieren – und zu ändern.



Holger Siegel
VAGM e.V.

Sprecher im Bundesverband gegen Motorradlärm



Marco Schmunkamp
Silent Rider e.V.