

**Anlage zur gemeinsamen Stellungnahme
des Aktionsbündnisses „Hochtaunus für Alle“
zum Entwurf der Anordnung von versuchsweisen Durchfahrtsverboten für den Motor-
radverkehr im Feldberggebiet vom 25.01.2022**

Voraussetzungen der Rechtsgrundlage in § 45 StVO

- Die Voraussetzungen für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Sätze 1, 2 Nr. 6, Abs. 9 StVO liegen nicht vor. Grundlegende Voraussetzung für die Anordnung von Maßnahmen ist, dass eine konkrete Gefahr für die in § 45 StVO genannten Rechtsgüter besteht. Zweifel darf es insoweit nur in Bezug auf die geeigneten Maßnahmen geben. Maßnahmen sind daher nur zulässig, um Auswirkungen auf die Beseitigung einer bekannten Gefahrenlage zu erforschen. Eine solche Gefahrenlage ist vorliegend nicht erkennbar. Die heterogene Datenlage sowohl zur Geräuschbelastung wie auch zum Unfallgeschehen lassen derartige Erkenntnisse aus der geplanten Streckensperrung nicht erwarten. Vielmehr dient die Maßnahme der Klärung, ob an den beschriebenen Strecken überhaupt eine konkrete Gefahr vorliegt.
- Die angeführten Unfallzahlen beziehen sich auf das „Feldberggebiet“, ohne dass dieses näher konkretisiert oder definiert wird. Für eine Streckensperrung sind aber lediglich die Unfallzahlen auf den zu sperrenden Straßen zu betrachten. Die Zahl der Unfälle mit Motorradbeteiligung im Feldberggebiet ist zudem gemäß der zur Verfügung gestellter Daten von 2015 bis 2020 um mehr als 55% zurückgegangen. Die bisherigen Maßnahmen zur Unfallvermeidung und zur Senkung der Unfallschwere wirken also. Entsprechendes gilt auch für die von der Sperrung betroffenen Strecken.
- Die Annahme, daß dieser Rückgang der Unfallzahlen auf ungünstige Witterungsbedingungen zurückzuführen sei, entspricht nicht den Fakten.
- Die zur Sperrung vorgesehenen Straßen erfüllen lediglich in der Applauskurve die Kriterien einer Unfallhäufung. Dort sind weitere Maßnahmen zur Unfallprävention möglich (s.u.). Damit wäre eine Sperrung der gesamten Strecke unter Unfallgesichtspunkten unverhältnismäßig und ermessensfehlerhaft.
- In Bezug auf die angeführte Geräuschbelastung ist die bisherige Sachverhaltsaufklärung evident unzureichend und kann eine Streckensperrung für die gesamte Gruppe der Motorradfahrer nicht rechtfertigen. Zunächst ist im Hinblick auf die angeführte Geräuschbelastung von Wohngebieten darauf hinzuweisen, dass die Strecken, für die eine Sperrung erwogen wird, ganz überwiegend durch den Wald verlaufen. Gemäß Lärmaktionsplan Hessen vom Mai 2020 werden in der Gemeinde Schmitten in allen Ortteilen – also auch an den nicht von den geplanten Sperrungen betroffenen Straßen – 45 Personen durch übermäßigem Straßenverkehrslärm belastet. Im Übrigen verlaufen die zur Sperrung vorgesehenen Strecken weitgehend außerhalb der Wohnbebauung. Wollte man den 45 Personen in Schmitten mit einer Sperrung gerecht werden, käme hier allein der Abschnitt zwischen Schmitten und Sandplacken in Frage, nicht jedoch die weiteren zur Sperrung vorgesehenen Strecken.
- Auch erlauben es die vom Hochtaunuskreis angeführten Besonderheiten bei der Berücksichtigung der Anwendung der 16. BImSchV im Fall von „Motorradlärm“ nicht, pauschal auf „atypische Lärmemissionen“ von Motorrädern zu verweisen. Denn auch wenn die von Motorrädern ausgehende Geräuschentwicklung mit den Vorgaben der 16. BImSchV nicht in jedem Fall angemessen erfasst werden kann, entbindet dies die zuständige Behörde grundsätzlich nicht von der Verpflichtung, im Rahmen der Sachverhaltsermittlung zu-

nächst festzustellen, welche Geräuschentwicklung durch den Verkehr allgemein und welche Geräuschentwicklung konkret durch Motorradfahrende verursacht wird. Auch nach Auffassung des Hochtaunuskreises ist eine ausreichende Sachverhaltsaufklärung in Bezug auf „Lärmemissionen“ bisher nicht erfolgt.

- Durch die Umstellung des Berechnungsverfahrens gemäß RLS 19, in welcher Motorräder zusätzlich berücksichtigt werden, wird sich nach eigenen Angaben der Verwaltung die berechnete Lärmbelastung um ca. 3 dB(A) erhöhen. Dies wird nur zu einer unwesentlichen Erhöhung der Zahl der Betroffenen führen, womit sich die Frage der Verhältnismäßigkeit auch in der Zukunft stellt. Eine wesentliche Steigerung der Belastung ist in der Realität damit nicht verbunden.
- Da die 2019 im Rahmen der temporären Streckensperrungen erhobenen Lärmmessungen eine Streckensperrung als Verkehrsversuch nicht rechtfertigen, wird nun das ebenfalls eine auch nur testweise Sperrung nicht tragende Unfallgeschehen zur Begründung herangezogen. Die Beliebigkeit der Argumentation ist augenscheinlich.
- Eine Berücksichtigung von Klimaschutzabwägungen ist im Rahmen von § 45 StVO sachfremd.

Fehlende Verhältnismäßigkeit der geplanten Durchfahrtsverbote

- Motorisierte Zweiräder mit gültiger Betriebserlaubnis sind nicht „laut“ (siehe auch Strategiepapier der Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO) „Motorradfahren in Deutschland – Die Zukunft gestalten – Konflikte vermeiden“ vom April 2021). Es widerspricht der Einheit der Rechtsordnung, legal erworbene und betriebene Fahrzeuge durch Streckensperrungen von der Nutzung auszuschließen. Sogenannte „Lärmspitzen“ werden überwiegend von manipulierten Fahrzeugen und von Fahrenden, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten, erzeugt, und zwar sowohl von Pkw als auch von motorisierten Zweirädern. Durch die Manipulation erlischt die Betriebserlaubnis der Fahrzeuge. Bei den verstärkten Schwerpunktkontrollen der Polizei seit dem Jahr 2018 wurden solche Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen. Die Berichterstattung in den Medien über die Ergebnisse der bisherigen Schwerpunktkontrollen hat nach Aussagen betroffener Anwohner an der Kanonenstraße in Schmitten bereits zu einem deutlichen Rückgang der Zahl manipulierter Fahrzeuge und damit zu einer Reduzierung der Geräuschbelastung geführt.
- Manipulierte Fahrzeuge und Fahrende, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten, stellen nur einen Bruchteil der Zahl der Nutzer der von der geplanten Sperrung betroffenen Straßen dar. Eine Sperrung der betroffenen Strecken für alle motorisierten Zweiräder wäre demzufolge unverhältnismäßig, insbesondere da sie Pkw als weitere „Lärmverursacher“ nicht betreffen würde. Es ist allgemein bekannt, dass auch Sportwagenfahrer und ihre Markenclubs das Feldberggebiet gerne nutzen. Es ist hoch wahrscheinlich, dass deren Lärmemissionen von interessierten Kreisen und dem folgend von der Verwaltung der „Lärmbelastung“ durch motorisierte Zweiräder zugeschrieben werden. Eine pauschale Streckensperrung für die gesamte Gruppe der Motorradfahrer, ohne zugleich andere „Lärmverursacher“ zu berücksichtigen, würde daher gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz aus Art. 3 Abs. 1 GG verstoßen.
- Die Behauptung, daß die betroffenen Strecken „von einem nicht unerheblichen Teil der Motorradfahrer durch sportliches Fahren vergleichbar einer Rennstrecke genutzt und oftmals mehrfach befahren werden“, wird durch keinerlei Fakten belegt. Dass es solche Fälle gibt, wird nicht bestritten. Hierbei handelt es sich jedoch nur um einen Bruchteil der Gesamtzahl der Nutzer. Zudem ist dieser Befund nicht spezifisch für das Feldberggebiet, sondern als Ausnahmeerscheinung auch an vielen anderen Orten anzutreffen.

- Der Anteil der motorisierten Zweiräder an den von der Sperrung betroffenen Straßen liegt gemäß den Daten aus dem Pilotversuch 2019 lediglich bei maximal ca. 15%.
- Die überwiegende Zahl der Unfälle mit Personenschaden sind Unfälle mit leichtem Personenschaden. Auch hier stellt sich die Frage der Verhältnismäßigkeit der geplanten Sperrungen.
- Es gibt keine Dunkelziffer für Unfälle mit (schwerem) Personenschaden. Der Einsatz von Rettungskräften erfolgt nicht ohne Einschaltung der Polizei. Alleinunfälle nur mit Sachschäden, bei denen eine Dunkelziffer theoretisch nicht auszuschließen ist, sind für die Bewertung nicht relevant und dürfen daher nicht berücksichtigt werden.
- Der Hochtaunus ist Erholungsgebiet nicht nur für Wanderer und Spaziergänger, sondern auch für Radfahrende, Motorradfahrende und Pkw-Touristen. Dieser Freizeitverkehr ist daher ortstypisch für die genannten Straßen.
- Wie das Pilotvorhaben im Jahr 2019 gezeigt hat, hat die Sperrung der Straßen zu keiner wesentlichen Veränderung der Verkehrsmengen, sondern lediglich zu einer Verlagerung des Motorradverkehrs auf die Umleitungsstrecken geführt. Damit hat sich nicht nur die Geräuschbelastung, sondern auch das Unfallrisiko auf diese Straßen verlagert. Dadurch wären insbesondere in Königstein und in Glashütten aufgrund der dortigen Wohnbebauung insgesamt mehr Anwohner betroffen, als an den zur Sperrung vorgesehenen Straßen. Zudem würde sich die besonders an den Wochenenden unfallträchtige Verkehrssituation auf der B 455 am Opel-Zoo verschärfen.
- Durch die geplante Sperrung der Straßen an jedem zweiten Wochenende in den Monaten April bis Oktober verlagert sich ein Teil des Motorradverkehrs auf die nicht gesperrten Wochenenden. Damit ist abzusehen, daß sich durch den zusätzlichen Verkehr die Belastung durch Verkehrslärm an den „offenen Wochenenden“ deutlich erhöhen wird und das Unfallrisiko steigt. Ein Erkenntnisgewinn ergibt sich aus diesem Befund gleichwohl nicht. Welchen Anteil die Sperrung an einer Verlagerung auf andere Gebiete und Verkehrswege und das Geschehen dort sowie auf die „offenen Wochenenden“ hat, lässt sich durch den Versuch nicht ermitteln.
- Der geplante Pilotversuch über ein gutes halbes Jahr wird zudem dazu führen, daß sich der Motorradverkehr auch auf weiter entfernt liegende Straßen (z.B. im Vogelsberg, Rheingau-Taunus-Kreis, Spessart, Odenwald) verlagert und dort zu zusätzlichen Verkehrsbelastungen und damit auch zu erhöhten Unfallrisiken führt.
- Von der geplanten Sperrung der Strecken wären auch motorisierte Zweiräder mit Elektroantrieb betroffen, die für die Geräuschbelastung keine wesentliche Rolle spielen.
- Gleiches gilt für Motorroller, die im Regelfall zur Sicherstellung der individuellen Mobilität und nicht für den Freizeitverkehr genutzt werden. Auch diese Fahrzeuge spielen für die Geräuschbelastung keine wesentliche Rolle.
- Die geplanten Streckensperrungen lassen zudem unberücksichtigt, dass es bei den betroffenen Streckenabschnitten aufgrund der geographischen Lage um einen zentralen Verkehrsweg handelt, der gleichsam als „Tor zum Taunus“ dient. Ein Durchfahrtsverbot hätte erheblich längere Ausweichrouten für Personen zur Folge, die zur Sicherstellung ihrer persönlichen Mobilität auf ein Kraftrad angewiesen sind.
- Für Jugendliche im Alter von 16 und 17 Jahren ist ein motorisiertes Zweirad der Führerscheinklasse A1 die einzige Möglichkeit individueller Mobilität. Auch diese Fahrzeuge wären von den geplanten Sperrungen betroffen.

- Nach der Einführung der Führerscheinerweiterung in der Klasse B (B196-Erweiterung) zum Beginn des Jahres 2020 sind viele Pkw-Nutzer auf ein motorisiertes Zweirad mit 125 ccm umgestiegen, um damit ihren Beitrag zu einer umwelt- und ressourcenschonenderen Mobilität zu leisten. Auch diese Fahrzeugnutzer wären von den geplanten Sperrungen betroffen und müßten während der Sperrzeiten wieder ihren Pkw nutzen.
- Die Behauptung, daß eine Ungleichbehandlung zu Autofahrern mit der geplanten Streckensperrung nur für motorisierte Zweiräder nicht besteht, da „vom Motorradverkehr spezifische Gefährdungen und besonders hohe Lärmbelastigungen ausgehen“, wird durch keinerlei Fakten belegt. Insbesondere fehlt jede Differenzierung zwischen der Minderheit der rechtswidrig und der großen Mehrheit der rechtskonform erworbenen und betriebenen Krafträder. Die Erwähnung lärmintensiver, hochmotorisierter Pkw wird bewusst vermieden.

Die Experimentierklausel der StVO als Vorwand für dauerhafte Streckensperrungen

- Der vom Hochtaunuskreis geplante Pilotversuch dient lediglich der Vorbereitung einer dauerhaften Streckensperrung („Lärmpausen“ gemäß Aussagen der Vertreter des Hochtaunuskreises), die mangels entsprechender Rechtsgrundlagen nicht verhältnismäßig wäre.
- Der Versuchsaufbau ist von vornherein auf eine nicht verhältnismäßige Maßnahme gerichtet und damit rechtswidrig. Es kann danach denklogisch allein das härteste Mittel der Sperrung auf seine Auswirkungen auf Lärmentwicklung und Unfallgeschehen bewertet werden. Mildere Mittel des behördlichen Einschreitens auf die Geräuschbelastung und das Unfallgeschehen bleiben unerforscht. Ein Verkehrsversuch muss zunächst mit den mildesten Mitteln aufgesetzt werden.
- Der Verordnungsentwurf enthält kein Konzept für ein begleitendes Meß- und Auswerteprogramm, das als Basis für die Bewertung und Entscheidungsfindung im Pilotvorhaben dient. Damit bestehen begründete Zweifel, daß es sich bei den geplanten Sperrungen um einen Pilotversuch handelt und die Experimentierklausel der StVO anwendbar ist.
- Bereits beim Pilotversuch im Jahr 2019 wurde eine ergebnisoffene Auswertung des Versuchs vom Hochtaunuskreis zugesagt. Diese Zusage wurde nicht eingehalten. Aus den Formulierungen des Verordnungsentwurfs ist zu entnehmen, daß dies auch bei einem Pilotversuch im Jahr 2022 nicht vorgesehen ist.

Mildere Maßnahmen als Alternative zu den geplanten Streckensperrungen

- Durch die Sperrung des Parkplatzes an der Applauskurve im Jahr 2016 hat sich die Attraktivität dieser Kurve für gefährliche Fahrmanöver deutlich verringert. Im Rahmen der allgemeinen Verkehrsüberwachung kann diese Sperrung des Parkplatzes nachhaltig durchgesetzt werden.
- In der Applauskurve kann eine bedarfsgesteuerte Ampelanlage für die gefahrlose Querung der Straße durch Fußgänger und Radfahrende eingerichtet werden, die eine zuverlässige Stromversorgung aus einem lokalen Solarstromspeichermodul bezieht. Damit würde die Attraktivität der Kurve für gefährliche Fahrmanöver durch Pkw- und motorisierte Zweiradfahrende zusätzlich sinken.
- Auf der Strecke zwischen Schmitten und dem Sandplacken wurde 2021 ein sogenanntes „Dialogdisplay“ installiert, das an vergleichbaren Einsatzorten nachweisbar zu einer deutlichen Reduzierung des Verkehrslärms geführt hat. Wegen der langwierigen Bauarbeiten

mit Sperrung der gesamten Straße konnten die Wirkung dieses „Dialogdisplays“ bisher nicht untersucht werden.

- Es sollte die Möglichkeit genutzt werden, an weiteren neuralgischen Punkten entsprechende „Dialogdisplays“ zu installieren.
- Die stationären Blitzanlagen am Ortsausgang der Gemeinde Schmitten, die auch motorisierte Zweiradfahrende rechtssicher erfassen, sind derzeit offenbar nicht in Betrieb. Auch diese Blitzanlagen müssen für die Verkehrsüberwachung genutzt werden.
- Die Schwerpunktkontrollen der Polizei seit 2018 sind, wie bereits erwähnt, ausgesprochen wirksam. Es werden bisher aber nicht alle möglichen Maßnahmen ausgeschöpft. Es fehlt ein Gesamtkonzept zur Verkehrsüberwachung, wie vom BAGMO-Strategiepapier gefordert. Die Mitwirkung an der Entwicklung eines solchen Gesamtkonzepts wurde von den Motorradverbänden seit 2019 mehrfach angeboten, bisher aber nicht aufgegriffen.
- Die Personalstärke des Regionalen Verkehrsdienstes der Polizeidirektion Hochtaunus ist seit 2021 aufgestockt worden. Damit stehen mehr personelle Ressourcen für Schwerpunktkontrollen zur Verfügung. Die Behauptung, eine Verstärkung polizeilicher Maßnahmen sei nicht möglich, ist daher unrichtig.
- Das Polizeipräsidium Westhessen hat 2020 eine AG Bike aufgestellt, die zur Verstärkung der Verkehrsüberwachung auch im Feldberggebiet eingesetzt werden soll. Diese AG hat sich 2021 aus behördeninternen Gründen noch nicht wesentlich auf die Zahl der Verkehrskontrollen ausgewirkt, was sich ab 2022 ändern soll. Diese Wirkung ist vor jeder Art von Verkehrsversuch abzuwarten, betreffen sie doch die oben angesprochenen milderen Mittel der Sanktionierung.
- Wie sich aus dem Pilotvorhaben von 2019 ergeben hat, wurden die gesperrten Straßen auch in den Sperrzeiten durch motorisierte Zweiräder genutzt. Auf der L 3024 hat sich die Zahl der motorisierten Zweiräder während der Sperrzeit sogar erhöht. Eine erneute Sperrung müsste also umfassend überwacht werden, um nachhaltige Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung durch motorisierte Zweiräder zu haben. Die dafür einzusetzende Polizeikräfte wären für die Durchführung von Schwerpunktkontrollen zur Zielerreichung der Pilotsperrung deutlich effizienter einsetzbar.
- Es gibt seit 2009 einen Runden Tisch zur Verbesserung der Verkehrs- und der Lärmbelastung der Anwohner im Feldberggebiet, an dem die Motorradfahrerverbände trotz entsprechender Angebote seitens der Verbände nicht beteiligt sind. Dadurch ist das profunde Know-how der Fahrerverbände aus ähnlichen Konfliktregionen bisher ungenutzt geblieben. Die im Aktionsbündnis zusammengeschlossenen Organisationen bieten auch weiterhin ihre konstruktive Mitwirkung bei der Entwicklung nachhaltiger Problemlösungsansätze an.