

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode, Hermann Grupe und Horst Kortlang (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Motorradlärmstudie: Wie beurteilt die Landesregierung das „Tiroler Modell“?

Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode, Hermann Grupe und Horst Kortlang (FDP), eingegangen am 28.06.2021 - Drs. 18/9599
an die Staatskanzlei übersandt am 30.06.2021

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 29.07.2021

Vorbemerkung der Abgeordneten

In Österreich wurde 2019 eine Motorradlärmstudie veröffentlicht. Auf der Homepage des Landes Tirol heißt es hierzu: „Die Studienergebnisse zeigen ein klares Bild. Das Ausmaß der Belästigungsreaktion auf den Motorradlärm tritt sehr deutlich zutage. Selbst bei niedrigen Lärmpegeln empfinden sich die AußerfernerInnen verglichen mit jenem zweisepuriger Kraftfahrzeuge als ‚stark vom Motorradlärm belästigt‘. Dabei spielen neben akustischen Parametern wie Vorbeifahrts- und Spitzenpegeln sowie der Geräuschcharakteristik vor allem auch subjektive Wahrnehmungsebenen von Motorrädern an sich eine große Rolle. Während die mittleren Lärmbelastungen aus dem zweisepurigen Verkehr sich an Sonntagen sehr ähnlich zeigen wie an Werktagen, nimmt der Motorradverkehrslärm an Samstagen und Sonntagen untertags für die Belästigungsreaktion ausschlaggebend zu“ (Motorradlärmstudie 2019 | Land Tirol¹).

Im Artikel „Ausgeknattert“ (Fahrverbote für laute Motorräder: Ist der Tiroler Weg eine Option für Deutschland? - *Der Spiegel*, 13.07.2020²) wird Folgendes ausgeführt: „Seit einem Monat macht Tirol Ernst. Während der deutsche Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) Forderungen des Bundesrats nach allgemeinen Fahrverboten für Motorräder an Sonn- und Feiertagen in manchen Regionen zurückweist³, hat das österreichische Bundesland zum 10. Juni Fakten⁴ geschaffen. Seitdem sind beliebte Bergstraßen im Bezirk Reutte (Region Außerfern) für laute Maschinen gesperrt, nämlich solche, die laut Zulassung ein Standgeräusch von über 95 Dezibel aufweisen (Nahfeldpegel). Bei Verstößen droht ein Bußgeld von bis zu 220 Euro (ebenda).

Auch in Niedersachsen gibt es zahlreiche beliebte Motorradstrecken und -touren, die sich besonders an Wochenenden und Feiertagen einer erhöhten Nutzung durch Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen erfreuen und sich manchmal auch zu Treffpunkten und Begegnungszielen entwickelt haben. Schwerpunkte sind hierbei u. a. auch in den Mittelgebirgsregionen und im Harz zu finden. Anwohner an niedersächsischen Motorradstrecken, aber auch Erholungssuchende in der Nähe von beliebten Motorradstrecken fühlen sich von manchem Motorradlärm (starkes Beschleunigen, starkes Bremsen,

¹ <https://www.tirol.gv.at/arbeitswirtschaft/esa/laerm/motorradlaermstudie-2019/>

² <https://www.spiegel.de/auto/fahrverbote-fuer-laute-motorraeder-ist-der-tiroler-weg-ein-option-fuer-deutschland-a-d64870c7-fb78-4935-8fdf-7640977b5ccc>

³ <https://www.spiegel.de/auto/motorraeder-andreas-scheuer-lehnt-fahrverbote-am-sonntag-ab-a-914a3a0c-e58d-4058-8b5b-e83c167cb250>

⁴ <https://www.spiegel.de/auto/oesterreich-tirol-beschliesst-fahrverbote-fuer-laute-motorraeder-a-d049f6ac-9c2e-48b8-bb82-c4bb5190466d>

Vorbeifahrts- und Spitzenpegel, Geräuschcharakteristik) belästigt bis beeinträchtigt. In Niedersachsen gibt es für Motorräder einige Streckensperrungen, z. B. die Elbuferstraße oder der Nienstedter Pass, an Wochenenden und Feiertagen.

Vorbemerkung der Landesregierung

Der Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm ist auch ein wichtiges Anliegen der Landesregierung. Es ist unstrittig, dass von Verkehrswegen Lärmemissionen ausgehen, die von jedem Einzelnen unterschiedlich wahrgenommen werden und mitunter gesundheitsgefährdend sein können. Es bleibt jedoch auch festzustellen, dass jedermann grundsätzlich den Rechtsanspruch hat, die öffentlichen Straßen im Rahmen des Gemeingebrauchs mit Fahrzeugen zu nutzen, die den einschlägigen technischen Vorschriften entsprechen. Dies gilt selbstverständlich auch für Motorradfahrende.

Lärmprobleme durch Motorräder treten in Deutschland vorwiegend in topographisch und landschaftlich interessanten Gebieten an Schön-Wetter-Wochenenden in den Monaten April bis Oktober auf und werden maßgeblich durch das Fahrverhalten der Fahrerinnen und Fahrer bestimmt.

Der Lärm durch Motorräder wird aus unterschiedlichen Gründen als stark störend wahrgenommen. Die Störungen entstehen häufig bereits dadurch, dass die Motoren in hoher Drehzahl gefahren werden und keine konkreten Rechtsverstöße vorliegen. Dabei ist den Motorradfahrenden möglicherweise nicht bewusst, welche Auswirkungen diese Lärmbelastung auf die Umgebung hat.

Die aus der orts-, zeit- und zielgruppenbezogenen Verkehrsunfallanalyse abzuleitenden Präventions- und Repressionsmaßnahmen der Polizei in Niedersachsen zielen darauf ab, nachhaltig das Verantwortungsbewusstsein und die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden als wesentliche Grundlagen für ein sicheres, sozial- und umweltverträgliches Miteinander im Straßenverkehr zu stärken und Fahr- oder Verkehrsverbote zu vermeiden.

Die Polizei bettet dazu ihre präventiven und repressiven Maßnahmen in eine unter ganzheitlichen und integrativen Gesichtspunkten gestaltete strategische Gesamtkonzeption ein. Dabei werden auch Aspekte der schädlichen Umweltbeeinflussung im Straßenverkehr, wie beispielsweise durch Luft- und Lärmemissionen, berücksichtigt. Die Landesregierung lässt regelmäßig umwelt- und sozial-schädliche Auswirkungen des Straßenverkehrs prüfen, um beispielsweise Verhaltensweisen zur Verkehrsvermeidung oder Strategien zur Verlagerung von Verkehren auf umweltschonende Verkehrsmittel oder auch zur Vermeidung von Lärmemissionen zu erzielen.

Rechtlich-regulatorische Maßnahmen, um Motorradlärm wirkungsvoll einzudämmen, sind nach derzeitiger Rechtslage jedoch nur in engen Grenzen und unter bestimmten Rahmenbedingungen möglich. Für technisch/konstruktive Maßgaben wird der Rechtsrahmen im Regelfall EU-rechtlich festgelegt. Für nationale Regelungen zu technischen Vorgaben fehlt somit die rechtliche Grundlage. Zugelassene Fahrzeuge dürfen innerhalb Europas uneingeschränkt verkehren. Konstruktive Vorgaben sind europarechtlich einheitlich abzustimmen.

Dies erklärt sich dadurch, dass nationale technische Anforderungen an die Fahrzeugausrüstung, die über die geltenden EU-rechtlichen Fahrzeugvorschriften hinausgehen, einen Verstoß gegen den freien Wettbewerb begründen.

Die derzeitigen technischen Genehmigungs- und Messvorschriften enthalten noch Grauzonen, die einige Hersteller für sich nutzen. Vor diesem Hintergrund hat die Landesregierung in Abstimmung mit den Bundesländern Änderungen zur Senkung der Geräuschemissionen von Motorrädern innerhalb der harmonisierten Genehmigungsvorschriften der Europäischen Union und der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) bei der Bundesregierung angeregt. Diese ist dem Wunsch der Bundesländer nachgekommen und hat die Änderungsanregungen in die zuständigen Gremien weitergetragen.

In den Bundesländern wird seit geraumer Zeit angestrebt, die Lärmbelastung durch Motorrademissionen zu verringern. Vor diesem Hintergrund wurde im Mai 2020 eine Bundesratsinitiative (BR-Drs.125/20) gestartet, um eine Änderung des Rechtsrahmens bei der Bundesregierung einzufordern, die auch von der Landesregierung Niedersachsen begrüßt wurde.

Diese Entschließung des Bundesrates folgt der Zielrichtung einer Lärmminimierung von Motorrademissionen auf Basis technischer-, verfahrens- und überwachungsrechtlicher Prüfaufträge an die Bundesregierung.

Des Weiteren hat die Landesregierung Fördermöglichkeiten für den Erwerb sogenannter Dialog-Displays gegen Motorradlärm („Lärm-Displays“) geschaffen. Das Land Niedersachsen setzt mit der Förderung der Lärmdisplays auf die Einsicht der Motorradfahrenden.

Nach den Regelungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus sachlichen Gründen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Gemäß § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen jedoch nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in der StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Ob die Voraussetzungen für Verkehrsbeschränkungen vorliegen, haben die jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden grundsätzlich in eigener Zuständigkeit zu prüfen und letztlich, auf Basis der vor Ort gewonnenen Erkenntnisse, über die Anordnung von Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden. Das Land kann somit selbst keine Verbote für bestimmte Streckenabschnitte anordnen.

Nach dem sogenannten **Tiroler Modell** sind Strecken bzw. Streckenabschnitte in Österreich zu bestimmten Jahreszeiten für alle Motorradfahrenden gesperrt, deren Motorräder ein höheres Standgeräusch als 95 dB erreichen. Aus den Standgeräuschen der Fahrzeuge lassen sich allerdings nicht die Betriebsgeräusche belastbar ableiten. So können durchaus Motorräder mit niedrigen Standgeräuschen überproportional laute Fahrgeräusche erzeugen und auch umgekehrt. Damit ist schon die Basis dieses Modells rechtsunsicher und kann daher keine Grundlage für Modellversuche in Deutschland sein. Darüber hinaus wurde dieser Modellversuch in der Corona-Pandemie durchgeführt, sodass die daraus abgeleiteten Erkenntnisse zu den verringerten Verkehrsbelastungen durch Motorräder kritisch zu hinterfragen sind. Auch die Evaluation - in Form einer Befragung von 250 lärmbeeinträchtigten Anwohnern - lässt an einem objektiven Ergebnis zweifeln.

Da ein Modellprojekt nach dem Vorbild des „Tiroler Modells“ nicht mit den straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen in Deutschland vereinbar ist, wäre die vorherige Zustimmung des Ordnungsgewalters der StVO hierfür notwendig. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sieht derzeit allerdings keinen Bedarf für ein solches Modellprojekt.

1. Welche beliebten (kurvenreich, hügelig, reizvolle Landschaft) und/oder lärmauffälligen Motorradstrecken sind der Landesregierung bekannt?

Anhand der Verkehrsunfallstatistiken der vergangenen Jahre lässt sich feststellen, dass es insbesondere im Harz und im Raum Osnabrück, um den Teutoburger Wald, Motorradstrecken gibt, an denen Unfallhäufungsabschnitte erkannt wurden. Des Weiteren gelten kürzere Streckenabschnitte, wie z. B. die in der Vorbemerkung der Abgeordneten erwähnte Elbuferstraße (Amt Neuhaus) im Landkreis Lüneburg und der Nienstedter Pass (Stadt Bad Münder und Stadt Barsinghausen) im Landkreis Schaumburg und der Region Hannover sowie Strecken im Weser- und Leinebergland für Motorradfahrende als attraktiv.

Darüber hinaus ist auf allen topographisch und landschaftlich interessanten Landesteilen mit mäandrierenden Straßen Motorradverkehr zu verzeichnen.

2. Wie viele Streckensperrungen für Motorräder gibt es derzeit in Niedersachsen, und mit welcher Begründung / aus welchem Anlass sind diese Strecken/Abschnitte gesperrt?

Da es hierzu keine Berichtspflichten der unteren Verkehrsbehörden gibt, liegen der Landesregierung hierzu keine Erkenntnisse vor.

3. Welche Haltung hat die Landesregierung zum Verkehrsmittel Motorrad und zum Hobby / zur Freizeitbetätigung Motorradfahren?

In einer demokratischen Gesellschaft ist es nicht Aufgabe des Staates, die private Lebens- und Freizeitgestaltung der Menschen im Lande zu regeln.

4. Welche wirtschaftliche und touristische Bedeutung hat die Freizeitaktivität Motorradfahren in und für Niedersachsen?

Es sind der Landesregierung keine Studien oder Untersuchungen bekannt, die eine Bewertung der ökonomischen Bedeutung ermöglichen. Das grundsätzliche Interessenpotenzial für das Urlaubsthema Motorrad ist hoch. Deutschlandweit geben 14 % der Bevölkerung an, dass sie ein allgemeines Interesse an Motorradfahren als Urlaubsthema haben. Dies entspricht einem Potenzial von 8,2 Millionen Personen (Quelle: Destination Brand 16 von inspektour).

In einigen niedersächsischen Reisedestinationen (z. B. Harz) lässt sich ein verstärktes Interesse an einem Urlaub mit dem eigenen Motorrad beobachten. Dementsprechend haben Hotellerie und Gastronomie auch Angebote entwickelt, die besonders auf die Bedarfe der Motorradfahrenden zugeschnitten sind.

5. Wie beurteilt die Landesregierung den Sozialfaktor Motorradfahren und die Bedeutung des Motorradfahrens als Lebensgefühl?

In einer freiheitlichen Gesellschaft steht es der Landesregierung nicht zu, über Ansichten und Gefühle der Menschen im Lande zu urteilen.

6. Wie viele gültige Fahrerlaubnisse für Motorräder (A, A1, A2) gibt es in Niedersachsen, und wie viele motorisierte Zweiradfahrzeuge über 50 ccm sind in Niedersachsen aktuell zugelassen?

Das Zentrale Fahrerlaubnisregister (ZFER) des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) weist für Niedersachsen einen Bestand von insgesamt 1 647 363 gültigen Fahrerlaubnissen der Klassen A, A1 sowie A2 aus (Stand 1. Januar 2021). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im ZFER und damit auch in der Bestandsstatistik nur die Fahrerlaubnisse nach neuem EU-Recht (Kartenführerscheine) enthalten sind, die nach dem 1. Januar 1999 erteilt oder umgetauscht wurden. Über die bis zu diesem Zeitpunkt ausgestellten Fahrerlaubnisse (Papierführerscheine) liegen keine entsprechenden Zahlen vor.

In Niedersachsen sind insgesamt 413.521 zweirädrige Kraftfahrzeuge, davon 70 712 mit einem Hubraum bis 125 ccm, zugelassen (Quelle: KBA, Stand 1. Januar 2020). Eine weitere Untergliederung in Bezug auf zweirädrige Kraftfahrzeuge bis bzw. über 50 ccm liegt nicht vor.

7. Wie beurteilt die Landesregierung das Konfliktfeld Motorradlärm?

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung.

8. Welche gesundheitlichen Auswirkungen können von Motorradlärm ab welchen Schalldruckpegeln ausgehen?

Eine mögliche Wirkung des von Motorrädern im Fahrbetrieb ausgehenden Schalls auf den Menschen kann nicht allein auf Basis des A-bewerteten Schalldruckpegels abgeleitet werden. Für die Beurteilung möglicher gesundheitlicher Auswirkungen von Motorradlärm sind insbesondere auch die psychoakustischen Größen wie Lautheit, Rauigkeit und Schärfe zu berücksichtigen. Diese psychoakustischen Größen sowie der Schalldruckpegel können durch die Nachrüstung von Ersatzschalldämpfern deutlich beeinflusst werden. Auch die Tageszeit und die Häufigkeit der Schallereignisse wären hier zu berücksichtigen.

Eine Angabe von konkreten Schalldruckpegeln, ab denen mit gesundheitlichen Wirkungen auf den Menschen zu rechnen ist, ist aufgrund der komplexen Zusammenhänge nicht möglich.

9. Welche naturschutzfachlichen Auswirkungen gehen vom Motorradlärm ab welchem Schalldruckpegel für welche Tierarten aus?

Der Landesregierung liegen keine spezifischen Daten über Auswirkungen auf einzelne Tierarten durch unterschiedliche Schalldruckpegel von Motorradlärm vor.

Nach derzeitigem Wissensstand können technische Geräusche grundsätzlich zu Störungen und Beeinträchtigungen der Kommunikation zwischen den Tieren, der Ortung von Beutetieren, bei der Paarung sowie bei der Aufzucht des Nachwuchses führen. Weiterhin wird beobachtet, dass bestimmte Tierarten bei ihren Wanderungen Lärmquellen großräumig ausweichen.

10. Gibt es nach Auffassung der Landesregierung regulatorische Defizite bei Vorschriften oder/und Vorgaben und falls ja, welche sind dies?

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung.

11. Gibt es nach Auffassung der Landesregierung Vollzugsdefizite bei der Überwachung von unangepassten Fahrweisen oder/und der Individualisierung von motorisierten Zweirädern und falls ja, inwieweit?

Nein. Die niedersächsische Polizei und die Ordnungsbehörden setzen ihre personellen und materiellen Ressourcen zielgerichtet ein, um die Verkehrssicherheit auf einem bestehend hohen Niveau zu verstetigen und weiter zu steigern. Dabei werden die Führungs- und Einsatzmittel der Polizei dem technischen Fortschritt entsprechend angepasst und Regelverstöße durch geschultes, fachkundiges Kontrollpersonal konsequent geahndet. Das deutsche Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht verfügt hierbei grundsätzlich über ausreichende Regelungen, um ein gedeihliches Miteinander im Straßenverkehr zu gewährleisten.

Eine Erschwernis bei der Ahndung und/oder Identifizierung von Krafttradfahrenden besteht seit jeher durch die ausschließlich am Fahrzeugheck befindlichen Kennzeichen, die bei einem Frontfoto nicht erkannt werden können, sowie durch das Tragen von Helmen, die die Identifizierung einer Person erschweren oder gar unmöglich machen.

Die sogenannte Halterhaftung und damit ein Entstehen des Halters für alle Verkehrsverstöße stößt jedoch auf verfassungsrechtliche Probleme. Eine Straftat oder strafrechtsähnliche Tat - hierunter fallen grundsätzlich auch Ordnungswidrigkeiten - kann nicht ohne individuell festgestellte Schuld geahndet werden. Eine signifikante Zahl von Verfahrenseinstellungen, die auf das Fehlen dieser Halterhaftung zurückzuführen ist, konnte jedoch bisher in Studien nicht belegt werden.

12. Ist davon auszugehen, dass sämtliche in Deutschland zugelassenen motorisierten Zweiräder die gesetzlichen Geräuschlimits durch die Hersteller einhalten?

Nein, siehe Antwort zu Frage 13.

13. Auf welche Art und Weise / auf welchen Wegen kommt es zustande, dass motorisierte Zweiräder gegen die gesetzlich vorgeschriebenen Geräuschlimits verstoßen?

Durch technische Manipulationen oder verschleißbedingte Abnutzung sowie Beschädigungen am Motor oder an den Schalldämpferanlagen bzw. durch die Verwendung von nicht typzugelassenen Bauteilen.

14. Wie hoch ist der Anteil von motorisierten Zweirädern, die mit manipulierten bzw. nicht typzugelassenen Schalldämpferanlagen betrieben werden, im Verhältnis zur Gesamtzahl der zugelassenen motorisierten Zweiräder in Niedersachsen?

Hierüber liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

15. Welchen Einfluss hat das Fahrverhalten / der Fahrstil auf die Lärmentwicklung entlang einer beliebten Motorradstrecke?

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung.

16. Aus welchen Kommunen sind der Landesregierung Hinweise/Beschwerden über Motorradlärm bekannt?

Hinweise/Beschwerden erreichen die Landesregierung aus unterschiedlichen Kommunen des Landes. Es handelt sich hier in der Regel um das subjektive Lärmempfinden einzelner Bürgerinnen und Bürger. Daneben engagieren sich Initiativen oder Anwohnergemeinschaften überregional oder bundesweit gegen unnötigen Motorradlärm.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

17. Wie viele „spezifische Messgeräte zur Überprüfung von Lärmemissionen“ (Drucksache 17/8202, Antwort zu Frage 3) stehen für Verkehrsüberwachungsmaßnahmen in Niedersachsen zur Verfügung?

Die Polizei Niedersachsen erprobt aktuell Schallpegelmessgeräte zur Überprüfung von Lärmemissionen im Straßenverkehr in den sechs regionalen Polizeidirektionen; hierfür wurden insgesamt acht Geräte beschafft. Bei der Feststellung der Verschlechterung von Geräuschemissionen ist es von Vorteil, neben der subjektiven Wahrnehmung eine objektive Messung der tatsächlichen Lautstärke vor Ort durchführen zu können. Dieses Verfahren könnte dann anstelle der Sicherstellung/Beschlagname des Fahrzeugs sowie der Fertigung eines Gutachtens das mildere Mittel darstellen. Maßnahmen können so zielgerichteter und effizienter getroffen werden.

18. Wie viele Geräuschemessungen mit dem Schwerpunkt Motorradlärm sind in den vergangenen drei Jahren in Niedersachsen an welchen Stellen durchgeführt worden?

Über die Anzahl von Geräuschemessungen wird bei der niedersächsischen Polizei keine Statistik geführt. Es finden im Rahmen der Streifentätigkeit sogenannte verdachtsunabhängige oder anlassbezogene Verkehrskontrollen statt. Darüber hinaus gibt es geplante größere Kontrollaktionen. Bei beiden Varianten werden die Fahrzeuge sowie die Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer in der Regel ganzheitlich überprüft. Dabei kommen auch sogenannte Schallpegelmessgeräte zum Einsatz.

Die Kontrollstellen werden nach Beurteilung des regionalen Lagebildes und anhand von festgestellten Unfallhäufungsabschnitten festgelegt.

19. Was können Kommunen, in denen beliebte/stark frequentierte Motorradstrecken vorhanden sind und genutzt werden, gegen lautstarkes Fehlverhalten von Motorradfahrern und -fahrerinnen unternehmen, damit die Geräuschemissionen an diesen Strecken reduziert werden?

Die Kommunen können durch die unteren Straßenverkehrsbehörden prüfen lassen, ob die Voraussetzungen für Beschränkungen der Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus sachlichen Gründen nach den Regelungen der StVO gegeben sind (siehe Vorbemerkung der Landesregierung).

Des Weiteren können die Kommunen die in Niedersachsen seitens des Landes geförderten „Dialog-Displays“ gegen Motorradlärm („Lärm-Displays“) installieren. Im Rahmen von Pilotversuchen in Baden-Württemberg in den Jahren 2015 und 2016 konnte belegt werden, dass infolge dieser Displays die Lärmwerte von Motorrädern im Mittel um 1,1 bis 2,2 dB(A) abgesenkt werden konnten. Darüber hinaus ist den Kommunen zu empfehlen, sich an der vom ADAC derzeit initiierten Schilderkampagne gegen Motorradlärm zu beteiligen.

20. Wie hat sich die Landesregierung bisher im Bundesrat bei der Thematik Lärm durch motorisierte Zweiräder verhalten?

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung.

21. Was können Anwohner, die sich durch unzulässige Lärmpegelüberschreitungen durch die Nutzung von motorisierten Zweirädern gestört oder/und beeinträchtigt fühlen, konkret unternehmen?

Sie können sich an die zuständigen unteren Verkehrsbehörden und die Polizei wenden.

22. Wie beurteilt die Landesregierung das „Tiroler Modell“?

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung.

23. Kann sich die Landesregierung die abschnittsweise Anwendung des „Tiroler Modell“ in Niedersachsen vorstellen (bitte mit Begründung)?

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung.

24. Welche politischen, rechtlichen oder/und administrativen Hürden stehen einer Anwendung des „Tiroler Modells“ in Niedersachsen derzeit im Weg, und wie können diese beseitigt werden?

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung.

25. Wird sich die Landesregierung für die Anwendung des „Tiroler Modells“ in Niedersachsen einsetzen und falls ja, wann und wie? Falls nicht bitte mit Begründung.

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung.

26. Was kann oder wird die Landesregierung zur Stärkung der Aufklärungsarbeit und für einen Dialog zwischen betroffenen Anwohnern und Lärm verursachenden Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern unternehmen?

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung.