



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

LÄRMSCHUTZ

Initiative Motorradlärm



Motorradlärm ist eine große und zunehmende Herausforderung. Für Anwohnerinnen und Anwohner und Erholungssuchende ist die Lärmbelastung ein erhebliches Problem, insbesondere an landschaftlich reizvollen und kurvigen Strecken. Der Nutzungskonflikt zwischen Erholung und Motorradlärm tritt typischerweise verstärkt bei schönem Ausflugswetter nach Feierabend und am Wochenende bzw. an Feiertagen auf.

Initiative Motorradlärm

Am 29. Juli 2019 fiel der Startschuss für die gemeinsame Initiative Motorradlärm von Land und Kommunen. Initiiert durch den ehemaligen Lärmschutzbeauftragten Thomas Marwein und die Bürgermeisterin von Sasbachwalden Sonja Schuchter haben sich 29 Kommunen zusammengeschlossen, um dem weit verbreiteten Problem in der Öffentlichkeit mehr Gewicht zu verleihen. Es wurde vereinbart, unter Federführung des Verkehrsministeriums einen gemeinsamen

Forderungskatalog zur Reduzierung von Motorradlärm zu erarbeiten und damit an politische Entscheidungsträger beim Bund und der Europäischen Union heranzutreten.

In einer Arbeitssitzung mit über 70 Vertretern von Gemeinden und Landkreisen am 2. Dezember 2019 wurden die Inhalte des Forderungskatalogs zur Reduzierung von Motorradlärm zu diskutiert.

Am 13. Februar 2020 wurde im Rahmen einer Landespressekonferenz die Initiative Motorradlärm und der Forderungskatalog durch Verkehrsminister Winfried Hermann MdL und den beiden Initiatoren Thomas Marwein MdL und Sonja Schuchter, vorgestellt.

Das gemeinsame Problem Motorradlärm eint viele Städte, Gemeinden und Landkreise. Bei einem Fototermin wurde die breite Unterstützung der Forderungen zur Reduzierung von Motorradlärm bildlich festgehalten.

Mitglieder

Stand Mai 2022 sind 171 Mitglieder der Initiative beigetreten, davon 157 Städte und Gemeinden, vierzehn Landkreise und der Regionalverband Südlicher Oberrhein. Die Mitglieder repräsentieren über ein Viertel der elf Millionen Bürgerinnen und Bürger von Baden-Württemberg. Damit ist sie die erfolgreichste uns bekannte Initiative zum Thema Motorradlärm.

Legende:

- Landkreis
- Regionalverband Södlcher Oberrhein



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Städte und Gemeinden:

Abtsgmünd, Aichtal, Aidlingen, Albershausen, Alpirsbach, Althütte, Amtzell, Argenbühl, Au, Bad Peterstal-Griesbach, Bad Rippoldsau-Schapbach, Bad Saulgau, Bad Schönborn, Bad Urach, Bad Wildbad, Baden-Baden, Badenweiler, Bärenthal, Berglen, Bernau im Schwarzwald, Beuren, Beuron, Biederbach, Bietigheim-Bissingen, Blumberg, Bodman-Ludwigshafen, Bodnegg, Bonndorf, Breitnau, Bühl, Bühlertal, Dachsen (Südschwarzwald), Drackenstein, Durmersheim, Eggenstein-Leopoldshafen,

Elzach, Emmendingen, Engstingen, Eschenbach, Essingen, Feldberg (Schwarzwald), Fellbach, Forbach, Freiamt, Freiburg im Breisgau, Freudenstadt, Fridingen an der Donau, Fröhnd, Furtwangen im Schwarzwald, Gaggenau, Gaidorf, Gammelshausen, Gammertingen, Geislingen an der Steige, Gerlingen, Gernsbach, Gomadingen, Göppingen, Grafenhausen, Großerlach, Gutach im Breisgau, Gütenbach, Heidelberg, Heiligkreuzsteinach, Herbolzheim, Herrischried, Hohentengen am Hochrhein, Horben, Hüttlingen, Ibach, Jagsthausen, Kappel-Grafenhausen, Kappelrodeck, Kandern, Karlsbad, Kenzingen, Kernen im Remstal, Kaiserbach, Kißlegg, Kirchberg an der Murr, Kirchzarten, Kleines Wiesental, Lautenbach, Lenningen, Leutenbach, Leutkirch im Allgäu, Lenzkirch, Lichtenstein, Lichtenwald, Loffenau, Löffingen, Mainhardt, Merzhausen im Breisgau, Mühlheim an der Donau, Münsingen, Münstertal, Nusplingen, Nußloch, Oberried, Oberwolfach, Oppenau, Ottenbach, Ottenhöfen im Schwarzwald, Owen, Remshalden, Römerstein, Rudersberg, Rutesheim, Sachsenheim, Sasbachwalden, Schelklingen, Schenkenzell, Schiltach, Schluchsee, Schömberg, Schonach im Schwarzwald, Schönau im Schwarzwald, Schopfheim, Schorndorf, Schramberg, Schwäbisch Gmünd, Seebach, Seewald, Sigmaringen, Simonswald, Spiegelberg, St. Blasien, St. Märgen, St. Peter, Stegen, Stuttgart, Sulzbach an der Murr, Todtmoos, Todtnau, Triberg im Schwarzwald, Trochtelfingen, Ühlingen-Birkendorf, Ummendorf, Untergruppenbach, Unterreichenbach, Utzenfeld, Vaihingen an der Enz, Vöhrenbach, Waiblingen, Waldkirch, Waldstetten, Wangen im Allgäu, Weinstadt, Weil der Stadt, Weilheim an der Teck, Weisenbach, Wembach, Wieden, Wiesensteig, Winnenden, Wildberg, Wittnau, Wutach, Zell im Wiesental, Zwiefalten.

Landkreise:

Alb-Donau-Kreis, Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, Landkreis Calw, Landkreis Emmendingen, Enzkreis, Hohenlohekreis, Landkreis Lörrach, Rems-Murr-Kreis, Landkreis Reutlingen, Landkreis Ravensburg, Landkreis Schwäbisch Hall, Landkreis Waldshut, Zollernalbkreis.

Regionalverband:

Südlicher Oberrhein.

Unterstützer:

ACE Auto Club Europa e. V., BUND Landesverband Baden-Württemberg e. V., Bürgergemeinschaft Petershausen, Bürgerinitiative Lärmschutz Glatt, Förderverein Haus am Stalten e.V., Hochschwarzwald Tourismus GmbH, Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V., Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e.V., Lärmschutz-Initiative Konstanz e.V., Motorradfreunde LILA e.V. (Leise im Lautertal), Naturpark Obere Donau e.V., Naturschutzzentrum Südschwarzwald, Segelverein Schluchsee e.V., Weltenwandler-Tagungszentrum Allerheiligen.

Mitgliedschaft

Die Mitgliedschaft ist Städten, Gemeinden und Landkreisen in Baden-Württemberg vorbehalten. Der Beitritt ist kostenfrei und erfolgt formlos postalisch bei der Geschäftsstelle Lärmschutz per E-Mail an gslaerschutz@vm.bwl.de.

Darüber hinaus sind weitere Unterstützer herzlich willkommen. Unterstützer können beispielsweise Vereine, Verbände, Institutionen oder Städte, Gemeinden und Landkreise anderer Bundesländer sein.

Die Unterstützung erfolgt ebenfalls formlos postalisch bei der Geschäftsstelle Lärmschutz oder per E-Mail an gslaerschutz@vm.bwl.de.

Forderungen

Der Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg, die für Lärmschutz zuständige Staatssekretärin des Verkehrsministeriums und die der Initiative beigetretenen Städte, Gemeinden und Landkreise aus Baden-Württemberg fordern, dass alle bestehenden Handlungsmöglichkeiten ergriffen werden, um Motorradlärm wirkungsvoll zu reduzieren.

Die Forderungen im Detail

1. Genehmigungs- und Zulassungsregeln müssen überarbeitet werden ✓

Genehmigungs- bzw. Zulassungsregelungen müssen überarbeitet werden. Wir fordern die EU auf, die Genehmigungs- bzw. Zulassungsregelungen für Motorräder zu überarbeiten hin zu niedrigen Lärmgrenzwerten und realitätsnahen Messzyklen.

Die Lärmbelastung durch Motorräder rührt insbesondere von technisch zu lauten Motorrädern her. Aus Sicht des Lärmschutzes sind die europäischen Regelungen für die Typgenehmigung neuer Motorräder bzw. Fahrzeuge im gemeinsamen EU-Binnenmarkt ungenügend. Schon bei der Genehmigung von neuen Modellen (sog. Typen) muss der Grundstein gelegt werden, dass zu hohe Lärmemissionen vermieden werden.

Ein weiteres Problem stellen laute, aber dennoch typgenehmigte und damit zulässige Zubehörauspuffe dar. Die Typgenehmigung für einen Zubehörauspuff kann prinzipiell vom Teilehersteller nach Belieben in jedem EU-Staat beantragt werden. Bei positiver Typgenehmigung sind diese Zubehörteile ohne weitere Prüfung in allen anderen EU-Mitgliedsstaaten zum Anbau an die Fahrzeuge freigegeben. Der Einsatz dieser Abgasanlagen ist nach geltendem Recht also zulässig und führt trotz hoher Lärmentwicklung nicht zum Erlöschen der Betriebserlaubnis des Fahrzeugs, d. h. es liegt keine unzulässige Manipulation vor.

Auch Auspuffanlagen in der Serienausstattung, die nicht unzulässig verändert wurden, können unangenehm laut werden. Seit einigen Jahren werden Motorräder verstärkt mit Klappenauspuffanlagen auf den Markt gebracht. Je nach gefahrenem Gang, Drehzahl und Geschwindigkeitsprofil kann der Öffnungszustand der Auspuffklappe „intelligent“ gesteuert werden. Daraus ergeben sich je nach Öffnungsgrad der Auspuffklappe unterschiedlich laute Geräuschemissionen. Illegal sind solche Systeme nach derzeitiger Rechtslage in der Regel nicht. Kern des Problems bleiben daher die aus Lärmschutzsicht unzureichenden Prüfverfahren der Typgenehmigung, bei der die geltenden Emissionsgrenzwerte nur in bestimmten Fahrsituationen eingehalten werden müssen. Diese decken jedoch nur einen kleinen Teil des realen Betriebsbereichs solcher Fahrzeuge ab.

Zielführend ist eine Begrenzung der Geräuschemissionen in allen Fahrzuständen (real driving noise-

emissions). Mit einem Grenzwert von maximal 80 dB(A), der für alle Neufahrzeuge über alle Betriebszustände einzuhalten ist, könnte die unnötige Geräuschemissionen von Motorrädern deutlich verhindert werden. Dadurch bestünde auch bei Kontrollen durch die Polizei ein geringerer Aufwand, um festzustellen, ob es sich um ein genehmigtes Motorrad in seinem typgenehmigten Zustand handelt.

2. Hersteller und Händler sollen leisere Motorräder herstellen/anbieten. ✓

Hersteller und Händler werden aufgefordert, leisere Motorräder herzustellen und anzubieten. "Sound-Design", durch das störende und belästigende Geräusche erzeugt werden können, gehört verboten. Die Möglichkeiten des "Sound-Designs", um Lärmmissionen zu reduzieren, sollen genutzt werden.

Prüfungen werden im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens und während der Produktion (Conformity of Production: CoP) durchgeführt. Von Herstellern werden teilweise ab Werk Motorsteuerungen an Motorrädern eingebaut, durch die sich die Geräuschemissionen bei der Typgenehmigung und unter späteren realen Fahrbedingungen im öffentlichen Verkehr unterscheiden können. Bei Motorrädern, die mit sogenanntem „Sound-Design“ ausgerüstet sind, kann das Motoransprechverhalten, also die Schaltcharakteristik des Getriebes bzw. die Soundkulisse des Fahrzeuges individuell vom Fahrer gesteuert und eingestellt werden. Dieser „Sound“ erzeugt störende und belästigende Geräusche und sollte daher verboten werden. Hersteller (auch Zubehör) sollten die Möglichkeit des „Sound-Design“ nutzen, um Lärmmissionen zu reduzieren bzw. gezielt laute Geräusche und wenig erträgliche Hochfrequenzen zu vermeiden.

Eigentlich sollten Hersteller bereits während der Produktion die notwendigen Schritte einleiten und nur Motorräder auf dem Markt bringen, die bei allen realen Fahrbedingungen „leise“ sind. Diese leiseren Motorräder sollten Händler gezielt bewerben und anbieten, sodass Kunden bewusst leisere Motorräder kaufen. Auch sollten Händler in die Pflicht genommen werden, eigenverantwortliche Prüfungen durchzuführen, ob die Motorräder den Zulassungsbestimmungen entsprechen. Bei Feststellung von Auffälligkeiten am Motorrad muss der Händler eingreifen.

3. Der Umstieg auf nachhaltige und lärmarme Mobilität ist ein Muss. ✓

Der Umstieg auf nachhaltige und lärmarme Mobilität ist ein Muss. Lärmarme Motorräder mit Elektroantrieb können hierbei einen Beitrag leisten.

Motorräder haben zwar ein geringes Aufkommen am Gesamtverkehr, jedoch werden sie aufgrund der oft hohen Lautstärken und dem speziellen Klangcharakter häufig als besonders störend wahrgenommen.

Die Lärmpegel bspw. bei Elektromotorrädern liegen im Vergleich zu fossil angetriebenen Motorrädern deutlich niedriger. Folglich ist eine spürbare Abnahme der Lärmbelastung in der Bevölkerung zu erwarten. Es ist daher wichtig auf alternative Antriebstechniken zu setzen, die das Lärm-Problem lösen, ohne den Motorradfahrern den Spaß am Fahren zu nehmen.

4. Motorradfahrer werden aufgefordert, rücksichtsvoll und leise zu fahren. ✓

Neben den technischen Aspekten bestimmt auch das individuelle Fahrverhalten maßgeblich die Lärmentwicklung. Der Fahrstil wirkt sich stark auf das Lärmniveau aus. Mehrheitlich sind Motorradfahrer mit angemessener Fahrweise unterwegs, was sich neben dem Sicherheitsaspekt, auch auf die Lärmentwicklung positiv auswirkt. Allerdings gibt es auch Motorradfahrer, die absichtlich durch eine „Sound“-betonte Fahrweise übermäßigen Lärm erzeugen, beispielsweise durch rasantes Beschleunigen oder Fahren mit hoher Motordrehzahl in niedrigen Gängen.

Auch das unnötige Hin- und Herfahren trägt zu einer überhöhten Lärmbelastung bei. Nach § 30 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist dies immerhin innerhalb geschlossener Ortschaften unzulässig, wenn andere dadurch belästigt werden. Darin heißt es, dass bei Benutzung von Fahrzeugen unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelastungen verboten sind.

Motorradfahrer können durch eine rücksichtsvolle und somit leisere Fahrweise dazu beitragen, dass die Lärmbelastung spürbar abnimmt. Als präventive Lärminderungsmaßnahme hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Motorradlärm-Displays entwickelt und erprobt. Bei durchgeführten Tests wurde eine Lärminderung von 1,1 bis 2,2 dB(A) nachgewiesen. Im Jahr 2019 hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Städte, Gemeinden und Landkreise mit einem Förderprogramm bei der Anschaffung solcher Systeme unterstützt.

5. Eine stärkere Verkehrsüberwachung und Ausweitung der Kontrollmöglichkeiten. ✓

Wir fordern eine stärkere polizeiliche Verkehrsüberwachung und die Ausweitung rechtlicher, technischer und personeller Kontrollmöglichkeiten bei offensichtlich überlauten Motorrädern.

Die Polizei, in deren Zuständigkeit die Überwachung des fließenden Verkehrs fällt, leistet u. a. durch anlassbezogene Kontrollen einen wichtigen Beitrag. Dabei sind v. a. die Auspuffanlagen im Fokus. Konkret wird dabei an dem jeweiligen Motorrad mittels Standgeräuschmessung geprüft, ob unzulässige Manipulationen vorgenommen wurden, die zu einer erhöhten Schallabstrahlung führen. Allerdings lässt diese Messung nur bedingt Rückschlüsse auf andere relevante Betriebszustände zu. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit wäre eine vereinfachte Fahrgeräuschprüfung „Geräuschmessung light“ eine Möglichkeit, Motorräder oder Motorroller im Rahmen von Verkehrskontrollen umfassender zu überprüfen. Durch diese Messung könnte die Polizei vor Ort unkompliziert und mit relativ geringem Aufwand neben dem Standgeräusch, einen weiteren Betriebszustand des Fahrzeuges erfassen und somit die Aussagekraft der Prüfung erhöhen. Eine Fahrzeugstilllegung an Ort und Stelle muss die Konsequenz einer nachgewiesenen Manipulation sein.

6. In besonderen Fällen müssen Beschränkungen und Verbote möglich sein. ✓

In besonderen Konfliktfällen müssen Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitlich beschränkte Verkehrsverbote an Sonn- und Feiertagen aus Gründen des Lärmschutzes möglich sein. Der Bund wird aufgefordert, die einschlägigen Regelungen anzupassen.

Die Anordnung von Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs (verkehrsrechtliche Maßnahmen) aus Gründen des Lärmschutzes setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt“.

Bei verkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm erfolgt die Beurteilung der Lärmsituation anhand jahresbezogener Mittelungspegel. Lärmspitzen durch Motorräder werden so nicht erfasst und können daher als Begründung für verkehrsrechtliche Maßnahmen wie beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen oder zeitlich beschränkte Verkehrsverbote z. B. an Sonn- und Feiertagen nicht herangezogen werden.

In besonderen Konfliktfällen muss es aber möglich sein, verkehrsrechtliche Maßnahmen auch aufgrund von nur saisonal- oder wochentagabhängig wiederkehrenden hohen Lärmbelastungen durch Motorräder anordnen zu können. Daher sind die Voraussetzungen für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen an Strecken entsprechend anzupassen. Motorräder mit alternativen Antriebstechniken wie bspw. Elektroantrieb sollen von möglichen Verkehrsverboten ausgenommen werden.

7. Eine vorsätzlich lärmerzeugende Fahrweise muss stärker geahndet werden. ✓

Eine vorsätzlich lärmerzeugende Fahrweise und Manipulation am Motorrad müssen mit höheren Bußgeldern geahndet werden.

Nach Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) wird bei der Feststellung einer vorsätzlich lärmerzeugenden Fahrweise oder Manipulationen am Motorrad eine mit Geldbuße bewehrte Ordnungswidrigkeit verhängt.

Manipulationen und Umbaumaßnahmen an Motorrädern, welche höhere Geräuschpegel erzeugen, sind unzulässig gemäß § 19 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) (Erteilung und Wirksamkeit der Betriebserlaubnis) auch in Verbindung mit § 21 (Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge). Bei anlassbezogenen Kontrollen auffälliger Auspuffanlagen von Motorrädern sind die veränderten Steuerungen im Rahmen der StVZO und des Ordnungswidrigkeitenrechts zu ahnden.

Bei erhöhten Lärm durch Verschleiß am Motorrad sieht der Gesetzgeber ein Bußgeld in Höhe von 20 € vor. Die Inbetriebnahme eines Motorrades, für das die Betriebserlaubnis beispielsweise aufgrund unzulässiger Bauartveränderungen erloschen ist, wird mit einem Bußgeld in Höhe von 90 € für Fahrer und 135 € für Fahrzeughalter geahndet. Bei Vorsatz verdoppeln sich die Bußgelder entsprechend auf 180 € bzw. 270 €. Diese Ahndungsmöglichkeiten sind – ungeachtet der schwierigen gerichtsfesten

Beweisbarkeit – völlig unzureichend. Höhere Bußgelder würden als abschreckende Maßnahme Abhilfe schaffen.

8. Der Bund muss eine Lösung finden, damit bspw. "Raser" einer Strafe nicht entgehen können. ✓

Der Bund ist aufgefordert, eine Lösung zu finden, damit "Raser" oder "Belästiger" einer Strafe nicht entgehen können.

Motorradfahrer sind aufgrund der Helmpflicht und eines fehlenden Frontkennzeichens am Motorrad nicht zu identifizieren und können somit bei einem Verstoß nicht belangt werden. Der Bund ist aufgefordert, eine Lösung zu finden, damit „Raser“ oder „Belästiger“ einer Strafe nicht entgehen können.

9. Alternativ wird zumindest die Einführung einer Halterhaftung gefordert. ✓

Da Motorradfahrer nicht identifiziert werden können, können sie nur schwer belangt werden. Der Bund ist aufgefordert, die Möglichkeit der Einführung einer Regelung zur unmittelbaren Haftung, bei der das Schuldprinzip nicht zur Anwendung kommt, unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten zu prüfen. Es besteht auch die Möglichkeit, die Haftung des Halters auf eine Kostentragungspflicht zu beschränken. Eine solche Halterkostenhaftung würde die Ausdehnung des § 25 a des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) auf den fließenden Verkehr bedeuten. Halterinnen und Halter müssten demnach auch bei Verstößen im fließenden Verkehr zumindest die Kosten des Verfahrens tragen. Somit werden die Halterin oder der Halter nicht bestraft, sind aber verpflichtet, die Verwaltungsgebühren für die Erstellung des Bußgeldbescheides zu tragen.

10. Es wird eine Pflicht zur Führung eines Fahrtenbuchs gefordert. ✓

Nach Landesrecht kann die zuständige Behörde die Führung eines Fahrtenbuchs nach Rechtsverstößen nicht ermittelbarer Fahrer anordnen. Ein Fahrtenbuch dient der Sensibilisierung und Datengewinnung, um bei mehrfachen Verstößen von einzelnen Motorradfahrern reagieren zu können.

Aktuelle Entwicklung der Initiative Motorradlärm

Der Bundesrat hat sich in seiner Sitzung am 15. Mai 2020 mit großer Mehrheit für die wirksame Minderung und Kontrolle von Motorradlärm ausgesprochen. Die Beschlüsse des Bundesrates greifen alle zehn Forderungen der „Initiative Motorradlärm“ auf. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hatte entsprechend der Forderungen der „Initiative Motorradlärm“ den von Nordrhein-Westfalen stammenden Antrag um weitere notwendige Punkte ergänzt. Die Entschließung des Bundesrats ist ein großer Erfolg für die Initiative Motorradlärm und ein wichtiges Etappenziel für den Lärmschutz.

Die Aktivitäten der Initiative Motorradlärm konzentrieren sich aktuell auf folgende drei

Bereiche:

1. Zugehen auf die Politik, damit die Gesetzeslage angepasst wird.
2. Sensibilisierung der Motorradfahrenden.
3. Dialog mit den Herstellern, damit leisere Motorräder gebaut werden.

Im Nachgang zum letzten Treffen der Initiative Motorradlärm am 9. Juli 2021 in Sasbachwalden wurde ein Infoschreiben und ein Positionspapier verfasst:

- [Informationsschreiben](#)
- [Positionspapier](#)

Ausblick

Der Beschluss des Bundesrats vom 15. Mai 2020 ist noch kein Gesetz. Die Bundesregierung entscheidet, ob und wann sie die EntschlieÙung des Bundesrates aufgreift. Feste Fristen gibt es hierfür nicht.

Für die Initiative Motorradlärm soll über die Landesgrenzen von Baden-Württemberg hinweg weiter geworben werden. Aber auch innerhalb Baden-Württembergs wird es weitere Gespräche geben zum Beispiel mit interessierten Verbänden und Vereinen.

Weitere Informationen

[Fotos Initiative Motorradlärm](#)

[Pressemitteilung Initiative Motorradlärm](#)

[Forderungskatalog Initiative Motorradlärm](#)

[Pressemitteilung: Bundesrat stimmt für Reduzierung von Motorradlärm](#)

[Motorradlärm-Displays](#)

[Hotspots von Motorradlärm in Baden-Württemberg](#)

Link dieser Seite:

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/laermschutz/initiative-motorradlaerm?print=1&cHash=9826cfcf6700d2b241bbdc943515e388>