

HOCHTAUNUSKREIS – DER LANDRAT

ORDNUNGS-, STRASSENANGELEGENHEITEN UND VERWALTUNGSSERVICE



HOCHTAUNUSKREIS

Landratsamt | Postfach 19 41 | 61289 Bad Homburg v.d.H.

Anschriften
laut Verteiler

Herr Peter Riegel

Haus 3, Etage 3, Zimmer 3 - 302

Tel.: 06172 999-4810
Fax: 06172 999-9800

peter.riegel@hochtaunuskreis.de

Az.: 015 / 2022 - Feldberggebiet - 40.80 - SVB

25. Januar 2022

Anordnung von versuchsweisen Durchfahrtsverboten für den Motorradverkehr im Feldberggebiet
Anhörung gemäß § 45 StVO

Sehr geehrte Damen und Herren,

Mobilität ist ein Grundbedürfnis moderner Gesellschaften. Diesem Bedürfnis gilt es Rechnung zu tragen. Die Verkehrswege sind die Lebensadern unserer Gesellschaft.

Das Rhein-Main Gebiet ist die bedeutendste Hessische Verkehrsdrehscheibe und das Feldberggebiet nimmt darüber hinaus eine führende Rolle bei der Umsetzung als Naherholungsgebiet sowie für den Tourismus ein. In dem Zusammenhang zählt die Feldbergregion im Hochtaunuskreis zu den hochbelasteten Tourismuszielen als Naherholungsgebiet in der Rhein-Main Region und durch den Individualverkehr.

Der Vielfalt bzw. dem Zusammenleben der beteiligten Verkehrsarten in der Feldbergregion kommt dabei eine bedeutende Rolle zu.

Über die aktuelle Verkehrssituation, die Vielfalt der beteiligten Verkehrsarten und die Besonderheiten des Feldberggebietes sind Sie als Beteiligter hinreichend informiert. Die schon lange bekannte Hauptproblematik liegt vornehmlich in den empfundenen und festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitungen sowie den Lärmemissionen und steht deshalb im ständigen Fokus zur Prüfung von rechtlichen Möglichkeiten.

I. Vorbemerkung

Motorradlärm in Verbindung mit Verkehrsgefährdung führt immer wieder zu Konflikten in großen Teilen der Bevölkerung und sorgt für besondere Konfliktfälle. Schwerpunktmäßig sind hiervon Gebiete mit besonderen Streckenprofilen und attraktiven Ausflugszielen betroffen.

Das Feldberggebiet ist eine besonders stark vom Motorradverkehr betroffene Region. Dies liegt zum einen an der Attraktivität der Strecken für Motorradfahrer und an der Möglichkeit, den Großen Feldberg als höchsten Berg des Taunus unmittelbar mit dem Motorrad zu „erklimmen“. Zum anderen lädt das Streckenprofil Motorradfahrer geradezu ein.

Jedes Jahr ereignen sich zahlreiche schwere Unfälle unter Beteiligung von Motorrädern auf den Strecken rund um den Großen Feldberg.

Seit Jahren führen die durch Motorradfahrer verursachten hohen Unfallzahlen und die durch den Motorradverkehr ausgehenden erheblichen Lärmemissionen und Verkehrsgefährdungen zu Konflikten mit Anwohnern, Besuchern, Umweltverbänden und den betroffenen Gemeinden im Feldberggebiet. Auch eine Bürgerinitiative hat sich etabliert. Die zuständigen Behörden im Hochtaunuskreis haben sich nicht zuletzt auch unter diesem Eindruck im Rahmen ihrer Zuständigkeiten als sogenannte „Ordnungspartnerschaft“ zusammengeschlossen, um gemeinsam mit den Betroffenen vor Ort Lösungen für die in diesem Gebiet besonders gravierende Verkehrs- und Lärmproblematik zu finden.

Auf dieser Grundlage wurde unter Beteiligung der tangierten Kommunen Oberursel (Taunus), Königstein im Taunus, Schmitten im Taunus und Glashütten (Taunus) sowie der Polizeidirektion Hochtaunus – Regionaler Verkehrsdienst – als auch von Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement – im Feldberggebiet zahlreiche Geschwindigkeitsbegrenzungen und weitere Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und Lärmreduzierung umgesetzt. Diese Maßnahmen beinhalten auch eine untereinander abgestimmte Verkehrsüberwachung.

Die seitdem regelmäßig und insbesondere in den relevanten Sommermonaten mit hoher Intensität vorgenommene Verkehrsüberwachung, sowie eine mehrjährige Evaluierung haben gezeigt, dass die bislang getroffenen Maßnahmen nur vereinzelt wirken. Nach wie vor liegen die Unfallzahlen im Feldberggebiet weit über dem Durchschnitt. Insbesondere an den Wochenenden und Feiertagen bei entsprechender Witterung sind erhebliche Geschwindigkeitsverstöße, gefährliche Überholmanöver, rennähnliche Situationen und Gefährdungen von Besuchern und Anwohnern durch den Motorradverkehr festzustellen. Die damit einhergehende Lärmbelästigung lässt sich dauerhaft nicht mit dem Charakter und Erholungsfunktion eines der wichtigsten Naherholungsgebiete in der Rhein-Main Region und den Zielen der Klimawende vereinbaren.

Eine temporäre Sperrung für den Motorradverkehr an jedem zweiten Wochenende und den damit zusammenhängenden Feiertagen während der Motorradsaison wird daher geprüft. Vor diesem Hintergrund soll zunächst mit Hilfe der Experimentierklausel im Rahmen der Straßenverkehrsordnung (StVO) eine versuchsweise Sperrung an jedem zweiten Wochenende im Monat - von April bis Oktober - von verschiedenen Landstraßen am Großen Feldberg, darunter der L 3004 (Kanonstraße) zwischen Schmitten im Taunus und Oberursel (Taunus) geprüft werden, inwieweit sich eine solche Maßnahme positiv in Bezug auf die Unfallentwicklung, die Verkehrs- und Lärmproblematik im gesamten Feldberggebiet auswirkt und ob und inwieweit dadurch Ausweichverkehr und Verlagerungen feststellbar sind.

II. Hintergrund

1. Das Feldberggebiet

Das hier als „Feldberggebiet“¹ bezeichnete Gebiet rund um den 879m hohen Großen Feldberg im Naturpark Taunus zwischen den Städten Oberursel (Taunus) und Königstein im Taunus, mit den Gemeinden Schmitten im Taunus und Glashütten (Taunus) sowie angrenzend die Stadt Neu-Anspach und der Gemeinde Weilrod ist eines der Kerngebiete des Naturparks Taunus und gehört zu

¹ Für die Zwecke der Evaluierung und Untersuchung der mit dieser Anordnung beabsichtigten Maßnahmen umfasst das Feldberggebiet die Straßen und Streckenabschnitte im Hochtaunus, die der polizeilichen Unfallstatistik zum Feldberggebiet zu Grunde gelegt werden, also das Gebiet B 275/L3025 / Kittelhütte L 3023/ L 3276 / Eselsheck B 8/L3025/ Oberursel/Hohemark L 3004.

einem der beliebtesten Naherholungsgebiete in der Rhein-/ Main Region. (Anlage 1, Streckenausschnitt, Umleitungsstrecke und Verkehrszeichenplan)

In diesem Erholungsgebiet liegen eine Vielzahl von Luftkurorten und touristischer Ziele, welche auch von überörtlicher Bedeutung sind:

- Naturpark Taunus als Erholungs- und Freizeitgebiet für das gesamte Rhein-Main Gebiet mit seinem umfangreichen Wander-, Radstrecken und dem LIMES-Erlebnispfad
- Luftkurort Schmitten und die heilklimatischen Kurorte Königstein im Taunus mit Falkenstein und dem "Heilklima-Park Hochtaunus"
- UNESCO Weltkulturerbe „Limes“ mit seinen Römerkastellen im Naturpark Taunus
- Kulturhistorische ehemalige Keltensiedlung Heidetränk-Oppidum bei Oberursel (Taunus)
- Altkönig, dem dritthöchsten Berg des Taunus, mit den keltischen Ringwällen

Wohngebiete, insbesondere in Schmitten im Taunus, liegen unmittelbar an den vom Motorradverkehr stark frequentierten Strecken.

Die im Feldberggebiet verlaufenden Landstraßen L 3004 (Kanonenstraße), L 3024 sowie L 3276 sind aufgrund ihrer kurvigen Profile eine beliebte Strecke für Motorradfahrer und dem Freizeitverkehr. In den Sommermonaten verzeichnen diese Straßen eine sehr hohe Verkehrsdichte an Motorradfahrern. Das Feldberggebiet gilt unter Motorradfahrern als ein überregional bedeutendes Ausflugsziel. Insbesondere die gut ausgebaute Kanonenstraße mit relativ engen Kurven, langen Geraden zum Beschleunigen und den verschiedenen Park- und Einkehrmöglichkeiten am Rande der Strecke entwickelte sich zu einem überregional bekannten Szenetreffpunkt für Motorradfahrer. Die Strecken rund um den Feldberg sind darüber hinaus als historische Rennstrecke auch für Motorradrennen verbürgt, was dem Gebiet für Motorradfahrer eine zusätzliche Attraktivität verschafft.

Bei den Strecken rund um das Feldberggebiet handelt es sich um Straßen, die als Landesstraßen klassifiziert sind. Diese Straßen dienen unter anderem auch dem Haupt- und Durchgangsverkehr. Das Verkehrsaufkommen lässt sich deshalb anhand der Straßenverkehrszählung (SVZ) – 2005, SVZ – 2010, soweit vorhanden anhand der SVZ – 2015 und des Verkehrsversuches 2019 nur näherungsweise bestimmen (siehe Anlage 2, SVZ).

Bei der Zählung SVZ-2015 muss allerdings berücksichtigt werden, dass im August / September 2015 die Sanierung der B 456 erfolgte und der Verkehr deshalb über die L 3004 umgeleitet wurde.

Die hohe Nutzung der Straßen rund um den Feldberg durch Motorradfahrer zeigt sich insbesondere am Beispiel eines Streckenabschnitts auf der L 3024 zwischen Schmitten L 3025 „Rotes Kreuz“ und der Schmitten L 3276 Hegewiese (Ortsteil – Schmitten). Es ist der am höchsten belastete Straßenabschnitt im Feldberggebiet. Auf diesem Straßenabschnitt wurden laut SVZ-2005 an einem Sonntag durchschnittlich 3.387 Kraftfahrzeuge (DTV) gezählt, davon waren 1.799 Motorräder. Die Motorradfahrer stellten somit den überwiegenden Teil der Nutzer / Verkehrsteilnehmer auf diesem Streckenabschnitt dar.

Insbesondere im Messzeitraum der SVZ-2010 ergab sich für Sonntag ein Wert von insgesamt 2.175 Nutzern und einem Motorradanteil von 962, was fast die Hälfte aller Verkehrsteilnehmer bedeutet.

•	SVZ-2005	DTV 3.387	Krad 1799	=	53,11 %
•	SVZ-2010	DTV 2.175	Krad 962	=	44,23 %
•	SVZ-2015	DTV 1.750	Krad ohne	=	ohne %
•	SVZ-2019	DTV 2106	Krad 39	=	1,83 %

Motorradfahrten sind über den Tag nicht gleichverteilt, Belastungsspitzen im Tagesverlauf liegen bei bis zu 120-140 Motorradfahrten / Stunde. In den Spitzenstunden kommt damit im Mittel mindestens alle 30 Sekunden ein Motorrad.

Die für das Jahr 2020 vorgesehene Bundesverkehrszählung hat der Bund vor dem Hintergrund der SARS-Cov2-Pandemie und der damit einhergehenden nicht repräsentativen Verkehrssituationen auf das Jahr 2021 verschoben. Mit einer Veröffentlichung wird nicht vor 2023 gerechnet.

Belastbare Zahlen aus der Verkehrszählung sind insbesondere für die stabile Überführung zur Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplanes Hessen und Betrachtung unserer Maßnahme im Rahmen der Experimentierklausel gemäß StVO von größter Bedeutung.

In dem Kontext ist zu prüfen, ob und inwieweit eine Ersetzung der Berechnungsmethode „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS) im Sinne eines aktualisierten Verweises auf die neue RLS-19 in den Lärmschutz-Richtlinien-StV anstelle der RLS-90 andere Fakten ergibt. Dabei könnte die Notwendigkeit der Richtwerte in der RLS-19 von besonderer Bedeutung sein, welche aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen entspricht. Die wesentlichen Änderungen der RLS19 gegenüber den RLS90 beziehen sich auf das Emissionsmodell (Emission und Ausbreitung). Motorräder werden darin zusätzlich berücksichtigt.

Gemäß der Begründung der Zweiten Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes führt die Anwendung der RLS-19 gegenüber der Anwendung der RLS-90 bei außerörtlichen Landes- und Kreisstraßen zu durchschnittlich rund 3 dB(A) höheren Lärmimmissionen (Quelle Hessischer Landtag · 20. Wahlperiode · Drucksache 20/3858).

2. Verkehrs- und Lärmproblematik

Jedes Jahr ist eine hohe Anzahl von Unfällen unter Beteiligung von Motorradfahrern im Feldberggebiet zu verzeichnen, die zu einem großen Teil auf eine unangepasste Fahrweise zurückzuführen ist. Insbesondere an Wochenenden und Feiertagen bei trockener Witterung steigen die Unfallzahlen rapide an. Auf der L 3004 zwischen Oberursel und Sandplacken gibt es mehrere Unfallschwerpunkte. Weitere Unfallschwerpunkte haben sich auf der L 3004 zwischen den Doppelkurven Hege wiese und dem Ortseingang Schmitten sowie auf der L 3024 in Höhe des Parkplatzes Stockborn gebildet. Beinahe jedes Jahr verunglücken Motorradfahrer auf diesen Strecken tödlich. In den letzten Jahren gab es eine Vielzahl von schweren Unfällen mit Toten und zahlreichen Verletzten im Feldberggebiet. Der Rückgang der Unfallzahlen ist in erster Linie auf die Witterung zurückzuführen. (siehe Anlage 3, Zusammenfassung Unfallzahlen_2015-2020)

Es wird angenommen, dass es auch eine hohe Dunkelziffer von nicht erfassten Unfällen gibt, die durch die Unfallbeteiligten ohne Einschaltung der Polizei und durch selbständiges Beseitigen der verunglückten Maschinen sowie Versorgung der Fahrer selbst geregelt werden.

Neben den hohen Unfallzahlen und den Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer ist der durch die Motorradfahrer verursachte Lärm ein großes Problem für das Feldberggebiet als ausgewiesenes Erholungs- und Wohngebiet. Die steilen Felswände an den Straßen lenken die Schallwellen weit in die angrenzenden Wohn- und Waldgebiete.

Die als „Applauskurve“ bekannte Große Kurve der L 3004 zwischen Oberursel (Taunus) und Schmitten im Taunus „Sandplacken“ zieht besonders viele Motorradfahrer an, die den Grenzbereich ihrer Maschinen und ihres fahrerischen Könnens austesten wollen (sogenannte „Knieschleifer“). Die L 3004 wird hierzu von einer großen Anzahl von Motorradfahrern regelmäßig mehrfach befah-

ren. Das Hin- und Herfahren, das hochtourige Beschleunigen in den Kurven, das beliebte Zwischengasgeben und das durch Fehlzündungen verursachte Knallen der Auspuffanlagen führt vom Frühjahr bis in den Herbst an schönen Wochenenden sowie am Abend unter der Woche zu einer Lärmkulisse, die mit der an einer Rennstrecke vergleichbar ist.

Der Bereich an der L 3004 zwischen der Hohemark in Oberursel und dem Sandplacken wird von vielen Erholungssuchenden aufgesucht, die – häufig ausgehend vom Taunus-Informationszentrum an der Endstation der U3 an der Hohemark – mit dem Bus, zu Fuß oder mit dem Fahrrad die in diesem Gebiet liegenden Sehenswürdigkeiten des Naturparks Taunus erkunden. Viele Wanderpfade führen direkt an der L 3004 entlang oder queren diese. Der Parkplatz in der Großen Kurve der L 3004 ist ein beliebter Ausgangspunkt, um beispielsweise zum Fuchstanz und von dort aus weiter zum Altkönig oder Großen Feldberg zu gelangen. Der touristisch bedeutsame Limeserlebnispfad quert die L 3004 auf Höhe des Sandplackens, der ebenfalls ein beliebter Ausgangspunkt für Wanderer und Erholungssuchende ist. Auch an der L 3024 und L 3276 führen unmittelbar viele Wanderwege entlang. Verschiedene Bushaltestellen und Wanderparkplätze liegen an den Strecken. Allerdings gibt es gerade im Bereich der Großen Kurve keinen gesicherten Fußgängerübergang zwischen Haltestelle bzw. Parkplatz und den Wanderwegen.

Aber nicht nur die Besucher und Erholungssuchende des Feldberggebiets sind betroffen, auch die Anwohner in Oberursel und Schmitten leiden unter der Verkehrsproblematik und den Lärmimmissionen. Gerade an den Wochenenden bei schönem Wetter ist der Erholungswert für viele Bewohner stark eingeschränkt (Quelle – Artikel Usinger Anzeiger vom 06.04.2016, „Man wünscht sich schon fast, dass es regnet“).

Die vielen Unfälle mit Beteiligung von Motorradfahrern wirken sich aber auch unmittelbar auf die Mobilität vieler Anwohner aus. Gerade im Feldberggebiet sind viele Menschen darauf angewiesen, mit dem Auto und insbesondere auch dem öffentlichen Personennahverkehr zur Arbeit zu fahren, die umliegenden Städte zu erreichen, oder weiterführende Schulen zu besuchen. Die Blockierung des Verkehrsflusses durch die mit den zahlreichen Motorradunfällen einhergehenden Vollsperrungen, behindert die Mobilität der Bürger und legt somit einen Grundstein für Abwanderung und Verödung der ländlichen Regionen (Quelle - Artikel BILD vom 28.03.2017, „Nonne an der Applauskurve“).

In der besonders stark vom Lärm betroffenen Feldberggemeinde Schmitten im Taunus hat sich mit der Feldberginitiative e.V. im Jahr 2008 eine Bürgerinitiative gebildet, die das Thema Lärm und Verkehr kritisch begleitet.²

Im Jahr 2009 wurde im Hinblick auf die Lärm- und Verkehrsproblematik am Feldberg ein Runder Tisch unter Federführung des Landratsamtes des Hochtaunuskreises gebildet. Vertreter der Polizei, der Straßenverkehrsbehörden und aus den betroffenen Städten und Gemeinden prüfen und erörtern seitdem Lösungen für die Problematik. In Folge wurden zahlreiche Maßnahmen zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten und Verringerung des Lärmpegels angeordnet (siehe Anlage 8 – 11).

3. Eingeleitete Maßnahmen

Die nachteiligen Auswirkungen des Verkehrsgeschehens auf das Feldberggebiet, insbesondere die schweren Unfälle mit Beteiligung von Motorradfahren haben über die Jahre zu zahlreichen Initiativen und Maßnahmen geführt.

a) Verkehrstechnische Maßnahmen:

² Die Feldberginitiative e.V. ist seit dem Jahr 2015 anerkannter Umweltverband.

- Bereits im Jahr 2005 wurden die Leitplanken von 14 gefährlichen Kurven auf der L 3004 zwischen Oberursel (Taunus) und Schmitten im Taunus mit einem Unterfahrschutz ausgestattet.
- Im Jahr 2008 wurde auf der L 3004 zwischen „Applauskurve“ und „Sandplacken“ zur Beseitigung von Unfallhäufungspunkten aufgrund von Griffigkeitsdefiziten der Belag in den Kurven erneuert und die für Motorradfahrer gefährlichen Spurrillen entfernt. Dies hatte jedoch auch zur Folge, dass die Kurven insgesamt schneller durchfahren werden konnten und die Unfallzahlen tendenziell zunahmen, weshalb eine weitere Sanierung in 2017 erfolgte.
- Des Weiteren wurde eine bauliche Veränderung im Bereich der sog. Applauskurve auf der Landesstraße L 3004 durch das Aufbringen von Rüttelstreifen vorgenommen (Ende 2012). Dies war das Ergebnis einer Sitzung der Unfallkommission Hochtaunus, vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement –, der Polizeidirektion Hochtaunus – Regionaler Verkehrsdienst –, der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Oberursel (Taunus) als auch der Straßenverkehrsbehörde des Hochtaunuskreises. Hierdurch wurde ein weitergehender Versuch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gestartet. Diese bauliche Veränderung mit der ergänzenden Beschilderung sowie der Begrenzung der dortigen Geschwindigkeit auf 50 km/h sollte die Verkehrssicherheit in diesem Teilbereich nachhaltig erhöhen.

b) Verkehrsrechtliche Anordnungen:

- Im Jahr 2009 wurden umfassende Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der L3004 zwischen Oberursel (Taunus) und Schmitten im Taunus eingeführt, unter anderem wurde die Geschwindigkeit zwischen Sandplacken und der sog. Applauskurve auf 80 km/h reduziert. In der Applauskurve gilt Tempo 50 km/h.
- Auf der Kanonenstraße zwischen Schmitten-Arnoldshain und Schmitten-Hegewiese wurde im Jahr 2009 die Geschwindigkeit auf 80 km/h, im Bereich der Hegewiese auf 60 km/h reduziert.
- Im Jahr 2015 wurde eine zeitlich beschränkte Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h von 6 bis 22 Uhr auf der L3004 zwischen Ortsausgang Oberursel und der Großen Kurve angeordnet. Die Anordnung der Stadt Oberursel (Taunus) erfolgte vor dem Hintergrund der vielen schweren Motorradunfälle auf dieser Strecke und die vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmbelastungen in diesem Bereich.
- In den Jahren 2015 und 2016 wurden weitere Geschwindigkeitsbegrenzungen, insbesondere auf der L3004 im Bereich der Hegewiese und zwischen Schmitten im Taunus und Schmitten-Dorfweil, auf der L 3276 zwischen Schmitten-Sandplacken und Schmitten-Oberreifenberg sowie der L 3024 zwischen Schmitten „Sandplacken“ und „Rotes Kreuz“ angeordnet.
- Im Jahr 2016 wurde der Parkplatz in der Großen Kurve für Motorradfahrer gesperrt. Der Parkplatz hatte sich zu einem beliebten Treffpunkt für Motorradfahrer entwickelt, welche dort die Kurvenfahrten anderer Motorradfahrer anschauten und regelmäßig auch filmten.
- Im Jahr 2021 wurde nach erneuter Prüfung und unter Mitwirkung der Motoradverbände eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der L3024 zwischen dem Abzweig zum Feldbergplateau „Sprungbrett“ und der L 3025 „Rotes Kreuz“ von 80 km/h auf 60 km/h umgesetzt.

c) Verkehrskontrollen und Überwachung:

- Im Jahr 2009 wurden auf der Kanonenstraße im Bereich Schmitten-Arnoldshain und auf der L 3276 an der Ortseinfahrt Schmitten-Oberreifenberg Geschwindigkeitsmessanlagen der Firma Vitronic, welche auch Motorräder erfassen, errichtet.

- Seit dem Jahr 2009 gibt es auch regelmäßig mobile Geschwindigkeitskontrollen und auch technische Überprüfungen der Motorräder.
- Seit dem Jahr 2015 wird von der Gemeinde Schmitten die Verkehrsmenge / Geschwindigkeiten durch ein Verkehrszählgerät dokumentiert.
- Im Jahr 2016 wurde am Feldberg auch ein sog. ProVida Motorrad zur Messung vom Motorrad aus eingesetzt, das allerdings nur sehr selten für das Feldberggebiet zur Verfügung stand.
- Im Jahr 2018 wurden an 81 Tagen und im Jahr 2019 an 68 Tagen Verkehrskontrollen innerhalb der Motorradsaison, durch den zuständigen Regionalen Verkehrsdienst der Polizei und mit einem erheblichen Personalaufwand, durchgeführt.
- Durch das Polizeipräsidium Westhessen wurde 2020 im Rahmen eines Konzeptes eine Arbeitsgruppe Bike (AGBike) umgesetzt, welche einen zusätzlichen Baustein für die Intensivierung der Verkehrskontrollen darstellt.

d) Verkehrsversuch 2019

Im Zeitraum vom 11. Mai bis zum 19. Mai 2019 und vom 7. September bis zum 15. September 2019 wurden im Rahmen eines Verkehrsversuchs ausgewählte Streckenabschnitte zur östlichen Zufahrt zum Feldberg für Motorradfahrer gesperrt. Die Sperrung wurde als Verkehrsversuch durchgeführt mit dem Ziel, zu testen, ob und in welchem Rahmen durch die Sperrung der Strecken, die Belastungen und Auswirkungen, die insbesondere in der Motorradsaison an den Wochenenden und Feiertagen durch die Motorradverkehre auftreten, im Feldberggebiet reduziert werden können.

Für die Auswertung wurden seitens des Hochtaunuskreises folgenden Daten und Berichte zur Verfügung gestellt.

- Daten der Straßenverkehrszählung 2019 (Hochtaunuskreis)
- Auszug aus der amtlichen Unfallstatistik im Zeitraum vom 01.01.2015 bis 31.10.2019 außer den Monaten Januar, Februar, November und Dezember. Polizeidirektion Hochtaunus (2020); Abrufdatum 30.06.2020.
- Unfalllage Gemarkung Schmitten, Landesstraße 3004, Sandplacken bis Schmitten. Polizeidirektion Hochtaunus (2020)
- Gutachten des TÜV Hessen Nr. T 1872. Messbericht über die Geräuschemissionen durch den Motorradverkehr im Vergleich zum übrigen Straßenverkehr im Feldberggebiet. TÜV Hessen GmbH (2020) (siehe Anlage 12)
- Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken am Großen Feldberg / Taunus. Bericht über die Wirkung von baulichen und verkehrlichen Maßnahmen zur Reduzierung von Unfällen mit Motorradfahrern. Polizeidirektion Hochtaunus (ohne Jahr)
- Gutachten zu den Voraussetzungen für die Sperrung einer Straße für den Durchgangsverkehr.
- Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten (2015)
- Anordnung des straßenverkehrsrechtlichen Zeichens 255 – Verbot für Krafträder Hessischer Städte- und Gemeindebund (2015).
- Verkehrsversuch im Feldberggebiet 2019. Historie, Prüfung und Datenerhebung.

Durch die mit der Auswertung beauftragten Gesellschaft „Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH“ (ivm GmbH) wurde nach Auswertung aller Fakten die Umsetzung einer Lärmpause empfohlen. (siehe Anlage 13)

4. Auswirkungen der Maßnahmen

Durch die Polizeidirektion Hochtaunus, die für die Auswertung der Unfallhäufungsstellen im Hochtaunuskreis zuständig ist, erfolgte eine statistische Erfassung und Bewertung.

Die Unfallwahrscheinlichkeit steigt an Wochenenden mit dem besucherstarken Ausflugsverkehr und zunehmenden Verkehrs- und Konfliktdichten deutlich an. Eine relativ gleichmäßige Verteilung an den Werktagen zeigt die konstante Anziehungskraft für die „schnelle Runde nach Feierabend“.

Bei der Betrachtung der Unfallbeteiligungen fällt auf, dass beinahe die Hälfte der Unfälle der Kradfahrer als allein beteiligt und unfallverursachend registriert wurde. Auch bei der nächstgrößten Gruppe der Beteiligungen (Krad/Pkw) wurden die Kradfahrer als Verursacher angenommen. Die Betrachtung der dabei registrierten Zulassungsbezirke der Kräder zeigt deutlich die überregionale Bedeutung des Feldberggebietes.

Im Ergebnis lässt sich jedoch bereits feststellen, dass die getroffenen Maßnahmen nur teilweise zu einem Rückgang der Unfallzahlen führten und die Lärmproblematik nicht lösen konnten:

- Regelmäßige Beobachtungen und den Behörden zugetragene Informationen zeigen, dass die Geschwindigkeitsbegrenzungen von vielen Motorradfahrern ignoriert werden. Eine große Anzahl von Motorradfahrern benutzten die Straßen im Feldberggebiet regelmäßig, um ihr Fahrkönnen oder die technischen Möglichkeiten ihrer Motorräder zu testen. Auch der Vergleich von Maschinen und Fahrkönnen mit anderen Fahrern führt zu häufig zu beobachtenden rennähnlichen Situationen, bei denen Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Überholverbote keine Rolle spielen.
- Im Bereich der sog. „Rüttelstreifen“ hat eine positive Veränderung bei der Schwere der Unfälle stattgefunden. Allerdings erhöhte sich die Anzahl der Unfälle im Vorlauf zur Kurve, oftmals bedingt durch zu hohe Geschwindigkeiten und abrupte Bremsmanöver.
- In der Motorradsaison (März bis Oktober) ereigneten sich im Jahr 2015 über 40 Unfälle mit 3 Toten (Anteil 35%) und zahlreichen Verletzten im Feldberggebiet. 2016 war zwar ein Rückgang auf 34 Motorradunfälle mit einem Toten (Anteil 33%) zu verzeichnen. Dieser Rückgang ist jedoch im Wesentlichen auf die regenreichen Monate im Frühjahr und Frühsommer 2016 zurückzuführen. 2018 gab es 39 Motorradunfälle und einem Anteil von 35% zu den Gesamtunfällen. Trotz des Verkehrsversuches mit Streckensperrungen und den schlechten Wetterbedingungen in 2019 lag der Anteil der Zweiradunfälle bei 22 mit einem Toten und somit einem Anteil von 24 % zu der gesamten Unfallbeteiligung. Auch in 2020 kam es zu 18 Unfällen mit Zweiradbeteiligung und ergibt einen Anteil von 21 % zu den Gesamtunfällen. (siehe Anlage 3 Unfallzahlen 2015-2020)
In Hessen und dem Hochtaunuskreis liegt der Motorradanteil ansonsten bei 2% zu den Gesamtunfällen.
- Die Geschwindigkeitskontrollen wirken in erster Linie punktuell und führen nur kurzzeitig zu einem veränderten Verkehrsverhalten. Problematisch ist die Vernetzung vieler Motorradfahrer über das Smartphone im Internet, die sich gegenseitig vor den Kontrollen warnen und auf andere Strecken ausweichen. Eine Ausweitung der zeit- und personalintensiven Geschwindigkeitskontrollen ist nach Darstellung der Polizei unrealistisch. Festinstallierte Blitzer sind wegen der mangelnden Stromversorgung nicht und wegen der Topographie der Streckenführung nur sehr eingeschränkt möglich. Um insbesondere die Verfolgung und Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen durch Motorradfahrer zu

gewährleisten, sind nur Geschwindigkeitsmessungen mit Anhalte Kontrollen möglich (Keine Halterhaftung).

- Die Sperrung des Parkplatzes in der Großen Kurve für Motorräder führte dazu, dass der Treffpunkt spürbar weniger frequentiert ist. Allerdings wurde das Verbotsschild bereits mehrfach entfernt und das Verbot von einigen Motorradfahrern regelmäßig einfach ignoriert. Auch ist eine gewisse Verlagerung auf die andere Seite des Feldbergs in Richtung Schmitten zu beobachten.

Nach wie vor ist das Feldberggebiet ein beliebter Anlaufpunkt für Motorradfahrer, die sich vorwiegend durch sportliches und schnelles Fahren unter Auslotung des Grenzbereichs ihrer Maschinen definiert. Dieses Geschehen wird dadurch bestimmt, dass auf den Strecken mehrfach hin- und hergefahren wird. Beliebte Wendepunkte befinden sich auf dem Sandplacken, am Ortseingang Arnoldshain/Schmitten sowie an den Parkplätzen zwischen Oberursel und der Großen Kurve. Aber auch die Feld- und Forstwege an der Strecke werden zum Wenden genutzt.

Darstellungen von rasanten Geschwindigkeitsfahrten, waghalsigen Überholmanövern und rennähnlichen Situationen finden sich immer wieder im Internet, z.B. auf „YOUTUBE“ (Bild-Zeitung vom 20.05.2016, „Mit 274 km/h am Feldberg - Motorrad-Raser protzt mit Irrsinn im Internet“, sowie beiliegende CD mit Raser-Videos). Auch die Polizei stellte im Rahmen ihrer Kontrollen regelmäßig beachtliche Geschwindigkeitsverstöße und verbotene Umbauten an den Maschinen, insbesondere im Bereich der Auspuffanlagen fest. In den letzten Jahren wurde immer wieder erhebliche Geschwindigkeitsverstöße durch Motorradfahrer und in mehreren Fällen technische Veränderungen an den Maschinen festgestellt, ein Motorradfahrer entzog sich der Kontrolle und gefährdete auf seiner „Flucht“ u.a. spielende Kinder in dem angrenzenden Wohngebiet Hegewiese (Quelle - Artikel Usinger Anzeiger vom 12.04.2017, „KTM-Fahrer entkommt Verkehrskontrolle“). Die Lärm- und Verkehrsproblematik im Feldberggebiet ist überdies seit Jahren auch Gegenstand zahlreicher Presseberichte und wurde im HR-Fernsehen (z.B. Hessenschau) thematisiert.

5. Prüfung von weitergehenden verkehrsrechtlichen Maßnahmen

Die Verkehrsbehörden prüfen deshalb seit Jahren die Anordnung von weitergehenden verkehrsrechtlichen Maßnahmen.

Für die Verkehrssicherheit ist es wichtig, die Unfälle und die Risikogruppen zu analysieren. Um Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Infrastruktur für die Verkehrsteilnehmer prüfen zu können.

Durch die Feldberginitiative e.V., ein durch das Land Hessen anerkannter Umweltverband, wurde hierzu ein „Lärmpausenkonzept für die Feldbergregion“ und ein Gutachten des Herrn Prof. Dr. jur. Dieter Müller vom Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten Bautzen und des Herrn Regierungsrat Dr. jur. Adolf Rebler aus Regensburg, beide renommierte Kommentatoren der relevanten Vorschriften in der StVO, vorgelegt. Das Gutachten hat bei der Betrachtung der spezifischen Situation in Schmitten im Taunus die grundsätzliche Zulässigkeit von Streckensperrungen für den Motorradverkehr bestätigt (siehe Anlage 4).

In dem Kontext wurde diese Thematik durch die Gemeinde Schmitten im Taunus vom Hessischen Städte und Gemeindebund e.V. (HSGB) ebenfalls geprüft. Der HSGB kommt in seiner rechtlichen Stellungnahme vom 8. Juni 2015 zu dem Ergebnis, dass im Rahmen der Straßenverkehrsordnung eine versuchsweise Anordnung von Streckensperrungen für den Motorradverkehr zur Ermittlung weiterer Tatsachen möglich ist (siehe Anlage 5).

In einem Schreiben des zuständigen Staatsministers, Herrn Tarek Al-Wazir, an die Stadt Oberursel (Taunus), sprach sich der Minister ebenfalls für die - versuchsweise - Sperrung des Feldberggebiets während der Motorradsaison aus (siehe Anlage 6).

Auch der vom Zweckverband Naturpark Taunus veranstaltete „Runde Tisch Wald“ hat sich vor dem Hintergrund der negativen Auswirkungen auf die Umwelt und den Naturpark für weitere Maßnahmen zum Lärmschutz ausgesprochen (siehe Anlage 7, Quelle - Artikel FAZ, vom 22.10.2015, „Runder Tisch Wald hofft auf mehr Ruhe durch Tempolimit“).

III. Rechtsgrundlagen

Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO ist die Straßenverkehrsbehörde befugt, zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen den Verkehr zu beschränken oder zu verbieten.

Eine (versuchsweise) Sperrung von Straßenabschnitten für den Motorradverkehr an jedem zweiten Wochenende und an den damit zusammenhängenden Feiertagen während der Motorradsaison von April bis Oktober wird angeordnet und dauerhaft geprüft.

Vor diesem Hintergrund soll zunächst im Jahr 2022 mit der versuchsweisen Sperrung der Landstraßen L 3004 ab Ortsschild Oberursel bis Schmitten Sandplacken, der L3004 ab dem Ortsschild Schmitten Arnoldshain bis Hegewiese, der L 3004 zwischen Schmitten Hegewiese und Schmitten „Sandplacken“ mit dem Zusatz Anlieger Frei und der L 3024 ab Sandplacken bis Sprungbrett für den Motorradverkehr, im zuvor genannten Zeitraum untersucht werden, inwieweit sich diese Maßnahmen auf die Verkehrs- und Lärmproblematik im gesamten Feldberggebiet auswirken und ob und inwiefern dadurch Ausweichverkehr und Verlagerungen zu beobachten sind.

Ziel ist es, die Durchführung von künftigen temporären Streckensperrungen zu prüfen und zu untersuchen, auch im Hinblick auf eine mögliche Anpassung von künftigen Sperrungen in zeitlicher und örtlicher Hinsicht. Neben der Beobachtung der Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen soll auch untersucht werden, ob und inwieweit eine Lärmreduzierung, insbesondere der „Spitzenpegel“, durch die Maßnahmen festzustellen ist. Dabei soll sich die Untersuchung nicht nur auf die gesperrten Streckenabschnitte beziehen, sondern auch die anderen Strecken im Feldberggebiet im Blick haben.

Der Hochtaunuskreis hat das Ziel die Situation im Feldberggebiet zu verbessern. Der gesteigerten Bedeutung der Verkehrssicherheit, des Umwelt- und Klimawandels mit dieser Machbarkeitsstudie Rechnung zu tragen. Durch die Entzerrung des individuellen Freizeitverkehrs wird eine Entlastung der Straßeninfrastruktur angestrebt und gleichzeitig ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

Insbesondere sollen durch die Untersuchungen und Messungen folgende Ziele verfolgt werden:

- Bestimmung der belasteten Bereiche und Festlegung der hierzu erforderlichen Beschilderung, einschließlich geeigneter Umfahrungsmöglichkeiten.
- Festlegung von geeigneten Messpunkten für mögliche Lärmmessungen und Verkehrszählungen auf den gesperrten Strecken sowie auf potentiellen Ausweichstrecken.
- Feststellung der durchschnittlichen Verkehrsmengen (DTV). Es geht darum in der Praxis zu prüfen, ob Kriterien festgelegt werden können, anhand derer bestimmt werden kann, ob – entsprechend der nachstehend dargelegten gesetzlichen Grundlagen – die vom Motorradverkehr in diesem Bereich und die damit einhergehenden Lärmimmissionen noch als ortsüblich hinnehmbar und zumutbar sind. Ein Kriterium kann dabei die Relation zu den in diesen Bereichen ermittelten Werten, ohne Motorradverkehr, sein.

- Die dauerhafte Auswirkung der temporären Sperrungen auf die Unfallzahlen (präventiver Charakter der Sperrungen)
- Eine mögliche Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkungen an Ortsein- und Ausgängen, sofern eine rechtssichere Begründung vorliegt
- Wie gestaltet sich der Unterschied bei den Fahrzeug Kontrollen bei der Lärmmanipulation bei PKW und Motorrad?
- Beteiligung von Projektbeteiligten, Kommunen, Fachbehörden und –verbänden.

1. Konkrete Gefahr für geschützte Rechtsgüter i.S.v. § 45 StVO

Voraussetzung für die versuchsweise Anordnung von Maßnahmen gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO ist das Vorliegen einer konkreten Gefahr für die in § 45 StVO genannten Schutzgüter, die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs. Dies ist der Fall:

a) Schutz von Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO kann die Straßenverkehrsbehörde die Benutzung bestimmter Straßen und Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken. Eine für die Anordnung von Beschränkungen oder Verboten des fließenden Verkehrs geordnete konkrete Gefahrenlage ist dann anzunehmen, wenn ohne ein verkehrsbehördliches Tätigwerden eine das allgemeine Verkehrsrisiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit dafür besteht, dass alsbald vermehrt Schadensfälle, insbesondere Unfälle mit Personen- und Sachschäden, eintreten (BVerwG, Urt. V. 23.09.2010 – 3 C 42/09).

Auf der L3004 zwischen Oberursel (Taunus) und Schmitten im Taunus bestehen seit Jahren mehrere Unfallschwerpunkte. Jedes Jahr gibt es Tote und Schwerverletzte durch Motorradunfälle. Regelmäßig sind rennartige Situationen und extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen zu beobachten. Die bisherigen Maßnahmen sind weitgehend wirkungslos geblieben. Aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse der Strecke besteht eine besondere Gefahrenlage i.S.v. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO. Die Strecke wurde über die Jahre gut ausgebaut, insbesondere wurde der Belag in den Kurven ausgetauscht. Dadurch lässt sich die Strecke trotz vieler Kurven mit sehr hohen Geschwindigkeiten durchfahren. Im Bereich der Großen Kurve hat sich eine Szene etabliert, die sich trotz eines bestehenden Parkverbots für Motorräder immer wieder mit ihren Motorrädern auf dem Parkplatz oder an anderen Stellen der Strecke einfindet. Motorradfahrer werden gefilmt und angefeuert. Dadurch werden viele Motorradfahrer dazu verleitet, ihr fahrerisches Können auszureizen bzw. zu überreizen. Eine Ausweitung der bereits zahlreichen Verkehrskontrollen ist nicht möglich. Ohne ein verkehrsbehördliches Tätigwerden besteht eine deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit dafür, dass es aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse alsbald zu weiteren Schadensfällen, nämlich zu schweren Unfällen mit und durch Motorradfahrer kommt.

b) Lärmschutz

Nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm beschränken oder verbieten, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss (BVerwG, Urt. v. 04.06.1986 – 7 C 76/84, vgl. auch VG Würzburg, Urt. v. 16.07.2008 – W 6 K 07.7431, OVG Nordrhein-Westfalen, Urt. v. 29.10.2008 – 8 A 3743/06).

Anordnungen aus Lärmschutzgründen kommen nur unter den Voraussetzungen der Lärmschutzrichtlinien-StV in Betracht. Hierzu müssen u. a. der Beurteilungspegel die dort genannten Richtwerte überschreiten, und die Maßnahme muss geeignet sein, eine Pegelreduktion von mindestens 3 dB(A) zu erreichen. Die Beurteilungspegel sind ausschließlich nach Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen zu berechnen. Im Regelfall wird die Berechnung vom Straßenbaulasträger vorgenommen.

Dabei bestimmt kein bestimmter Schallpegel die Grenze der Zumutbarkeit (vgl. OVG Niedersachsen, Urt. v. 29.08.1991 – 12 I 135/89). Zwar können die Vorschriften der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) bei der Beurteilung der zumutbaren Lärmbelastung im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO grundsätzlich herangezogen werden (OVG Nordrhein-Westfalen, Urt. v. 29.10.2008 – 8 A 3743/06). Allerdings wurde bisher der von einer Straße ausgehende Lärm im Rahmen der BImSchV lediglich in einem Berechnungsverfahren ermittelt, bei der Motorräder wie Pkw gewertet werden. Die typische Geräuschkulisse der Motorräder, dessen besonders störende Lärmspitzen mit einer Durchschnittslärberechnung nicht erfasst wird, bleibt im Rahmen der BImSchV völlig unberücksichtigt (vgl. Ausführungen im Gutachten Müller / Rebler vom 02.04.2015, S. 5 ff., Anlage 4).

Je mehr sich der Verkehr im Einzelfall in atypischer Weise von dem auf öffentlichen Straßen üblicherweise auftretenden Verkehr unterscheidet, umso weniger ist eine Orientierung an den Richtwerten der 16. BImSchV sachgerecht.

Eine rechnerische Berücksichtigung des Motorradanteils im Rahmen der Anwendung der 16. BImSchV wird der spezifischen Lästigkeit des Motorradverkehrs in der Regel nicht gerecht, weshalb die Heranziehung der 16. BImSchV bei Strecken mit hohem Motorradanteil insgesamt ausscheidet (OVG Nordrhein-Westfalen, Urt. v. 29.10.2008 – 8 A 3743/06). Abzustellen ist vielmehr auf eine gebietsbezogene Schutzwürdigkeit (z.B. Wohngebiete, Kurorte, Naherholungsgebiete) und die Schutzwürdigkeit der betroffenen Anlieger sowie auf eine eventuell gegebene Vorbelastung. Im Rahmen der Ermessensentscheidung sind auch die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer zu würdigen sowie die Interessen anderer Anlieger, die durch eine lärmreduzierende Maßnahme ihrerseits übermäßig (durch Lärm) beeinträchtigt würden (vgl. BayVGh, Urt. v. 18.02.2002 – 11 B 00.1769 – VRS 103, 34).

Vorliegend ist zu berücksichtigen, dass die L 3004, L 3024 und die L 3276 im Bereich des Feldbergs mitten in einem Erholungsgebiet liegen. Schmitten im Taunus ist Luftkurort.

Mehrere Wohngebiete in den Schmittener Ortsteilen Arnoldshain (Hegewiese) und Oberreifenberg grenzen unmittelbar an die betroffenen Strecken.

Der Große Feldberg, der Limes und das Keltenoppidum „Heidetränktal“ sind touristische Attraktionen, die Erholungssuchende aus der gesamten Rhein-Main-Region anziehen. Es besteht somit eine besondere Schutzbedürftigkeit der betroffenen Anlieger in diesem Gebiet. Im Bereich solcher prädikatisierten Orte i.S.v. § 45 Abs. 1a StVO können im Unterschied zu sonstigen Orten bereits bloße Belästigungen unzumutbar sein (vgl. BVerwG, Urt. v. 03.06.1982 – 7 C 9/80, VRS 63, 232).

Vom Motorradverkehr im Bereich der L3004, L 3024 und der L3276 gehen atypische Lärmemissionen aus, die von den üblichen Lärmberechnungsmethoden nicht erfasst werden. Die Strecken werden von einem nicht unerheblichen Teil der Motorradfahrer durch sportliches Fahren vergleichbar einer Rennstrecke genutzt und oftmals mehrfach befahren. Das Hochziehen der Motoren und die abrupten Gaswechsel im Bereich der Kurven verursachen besonders störende und unübliche Lärmpegel. Bedingt durch die topographische Lage und den steinigen Hängen an den Strecken werden die Schallwellen gespiegelt und dringen weit in die angrenzenden Wohn- und Erholungsgebiete ein. Diese Lärmbelastungen übersteigen deutlich das übliche Maß an Lärmemissionen vergleichbarer Strecken. Durch die besonderen örtlichen Gegebenheiten wird die Schallkulisse

vielfach verstärkt und in die Länge gezogen. Es handelt sich um eine Lärmbelästigung, die durch Freizeitverkehr verursacht wird und nicht mehr als ortstypisch und zumutbar hingenommen werden muss.

Die im Feldberggebiet besonders störenden und unüblichen Pegelwerte rechtfertigen in diesem konkreten Einzelfall Verkehrsbeschränkungen für den Motorradverkehr (vgl. OVG Niedersachsen, Urt. v. 29.08.1991 – 12 I 135/89). Dies deckt sich auch mit der Einschätzung des Hessischen Städte- und Gemeindebunds e.V. vom 8. Juni 2015. Eine versuchsweise Anordnung von Streckensperrungen zur Ermittlung weiterer Tatsachen ist gerade im Hinblick auf das Fehlen von spezifischen Richtlinien und Grenzwerten in Bezug auf die besonderen Auswirkungen von Motorradlärm im Feldberggebiet gerechtfertigt.

Eine Lärmmessung fand im Rahmen des Verkehrsversuches 2019 statt. In Bezug auf die Minderung der Lärmemissionen liefert das TÜV Gutachten anhand durchgeführter (nicht normgerechter) Messungen an ausgewählten Punkten lediglich Hinweise darauf, wie sich eine verminderte Anzahl an Motorrädern auf die Geräuschemissionen auswirkt. (siehe Anlage 12)

c) Schutz von Landschaftsgebiete und Ortsteile, die überwiegend der Erholung dienen

Nach § 45 Abs. 1a Nr. 4 StVO sind Ortsteile und Landschaftsgebiete, die überwiegend der Erholung dienen (z.B. auch Naturparks), besonders geschützt. Gemäß § 45 Abs. 9 StVO 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 § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Das Feldberggebiet dient überwiegend der Erholung. Die Nähe zur Metropolregion Frankfurt am Main, die gute Erschließung durch Parkplätze und den öffentlichen Nahverkehr, die gut ausgebauten Wanderwege und Mountainbike-Strecken sowie die vielen Ausflugsziele ziehen zahlreiche Besucher und Erholungssuchende an. Auch Schmitten als Luftkurort und der Ortsteil Oberreifenberg als anerkannter Erholungsort fallen unter den Schutzbereich gemäß § 45 Abs. 1a Nr. 2 und Nr. 3 StVO. Aufgrund der örtlichen Verhältnisse besteht eine Gefahrenlage, die sich von anderen Erholungsgebieten deutlich unterscheidet. Viele Wanderwege verlaufen in unmittelbarer Nähe der zur Sperrung vorgesehenen Strecken oder überqueren diese. Die Parkplätze zum Erholungsgebiet liegen unmittelbar an diesen Strecken. Die Bushaltestelle im Bereich der Applauskurve ist nur durch Begehen und Überqueren der Fahrbahn zu erreichen. Die Straßen selbst werden von vielen Fahrradfahrern benutzt. Fahrradwege an den Strecken gibt es nicht und sind aufgrund der örtlichen Begebenheiten auch absehbar kaum einzurichten. Viele Unfälle ergeben sich daraus, dass Motorradfahrer diese Strecken mit überhöhten Geschwindigkeiten befahren. Hierdurch kommt es immer wieder zu Gefährdungen und zu Unfällen durch Motorradfahrer, insbesondere bei der Ausfahrt von Fahrzeugen aus den Parkplätzen, beim Überqueren der Strecken durch Fußgänger im Bereich der Parkplätze und Bushaltestellen, und im Straßenverkehr durch überhöhte Geschwindigkeiten und waghalsige Überholmanöver. Auch Fußgänger, die aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse entlang der Fahrbahn laufen mussten, wurden bereits Opfer eines Motorradunfalls (Quelle - Artikel in der Frankfurter Rundschau vom 13.06.2009, „Drei Schwerverletzte bei Verkehrsunfall im Taunus“).

Neben den Gefährdungen der Erholungssuchenden gibt es aufgrund des starken Motorradverkehrs auf den Strecken Lärmbelästigungen, die erheblich über das hinausgehen, was in einem Erholungsgebiet geduldet werden muss. Hierbei handelt es sich nicht nur um den üblichen Lärm, den

Motorräder bedingt durch ihre technischen Beschränkungen bzw. zulässige Ausstattung verursachen (z.B. aufgrund der fehlenden Motordämmung, den offenliegenden und verkürzten Auspuffanlagen, den zulässigen Auspuffsoundsystemen bzw. zulässigen Lärmemissionen etc.).

Das kurvige Streckenprofil in diesem Gebiet, die gut ausgebauten Kurven, die überregional bekannte Spitzkehre, die Tradition als ehemalige Rennstrecke und der überregional bekannte Treffpunkt vieler Motorradfahrer auf dem Feldbergplateau und dem (mittlerweile für Motorradfahrer gesperrten) Parkplatz an der sog. Applauskurve laden dazu ein, die Strecken mehrfach und unter Ausreizung der technischen Möglichkeiten und des fahrerischen Könnens zu befahren. Hierdurch wird eine Lärmkulisse erzeugt, die bei entsprechender Witterung, insbesondere an Wochenenden/Feiertagen, einer Rennstrecke vergleichbar ist, und die Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall eines stark frequentierten Erholungsgebiets als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss.

2. Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Die versuchsweise Anordnung eines Durchfahrtsverbots für Motorräder hat den zu beachtenden Erfordernissen des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit zu entsprechen. Die Maßnahmen müssen geeignet, erforderlich und verhältnismäßig im engeren Sinne sein, um die damit bezweckten Ziele zu erreichen.

a) Geeignetheit

Die von der versuchsweisen Sperrung betroffenen Strecken liegen unmittelbar in einem der Kernbereiche des Erholungsgebiets Naturpark Taunus. Die Sperrungen betreffen dabei die Strecken, von denen die größten Gefährdungen durch Lärm und dem Verkehrsgeschehen ausgehen. Die Strecken weisen die höchsten Unfallzahlen unter Beteiligung von Motorrädern im Hochtaunuskreis aus. Sie werden besonders stark von Motorradfahrern frequentiert, insbesondere von solchen Fahrern, die die Strecken für sportliches Fahren oder rennähnliche Situationen missbrauchen.

Die Durchfahrtsverbote betreffen auch Streckenabschnitte, an denen unmittelbar Wanderwege vorbeiführen oder queren und die von besonders vielen Erholungssuchenden frequentiert werden. Die ausgewählten Strecken verlaufen zudem teilweise an Wohngebieten, die von dem unzumutbaren Lärm besonders stark betroffen sind, insbesondere Wohngebiete in Schmitten-Arnoldshain (Hegewiese) und Teile von Oberreifenberg. Durch ein möglichst weites Durchfahrtsverbot, das sowohl für die L3004 als auch für die L3024 gilt, wird sichergestellt, dass ein möglichst großer Kernbereich des Erholungsgebiets und auch besonders stark betroffene Ortsteile vor Lärmemissionen durch Motorräder geschützt werden.

b) Erforderlichkeit

Nach dem Gebot der Erforderlichkeit darf keine Maßnahme über das zur Erreichung ihres Zwecks notwendige Maß hinausgehen. Erforderlich ist eine Maßnahme dann, wenn es kein milderes, aber ebenso geeignetes Mittel gibt, das denselben Erfolg mit einer geringeren Belastung erreichen kann.

Eine Ausweitung der bereits zahlreichen Verkehrskontrollen ist nicht möglich.

Die testweise Sperrung von ausgewählten Strecken an zunächst lediglich einem Wochenende im Monat ist erforderlich, um die Anordnung von Streckenverboten auch aus Lärmschutzgründen, zu erproben. Es gibt keine milderen, aber ebenso geeigneten Maßnahmen.

Die zu sperrenden Streckenabschnitte sind so ausgewählt, dass die Zufahrt zum beliebten Ausflugsziel Großer Feldberg nach wie vor über das Rote Kreuz und zum Sandplacken über Oberreifenberg möglich ist. Gleichzeitig ist vorerst nur ein kleiner Teil der Strecken, die ein übermäßiges Gefährdungspotential aufweisen und von denen durch die verkehrswidrige Nutzung unzumutbare Lärmbelastungen ausgehen, von den Streckensperrungen betroffen.

Der jeweilige Anfang der Durchfahrtsverbote wurde so gewählt, dass Motorradfahrer im Durchgangsverkehr auf andere Strecken ausweichen können.

Die Testphase beschränkt sich zunächst auf ein Wochenende im Monat von April bis Oktober, um einerseits die Belastung für den Verkehr möglichst gering zu halten und andererseits die Auswirkungen auf den Verkehr an diesen Wochenenden und mit Wochenenden ohne Sperrung vergleichen zu können. Hierzu werden entsprechende Messungen und Verkehrszählungen vorgenommen.

Schließlich werden die Sperrungen in der Erprobungsphase im Sinne der Auswahl des mildesten Mittels auf Strecken beschränkt, die besonders hohe Unfallzahlen aufweisen und die ein möglichst großes Gebiet im Erholungsgebiet abdecken, um Besucher, Wanderer, Fahrradfahrer u.s.w. wirksam vor Unfällen und Lärm zu bewahren.

c) Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne

Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne verlangt, dass die erzielten Wirkungen des Verbots nicht außer Verhältnis zu den Belastungen stehen, die mit der Maßnahme einhergehen.

Im Rahmen der Ermessensentscheidung sind deshalb auch die Belange des Straßenverkehrs und der anderen Verkehrsteilnehmer zu würdigen sowie die Interessen der Anlieger, die durch eine lärmreduzierende Maßnahme möglicherweise ihrerseits übermäßig (durch Lärm) beeinträchtigt werden könnten (BayVGh, Urteil v. 18.02.2002 – 11 B 00.1769).

Die Streckensperrungen für den Motorradverkehr beschränken sich zunächst auf lediglich ein Wochenende im Monat und auf wenige Streckenabschnitte. Ein für Motorradfahrer touristisch interessantes Ziel, wie das Feldbergplateau und der Sandplacken, ist nach wie vor erreichbar. Ein Pendelbus rund um den Großen Feldberg, der viele Parkplätze ansteuert, und öffentlicher Nahverkehr sichern zudem die Mobilität auch in den testweise gesperrten Streckenabschnitten. Auch für die Pendler aus oder in das Rhein-Main Gebiet gibt es Alternativen. Für Motorradfahrer handelt es sich um einen verhältnismäßig geringen Eingriff in die allgemeine Handlungsfreiheit des Art. 2 Abs. 1 GG, die durch Gesetz (StVO) eingeschränkt werden kann. Zu berücksichtigen ist, dass in besonders gelagerten Fällen Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO möglich sind.

Auf der anderen Seite steht der Schutz der Motorradfahrer und von anderen Verkehrsteilnehmer für Leib und Leben sowie der Schutz der Bevölkerung und Besucher der Feldbergregion vor den gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch den Motorradlärm.

Darüber hinaus geht es um den Erhalt der Erholungsfunktion dieses für die Rhein-Main Region bedeutenden Naherholungsgebiets. Diese Belange sind grundsätzlich höher zu werten, als die Eingriffe in das Recht auf freie Entfaltung der Persönlichkeit der von den Durchfahrtsverboten betroffenen Motorradfahrer. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei dem Motorradverkehr im Feldberggebiet in erster Linie um Freizeitverkehr handelt. Hinzu kommt, dass die Streckensperrungen für den Motorradverkehr nur über einen beschränkten Zeitraum erfolgen.

Es handelt sich somit um einen begrenzten und temporären Eingriff in die allgemeine Handlungsfreiheit von Motorradfahrern.

Auch die wirtschaftlichen Interessen von Gastronomen und Gewerbetreibenden in diesem Gebiet werden durch lediglich temporär und örtlich begrenzt angeordnete Streckensperrungen nicht unverhältnismäßig berührt (vgl. VG Darmstadt, Urt. v. 15.10.2008 – 4 K 404/08.DA).

Eine Ungleichbehandlung gem. Art. 3 Abs. 1 GG zu Autofahrern besteht nicht, da vom Motorradverkehr spezifische Gefährdungen und besonders hohe Lärmbelastigungen ausgehen und die Durchfahrtsverbote für Motorradfahrer auch vor dem Hintergrund der vielen Motorradunfälle eine sachliche Rechtfertigung finden.

IV. Entwurf einer verkehrsrechtlichen Anordnung

Die vorstehenden Erwägungen und Ausführungen bilden die Grundlage für eine verkehrsrechtliche Anordnung, die folgenden Inhalt haben soll:

1. Die Landstraßen

- L 3004 ab Ortsschild Oberursel bis Schmitten „Sandplacken“,
- L 3004 ab Ortsschild Schmitten–Arnoldshain bis Schmitten „Hegewiese“,
- L 3004 zwischen Schmitten „Hegewiese“ und Schmitten „Sandplacken“ mit dem Zusatz Anlieger Frei und
- die L 3024 ab „Sandplacken“ bis „Sprungbrett“ werden für den Motorradverkehr an jedem zweiten Wochenende im Monat - von April bis Oktober 2022 - unter folgenden Voraussetzungen gesperrt:

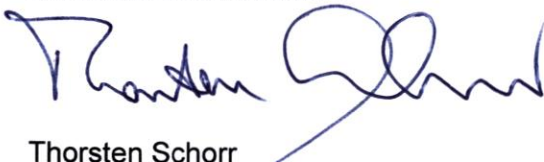
a) Als Wochenende im Sinne dieser Anordnung gilt der Zeitraum [Samstag von 00:00 bis Sonntag 24:00 Uhr].

b) Der Begriff Motorradverkehr umfasst alle Krafträder i.S.d. StVZO.

2. Die Lage der einzelnen Schilderstandorte und Vorhinweise ist dem beiliegenden Planunterlagen zu entnehmen.

Aus diesem Grund möchte ich Sie gemäß den Verwaltungsvorschriften zu § 45 StVO anhören und gebe Ihnen hierzu die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 18.02.2022.

Mit freundlichen Grüßen



Thorsten Schorr
Erster Kreisbeigeordneter

Anlage

Anlage-1_Streckenübersicht-Pläne

Anlage-2_SVZ_2005-2019_Auswertung-Feldberggebiet
Anlage-3-1_Unfallzahlen_2015-2020
Anlage-3-2_Zusammenfassung_Unfallzahlen im Feldberggebiet_Übersicht
Anlage-4_Gutachten-Sperrung einer Straße für Krafträder
Anlage-5_Hess-Städte-u-Gemeindebund_Verbot für Krafträder
Anlage-6_AW-Staatsminister_Tarek_Al-Wazir
Anlage-7_2015.10.22_FAZ_Runder_Tisch_hofft_auf_Tempolimit
Anlage-8_2010.04.15_Feldberggebiet-Geschwindigkeit
Anlage-9_2016-002_VerkehrsrechtlicheAnordnung_VRAO_Hochtaunuskreis
Anlage-10_2017_170125_Verkehrsrechtliche Anordnung_L3025
Anlage-11_2021_210805-L-3024_VRAO_Änderung-VZ_mit-Geschwindigkeitsreduzierung
Anlage-13_Empfehlungen_Auswertung_Verkehrsversuch_Feldberg

Verteilerliste

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
- Dezernat Verkehr Rhein-Main -
Welfenstraße 3a
65189 Wiesbaden

Polizeidirektion Hochtaunus
Regionaler Verkehrsdienst
Weilburger Straße 2
61250 Usingen

Gemeinde Schmitten
Straßenverkehrsbehörde
Parkstraße 2, 61389 Schmitten

Stadt Oberursel
Straßenverkehrsbehörde
Rathausplatz 1, 61440 Oberursel (Taunus)

Stadt Kronberg im Taunus
Straßenverkehrsbehörde
Katharinenstraße 7, 61476 Kronberg im Taunus

Stadt Königstein
Straßenverkehrsbehörde
Burgweg 5, 61462 Königstein im Taunus

Gemeinde Glashütten
Straßenverkehrsbehörde
Schloßborner Weg 2, 61479 Glashütten

Feldberginitiative e.V. (Sitz: Schmitten)
Bockenheimer Landstraße 2-4
60306 Frankfurt am Main

Motorradverbände

ADAC Hessen-Thüringen e.V.
z.Hd. Frau Christine Bauer
Lyoner Str. 22
60528 Frankfurt am Main

Biker Union e.V.
Fuchstanzweg 19
65760 Eschborn

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.
Im Wietloh 9
58239 Schwerte

MSC Winkelmesser Frankfurt im ADAC e.V.
c/o Andreas Katreniok
Schöne Aussicht 4
61273 Wehrheim

IG-Motorradfreunde Hochtaunus
Ton Tilburgs
Niedbachstraße 8
61389 Schmitten

Zur Kenntnisnahme

Hessisches Ministerium für Wirtschaft
Energie, Verkehr und Landesentwicklung
Referat „Lärmschutz Straße, Verkehrssicherheit“
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

über

Regierungspräsidium Darmstadt
Dezernat III 33.1
- Straßen- und Verkehrsangelegenheiten -
Wilhelminenstraße 1-3
64283 Darmstadt