

Mehr Kompetenzen für Kommunen gefordert

Streckensperrungen durch Gemeinden bislang noch nicht möglich

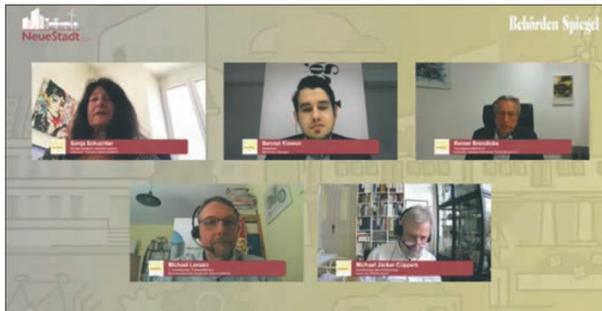
(BS/Marco Feldmann) Zahlreiche deutsche Gemeinden sind aufgrund ihrer geografischen Lage massiv durch Motorradlärm belastet. Für die Anwohnerinnen und Anwohner von stark durch Zweiradfahrer beanspruchten Straßen kann das eine Belästigung und sogar eine Gesundheitsgefahr darstellen. Krankheiten wie Herzinfarkte und Schlaganfälle drohen gehäuft aufzutreten. Bislang können Kommunen gegen Motorradlärm allerdings nur wenig ausrichten.

Das müsse sich ändern, verlangt *Sonja Schuchter*, Bürgermeisterin der Schwarzwaldgemeinde Sasbachwalden. Die Initiatorin der "Initiative Motorradlärm" fordert ein Recht für Kommunen, Strecken im Einzelfall zumindest an Sonn- und Feiertagen aufgrund von Lärm zu sperren. Bislang dürfen Streckensperrungen allerdings nur von der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde, also durch das Landratsamt, vorgenommen werden. Zudem müssen sie gut begründet werden. Dafür braucht es oftmals auch Lärmmessungen. Den Gemeinden bleibe nur die Möglichkeit, für die Gefahren von und durch Lärm zu sensibilisieren, etwa durch das Aufstellen entsprechender Messdisplays in geschlossenen Ortschaften oder durch Plakataktionen. Derartige Maßnahmen würden zwar der Bevölkerung vor Ort durchaus helfen. Damit ließen sich aber leider nicht alle Motorradfahrer erreichen, meint *Schuchter*, die auch gegen generelle Streckensperrungen ist, da dies nur zu Verdrängungseffekten führe. Deshalb sei die Politik gefordert, hier nochmals gesetzgeberisch tätig zu werden. Ebenfalls in der Verantwortung sieht die Kommunalpolitikerin, an deren Initiative sich bereits mehr als 170 Gemeinden beteiligen, die Motorradhersteller.

Selektive Einzelmaßnahmen nicht sinnvoll

Aus Sicht von *Reiner Brendicke*, Hauptgeschäftsführer des Industrie-Verbandes Motorrad Deutschland e.V., braucht es für Verbesserungen zwingend den Dialog aller Akteure. Erforderlich sei ein umfassendes Konzept. Für nicht zielführend hält er selektive Einzelmaßnahmen, durch die ganze Gruppen von Verkehrsteilnehmern in "Sippenhaft" genommen würden.

Ähnlich äußert sich *Michael Lenzen*, Erster Vorsitzender des Bundesverbandes der Motorradfahrer (BVDM). Seine Vereinigung, die rund 20.000 Motorradfahrer hierzulande vertritt, sei gegen Streckensperrungen und klage auch gegen



Diskutierten über Motorradlärm und Maßnahmen gegen ihn (von oben links im Uhrzeigersinn): Sonja Schuchter, Bennet Klawon (Moderation), Reiner Brendicke, Michael Jäcker-Cüppers und Michael Lenzen. Screenshot: BS/Feldmann

derartige Anordnungen. Denn diese Maßnahmen würden Motorradfahrer unzulässigerweise unter Generalverdacht stellen und Verdrängungseffekte zur Folge haben. Seiner Meinung nach sind vielmehr die Innenminister gefragt, die Polizeien weiter zu verstärken, damit die Beamtinnen und Beamten effektiv gegen "schwarze Schafe" vorgehen könnten, die bewusst gegen Regeln verstießen. Denn laut *Lenzen* hat der Fahrer "viel in seiner Gashand" und könne durch sein Fahrverhalten den Lärmpegel erheblich beeinflussen und senken. Er findet: "Sound ja, Krach nein!"

Tirol hat bereits gesperrt

Michael Jäcker-Cüppers, Vorsitzender des Arbeitsrings Lärm der DEGA (ALD), meint, dass wohl kein Weg an Streckensperrungen für Motorradfahrer vorbeiführen werde. Denn dabei handele es sich um rasch wirksame Maßnahmen, die im österreichischen Tirol bereits ergriffen worden seien. Denn die Lärmbelastung durch Motorräder sei relativ hoch und habe negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner. So würden teilweise, auch aufgrund von Manipulationen an den Maschinen, bis zu 110 db erreicht. Der Grenzwert liege eigentlich bei 77 db, so *Jäcker-Cüppers*. *Lenzen* und *Brendicke* halten von der österreichischen Maßnahme hingegen gar nichts. Sie sei aus juristischen Gründen nicht auf die Bundesrepublik übertragbar. Problematisch sei-

en die dortige Orientierung am Standgeräusch der Motorräder sowie die direkte Korrelation zwischen dem Stand- und dem Fahrgeräusch, gibt *Lenzen* zu bedenken.

Jäcker-Cüppers ficht das nicht an. Er fordert sogar noch mehr. So ist seines Erachtens in der Zukunft auch ein Umdenken in der Industrie in Bezug auf das Design und die Ausgestaltung von Motorrädern notwendig. So müsse dort vermehrt über elektrische Antriebe sowie einen Geräuschedeckel nachgedacht werden. Außerdem sollte es keine sportlichen Motorräder mehr in bewohnten Gebieten geben.

Halterhaftung gefordert

Bürgermeisterin *Schuchter* hingegen plädiert für praktikablere Lärmmessungen sowie die Einführung der Halterhaftung auch im fließenden Verkehr. Bislang gebe es sie nur für den Bereich des ruhenden Verkehrs. Und auch gilt nur eine Kostentragungspflicht. Sofern der Fahrer nicht ermittelt werden kann, muss der Halter eines Fahrzeugs die Verfahrenskosten in Höhe von jeweils 23,50 Euro tragen. Das Verwarngeld selbst muss er nicht zahlen, da dieses nur dem Verursacher des Verkehrsverstoßes angelastet werden darf. Die Halterhaftung müsse ausgeweitet werden, da Motorradfahrer aufgrund ihres Helms nur schwer zu identifizieren seien und eine Überwachung momentan nur durch personalintensive Polizeikontrollen möglich sei, findet *Schuchter*.

Kommission als Schnittstelle

Prävention erfordert ganzheitlichen Ansatz

(BS/mfe) In Berlin existiert seit 1994 die Landeskommission gegen Gewalt, wenn auch zunächst unter einem anderen Namen. Deren Mitglieder haben sich einem ressortübergreifenden Vorgehen verschrieben. Das Staatssekretärsgrremium fungiert dabei als Schnittstelle zwischen Politik, Wissenschaft und Zivilgesellschaft.

Vertreten seien dort unter anderem Staatssekretäre aus der Innen- und der Bildungsverwaltung sowie der Arbeits- und Justizverwaltung, erläutert *Ingo Siebert* von der Geschäftsstelle der Landeskommission. Ebenfalls beteiligt sind der Opferbeauftragte des Landes Berlin, der Polizeivizepräsident und Vertreter einiger Bezirke.

Ziel sei es, Gesamtkonzepte und Strategien zu entwickeln sowie Anregungen und Impulse zu geben. Dies solle durch das Aufzeigen von "Best Practices" sowie die Entwicklung von Modellprojekten geschehen, so *Siebert* weiter. Dabei arbeiten die Kommissionsmitglieder mit einem weiten Gewaltbegriff, um zum Beispiel auch Gewalt im digitalen Raum erfassen zu können. Mittlerweile existiert ein Gesamtkonzept "Berlin gegen Gewalt". Darin werden unter anderem Maßnahmen zur urbanen Sicherheit, zum Zusammenleben in Vielfalt, gegen Gewalt und für Prävention im digitalen Zeitalter benannt. Gleiches gilt für den Kampf gegen sexualisierte und häusliche Gewalt.

Kommunen gefordert

Im nordrhein-westfälischen Essen hat der Stadtrat ein Handlungskonzept für Demokratie

und Vielfalt verabschiedet. Eine ähnliche Erklärung existiert im baden-württembergischen Mannheim. Der Essener Beigeordnete für Sicherheit, Recht, Verwaltung und Personal, *Christian Kromberg*, hält ein solches Konzept für unabdingbar. Denn die gesellschaftliche Spaltung nehme immer weiter zu und werde immer bedrohlicher. Aus seiner Sicht sind insbesondere die Kommunen hier gefragt. Die Organisation des friedlichen Zusammenlebens sei ihre Aufgabe, weil sie das Bindeglied zwischen Staat, Land und Gesellschaft sowie die Arena für gesellschaftliche Spannungen und Interessenskonflikte bildeten. Zudem seien die Städte und Gemeinden die wichtigsten Vertreter des Staates als Gewährleister alltäglicher Sicherheit, so *Kromberg*.

Um an belasteten Orten im Stadtgebiet allerdings tatsächlich eine höhere Aufenthaltsqualität sowie eine verbesserte objektive und subjektive Sicherheit zu erreichen, brauche es einen ganzheitlichen, ressortübergreifenden Ansatz. Dazu seien verschiedenste Akteure gefordert, meinen *Dr. Tim Lukas* und *Saskia Kretschmer* von der Bergischen Universität Wuppertal. Um dabei erfolgreich zu sein, brauche es dann aber auch eine gute Mo-

deration, um die unterschiedlichen Interessen miteinander in Einklang zu bringen, betonten die beiden Wissenschaftler im Rahmen des Deutschen Präventionstages.

Und auch *Dr. Birgit Glock* von der Geschäftsstelle der Landeskommission unterstrich, dass Prävention immer eine Querschnittsaufgabe sein müsse, an der sich verschiedene Professionen beteiligen. Wichtig sei zudem, dass bei der Präventionsarbeit in den einzelnen Quartieren zivilgesellschaftliche Akteure eingebunden würden.

Bündelung in Sachsen

Unterdessen sind in Sachsen alle Angebote der Landesstrategie "Prävention im Team" (PiT) auf einer Internetseite gebündelt worden. Ziel von PiT ist es, dass regionale Partner gut abgestimmt zu allen Präventionsthemen in Bezug auf Kinder und Jugendliche zusammenarbeiten. Auf der neuen Homepage finden sich neben konkreten Präventionsangeboten für Schulen und Kitas auch Hinweise zu Ansprechpartnern vor Ort. Das PiT-Online-Portal startet mit über 150 Angeboten und wird ständig erweitert. Die Inhalte können nach Regionen, Themen sowie Zielgruppen gefiltert und angezeigt werden.

Alle einbeziehen

Stadt Dortmund hat "Masterplan Sicherheit"

(BS/mfe) Die Sicherstellung und Aufrechterhaltung der kommunalen Sicherheit fordert zahlreiche Bereiche einer Stadtverwaltung. Mit einem guten Ordnungsamt allein ist es nicht getan. Vielmehr braucht es ein ressortübergreifendes Vorgehen. Ein solches findet in Dortmund statt.

Der dortige Rechts- und Ordnungsdezernent *Norbert Dahmen* meint in diesem Zusammenhang: "Eine gute Jugend- und Sozialpolitik ist Grundlage für eine gute Sicherheitspolitik." Und er unterstreicht: "Gelebte Sozialpolitik ist effektive Ordnungspolitik." Ausdruck findet diese Feststellung im "Masterplan Sicherheit" der Stadt im Ruhrgebiet mit fast 600.000 Einwohnern. Das Dokument, das laut *Dahmen* einen ganzheitlichen Ansatz verfolgt und mit dessen Inhalten und

vorgesehenen Maßnahmen Ursachen für Probleme möglichst frühzeitig vermieden und verhindert werden sollen, umfasst mehr als 200 Seiten.

So gehe es unter anderem darum, Jugendliche rechtzeitig von der Straße zu holen oder eine vorbeugende Drogenarbeit zu leisten. Weitere Elemente sind unter anderem das städtische Vorgehen gegen Schrottimobilien, gewerberechtliche Kontrollen sowie die Gestaltung des öffentlichen Raumes. Hier sei es

insbesondere darum gegangen, die Verweilqualität auf öffentlichem Straßenland zu erhöhen, so *Dahmen*. Deshalb sei auch der städtische Planungsdezernent in die Erarbeitung des Konzeptes eingebunden gewesen.

Darüber hinaus in die Erstellung des Masterplans, der seit 2019 in Kraft ist, involviert waren der Sozialdezernent, die Jugenddezernentin, der Stadtkämmerer, der Polizeipräsident, ein Leiten-der Oberstaatsanwalt und der Präsident des Amtsgerichtes.



Bundeskongress

Kommunale Verkehrssicherheit

5. - 6. Oktober 2021



Bundeskongress

Kommunale Ordnung

6. - 7. Oktober 2021

Würzburg