

AUTORINNENPAPIER

Easy, Rider: für ein Motorradfahren ohne unnötigen Lärm

05. August 2020

Motorradfahren ist für viele Menschen ein wichtiger Teil ihrer Freizeitgestaltung und für einige auch ein Beitrag für die individuelle Mobilität. Ein Großteil der Motorräder wird vor allem in der Freizeit genutzt. Für einen Teil der Motorradfahrer*innen gehört dazu ein besonderer, oft lauter und durchdringender „Sound“, der das Fahrgefühl unterstreicht.

Dies mag auf dem Highway im Death Valley unproblematisch sein. Im dicht besiedelten Deutschland hingegen fühlen sich drei Viertel der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm gestört und in ihrer Lebensqualität eingeschränkt.¹ Das Geräusch von Motorrädern wird als besonders störend empfunden. Die einen sehnen sich nach Ruhe in ihrem Garten und in ihrer Wohnung, die anderen nach gelungenen Motorradtouren.

Das eine muss das andere jedoch nicht ausschließen. Beides hat seine Berechtigung. Statt zu spalten, sollte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer deshalb für eine Lösung sorgen, die beides zusammenbringt: Freizeitvergnügen und Respekt vor zu viel Lärm.

Wo es aber nicht gelingt, einen fairen Interessenausgleich herzustellen, muss das Ruhebedürfnis der Menschen höher gewichtet werden, als eine laute Freizeitbeschäftigung. Denn Lärm beeinträchtigt die Lebensqualität erheblich und macht ab einer Schwelle, die die Weltgesundheitsorganisation 2018 wegen neuer Erkenntnisse abgesenkt hat, krank. In Deutschland ist der Straßenverkehrslärm seit langem die Lärmquelle Nummer eins.

Wir fordern darum die Umsetzung eines Maßnahmenpaketes, um unnötigen Motorradlärm wirksam einzudämmen:

1. **Rücksichtnahme fördern:** durch Kampagnen, Kooperation und Maßnahmen wie Lärmdisplays das Bewusstsein für das eigene Störpotential schärfen.
2. **Typzulassung reformieren:** in der neuen Zulassungsnorm einen verbindlichen, maximalen Grenzwert von 80dB, der für alle Betriebszustände gilt, einführen. Der Einsatz von Technik, die die Emissionen erhöht und Testzyklen erkennt, muss wirksamer bekämpft werden.
3. **Straßenverkehrsrecht anpassen:** Kriterien für „unnötigen Lärm“ klarer definieren, beschlossene Bußgelderhöhungen umsetzen, effektivere Kontrollen ermöglichen.
4. **Verantwortlichkeit gewährleisten:** praktikable Lösungen suchen, damit im Falle von Verstößen durch Motorradfahrer*innen eindeutige Verantwortlichkeiten gegeben sind.
5. **Lärmschutz verbessern:** Richtlinien für Lärmschutz anpassen, damit auch bei Belastungen durch Motorradlärm Schutzmaßnahmen ergriffen werden können.
6. **Umsteuern auf die Zukunft:** Anreize zum Umstieg auf Elektro-Motorräder schaffen.

¹ <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/umweltbewusstsein-umweltverhalten#belastigung-durch-larm>

Motorradlärm: Wo liegt eigentlich das Problem?

Auf dem Papier werden neu entwickelte Motorräder immer leiser. Trotzdem nehmen die Klagen über massiven Motorradlärm ständig zu. Viele Betroffene machen öffentlich auf ihre Not aufmerksam und bitten Politik und Polizei um Hilfe. An hunderten von Orten haben sich Initiativen gegen Motorradlärm gebildet.

Und das, obwohl der Anteil der Motorräder am Fuhrpark in Deutschland verhältnismäßig gering ist.² Wenn man Pkw und Krafträder zusammennimmt, entfallen nur 1,6 Prozent der Fahrleistung auf die Zweiräder.

Offensichtlich hat der Lärm von Motorrädern besonderes Störpotenzial. Typisch für Motorradlärm sind Lärmspitzen mit einem besonders störenden Geräuschcharakter. Das gilt vor allem bei hochoberer Fahrweise und für durchdringende, besonders niederfrequente Fahrgeräusche. Zudem findet der Motorradverkehr oft in ansonsten eher ruhigen Gebieten und zu besonders sensiblen Zeiten (zum Beispiel an Wochenenden und an Feiertagen) statt.

Landschaftlich schöne Gegenden, die stark von Motorradfahrer*innen frequentiert werden, etwa die Eifel, der Schwarzwald oder der Harz, verlieren durch derartige Lärmbelästigung stellenweise ihre Lebensqualität für Anwohner und den Erholungswert für alle anderen Besucher. Aber auch im normalen Stadtverkehr bedeutet besonders lauter Motorradlärm für Menschen, die sich im dicht besiedelten Gebiet aufhalten oder dort wohnen, eine zusätzliche Belastung zum ohnehin beständig lauten Straßenverkehr.

Die Mehrzahl der Motorradfahrer*innen bemüht sich, angemessen zu fahren und andere Menschen nicht zu belästigen. Ein nicht unerheblicher Teil der Motorradszene verstärkt aber sein Fahrerlebnis durch absichtlich erzeugten, unnötigen Lärm. Diese Gruppe ist offensichtlich groß und zahlungskräftig genug, dass „Sound“ für die Industrie ein wichtiges Verkaufsargument darstellt. **Freiwilliges Handeln der Hersteller ist nicht in Sicht.**

Der Einsatz von Technik, die die Emission erhöht und Testzyklen erkennt, muss deshalb wirksamer bekämpft werden. Es kann nicht sein, dass Steuerzahlerinnen und Steuerzahler viel Geld für Lärmschutz ausgeben und Industrie und Gewerbe zur gleichen Zeit aktiv daran arbeiten, unnötig viel Lärmemission zu produzieren.

Es kommt nicht von ungefähr, dass der Bundesrat jetzt einen weitreichenden Beschluss zur Minderung von Motorradlärm gefasst hat. Die Menschen wehren sich und wenden sich an Politik und Medien. Alles deutet darauf hin, dass es massiven Handlungsbedarf gibt. Spätestens jetzt wäre Verkehrsminister Andreas Scheuer am Zug, er müsste den Gesetzgebungsprozess im Bundestag einleiten. Ohne Bundestagsbeschluss bleibt die Länderinitiative wirkungslos. Scheuer aber lässt wissen, er habe in dieser Sache schon genug getan und werde den Bundesratsbeschluss nicht aufgreifen.

Die Bundesländer fordern zahlreiche Maßnahmen, um das Lärmproblem in den Griff zu bekommen. Als letztes Mittel ist darunter auch der Wunsch, für besondere Konfliktfälle Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitlich beschränkte Verkehrsverbote an Sonn- und Feiertagen aus Gründen des Lärmschutzes zu ermöglichen. Seit Jahren hängen lärmbedingte Verkehrsverbote wie ein Damoklesschwert über der Motorrad-Community. Schon lange appellieren Biker zusammen mit dem Bundesverband der Motorradfahrer*innen (BVDM) an die Community und an Hersteller, drohende Streckensperrungen durch vernünftiges Verhalten und leisere Motorräder abzuwenden.

Auch wir wollen Verkehrsverbote vermeiden. Sie sind nur das letzte Mittel, wenn andere Maßnahmen kurzfristig keine Erleichterung bringen. Wenn Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer temporäre Fahreinschränkungen verhindern will, muss er **die rechtlichen Voraussetzungen schaffen, um Lärmemissionen effektiv zu reduzieren und zu kontrollieren.** Das liegt in seiner Verantwortung. Es braucht daher ein Umdenken in der Bundesregierung und der Industrie.

² In Deutschland sind 4,5 Millionen Krafträder zugelassen. Diesen stehen 46,5 Millionen Pkw gegenüber. Während die Fahrleistung eines Kraftrads im Durchschnitt 2.200 Kilometer im Jahr beträgt, sind Pkw 13.600 km unterwegs (Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt).

Täuschen, Tricksen und Betrügen: Parallelen zum Abgasskandal

Die Methoden, mit denen Motorrad- und Zubehörhersteller Lärmvorschriften umgehen, ähneln den betrügerischen Machenschaften der Pkw-Hersteller im Dieselskandal. Auf den Straßen sind unzählige Motorräder mit Bauelementen unterwegs, deren Funktionsweise Abschalteinrichtungen gleichen, da sie die Bedingungen von Prüfsituationen „erkennen“ können. Das Fahrgeräusch wird dabei durch elektronisch gesteuerte Auspuffklappen, Drosselklappen und andere Sounddesignelemente in Situationen, die einem Prüfzyklus ähneln, heruntergeregelt, damit die Lärmgrenzwerte im Testfall eingehalten werden. Auf der Straße sind solche Motorräder im Ergebnis dann viel lauter als auf dem Papier, und das völlig legal.

Diese Maschinen werden noch sehr lange auf den Straßen unterwegs sein, obwohl die seit 2016 geltenden Zulassungsverordnungen derartige lärmverstärkende Bauelemente verbieten.³ Denn die Verordnungen greifen nur für Motorradtypen, die seit 2016 neu für den Verkehr zugelassen worden sind. Im Durchschnitt werden Krafträder in Deutschland 18 Jahre lang gefahren.

Ermöglicht wird dies auch durch die Eigenheiten des Prüfzyklus für die Typzulassung. Obwohl 2016 der Lärmgrenzwert für Motorräder von 80 auf 77 dB abgesenkt worden ist, gibt es neu zugelassene Motorradtypen, die im realen Betrieb sogar noch lauter sind, als ihre Vorgänger. Wie kann das sein?

Die Geräuschprüfung, die ein Motorrad im Rahmen der Typzulassung durchlaufen muss, geht an der Realität vorbei. Sie fokussiert auf eine Geschwindigkeit von 50 km/h, verhältnismäßig niedrige Drehzahlbereiche und berücksichtigt Beschleunigungen nur bis 80 km/h.⁴ Maximale Motordrehzahlen und Geschwindigkeiten über 80 km/h bleiben bei den Vorschriften gänzlich außen vor.

Etliche Untersuchungen, unter anderem durch das Umweltbundesamt, haben gezeigt, dass sogar gesetzeskonforme Fahrzeuge allein durch eine veränderte Fahrweise den zulässigen Lärmgrenzwert bereits um bis zu 25 Dezibel überschreiten.⁵ Da Lärm ein logarithmisches Maß ist, wird bereits ein Anstieg um 10 Dezibel als Verdoppelung des Lärms wahrgenommen.

Bislang wird einfach den Aussagen/Erklärungen der Hersteller vertraut, dass ihre Fahrzeugtypen die Grenzwerte bei Geschwindigkeiten zwischen 20 und 80 Stundenkilometern einhalten. **Auch eine Parallele zum Abgasskandal: Das zuständige Kraftfahrtbundesamt könnte die tatsächliche Einhaltung überprüfen, tut das aber nicht.**⁶

Ganz ähnlich wie im Dieselskandal ermöglichen schwammige Formulierungen in den Vorschriften immer noch den Einbau lärmverstärkender Vorrichtungen. Wem der serienmäßig gelieferte Lärm noch nicht reicht, kann die Auspuffschalldämpfer austauschen. Die Zubehörteile dürften zwar nicht lauter sein als das Original,⁷ aber auch

³ Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE), Regelung Nr. 41 Änderungsserie 04 (UNECE -R 41.04) und entsprechend die EU-Verordnungen EU 168/2013 und EU 134/2014, die wiederum ihren Niederschlag in der deutschen Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung haben (StVZO § 49).

⁴ Gemessen werden Konstantfahrten mit 50 km/h und Beschleunigungsfahrten zwischen mindestens 20 km/h und maximal 80 km/h. In der Mitte der 20 Meter langen Teststrecke müssen dabei genau 50 km/h erreicht werden. Die gemessenen Werte werden miteinander verrechnet.

⁵ <https://www.umweltbundesamt.de/fachtagung-krach-klang-laute-fahrzeuge-im-2>

⁶ Vgl. Drs. 19/2588, Frage 34

⁷ Für die Zulassung von Austauschschalldämpfern wurde von der UN/ECE eine zusätzliche Regelung erlassen (UNECE-R92), die in EU-Recht übernommen wurde.

hier gibt es nach wie vor Möglichkeiten, die Vorschriften zu umgehen.⁸ Illegale Nachrüstelemente wie elektronische Sounddesignprodukte oder die (inzwischen allerdings erschwerte) Möglichkeit, lärm mindernde Einsätze der Schalldämpfer zu entfernen, sind ebenfalls beliebt.

Manche Modelle erhalten auch einen Schalter, mit dessen Hilfe Motorradfahrer*innen in einen „lauten“ Modus wechseln können. Dieser Modus ist jedoch für die Geräuschprüfung nicht relevant, da diese im „normalen“ Fahrmodus zu absolvieren ist. Selbst wenn der Wille dazu besteht, Manipulationen am Fahrzeug rechtssicher zu verbieten, sind die Hersteller dem Gesetzgeber mit technischen und elektronischen Feinessen immer eine Nasenlänge voraus. **Das wird sich auch nicht ändern, solange sich mit dem Verkauf von Lärm viel Geld verdienen lässt.**

Die Hersteller weisen die Schuld an übermäßigem Motorradlärm von sich und fordern mehr Verkehrskontrollen. Leider helfen Kontrollen aber wenig. Denn Polizist*innen können am Straßenrand den komplizierten Versuchsaufbau nicht nachbilden, der bei der Typzulassung für die Ermittlung des Lärmgrenzwerts fahrender Maschinen vorgeschrieben ist. Einfach das vorbeifahrende Motorrad zu messen, ist als Beweismittel nicht zulässig. Gleiches gilt für eine gezielte Vor-Ort-Messung direkt am Auspuff und entsprechendem Gas geben. Äußere Umstände – etwa eine nah stehende Wand - könnten den Geräuschpegel negativ beeinflussen.

Damit die Lautstärke dennoch irgendwie kontrolliert werden kann, muss der Hersteller als Referenzwert das Standgeräusch angeben. Das ist ein ansonsten irrelevanter Wert, dessen Einhaltung aber garantieren soll, dass auch beim Fahrgeräusch alles seine Ordnung hat. Wegen Messunsicherheiten muss die Polizei auf ihre Messergebnisse dann noch den hohen Toleranzwert von 5 Dezibel aufschlagen. Dazu kommt, dass Auspuffklappen beim Start des Motors standardmäßig geschlossen sind und sich Schalldämpfer-Einsätze (etwa für die erneute Vorführung des beanstandeten Fahrzeugs beim TÜV) sehr leicht wieder einbauen lassen.

Die Polizei weicht, wenn sie tätig werden will, deshalb oft auf den subjektiven Tatbestand des unnötigen Lärms aus. 15 Euro Verwarnungsgeld sind hier allerdings wenig abschreckend. Die Einführung höherer Bußgelder für diesen Fall aber hat Andreas Scheuer erst jüngst wieder sabotiert. **Solange keine derben Manipulationen vorliegen, hält sich das Risiko, wegen unzulässigen Lärms belangt zu werden, also in sehr engen Grenzen.**

Es geht auch leiser: Maßnahmenpaket gegen Krach

Die große Gruppe der Vernünftigen unter den Motorradfahrer*innen hat es kommen sehen: Eine laute Minderheit trägt dazu bei, dass immer mehr Menschen „die Biker“ als Problem wahrnehmen. Das wäre nicht nötig und ist auch die Quittung für das jahrelange Nichtstun der Bundesregierung beim Thema Motorradlärm. Da ist die gegenwärtige Stimmung nicht verwunderlich.

Mehr denn je liegt es jetzt auch im Interesse der Motorradszene und der Hersteller, zu einem vernünftigen Umgang mit Lärm zu finden, der am Ende sowohl den Bikern, als auch den Menschen, die an den Strecken leben, zu ihrem Recht verhilft. **Ohne Streckensperrungen und ohne unnötigen Lärm.**

Dazu brauchen wir ein Maßnahmenpaket für weniger Motorradlärm, das eine ganze Reihe von Aktivitäten bündelt.

1. Rücksichtnahme fördern

Durch angemessenes Fahrverhalten und den Verzicht auf zusätzliche Fahrzeugmanipulationen lässt sich viel Lärm vermeiden. Es ist enorm wichtig, das **Bewusstsein für das eigene Störpotenzial zu schärfen und das Gebot der Rücksichtnahme besser zu verankern.** Denn die aktuellen Maschinen, die ganz legal sehr laut gefahren werden

⁸ Es ist schwer festzustellen, ob ein Schalldämpfer, der zwecks Zulassung von einem technischen Dienst geprüft wurde, im Detail mit den tatsächlich verkauften Exemplaren übereinstimmt. Ebenfalls problematisch ist, dass die Prüfinstitute, die in der ganzen EU Lärm-Prüfprotokolle erstellen, von den Herstellern bezahlt werden und nicht überall mit der gleichen Gewissenhaftigkeit arbeiten.

können, werden noch lange auf den Straßen unterwegs sein. Wir brauchen vom Bund unterstützte Kampagnen für leiseres Motorradfahren. Eine hilfreiche Maßnahme sind zum Beispiel die (allerdings sehr teuren) Lärmdisplays, die in Baden-Württemberg eingesetzt werden.⁹ Die Entwicklung weiterer Ideen soll gefördert werden.

Kooperationen zwischen den Betroffenen und Motorradfahrer*innen sollen gefördert werden. Das gleiche gilt für die Vernetzung von Betroffenenorganisationen. Beispiele dafür sind die Vereinigten Arbeitsgemeinschaften gegen Motorradlärm e. V. mit der Plattform „Motorradlärm.de“ des BUND, die Initiative Silent Rider und die Initiative Motorradlärm in Baden-Württemberg sowie der Bundesverband der Motorradfahrer*innen (BVDM), der sich in der Community für mehr Lärmbewusstsein einsetzt. Zu nennen ist außerdem der Arbeitsring Lärm (ALD) der Deutschen Gesellschaft für Akustik (DEGA), der fachliche Unterstützung zugesichert hat.

2. Typzulassung reformieren

Für das Jahr 2024 sind auf Ebene der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) veränderte Lärmregelungen für die Zulassung neuer Motorradtypen vorgesehen (Euro-5b-Norm). Das bisherige Lärmkonzept ist löchrig. Angesichts der beschriebenen Gemengelage ist es nahezu aussichtslos, dass künftig alle Lücken geschlossen werden.

Deshalb fordern auch wir den vom Bundesrat beschlossenen **Grenzwert von 80 Dezibel, der für alle Fahrzustände, den gesamten Geschwindigkeitsbereich und alle Drehzahlbereiche gelten soll**. Der Grenzwert von 75 Dezibel muss daneben für den Fahrbereich, den der gegenwärtige Prüfzyklus abdeckt, bestehen bleiben.

Ein übergreifender Maximalpegel ermöglicht endlich eine rechtssichere Kontrolle vorbeifahrender Motorräder. Klappenauspuffsysteme und andere Abschaltvorrichtungen werden dann wirkungslos, denn die „Prüfsituation“ kann nicht vorab erkannt werden. Egal wann, wie und wo: Mehr als 80 dB sind dann nicht mehr erlaubt. Allerdings gilt das alles erst für Motorradtypen, die nach 2024 für den europäischen Markt zugelassen werden. Im Falle der heute geltenden Euro-4-Norm hat es von der Veröffentlichung der neuen UN-Übereinkunft bis zum Inkrafttreten der daraus abgeleiteten EU-Verordnung dreieinhalb Jahre gedauert.

3. Straßenverkehrsrecht anpassen

Auf lange Jahre wird für die Minderung des Motorradlärms das deutsche Straßenverkehrsrecht viel wichtiger sein als neue Typzulassungsvorschriften. Denn diese greifen erst nach 2024 und auch nur für die künftigen Typen. Der große Bestand an Euro-4-Motorrädern und älteren Typen ist dagegen unverändert unterwegs.

Im deutschen Straßenverkehrsrecht ist die Möglichkeit, Motorradlärm besser in den Griff zu bekommen, bereits angelegt. Unnötige Belästigung, unnötiger Lärm und unnötig laute Fahrzeuge sind verboten.¹⁰ Allerdings fehlt eine Definition dessen, was „unnötig“ ist. Demensprechend wirkungslos bleiben die Vorschriften bisher.

Ein vielversprechender Ansatz ist es, die Lautstärke vorbeifahrender Motorräder statistisch zu erheben und daraus repräsentative Schwellenpegel abzuleiten. Die Überschreitung dieser Schwellen durch einzelne vorbeifahrende Motorräder wird dann als „unnötig“ bezeichnet. Wir wollen, dass umgehend bereits bestehende Erfahrungen mit dem Verfahren¹¹ aufgegriffen und **relevante Schwellenwerte entwickelt werden**. Übermäßiger Lärm

⁹ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/mit-displays-gegen-motorradlaerm-vorgehen/>

¹⁰ § 1 (2) StVO: „Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als den Umständen entsprechend behindert oder belästigt wird.“ § 30 (1) StVO: „Bei der Benutzung von Fahrzeugen sind unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelastigungen verboten.“ § 49 (1) StVZO: „Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger müssen so beschaffen sein, dass die Geräuschentwicklung das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt.“

¹¹ ALD-Newsletter Nr. 4/2019, S. 3 (<http://www.ald-laerm.de/publikationen/newsletter-des-ald/newsletter-archiv/>)

fahrender Motorräder könnte auf diese Weise schon bald gemessen und geahndet werden. Diese Maßnahme ist für die Minderung von Motorradlärm von zentraler Bedeutung und muss mit Nachdruck vorangetrieben werden.

Außerdem sollte die Poser-Regelung, die „unnützes Hin- und Herfahren“ innerhalb geschlossener Ortschaften verbietet, „wenn Andere dadurch belästigt werden“¹², auf ortsnahe Strecken ausgeweitet werden. Die Bußgelder für Poser-Lärm sind zurecht gerade deutlich erhöht worden.

Vermehrte Geschwindigkeitskontrollen dienen der Verkehrssicherheit und der Lärminderung gleichermaßen und sind deshalb grundsätzlich wünschenswert. Die jüngst beschlossene und vorübergehend zurückgenommene Erhöhung der Bußgelder und Sanktionen für Raser waren richtig und müssen nach Beseitigung des Formfehlers in der Straßenverkehrsordnung wieder in Kraft gesetzt werden.

4. Verantwortlichkeit gewährleisten

Wegen fehlender Frontkennzeichen und Helmpflicht bleibt bei alledem die Schwierigkeit, Fahrzeughalter*innen und Fahrer*innen zu erfassen. Das kommt einem Freibrief zu rücksichtslosem Fahren gleich. Dieser Zustand ist nicht dem Fehlen von Möglichkeiten geschuldet, sondern mangelndem Engagement der Bundesregierung. Sie ist aufgefordert, schnellst möglich eine Lösung dieses Problems herbeizuführen.

Um Motorradfahrer*innen Verkehrsvergehen nachweisen zu können, muss derzeit ein enormer Aufwand betrieben werden. Es werden teure Blitzer benötigt, die auch von hinten blitzen oder Polizist*innen, die an der Strecke stehen, um die hinten angebrachten Kennzeichen aufzunehmen und um die Fahrer*innen anzuhalten. Andernfalls sind aufwändige Ermittlungen der Fahrzeughalter*innen und der Fahrer*innen notwendig, die längst nicht immer zum Erfolg führen. Die Kosten dafür trägt die Allgemeinheit. Richtig wäre es, wenn Halter*innen und Fahrer*innen die Kosten dafür tragen würden, erkennbar zu sein. Um eine geeignete Lösung zu finden, sollen ein Ideenwettbewerb veranstaltet und Fachleute mit der Konzeption praktikabler Lösungen beauftragt werden.

Daneben muss die Halterhaftung, die jetzt schon für Parkverstöße gilt, auf den fließenden Verkehr, also etwa auf zu schnelles Fahren, ausgedehnt werden¹³. Weil Schuld laut Verfassung zweifelsfrei einer Person zuweisbar sein muss, muss der Rahmen des Möglichen ausgelotet werden. Wir unterstützen hier die Forderung des Bundesrates. In jedem Fall soll es aber eine **Halterkostenhaftung** geben. Das bedeutet, dass der/die Fahrzeughalter*in die Verwaltungskosten tragen muss, die etwa durch die Ermittlung der Fahrer*innen oder die Erstellung der Bußgeldbescheide entstehen.

Außerdem soll ein Bußgeld für den Fall eingeführt werden, dass ein/e Fahrzeughalter*in keine Auskunft über den/die Fahrer*in des Fahrzeugs gibt.

5. Lärmschutz verbessern

Die bestehenden Regelungen machen das Ergreifen von Lärmschutzmaßnahmen gegen Motorradlärm nahezu unmöglich, denn sie werden dessen Eigenheiten in keiner Weise gerecht. Derzeit sind sogenannte Dauerschallpegel entscheidend.¹⁴ Dabei wird der Lärm über das ganze Jahr hinweg gemittelt. Wenn man den Lärm selbst der meist befahrenen Motorradstrecken Deutschlands auf diese Weise verdünnt, bleibt man immer weit unter der Schwelle, die Lärmschutzmaßnahmen auslösen würde.

¹² § 30 (1) StVO.

¹³ Nach § 25 a StVG.

¹⁴ Nach §45 StVO und Lärmschutz-Richtlinien-StV von 2007.

Deshalb muss die zeitliche Verteilung des Motorradlärms angemessen berücksichtigt werden. Bei Fluglärm zum Beispiel fließt die Lärmbelastung der verkehrsreichsten sechs Monate des Jahres in die Rechnung ein.

Außerdem muss es bei der Lärmberechnung verschiedene Aufschläge geben. In der TA Lärm, die zum Schutz vor gewerblichem Lärm erlassen wurde, gibt es an Sonn- und Feiertagen Lärm-Aufschläge. Ähnlich wie Fluglärm¹⁵ wird Motorradlärm aufgrund seiner besonderen Eigenschaften außerdem als besonders störend empfunden, was einen weiteren Aufschlag rechtfertigt.¹⁶ Besonders belastend sind die einzelnen hohen Lärmspitzen. Bei gleichem Dauerschallpegel wirken sie viel störender als kontinuierliches Rauschen. **Deshalb müssen auch die Spitzenpegel berücksichtigt werden, wie es bei Fluglärm bereits für die Nachtstunden vorgeschrieben ist.**

Ein generelles Problem sind die zu hohen Lärm-Schwellenwerte für den gesamten Verkehrssektor. Laut WHO¹⁷ liegt die Schwelle zur Gesundheitsschädlichkeit deutlich niedriger als in der geltenden Lärmschutz-Richtlinien – StV von 2007. Deren Werte müssen dringend gesenkt werden.

Zahlreiche Kommunen sind ausuferndem Motorradlärm derzeit beinahe machtlos ausgeliefert. Auf Bundesebene muss eine Handhabe geschaffen werden, mit der sich besonders schwer betroffene Orte vor Auswüchsen schützen können. Solange bis andere Maßnahmen spürbar Wirkung zeigen, müssen in solchen Fällen Geschwindigkeitsbegrenzungen und Streckensperrungen angeordnet werden können. Sie bringen sofort und kostengünstig Erleichterung. Zugleich signalisieren sie einschlägigen Kreisen und der Motorradindustrie, dass es ein weiter so nicht geben wird. Elektromotorräder sollen von Streckensperrungen grundsätzlich ausgenommen werden. Sie sind leise, ihnen gehört die Zukunft.

6. Umsteuern auf die Zukunft

Niemand muss, um keinen Lärm zu produzieren, auf das Motorradfahren verzichten. Spaß am Fahren und Menschen, die ihr Zuhause an den beliebten Motorradstrecken auch an schönen Tagen genießen können, müssen sich nicht ausschließen. Das leise Motorrad gibt es schon!

Elektro-Motorräder bringen in puncto Lärm enorme Vorteile. Der Elektroantrieb ist sehr viel leiser als der Verbrenner und anders als beim Elektroauto bleibt auch das Reifen-Fahrbahngeräusch, das beim Pkw das Fahrgeräusch schon ab niedrigen Geschwindigkeiten dominiert, gering. Bei den Herstellern in Deutschland muss sich noch einiges ändern, denn sie haben bislang kaum elektrisch betriebene Zweiräder im Programm. Die Nachfrage nach E-Motorrädern und Rollern wird zukünftig stark zunehmen. Deutschland darf dabei den Anschluss nicht verpassen.

Es ist Zeit, dass die Hersteller endlich Verantwortung übernehmen, indem sie ab sofort vom Geschäftsmodell Lärm und dem Werben mit Krach abrücken. **Die Branche selbst muss dazu beitragen, einen Imagewandel einzuleiten. Laut ist out.** Hersteller sollen ihre Erfahrung mit Sounddesign dafür einsetzen, hohe Geräuschemissionen zu unterbinden und die Lärmemissionen zu reduzieren.

Es müssen jetzt Anreize geschaffen werden zur raschen Einführung leiser und vor allem elektrischer Motorräder.

Daniela Wagner MdB, Sprecherin für Stadtentwicklung

¹⁵ Zu den Ergebnissen der NORAH-Lärmstudie: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laermwirkungsstudie-norah-einschaetzung-des-uba>

¹⁶ In Österreich wird, basierend auf einer Studie im Außerfernprojekt eine Korrektur um 4 Dezibel vorgeschlagen.

¹⁷ <https://www.euro.who.int/de/media-centre/sections/press-releases/2018/press-information-note-on-the-launch-of-the-who-environmental-noise-guidelines-for-the-european-region>

Oliver Krischer MdB, stellv. Fraktionsvorsitzender

Matthias Gastel MdB, Sprecher für Bahnpolitik

Stephan Kühn MdB, Sprecher für Verkehrspolitik