



Positionspapier: Motorradlärm und Fahrverbote

Diskussionen über lautstarke Motorräder und die daraus resultierende Belastung für Anwohner gibt es seit Jahren. Auch der Bundesrat setzt sich mit diesem Thema auseinander und regt härtere Strafen, die Einführung einer Halterhaftung und Verkehrsverbote für Zweiräder an Sonn- und Feiertagen an.

Position und Sichtweise des Zweirad-Handwerks

Die gegenwärtigen Auseinandersetzungen mit dem Thema Verkehrslärm führen zu einer Stigmatisierung von Motorrädern und Motorradfahrern. Dabei ist festzustellen, dass Motorräder und deren Fahrer als alleinige Ursache für das Problem „Verkehrslärm“ benannt werden. Eine derartige Fokussierung auf eine einzige Verkehrsteilnehmergruppe führt zu einer Verhärtung der Fronten und behindert eine sachliche Auseinandersetzung. Geräuschemissionen können zwei Ursachen haben: sie können auf den Fahrstil des Fahrzeugführers oder das Kraftfahrzeug selbst zurückgeführt werden.

Fahrzeugführer

Unabhängig der Fahrzeugklasse kann ein Fahrzeugführer durch seine Fahrweise wie z.B. durch überhöhte Geschwindigkeit, unangepasste Gangwahl/fahren bei hoher Drehzahl und Frequenzfahrten einzelner Straßenabschnitte unnötige Lärmemissionen produzieren. Bei einer vernünftigen und angepassten Fahrweise im Rahmen der Vorgaben der Straßenverkehrsordnung gehen von Krafträdern keine signifikant höheren Lärmemissionen aus. Sie führen damit nicht zu einer überdurchschnittlichen Lärmbelastung.

Lärm durch legale Fahrzeuge

Seit den 90er Jahren werden die Rahmenbedingungen im Rahmen von Typgenehmigungsverfahren auch für Krafträder stringenter. Die Grenzwerte der Geräuschemissionen sind in den letzten Jahren von 80 dB(A) auf 77 dB(A) in einem zusätzlich angepassten Messverfahren reduziert worden. Zubehörendeschalldämpfer müssen die Grenzwerte der Serienanlage ebenfalls einhalten. Dennoch gelingt es einigen Herstellern Serienfahrzeuge und Endschalldämpfer mit besonders sportlichem Charakter auf den Markt zu bringen, welche im Fahrbetrieb diese Grenzen übertreffen. Ausgelöst zum einen durch Interpretationsspielräume europäischer Genehmigungsbehörden und zum anderen durch eine Überschreitung der Grenzwerte außerhalb des geprüften Messbereiches lässt sich das Problem von lauten und legalen Fahrzeugen auf die aktuellen Prüf- und Zulassungskriterien zurückführen.

Lärm durch Fahrzeugmanipulation

Deutlich auffälliger sind jedoch manipulierte Fahrzeuge im Straßenverkehr. Fahrzeughalter mit der Ansicht ein besonders lautstarkes Fahrzeug führen zu wollen oder den sportlichen Charakter steigern wollen, nehmen oftmals Veränderungen an der Abgasanlage, den Motorkennfeldern oder den Motorfunktionen vor. In der Regel entsprechen solche Fahrzeuge bewusst nicht mehr den Vorschriften und werden „rechtzeitig“ zur regelmäßigen Hauptuntersuchung rückgerüstet. Hier liegt das eigentliche Problem, welches es zu bekämpfen gilt.

Fazit

Nicht jeder Motorrad- oder Sportwagenfahrer darf pauschal für das Problem „Verkehrslärm“ verantwortlich gemacht werden. Diskussionen und Maßnahmen müssen wieder sachlich geführt werden: die Hauptursache von durch Motorräder verursachtem Lärm sind die unangepasste Fahrweise sowie das unzulässige „Herumschrauben“ am Fahrzeug. Streckensperrungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen für eine einzelne Verkehrsgruppe würden vielmehr zu mehr Provokationen einzelner Verkehrsteilnehmer führen. Und zwar genau durch die, die auch jetzt schon maßgeblich für den Konflikt verantwortlich sind.

Das Aufstellen von Feindbildern und die Diskreditierung einer einzelnen Verkehrsteilnehmergruppe stellt zudem eine Ungleichbehandlung und einen Verstoß gegen die Rechtsstaatlichkeit dar. Es dürfen nicht alle Motorräder und deren Fahrer über einen Kamm geschoren werden.

Folgen

Mit der Absicht vornehmlich Freizeitfahrten mit Motorrädern zu verhindern, treffen die Forderungen des Bundesrates auch Bürger, deren Hauptverkehrsmittel das Zweirad ist. Diesen Bürgern ist es mitunter finanziell nicht möglich auf ein anderes Fahrzeug umzusteigen. Für sie stellt ein motorisiertes Zweirad eine kosten-, verbrauchsgünstige und umweltschonende Art der Individualmobilität dar. Des Weiteren werden mittelbare und unmittelbare Wirtschaftszweige von den Forderungen getroffen. Sollte es weniger Motorradfahrer geben, wird dies Effekte auf Beschäftigung in Industrie, Handwerk und Handel haben. Aber auch das Tourismusgewerbe und der Gastronomiebereich würden negativ davon getroffen.

Forderung

Bei Anwendung der bestehenden Rechtslage durch die Ordnungsbehörden könnte eine Reduzierung des Verkehrslärm schon jetzt erreicht werden: das unnötige Verursachen von Lärm und das Fahren eines Motorrades mit Bauteilen ohne Betriebserlaubnis kann schon jetzt mit Bußgeldern geahndet werden. Statt immer mehr und neuer Vorschriften wäre es an der Zeit, die bestehenden Möglichkeiten konsequent umzusetzen. Hierfür wäre – und das ist das eigentliche Hauptproblem – die Erhöhung der personellen Kapazitäten der Ordnungsbehörden das Mittel der Wahl. Was helfen neue Gesetze, wenn keiner da ist, der sie umsetzt? Fahrverbote und Geschwindigkeitsbegrenzungen einzelner Fahrzeuggruppen sind aus Sicht des Zweirad-Gewerbes jedenfalls keine angemessene Alternative.

Hilfreich wäre zudem eine abgestimmte Vorgehensweise bei der Umsetzung der Typgenehmigungen. Wenn Hersteller diese zukünftig einheitlich und damit gleichberechtigt umsetzen würden, würde keiner bevorzugt oder benachteiligt. Die Politik wäre gut beraten, sich in dieser Hinsicht einzusetzen!

Der Bundesinnungsverband Zweirad-Handwerk vertritt das Gewerk der motorisierten und nicht motorisierten Zweiräder mit seinen 17 angeschlossenen Innungen und Landesinnungsverbänden, sowie deren Mitgliedsunternehmen im Verkauf und Service.