Forderungskatalog zur Reduzierung des Motorradlärms

Die Europäische Union, die Bundesregierung sowie Hersteller und Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer werden aufgefordert, ihren Beitrag zu leisten, um eine kontinuierliche und spürbare Verbesserung des Schutzes vor Motorradlärm zu erreichen.

Gemeinsame Erklärung

Der Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg,
der Lärmschutzbeauftragte der Landesregierung von Baden-Württemberg und
die der Initiative beigetretenen Städte und Gemeinden aus Baden-Württemberg fordern,
dass alle bestehenden Handlungsmöglichkeiten ergriffen werden,
um Motorradlärm wirkungsvoll zu reduzieren.

Kommunale Mitglieder der Initiative
(Januar 2020)

Abtsgmünd, Aichtal, Albershausen, Amtzell, Bad Rippoldsau-Schapbach, Bad Saulgau, Bad Schönborn, Bad Urach, Baden-Baden, Badenweiler, Berglen, Bernau im Schwarzwald, Beuren, Beuron, Biederbach, Bietigheim-Bissingen, Blumberg, Bodman-Ludwigshafen, Dachsberg, Eschenbach, Essingen, Feldberg, Freiamt, Freudenstadt, Fridingen, Gaggenau, Gammelshausen, Geislingen an der Steige, Gerlingen, Gernsbach, Göppingen, Großerlach, Gütenbach, Heidelberg, Jagsthausen, Kappel-Grafenhausen, Karlsbad, Kernen im Remstal, Kißlegg, Landkreis Hohenlohekreis, Landkreis Lörrach, Landkreis Schwäbisch Hall, Landkreis Waldshut, Landkreis Zollernalbkreis, Lenningen, Leutenbach, Lichtenwald, Mainhardt, Mühlheim an der Donau, Münsingen, Nusplingen, Nußloch, Oberwolfach, Oppenau, Ottenbach, Ottenhöfen im Schwarzwald, Owen, Römerstein, Rudersberg, Sasbachwalden, Schelkingen, Schwäbisch Gmünd, Seebach, St. Blasien, St. Märgen, Todtmoos, Todtnau, Trochtelfingen, Untergruppenbach, Untergruppenbach, Vaihingen an der Enz, Waiblingen, Weinstadt, Wiesensteig, Wildberg, Zwiefalten

Vorbemerkung

Ruhe tut gut. Gleichzeitig ist Lärm allgegenwärtig und eine große Umweltbelastung. Vor allem durch den Straßenverkehrslärm sind viele Menschen hohen Lärmbelastungen ausgesetzt. Besonders störend sind Fahrzeuge, die besonders laut sind. Dazu gehören u.a. laute Motorräder, nicht zuletzt auch aufgrund ihres speziellen Klangcharakters. Besonders auf Motorradstrecken in topographisch reizvollen Gebieten lässt der Motorradlärm Anwohner und Ruhesuchende verzweifeln. Damit die Gesundheitsschäden gemindert werden und die Bedingungen für Erholung und Tourismus im Land weiterhin attraktiv bleiben, muss der Schutz vor Motorradlärm spürbar und mit Nachdruck verbessert werden. Hierzu müssen alle im Rahmen ihrer Verantwortlichkeit und Zuständigkeit einen Beitrag leisten, von den Motorradfahrenden, den Händlern und Herstellern über die Bundesregierung bis hin zur EU.

Die rechtlichen Möglichkeiten, die das Land und die Kommunen haben, um Motorradlärm wirkungsvoll einzudämmen, wollen wir ausschöpfen. Doch sind diese Möglichkeiten durch ungenügende europäische Genehmigungs- bzw. Zulassungsregelungen und unzureichende bundesgesetzliche Regelungen begrenzt. Eine Anpassung ist notwendig. Dafür setzen wir uns ein.

Darüber hinaus fordern wir ein Umdenken bei den Herstellern, Händlern sowie Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern. Hersteller und Händler werden aufgefordert, leise Motorräder herzustellen und anzubieten. Motorradfahrende werden aufgefordert, rücksichtsvoll zu fahren, sodass neben dem Sicherheitsaspekt, auch die Lärmbelastung deutlich reduziert wird. Eine „aggressive“ Fahrweise oder Manipulationen am Motorrad sind zu unterlassen. Die Möglichkeit, auf Motorräder mit leisem Antrieb, wie beispielsweise Elektromotorräder, umzusteigen, soll genutzt werden.

Kernforderungen an EU, Bund, Hersteller und zu laute Motorradfahrende

Konkrete Forderungen gegenüber dem Bund und der EU sind insbesondere die Überarbeitung der Zulassungsregelungen für Motorräder und die Anpassung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), so dass gezielt gegen zu laute Motorräder vorgegangen werden kann. Mit vereinfachten und transparenten Prüf- und Zulassungsverfahren von Motorrädern, bei dem ein Grenzwert von maximal 80 dB(A) für alle Neufahrzeuge über alle Betriebszustände einzuhalten ist, könnten die unnötige Geräuschemissionen von Motorrädern deutlich verhindern werden.

Mit Anpassungen in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) könnten zum Schutz der Anwohner und Ruhesuchenden Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitlich beschränkte Verkehrsverbote z. B. an Sonn- und Feiertagen auf bestimmten Motorradstrecken und Straßenabschnitten angeordnet werden. Lärmarme Motorräder oder Motorroller mit Elektroantrieb sollen von lärmbedingten Verkehrsverboten ausgenommen werden.

Forderungskatalog

Motorräder müssen leiser werden

1) Genehmigungs- bzw. Zulassungsregelungen müssen überarbeitet werden

2) Hersteller und Händler werden aufgefordert, leisere Motorräder herzustellen bzw. anzubieten

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

Motorräder müssen leiser gefahren werden

4) Motorradfahrer werden aufgefordert, rücksichtsvoll und leise zu fahren

5) Wir fordern eine stärkere polizeiliche Verkehrsüberwachung und die Ausweitung rechtlicher, technischer und personeller Kontrollmöglichkeiten

6) In besonderen Konfliktfällen müssen Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverbote an Wochenenden und Feiertagen aus Gründen des Lärmschutzes möglich sein

Rücksichtsloses Fahren muss deutliche Folgen haben

7) Eine vorsätzlich lärmerzeugende Fahrweise und Manipulationen am Motorrad müssen mit höheren Bußgeldern geahndet werden

8) Der Bund ist aufgefordert, eine Lösung zu finden, damit „Raser“ oder „Belästiger“ einer Strafe nicht entgehen können

9) Alternativ wird zumindest die Einführung einer Halterhaftung gefordert

10) Es wird eine Pflicht zur Führung eines Fahrtenbuchs gefordert

Forderungskatalog

Motorräder müssen leiser werden

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

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

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

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

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

2) **Hersteller und Händler werden aufgefordert, leisere Motorräder herzustellen und anzubieten. „Sound-Design“, durch das störende und belästigende Geräusche erzeugt werden können, gehört verboten. Die Möglichkeiten des „Sound-Design“, um Lärmemissionen zu reduzieren, sollen genutzt werden.**

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

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

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

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

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

Motorräder müssen leiser gefahren werden

4) **Motorradfahrer werden aufgefordert, rücksichtsvoll und leise zu fahren**.

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

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

Motorradfahrer können durch eine rücksichtsvolle und somit leisere Fahrweise dazu beitragen, dass die Lärmbelastung spürbar abnimmt. Als präventive Lärmminderungsmaßnahme hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Motorradlärm-Displays entwickelt und erprobt. Bei durchgeführten Tests wurde eine

Lärmminderung von 1,1 bis 2,2 dB(A) nachgewiesen. Im Jahr 2019 hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Städte, Gemeinden und Landkreise mit einem Förderprogramm bei der Anschaffung solcher Systeme unterstützt.

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

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

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

Die Anordnung von Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs (verkehrsrechtliche Maßnahmen) aus Gründen des Lärmschutzes setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt“.[1]

[1] § 45 (9) Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

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

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

Rücksichtsloses Fahren muss deutliche Folgen haben

7) **Eine vorsätzlich lärmerzeugende Fahrweise und Manipulationen am Motorrad müssen mit höheren Bußgeldern geahndet werden.**

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

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

Bei erhöhten Lärm durch Verschleiß am Motorrad sieht der Gesetzgeber ein Bußgeld in Höhe von 20 € vor. Die Inbetriebnahme eines Motorrades, für das die Betriebserlaubnis beispielsweise aufgrund unzulässiger Bauartveränderungen erloschen ist, wird mit einem Bußgeld in Höhe von 90 € für Fahrer und 135 € für

Fahrzeughalter geahndet. Bei Vorsatz verdoppeln sich die Bußgelder entsprechend auf 180 € bzw. 270 €. Diese Ahndungsmöglichkeiten sind - ungeachtet der schwierigen gerichtsfesten Beweisbarkeit - völlig unzureichend. Höhere Bußgelder würden als abschreckende Maßnahme Abhilfe schaffen.

8) **Der Bund ist aufgefordert, eine Lösung zu finden, damit „Raser“ oder „Belästiger“ einer Strafe nicht entgehen können.**

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

9) **Alternativ wird zumindest die Einführung einer Halterhaftung gefordert.**

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

10) **Es wird eine Pflicht zur Führung eines Fahrtenbuchs gefordert.**

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