

Rasen und Lärmen

Manipulierte Motorräder entwerten viele Erholungsgebiete. Um diesen „Lärmterror“ zu stoppen, müssten die EU-Zulassungsregularien geändert werden. Der BUND fordert einen wirksamen Anwohnerschutz

Stand: 9. Februar 2010

Es ist vor allem ein Problem der Naherholungsgebiete um die großen Städte herum und in den Mittelgebirgen: Extrem nervender Motorradlärm genau an jenen Tagen, an denen es am schönsten ist und viele Ruhesuchende sich im Freien aufhalten. Konstruktionsbedingt ist das Motorrad schon immer das lauteste Verkehrsmittel auf unseren Straßen gewesen. Verschärft wird dieses Problem noch durch die Zulassungsregularien. Vielen Motorradfahrern geht es außerdem darum aufzufallen und gehört zu werden. Dafür manipulieren sie die Auspuffanlagen ihrer Maschinen und überschreiten so die erlaubten Grenzwerte zum Teil bei weitem. Eine Änderung der Zulassungsvorschriften für Zubehörauspuffe würde die Polizei in die Lage versetzen, schnell für deutlich mehr Ruhe zu sorgen. Anwohner können zudem mit Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverböten besser geschützt werden. Um die Ermittlungen der Polizei zu erleichtern, ist eine Halterhaftung für Motorräder erforderlich.

Seinen Anfang nahm das Problem in den 80er Jahren, als die Hersteller von Motorrädern die freiwillige Selbstbeschränkung auf die 100-PS-Leistungsgrenze aufgaben. Diese „Vernunftsgrenze“ fiel, die PS-Treiberei eskalierte und heute leisten viele Sportmotorräder weit mehr als 100 PS. Inzwischen sind dies straßenzulassungsfähige Rennmaschinen, die auch so aussehen, sich so fahren und die Lärm verbreiten wie ihre Originale. Rund 80 Prozent der neu zugelassenen Motorräder gehören zur so genannten Big-Bike-Klasse, deren Leistungen bis zu 200 PS betragen. Sie werden gebaut, um schnell zu fahren und sind damit - von wenigen Ausnahmen abgesehen - gleichzeitig sehr laut. Kein Wunder, dass das Verkehrsmittel Motorrad bei seinen externen Kosten mit fast 400 Euro pro 1000 Personenkilometer weit vorne liegt (vgl. „Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland“, INFRAS u.a. 2007).

Es gibt sie zu Dutzenden in Deutschland: „Spaßstrecken“ oder „Applauskurven“ nennen sie Motorradfans, „Lärm-Hotspots“ die Kritiker. Das gemeinsame Merkmal: Hier geht's auf schnellen und starken Maschinen viele Male laut berghoch und wieder bergunter. Bis zu 400 Schallereignisse über 80 Dezibel auf weite Distanzen (jedes dauert im Mittel rund anderthalb Minuten) an einem Nachmittag sind für Anwohner solcher Strecken keine Seltenheit - so im Sauerland, im Schwäbisch-Fränkischen Wald, im Schwarzwald oder im Bergischen Land. Eine rechtliche Handhabe dagegen gibt es nicht.

30% der Auspuffe sind manipuliert - trotzdem ist die Polizei bislang machtlos

Eine weitere Verschärfung des Motorradlärm-Problems entstand, als die EU die Zulassungsnormen für Kraftfahrzeuge europaweit vereinheitlichte. Seither ist ein Auspuff, der beispielsweise in Portugal zugelassen wurde, auch in Deutschland erlaubt. Die Zeitschrift „Motorrad“ testet regelmäßig solche Zubehör-Auspuffanlagen mit Europazulassung. Das Ergebnis: Die weitaus meisten würden in Deutschland nie eine Betriebserlaubnis bekommen. Inzwischen hat etwa ein Drittel der großen Motorräder einen solchen Zubehör-Auspufftopf, mit dem sich die Fahrer lautstark bemerkbar machen wollen. Auch der europäische Motorradherstellerverband ACEM (Brüssel) publizierte eine Zahl: Mehr als 30 Prozent der Kraftrad-Auspuffe sind demnach manipuliert. Errechnet hat dies der Verband aus den Absatzzahlen für Zubehör-Auspufftöpfe. Politik, Polizei und Behörden geben Betroffenheitsstatements ab, manchmal werden auch Kontrollen angeordnet. Weil aber die Auspuff-Töpfe eine Prüfziffer tragen ist die Polizei machtlos.

Soforthilfe für Anwohner

Was man vor Ort tun kann, fragte sich ein vom BUND-Arbeitskreis Motorradlärm im Dezember in Stuttgart veranstaltetes „Motorradlärm-Kolloquium“. Experten der Polizei, des Umweltbundesamtes und des BUND waren sich einig: Zur Entlastung von Anwohnern gibt es derzeit nur wenige wirksame Möglichkeiten. Eine davon ist die Durchsetzung des § 45 der STVO, der vorsieht, dass aus Lärmschutzgründen Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote angewiesen werden können. Erst dann kann auch die Polizei wirksam kontrollieren.

Viele Straßenverkehrsbehörden wollen aber weder hinsehen noch hinhören. Die Lobby der Motorradfahrer reicht in manches Landrats- und Bürgermeisteramt, aber auch in die verschiedensten Fraktionen des Deutschen Bundestages. Selbst dort gibt es eine starke Motorradlobby, die eindeutige und umsetzbare Vorschriften bisher eher verhindert. Mit regelmäßigen „Motorradausfahrten“ des Bundestages und mit einem „Corpsgeist“ bis in die Reihen der Polizei hinein solidarisiert sich diese unbewusst auch mit jenen Lärmrowdys, die in Internetforen ganz offen Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung propagieren. Fakt ist auch, dass in den normalen Lärmkarten die Motorradstrecken gar nicht auftauchen, weil diese Karten mit errechneten Werten versehen werden, die auf Zählungen des Berufsverkehrs basieren. Für die Verkehrsbehörden existieren dann nur diese errechneten Werte – und sie sehen deshalb keinen Handlungsbedarf.

Was ist zu tun?

§ 45 StVO sieht vor, dass die Straßenverkehrsbehörden „die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten“ können – und zwar ausdrücklich auch „zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen“. Entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote mit Kontrollen wären hier wirksame lokale Maßnahmen. Da für solche Beschränkungen jedoch der Nachweis verlangt wird, dass die Lärmbelastung – gemessen als Mittelungspegel – bestimmte Werte überschreitet, wirkt diese Regelung in der Praxis nicht gegen den Motorradlärm. Sie berücksichtigt nicht, dass einzelne Schallereignisse gerade in Gebieten mit geringerer Grundbelastung als besonders störend empfunden werden. Deshalb müssen sich die Bundestagsabgeordneten und die Bundesregierung dafür einsetzen, dass das Bundesverkehrsministerium und der Bundesrat den StVO-Text bzw. seine Umsetzung so ändern, dass zum Lärmschutz der Anwohner Geschwindigkeitsbeschränkungen auch bei Einzel-Schallereignissen erlassen werden können.

Unterstützt werden muss zudem ein zweites Reformprojekt: Vor kurzem wurde – ganz im Sinne der Motorradlobby – die ISO-Norm für die Lärmzulassung von Motorrädern novelliert. Deren Umsetzung in deutsches Recht wird in Kürze erfolgen. Der Grenzwert von 80 dB(A) blieb unverändert – aber statt auf einer Beschleunigungsstrecke wird künftig bei der Typprüfung der Lärm bei gleichmäßiger Fahrt und 50 km/h gemessen – wo Motorräder typischerweise am leisesten sind. Das bedeutet faktisch eine verdeckte Grenzwerthöhung. Auch die Motorräder mit EU-ABE-Zubehörauspuffen werden weiterhin – quasilegal – den geltenden Grenzwert überschreiten. Es kann nicht akzeptiert werden, dass ABE-Zulassungen aus anderen europäischen Ländern geltendes Recht in großem Stil unterlaufen. Die Bundesregierung muss in der EU auf einheitliche strikte Zulassungsvorschriften hinwirken, um einen wirksamen Schutz der Bürger vor Motorradlärm gewährleisten zu können.

Kontakt und weitere Informationen:

BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
Bundesgeschäftsstelle
Dr. Werner Reh
Referat Verkehr
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Tel.: 030/2 75 86-435
werner.reh@bund.net

www.bund.net