

Antrag

der Abgeordneten Daniela Wagner, Oliver Krischer, Tabea Rößner, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Cem Özdemir, Lisa Badum, Harald Ebner, Britta Haßelmann, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Motorradfahren ohne unnötigen Lärm

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Motorradfahren ist ein Baustein der individuellen Mobilität und vor allem auch ein Element der Freizeitgestaltung. Dabei legen nicht wenige Fahrerinnen und Fahrer Wert auf einen durchdringenden „Sound“, der das Fahrerlebnis verstärken soll.

Zugleich werden viele Menschen in ihren Wohnungen und Gärten sowie viele Erholungssuchende in landschaftlich attraktiven Regionen durch Motorradlärm empfindlich beeinträchtigt.

Für Motorräder gelten darum Lärmgrenzwerte. Obwohl diese auf dem Papier eingehalten werden, nehmen Klagen über Motorradlärm ständig zu. Denn die Prüfzyklen für die Typzulassung entsprechen oft nicht den realen Fahrsituationen. Motorradhersteller haben zudem verschiedene teils elektronisch gesteuerte Bauelemente entwickelt, mit denen Motorräder - unter Einhaltung der gesetzlich geltenden Grenzwerte auf dem Prüfstand – auf der Straße sehr laut unterwegs sein können. Dieses Prinzip ist eine Blaupause des Abgasskandals. Ebenfalls erhältlich ist diverses Zubehör, das teils legal, teils illegal den Lärm verstärkt.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Polizei Motorradlärm bei Verkehrskontrollen weder wirkungsvoll kontrollieren noch sanktionieren kann. Gerichtsfeste Geräuschemessungen im fließenden Verkehr sind fast unmöglich. Selbst bei Geschwindigkeitsübertretungen, die eine Gefahr für alle darstellen und zu mehr Lärm führen, können Fahrerinnen und Fahrer nicht oder nur mit großem Aufwand identifiziert werden.

Kommunen sowie Anwohnerinnen und Anwohner sind hilflos, denn das bestehende Regelwerk gibt ihnen kein Instrument an die Hand, mit dem sie sich vor übermäßigem und unnötigem Lärm schützen können.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Derzeit treffen die Interessen der Lärmbetroffenen und Motorradfahrenden hart aufeinander, Fahrverbote stehen im Raum. Das Bedürfnis nach Ruhe und das Unternehmen gelungener Motorradtouren lassen sich aber durchaus zusammenbringen, wenn geeignete und längst überfällige Maßnahmen ergriffen werden.

Wo es jedoch nicht gelingt, einen fairen Interessenausgleich herzustellen, muss das Ruhebedürfnis der Menschen Vorrang haben. Denn Lärm beeinträchtigt die Lebensqualität erheblich und macht krank. Straßenverkehrslärm ist in Deutschland seit langem Lärmquelle Nummer eins.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. durch Kampagnen, Plattformen für Kooperationen und Maßnahmen wie Lärmdisplays das Bewusstsein für das Störpotenzial von Motorrادلärm sowie die Rücksichtnahme der Fahrerinnen und Fahrer zu fördern,
2. im Rahmen des Straßenverkehrsrechts Schwellenwerte für unnötigen Lärm zu definieren und Überschreitungen mit wirksamen Mitteln zu ahnden sowie die Poser-Regelung (§ 30 (1) StVO) auf ortsnahe Strecken auszudehnen,
3. umgehend praktikable Lösungen zu entwickeln, um im Fall von Verstößen die Identität von Motorradfahrenden sowie Fahrzeughalterinnen und -haltern problemlos feststellen zu können sowie die sofortige Einführung der Halterkostenhaftung,
4. umgehend in Richtung der leisen und weniger klimaschädlichen Mobilität der Zukunft umzusteuern und Anreize für den Umstieg auf Elektromotorräder zu schaffen,
5. den Einsatz von Technik, die die Emissionen erhöht und Testzyklen erkennt, für Motorräder und Pkw umgehend wirksam zu bekämpfen, unter Ausschöpfung aller nationalen rechtlichen Möglichkeiten,
6. auf eine Überarbeitung der Typzulassungsvorschriften hinzuwirken, mit dem Ziel, einen Lärmgrenzwert von 80 Dezibel für alle Motorräder und Betriebszustände sowie den gesamten Geschwindigkeitsbereich festzulegen, unter Beibehaltung des bestehenden Grenzwerts von 77 Dezibel für die Fahrbereiche, die der gegenwärtige Testzyklus abdeckt,
7. auf eine Überarbeitung der Typzulassungsvorschriften dahingehend hinzuwirken, dass alle technischen Möglichkeiten, Motorräder und Pkw lauter zu machen als zum Erbringen der Fahrleistung nötig ist, zu verbieten,
8. den Lärmschutz zu verbessern, indem Motorrادلärm bezüglich seiner spezifischen Merkmale (besonderes Belästigungspotenzial, Konzentration auf bestimmte Zeitabschnitte, markante Spitzenpegel) in die Lärmberechnung eingeht,
9. die Verantwortlichen in die Lage zu versetzen, für schwerstbetroffene Orte für zunächst eine Saison das sogenannte Tiroler Modell mit Streckensperrungen für Motorräder mit einem Standgeräusch von zunächst mehr als 95 Dezibel anzuordnen, die Lärminderung während der Testphase laufend zu evaluieren und falls die Lärminderung nicht zufriedenstellend ausfällt, die Verantwortlichen in die Lage zu versetzen, lärmbedingte Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Sonn- und Feiertagsfahrverbote zu verhängen, solange bis wirksame Maßnahmen zum Ausschluss besonders lauter Maschinen spürbar Abhilfe schaffen.

Berlin, den 27. Oktober 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Begründung

Der Bundesratsbeschluss „zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorradlärm“ vom 15. Mai 2020, in dem zahlreiche Maßnahmen zur wirksamen Bekämpfung des Motorradlärms gefordert werden, ist ein untrügliches Zeichen dafür, dass es an dieser Stelle Versäumnisse und massiven Handlungsbedarf gibt. Die öffentliche Debatte fokussiert seit Veröffentlichung des Beschlusses vor allem auf das Thema Fahrverbote, die dort „für besondere Konfliktfälle ... an Sonn- und Feiertagen“ gefordert werden. Wir wollen Verkehrsverbote nach Möglichkeit vermeiden. Wenn das gelingen soll, müssen schnellstmöglich rechtliche Voraussetzungen geschaffen werden, um die Lärmemissionen wirksam zu reduzieren und zu kontrollieren.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass Krafträder in Deutschland durchschnittlich 18 Jahre lang gefahren werden. Verbesserte Typzulassungs-Regelungen auf Ebene der UNECE (Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa) sind essenziell. Dort getroffene Regelungen zur Lärminderung machen sich auf den Straßen aber erst spät und nur allmählich bemerkbar, denn sie gelten nur für neu zugelassene Motorradtypen. Zudem ist die nächste Überarbeitung der Lärmregelungen (Euro-5b-Norm) erst für 2024 vorgesehen, möglicherweise werden weitere Jahre vergehen, bis sie umgesetzt werden müssen.

Daher sind alle Maßnahmen, die unabhängig von der Typzulassung sofort und auf nationaler Ebene ergriffen werden können, von großer Bedeutung.

Mittelfristig ist das Motorradlärmproblem bereits gelöst. Elektro-Motorräder bringen bezüglich 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 schon ab einer niedrigen Geschwindigkeit dominiert, gering. Entsprechend wichtig ist es, auch mit Blick auf das Klima, jetzt die Weichen richtig zu stellen.

Zu 2. Es gibt bereits Erfahrung damit, die Lautstärke vorbeifahrender Motorräder statistisch zu erheben und daraus repräsentative Schwellenpegel abzuleiten (ALD-Newsletter Nr. 4/2019, S. 3, <http://www.ald-laerm.de/publikationen/newsletter-des-ald/newsletter-archiv/>). Diese Erfahrungen sollen aufgegriffen und rechtlich relevante Schwellenpegel entwickelt werden. Die Überschreitung dieser Schwellen durch einzelne vorbeifahrende Motorräder wird dann als „unnötig“ bezeichnet und kann nach § 1 (2) StVO, § 30 (1) StVO und § 49 (1) StVZO geahndet werden. Diese Maßnahme ist für die zeitnahe Minderung von Motorradlärm wichtig und soll mit Nachdruck vorangetrieben werden.

Zu 3. Fehlende Frontkennzeichen und Helmpflicht erschweren im Fall von Verstößen die Feststellung der Identität von Motorradfahrenden sowie Fahrzeughalterinnen- und haltern. Derzeit muss zu deren Ermittlung großer Aufwand betrieben werden, der längst nicht immer zum Erfolg führt. Um die Verantwortlichen erkennbar zu machen, mangelt es bislang nicht an Möglichkeiten, sondern an Engagement. Die Halterkostenhaftung bedeutet, dass die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter die Verwaltungskosten tragen muss, die etwa durch die Ermittlung der Fahrenden oder die Erstellung der Bußgeldbescheide entstehen.

Zu 5. Einen Ansatz dazu gibt es in der Verlautbarung „Nachrüstung von Soundgeneratoren ...“ (Verkehrsblatt 2018, S. 214, Nr. 3) vom 02. Februar 2018, die aber noch keine ausreichende Wirkung entfaltet.

Zu 6. Der Prüfzyklus für die Typzulassung berücksichtigt lediglich Beschleunigungen bis 80 km/h bei verhältnismäßig niedrigem Drehzahlbereich und bildet damit die lautesten Fahrzustände nicht ab. D.h. im wirklichen Fahrbetrieb können Motorräder ganz legal sehr viel lauter sein als die derzeit vorgeschriebenen 77 Dezibel. Der Prüfzyklus ist zudem so kompliziert, dass er von Polizistinnen und Polizisten an der Strecke nicht nachgestellt werden kann. Damit ist die rechtssichere Geräuschemessung vorbeifahrender Motorräder fast unmöglich. Die Aus-

sagekraft des Standgeräuschs, das zu Lärmmessungen herangezogen wird, ist für die Lärmbewertung des Fahrzeugs nur bedingt relevant. Ein maximaler Pegel, der für alle Betriebszustände des Motorrads und unabhängig von allen originalen und ergänzten Soundvorrichtungen gilt, schafft Abhilfe und ermöglicht rechtssichere Vorbeifahrmessungen.

Zu 7. Die bestehenden Regelungen machen das Ergreifen von Lärmschutzmaßnahmen, selbst an den höchstbelasteten Motorradstrecken, fast unmöglich. Für die Lärmberechnung sind sogenannte Dauerschallpegel entscheidend. Dabei wird der Lärm über das ganze Jahr hinweg gemittelt. Wird der Lärm auf diese Weise „verdünnt“, bleibt man immer unter der Schwelle, die Lärmschutzmaßnahmen auslösen würde. Deshalb müssen die zeitliche Verteilung des Motorradlärms, die einzelnen Lärmereignisse und das besondere Störpotenzial des Motorradlärms berücksichtigt werden. Ein generelles Problem sind die zu hohen Lärm-Schwellenwerte für den gesamten Verkehrssektor, die weit oberhalb der Empfehlung der WHO liegen.

Zu 9. In Tirol werden derzeit in einem Modellversuch Streckensperrungen an schwer betroffenen Abschnitten für besonders laute Motorräder erprobt. Der Einfachheit halber wird die Lautstärke der Motorräder nach dem Standgeräusch der Maschinen bemessen, das in den Fahrzeugpapieren vermerkt und daher leicht kontrollierbar ist. Das Standgeräusch ist zwar nicht geeignet, Auskunft über die Lärmemissionen aller Fahrzustände einer Maschine zu geben. Eine Sperrung für Motorräder mit einem Standgeräusch von mehr als 95 Dezibel schließt aber immerhin einen nennenswerten Anteil besonders lauter Maschinen aus. Sollte während der Testphase in Deutschland der Grenzwert von 95 Dezibel nach drei Monaten keine deutliche Lärmreduzierung erzielen, soll der Wert im Laufe der Saison weiter abgesenkt werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.