

Stellungnahme zum Schutz der Motorradfahrer und Anwohner

Einleitung

Motorräder stechen in der Presse insbesondere aus zwei Gründen hervor: Hohes Unfallrisiko und Lärmbelästigung.

Lärmbelästigung

Fahrzeuge sind oft laut und ein gewisser Geräuschpegel ist auch sinnvoll, damit sie von anderen Verkehrsteilnehmern rechtzeitig erkannt werden können. Problematisch wird es, wenn

- die Fahrzeuge lauter als technisch erlaubt sind,
- manipuliert werden, um einen besonderen Sound zu entwickeln,
- so genutzt werden, dass sie besonders laut sind (Drehzahlen), oder
- sehr viele Fahrzeuge gleichzeitig unterwegs sind.

All dies trifft sowohl auf einen Teil der Motorräder und auch der PKWs (insbesondere Tuningszene) zu.

Viele Ansätze, um die teilweise gesundheitsschädliche Lärmbelastung zu verringern, sind unabhängig von der Art des Fahrzeuges, dennoch liegt - thematisch bedingt - der Schwerpunkt der nachfolgenden Ausführungen bei motorisierten Zweirädern.

Herstellung: Genehmigungs- und Zulassungsregeln verschärfen

Ein nicht unerheblicher Teil des unnötigen Lärms kann vermieden werden, wenn schon bei der Herstellung der Fahrzeuge die möglichen Lärmemissionen berücksichtigt und reduziert werden. Deshalb soll sich die Bundesregierung auf EU-Ebene dafür einsetzen, dass für neue und getunte Motorräder ein Grenzwert von 80 db(A) gilt. Diese Begrenzung muss in allen Betriebs- und Fahrzuständen eingehalten werden.

Umbauten / Manipulationen erschweren

Neben werkseitig zu lauten Motorrädern führen Umbauten bzw. Manipulationen zu hohen Lärmemissionen. Dies mag an grenzwertigen Zulassungen, rechtlichen Grauzonen bei Auspuffklappensteuerungen als auch an zu einfachen Manipulationsmöglichkeiten liegen. Teilweise reicht es aus, ein Teil aus dem Auspuff auszuschrauben, damit der gewünschte laute Sound entsteht. Deshalb ist es notwendig, dass Zubehörteile wie Auspuffanlagen, so gebaut sind, dass sie nicht einfach umgebaut werden oder einzelne Teile einfach entfernt werden können.

Mit einer Übergangszeit von 5 bis höchstens 10 Jahren müssen solche manipulierbaren Zubehörteile ihre Betriebserlaubnis verlieren.

Kontrollen vereinfachen

Lärmkontrollen sind aufwendig und stehen mit anderen Aufgaben der Polizei in Konkurrenz. Insoweit begrüßen wir den Vorstoß des Landes, die Kontrollen über Schallpegelmessgeräte als Vortestgeräte zu vereinfachen und diese insbesondere in schon heute von Lärm schwer betroffenen Regionen einzusetzen und ihre Wirksamkeit zu untersuchen. Entsprechend den Erfahrungen des Einsatzes in den bisher 10 Kreispolizeibehörden sollte das Projekt optimiert oder ausgeweitet werden.

Identifikation ermöglichen

Motorradfahrer sind schwer zu identifizieren. Vorne gibt es kein Kennzeichen und das Gesicht des Fahrers ist vom Helm verdeckt. Deshalb können Verstöße des Öfteren nicht geahndet werden.

Insoweit benötigen effektive Polizeikontrollen immer eine Anhalteposition, an der der jeweilige Fahrer gestoppt werden kann. Dies macht Kontrollen aufwendig. Kommunen haben diese Möglichkeit der Überprüfung nicht.

Deshalb ist es notwendig, die Methoden der Identifizierung der Fahrer weiterzuentwickeln und auch von Erfahrungen im Ausland zu lernen. Lösungsansätze könnten z.B. sein: Identifikation über Nummernschild vorne, Verstoßfassung mit Kamera von hinten, Helmkennzeichnung, Chips oder auch die Halterhaftung. Solange keine zufriedenstellende Lösung gefunden ist, muss die Auflage eines Fahrtenbuchs deutlich früher erfolgen.

Verstöße schärfer ahnden

Es ist untragbar, dass einzelne Fahrer ihre Motorräder so manipulieren, dass bei einer Kontrolle lediglich 50 bis 90 € Bußgeld für das Erlöschen der Betriebserlaubnis anfallen und sie eine Stilllegung vermeiden können indem sie notwendige Teile vor den Augen der Polizei wieder einbauen und sie dann weiterfahren dürfen.

Die Bußgelder für Manipulationen müssen mindestens verdoppelt werden. Noch notwendiger sind vermehrte Stilllegungen auffälliger Fahrzeuge, so dass der Fahrer das Fahrzeug nur bei einer neuen Einzelzulassung wieder erhält. So kann man zielgerichtet gegen die schwarzen Schafe unter den Motorradfahrern vorgehen, ohne Nachteile für die legal Fahrenden in Kauf nehmen zu müssen.

Auch im Blick behalten muss man jene Fähranfänger, die ihre Maschinen manipulieren. Eine Möglichkeit wäre es, für alle Führerscheine eine eigene Probezeit vorzusehen (s.u. Verkehrssicherheit).

Verkehrsverbote vermeiden

Bevor alle Maßnahmen des § 45 StVO ausgenutzt und einzelne Strecken gesperrt werden, sollten insbesondere temporäre Geschwindigkeitsbeschränkungen und entsprechende Kontrollen zur Eindämmung des Lärms genutzt werden. Dabei ist insbesondere auf Streckengeschwindigkeitskontrollen zu setzen. Damit vermeidet man das laute Beschleunigen direkt nach Ende einer Tempobeschränkung.

Kampagnen / Lärmdisplays nutzen

Lärmspitzen entstehen auch dadurch, dass Maschinen in hohen Drehzahlen gefahren werden. Zumindest einen Teil dieser Fahrer kann man über Kampagnen oder Lärmdisplays erreichen und so überzeugen etwas leiser zu fahren. Lärmdisplays, die nicht mit Werten (als Anreiz) sondern mit Smileys arbeiten, sollten von den Kommunen an den sinnvollen Stellen (Hotspots) eingesetzt werden.

Verkehrssicherheit

Motorradfahrer haben das mit Abstand höchste verkehrsmittelspezifische Risiko im motorisierten Straßenverkehr. Das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes verweist auf begrüßenswerte Ansätze, um die aktive und passive Sicherheit der Motorradfahrer zu stärken, wie zum Beispiel die weitere Erforschung von Assistenzsystemen, Entwicklung von Anforderungen für Rückhaltesysteme oder die Aktualisierung der MVMot (Merkblatt zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur für Motorradfahrende).

Darüber hinaus empfehlen wir:

- Probezeit für AM- und Mofaführerschein, die nicht auf die Probezeit weiterer Führerscheine angerechnet wird. Fahranfänger sind auf motorisierten Zweirädern weniger geschützt als im Auto. Aufgrund mangelnder Erfahrung haben sie ein erhöhtes Unfallrisiko. Deshalb sollten auch sie zur besonderen Einhaltung der Regeln verpflichtet werden. Dazu hat sich im Bereich des PKW-Führerscheins die Probezeit als erfolgreiche Maßnahme herausgestellt. Sie sollte auch ohne Anrechnung auf spätere Führerscheine für die Führerscheine AM und die Mofas gelten.
- Schutzkleidung: Bisher ist nur der Helm als gesetzliche Pflicht vorgesehen. Beim Rest der Kleidung gibt es unter den Fahrern ein großes Spektrum - von Protektoren bis hin zu Badelatschen. Der Gesetzgeber sollte ein Mindestmaß an Schutzkleidung vorschreiben.
- Sichtbarkeit: Während die einen mit reflektierender Kleidung fahren, schalten andere nicht einmal das Licht ein. Gerade aber die Sichtbarkeit von motorisierten Zweirädern ist für die Unfallvermeidung wichtig. Deshalb sollte für alle Zweiräder gelten, dass mit dem Anschalten des Motors auch das Licht angeht. Entsprechende Umrüstungen dürften technisch einfach umsetzbar sein, so dass auch eine gesetzliche Pflicht zu keiner unbotmäßigen Belastung führen dürfte.
- Training: Fahrsicherheitstrainings, insbesondere zu Beginn der Saison, haben sich als wirksame Verkehrssicherheitsmaßnahme bewährt. Hier ist auf eine stärkere Verbindung von Übungen auf dem Platz mit dem Realverkehr zu setzen. Auch für Elektrozweiräder bieten sie sich an, da diese eine deutlich höhere Beschleunigung als herkömmliche Motorräder haben. Für unerfahrene Nutzer ist dies eine große Gefahr.
- Unterfahrschutz sollte bei Neubauten von Straßen immer mit bedacht werden. An unfallträchtigen Stellen ist über eine Nachrüstung nachzudenken.
- Es ist zu überprüfen, ob es sinnvoll ist weiterhin einzelne motorisierte Zweiräder von jeglicher technischer Fahrzeugüberprüfung durch den TÜV oder die DEKRA auszunehmen. Die fehlende technische Überprüfung von „Mofa und Kleinkrafträdern“ führt zu einer erheblichen Gefährdung für den Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer, die leider nur bei polizeilichen Kontrollen auffällt. Sehr oft sind in der Praxis Manipulationen an diesen Fahrzeugen mit entsprechender Leistungssteigerung festzustellen. Neben einem Fahrerlaubnisvergehen, gefährdet dies erheblich die Verkehrssicherheit.

Düsseldorf, den 29. November 2021

Präsident: Prof. Dr.-Ing. **J. Brauckmann**, Köln
Vizepräsidenten: EPHK **Peter Schlanstein**, Münster
RA **Karsten Seefeldt**, Notar a.D., Detmold
RA **Stephan Stracke**, Olpe
RA **Klaus Voussemer** MdL, Düsseldorf

Geschäftsf. Direktor: Dipl.-Ök. **Jörg Weinrich**, Düsseldorf
Eingetragen im Vereinsregister Düsseldorf, VR 4342
IBAN: DE31 3005 0110 0021 0454 55
Steuernummer: 106/5742/0547