



„Polizei muss die Suppe auslöffeln“

Experte Holger Siegel vom BUND über Hindernisse der Lautstärkemessung

Herr Siegel, seit Anfang 2016 dürfen Motorräder nur noch 78 Dezibel (dB) statt 80 dB laut sein. Und die Auspuffklappen müssen bei der Typzulassung auch geschlossen sein. Das sind doch gute Nachrichten.

Ja, auf dem Papier sind Motorräder immer schon leiser geworden. Aber nur dort. Die 78 dB (A), die bei der Typzulassung eingefordert werden, beschreiben nicht den lautesten Betriebszeitpunkt des Motorrads, sondern einen willkürlich gewählten Messzeitpunkt auf einer Beschleunigungskurve zwischen 50 und 80 Stundenkilometern. Und hier setzen viele Hersteller dann Auspuffklappen ein, die die Fahrzeuge auf den Punkt leiser machen. Es gibt schlicht nur einen Messwert in der Mitte – keinen Grenzwert oben. Für die Praxis ist die Norm eine Farce. Auf der Straße ist kaum ein Motorrad unterwegs, das die 90 dB(A) nicht reißt. Und zur neuen Norm: Sie umfasst weder die Unmengen der Maschinen, die in den vergangenen zehn Jahren mit Klappensteuerung zugelassen wurden, noch die Motorradtypen, die noch vor der neuen Regelung eine Typzulassung erhalten haben. Ein Hersteller kann ein bereits typzugelassenes Motorrad mit Klappensteuerung also verkaufen wie bisher.

Wann wird es also leiser?

Schwer zu sagen. Motorräder werden viel länger als Autos genutzt. Bis die Regelung an den Raserstrecken ankommt und es leiser werden könnte, wenn niemand wieder schraubt, sind wir im Zeitalter der Elektromobilität angelangt. Und da gibt's schon Firmen, die dafür Soundgeneratoren basteln, damit es nicht leise wird.

Nimmt der Anteil besonders lauter Maschinen eigentlich zu?

Eindeutig. Weil Manipulationstechnik verfügbar ist, funktioniert und derzeit als mehr oder weniger legal gilt, greifen immer mehr Hersteller und Besitzer in die Trickkiste. Aber: Nicht aus jedem Motorrad wird gleich ein Lärm-Monster. Wir gehen aber von einem 30- bis 50-Prozent-Anteil aus, der Anwohner in den Wahnsinn treibt.

Kann die Polizei denn die Krachmacher nicht aus dem Verkehr ziehen?

Beim Auspufflärm ist eine Pipeline geplatzt. Und der Polizei gibt man Teelöffel, um die Suppe auszulöffeln. Die Klientelpolitik der Regierung hat dafür gesorgt, dass es sich für die Polizei nicht lohnt, tätig zu werden. Der Verkehrsminister hat etwa die Flensburg-Punkte für Auspuffmanipulationen abgeschafft. Das kostet jetzt noch eine Tankfüllung – also vernachlässigbar.

Das Gespräch führte Tobias Christ



Holger Siegel (52) ist Sprecher des Arbeitskreises Motorradlärm im BUND und Vorsitzender der Vereinigten Arbeitskreise gegen Motorradlärm e.V.

Kurve links, Kurve rechts

Die Motorrad-Saison hat begonnen. Die Eifel und das Bergische Land sind voll von Zweirad-Fans – die zum Lärm-Problem werden können

VON TOBIAS CHRIST

Köln. Sonntags, wenn es warm und sonnig ist, ergreifen Marliese und Werner Niedenhof regelmäßig die Flucht. Dann machen sie einen Ausflug nach Köln, „da ist es leiser“. Das Ehepaar wohnt direkt an der Hauptstraße in Odenthal-Blecher, einem kleinen Ort im Bergischen Land. Unterhalb ihres Hauses schlängelt sich die Straße in atemberaubenden Haarnadelkurven in Richtung Altenberger Dom hinab. Das Problem für die Niedenhofs: Seit einigen Jahren hat eine Gruppe von Motorradfahrern die etwa zwei Kilometer lange Strecke für sich entdeckt. Wenn es warm und sonnig ist, würden rund fünf Biker im Pulk immer wieder hin und her fahren, sagt Marliese Niedenhof. „Die drehen richtig auf.“ Sie führen zwar nicht an ihrem Haus vorbei, sondern drehen kurz vor dem Ortseingang ab, um dann wieder hinab ins Tal zu knattern. Trotzdem sei der Lärm der außergewöhnlich lauten Motoren

Es gibt genug schwarze Schafe, die ihre Fahrzeuge so umbauen, dass es infernalisch laut wird

Dietrich Kühner, Sachverständiger

gut hörbar und nur schwer erträglich. „Wir haben eine Terrasse, die wir aber samstags und sonntags nicht nutzen, weil es zu laut ist“, sagt die 70-Jährige.

Jetzt, im Frühling, sind die Mittelgebirgs-Landschaften der Eifel oder des Bergischen Landes wieder voll von Zweirad-Fans aller Art. Die Polizei im Rheinisch-Bergischen Kreis spricht nicht nur von steigenden Unfallzahlen mit Motorradfahrern, sondern auch von „massiven Anwohner-Beschwerden“ an den Ausflugs-Routen. „Es gibt genug schwarze Schafe, die ihre Fahrzeuge so umbauen, dass es infernalisch laut wird“, so Polizeisprecher Richard Barz. Andere haben das Nachsehen: „90 Prozent der Lärmbeschwerden sind berechtigt“, sagt Dietrich Kühner, öffentlich bestellter Sachverständiger für Akustik und Verkehrslärm: „Zehn Prozent erklären sich – insbesondere bei älteren

Menschen – durch ein verändertes Gehör.“

Bernd Luchtenberg, Vorsitzender des Landesverbands Rhein-Ruhr im Bundesverband der Motorrad-Fahrer, geht davon aus, dass etwa fünf Prozent der bundesweit rund vier Millionen zugelassenen Motorräder zu laut sind und ihre Fahrer „die Pistensau“ geben. Es gelte, diese „schwarzen Schafe“ aus dem Verkehr zu ziehen. Doch die Polizei kann in vielen Fällen nur wenig ausrichten. Die Probleme sind politischer Natur und fangen meist bei der Erstzulassung einer Motorrad-Baureihe an. Gesetzlich auf 78 Dezibel (dB (A)) beschränkt ist bei einem neuen Motorrad-Typ nur der Schallpegel, der während der Fahrt in einem bestimmten Geschwindigkeitsbereich entsteht (siehe Interview). Laut Ralf Brünig vom Verkehrsdienst der Polizei des Rheinisch-Bergischen Kreises wenden dann einige Hersteller einen Trick an, mit dem die Grenzwerte auf dem Papier eingehalten werden, in der

Realität aber nicht. Sie setzen elektronisch gesteuerte Systeme ein, die im Auspuff eine Klappe schließen und so den Sound abdämpfen. „Die Motorräder merken auch, wenn sie sich im Prüfmodus befinden“, so Brünig. Auch dann dämpft die Klappe das Motorradgeräusch. Brünig nennt dies Manipulation und „ein bisschen Betrug“. Andere Experten ziehen Parallelen mit den Abgas-Manipulationen der Auto-Industrie.

Die Lobby der Motorradproduzenten weist den Vorwurf der Manipulation zurück. Die Klappensysteme seien völlig legal und funktionierten eben auch im Prüfmodus der Erstzulassung, so Achim Marten, Sprecher des Industrie-Verbands Motorrad Deutschland. Seit 2017 seien die Regeln für die Typzulassung jedoch verschärft worden: „Die Vorbeifahrt muss so stattfinden, dass die Klappe geöffnet bleibt.“ Die Prüffahrten seien „mehr an die Realitäten angepasst“ worden. Die Polizei kann die Fahrgeräusche al-

lerdings in den meisten Fällen gar nicht kontrollieren. Dazu fehlten die technischen Voraussetzungen, bestätigt Ralf Brünig. In der Regel werde nur der in den Papieren eingetragene Grenzwert für das Standgeräusch überprüft. „Das Standgeräusch kann jedoch höher sein als das Fahrgeräusch“, so Brünig. Und zwar ganz legal. Denn beim Standgeräusch gebe es bei der Typzulassung keine gesetzlichen Grenzwerte. „Hier wird dann von den Herstellern auch nicht gemogelt“, sagt Holger Siegel von der Arbeitsgemeinschaft Motorradlärm im BUND.

Die Folge ist, dass bei Polizeikontrollen ein Motorrad im Stand regelkonform einen Schallpegel von 95 Dezibel und mehr entwickeln kann – ungefähr so viel wie eine Motorsäge. Dazu kommt eine Messtoleranz von fünf Dezibel, um die der Grenzwert überschritten werden darf, ohne dass Strafen drohen. „Fünf dB (A) mehr liegen in der Wahrnehmung knapp unterhalb der Verdoppelung der Lautheit“, sagt Dietrich Kühner.

„Uns sind in gewissen Bereichen die Hände gebunden“, so Ralf Brünig von der Polizei: „Das ist frustrierend.“ Auch Bernd Luchtenberg fordert eine Verschärfung der Zulassungs-Bedingungen. Dies sei im Interesse aller angepasst fahrenden Biker. Sonst drohten Repressionen wie Strecken-Sperrungen für Motorradfahrer, unter denen dann alle Biker zu leiden hätten.

Hinzu kommt, dass seit der Bußgeldreform vor drei Jahren keine Punkte in Flensburg mehr zu erwarten hat, wer zu laut mit seinem Motorrad unterwegs ist. Auch der Fahrer der Harley Davidson, der bei einer Schallmessung der Polizei in Wermelskirchen kürzlich 109 Dezibel erreichte und damit (nur) fünf Prozent über dem Toleranzwert lag, muss lediglich ein Bußgeld von 90 Euro plus 25 Euro Verwaltungsgebühr sowie 143 Euro für das TÜV-Gutachten zahlen. Der Besitzer hatte den Mittelschalldämpfer gegen ein illegales Exemplar ausgetauscht. Die Maschine erreichte in etwa den Schallpegel eines Presslufthammers. Die Polizei zog die Harley vorübergehend aus dem Verkehr.



TÜV und Polizei maßen kürzlich in Wermelskirchen den Schall von Motorrädern, viel tun können sie gegen Lärm jedoch nicht. Foto: Polizei

Probleme mit Rasern

Die Polizei Euskirchen hat es zwar auch mit extrem lauten Maschinen zu tun. Vor allem aber gebe es Probleme mit Rasern, sagt Sprecher Norbert Hardt. Unfallgefährdet seien vor allem junge Männer zwischen 18 und 26 Jahren oder Motorradfahrer, die nach langer Abstinenz wieder in den Sattel steigen. Die Strecken Richtung Nürburgring würden

auch gerne von Motorradfahrern aus Holland genutzt, die zum Teil mit „extremen Auspuffanlagen“ und überhöhter Geschwindigkeit fahren, so Hardt. „Gerade die holländischen Motorradfahrer wissen, dass sie hier zum Beispiel auf den Autobahnen mehr Freiheiten haben als in der Heimat“, sagt Hardt: „Das wird ihnen manchmal zum Verhängnis.“ (cht)