

Sehr geehrter Damen und Herren,
 liebe Lärmbetroffene,
 Vertreter und Vertreterinnen der Kommunen und Politik,
 wir möchten Ihnen einen kurzen Rückblick auf den Motorradlärmtag 2025 geben.

**Bundesverband gegen
 Motorradlärm**

Geschäftsstelle
 An der Laag 4
 D-52396 Heimbach
 bundesverband@motorradlaerm.de

Motorradlärmtag 2025

„... wie die Cholera und die Pest“

Dr. Robert Koch

Fachleute fordern konsequente Politik gegen Motorradlärm

Am 12. Mai versammelten sich auf Einladung des Bundesverbands gegen Motorradlärm rund 110 Teilnehmende zur Hybridveranstaltung in der Landesvertretung Nordrhein-Westfalens in Berlin. Unter dem Motto **„Motorradlärm am Hotspot: Noch belästigender als Fluglärm“** wurde das Thema aus wissenschaftlicher, politischer und gesellschaftlicher Perspektive beleuchtet – mit eindringlichen Forderungen an die Gesetzgebung.



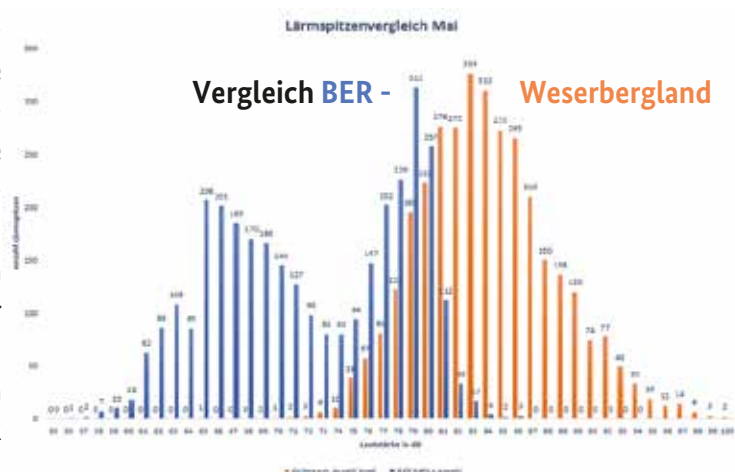
Auftakt: Klare Worte zur Ursache – Holger Siegel

Versagen der Zulassungspraxis

Marco Schmunkamp

Marco Schmunkamp und Holger Siegel, Sprecher des Bundesverbands, machten zum Einstieg deutlich: Motorradlärm ist kein Randproblem, sondern die strukturelle Folge untauglicher Zulassungsnormen, die so zugeschnitten sind, dass ein großer Teil der Fahrzeuge bereits ohne jede Manipulation immissionsrechtlich höchst problematisch ist und im Realbetrieb erheblich lauter als in den Prüfzyklen unter Laborbedingungen. Dies konnte in einem Test durch das Nachstellen relevanter Parameter der Zulassungssituation nachgewiesen werden.

Auch eine Gegenüberstellung von Lärmdaten aus dem Weserbergland mit Messwerten vom Flughafen BER belegt:



„Motorräder erreichen an unzähligen Hotspots regelmäßig Lärmspitzen, die selbst im Umfeld eines internationalen Flughafens kaum gemessen werden“

Mit Nachdruck machte Marco Schmunkamp deutlich, wie viele Initiativen seit 2020 von den Landesverkehrs- und Umweltministern sowie dem Bundesrat angestoßen wurden – jedoch bislang ohne Konsequenzen.

Dabei belegt eine vom Spiegel in Auftrag gegebene **repräsentative Umfrage** die gesellschaftliche Akzeptanz strikter Maßnahmen: 71% der Bevölkerung befürworten Streckensperrungen für **überlaute Motorräder**.

Fahrverbot, ja bitte!

Fänden Sie es richtig oder falsch, wenn zeitweise Streckenabschnitte für besonders laute Motorräder gesperrt werden?



Befragungszeitraum: 14.08.2020 – 16.08.2020; Befragte: 5.001; Stichprobenfehler 2,5%

Quelle: SPIEGEL-Umfrage/Civey

DER SPIEGEL

NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer bekräftigte die Relevanz des Themas auf Landes- und Bundesebene. Bereits mehrfach habe die Verkehrsministerkonferenz auf gesetzliche Reformen gedrängt, u.a. mit der **Bundesratsinitiative 125/20**. Doch der Bund reagiere bislang nicht.

„Motorradlärm braucht endlich mehr gesellschaftliche Aufmerksamkeit und Konsequenzen“

Oliver Krischer

Er zog eine Parallele zur Dieselfärfäre: Erst als belastbare Daten und öffentlicher Druck zusammenkamen, sei Bewegung in die Politik gekommen. Beim Motorradlärm sei eine ähnliche Entwicklung möglich – denn auch hier gäbe es klare Hinweise auf massive Diskrepanzen zwischen Prüfstand und Realität. Krischer kündigte an, das Thema erneut mit Nachdruck in die Verkehrsministerkonferenz einzubringen.



Dr. Schade, Fachbereich Lärminderung im Bereich Verkehr des Umweltbundesamts, kritisierte die derzeitige Regulierung durch die UN-ECE als von der Industrie dominiert. Studien der letzten Jahre belegen, dass Motorräder im realen Fahrbetrieb deutlich lauter sind als in der Typenprüfung vorgeschrieben. Dabei sei Lärm kein Zufall, sondern Teil einer bewussten Produktstrategie vieler Hersteller. Dabei zeigt sich ein Teufelskreis: Der Fahrer wünscht den Sound, die Industrie liefert ihn – und die Anwohner tragen die Lärmbelastung dieses „Geschäftsmodells Lärm“:

„Lärm wird bewusst vermarktet“

Dr. Lars Schade

Die Homologationskommission der UN-ECE, die weltweit die Zulassungsnormen für Fahrzeuge festlegt, besteht seit Jahren fast ausschließlich aus Vertretern der Fahrzeugindustrie. Vertreter von Anwohnern oder staatlichen Umweltbehörden seien faktisch ausgeschlossen – nicht zuletzt wegen des enormen Aufwands, der hohen Kosten und der großen fachlichen Komplexität. So entstehe eine Situation, in der die Fahrzeugindustrie faktisch die Regeln selbst schreibe und maßgeblich bestimme, wie laut die Fahrzeuge offiziell sein dürfen. Da Änderungen auf dieser Ebene nur langfristig Wirkung zeigen, **muss der Fokus auf kurzfristigen und mittelfristigen Maßnahmen liegen, die unmittelbar vor Ort greifen können**.

Ein Beispiel hierfür ist der Einsatz des Lärmblyzers, der 2023 am Kurfürstendamm im Rahmen einer Studie unter der Leitung von Prof. Dr. Fiebig von der TU Berlin erprobt wurde.



Dr. Fiebig, Leiter des Fachgebiets Psychoakustik am Institut für Strömungsmechanik und Technische Akustik der TU Berlin, präsentierte Studienergebnisse, die belegen, dass Motorräder mit 53 % der 2.468 als zu laut erfassten Fahrzeuge in allen gemessenen Lärmpegeln besonders häufig vertreten seien – vor allem in den hohen Bereichen zwischen 95 und über 105 dB(A), obwohl sie nur einen geringen Anteil am Stadtverkehr haben..

„Motorräder sind die Spitzenreiter bei Lärmüberschreitungen“

Damit tragen sie auch im urbanen Umfeld überproportional zur Gesamtbelastung bei. Das Problem verschärft sich dementsprechend in Regionen, wo der Anteil an Motorradverkehr punktuell hoch ist.

Dr. Fiebig betonte, dass die **technische Erfassung überlauter Fahrzeuge effektiv möglich** ist, mahnte jedoch fehlende gesetzliche Grundlagen an – insbesondere die verbindliche Festlegung und Durchsetzung von Grenzwerten.



Prof. Dr. André Fiebig

Dr. Omar Hahad, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Zentrum für Kardiologie der Universitätsmedizin Mainz, befasst sich in seiner Forschung mit den gesundheitlichen Auswirkungen von Lärmbelastung. Zum Auftakt seiner Ausführungen zitierte er den Mediziner Robert Koch: „Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest.“

Dr. Hahad verwies zunächst auf die Daten der Europäischen Umweltagentur: Lärm ist nach Luftverschmutzung das Umweltproblem mit der zweithöchsten Krankheitslast in Europa mit über 12.000 vorzeitigen Todesfällen sowie dem Verlust von Millionen gesunder Lebensjahre.

„Lärm als unterschätzte Gesundheitsgefahr: Ein Umweltproblem mit drastischem Handlungsbedarf“

Dementsprechend ist besonders Motorradlärm ein bisher unterschätzter Umwelt- und Gesundheitsfaktor, der epidemiologisch noch nicht umfassend untersucht wurde. Dieser Lärm zeichnet sich durch seine psychoakustische Auffälligkeit aus: Er ist hochfrequent moduliert und impulsiv, tritt besonders an Wochenenden, in Städten auch nachts – also genau in Erholungsphasen – verstärkt auf und belastet den menschlichen Organismus dadurch in besonderem Maße.

Er bemängelt, dass dieser spezifischen Lärmquelle trotz ihrer klaren psychoakustischen Auffälligkeit und belegbar überdurchschnittlichen Belastungswirkung auf das kardiovaskuläre System bislang weder im rechtlichen Rahmen noch im gesundheitspolitischen Diskurs ein **eigenständiger Schutzstatus** zuerkannt wurde.



Dr. Omar Hahad

Patrick Pohle, Referent Umwelttechnik, Verkehr und Luftreinhaltung der Deutschen Umwelthilfe e.V., erläuterte ein Projekt des Landes Niedersachsen, das unter anderem ein Modellvorhaben im stark von Motorradlärm betroffenen Weserbergland vorsah. Ziel war die Umsetzung anderenorts bereits durchgeführter lärmreduzierender Maßnahmen, flankiert von einer Datenerhebung. Während der Umsetzung formierte sich starker Widerstand aus der regionalen Bikerszene, die gemeinsam mit der bundesweiten Motorrad-Community massiv gegen das Projekt mobil machte.

Unter dem Druck wurden die zunächst fast einstimmig beschlossenen Maßnahmen im Kreistag größtenteils zurückgezogen. Bislang konnten nur einige Lärmtrichter mit Tempolimits an Ortseingängen umgesetzt werden.



„Der politische Wille bröckelt, sobald es Kritik gibt“

Patrick Pohle

Kommunen scheuen sich aus Angst vor Rechtsstreitigkeiten mit Biker-Organisationen, dringend benötigte Projekte oder Maßnahmen umzusetzen, die echte Entlastung bringen könnten. Das Grundproblem wartet auf Lösung.

Bärbel Lehmann, Vertreterin des Bundesverbands gegen Motorradlärm, berichtete über ein tatsächlich umgesetztes Pilotprojekt aus Sachsen u.a. mit Blitzern von hinten, das zwar kleinere Verbesserungen für die betroffenen Anwohner brachte, jedoch ebenfalls keine grundsätzliche Entlastung bewirken konnte. Als Hauptursache benannte auch sie das weiterhin ungelöste Kernproblem: die Vielzahl von Motorrädern, die im Realbetrieb deutlich zu laut sind und damit die zulässigen Grenzwerte faktisch unterlaufen.

Ein Lärmbeispiel vor Ort verdeutlichte eindringlich die massive Beeinträchtigung der Lebensqualität.



Bärbel Lehmann

„Verkehrsversuch Müglitztal, Sachsen: Ergebnisse und Wirkung“

Niklas Schmalholz vom Europäischen POLIS Network und Koordinator des EU geförderten Projekts LENS, (Low Emission Noise & Sound) berichtete von Zwischen-Ergebnissen: Das Forschungsnetzwerk untersucht den realen Emissions- und Geräusch-Ausstoß von sogenannten „L-Fahrzeugen“ (Motorräder, Mopeds, Quads) in mehreren europäischen Städten.

„Europaweite Forschung zu L-Fahrzeugen zeigt Handlungsbedarf“

In Paris, Leuven und Barcelona zeigten sich dabei vergleichbare Belastungsmuster wie die in Deutschland: Nach aktuellem Stand legen die Daten nahe, dass ein erheblicher Anteil der untersuchten L-Fahrzeuge die geltenden Emissions- und Lärmgrenzwerte im Realbetrieb überschreitet – teils deutlich, auch ohne offensichtliche Manipulationen.

Die Forscherinnen und Forscher entwickeln derzeit mobile Echtzeit-Messsysteme wie PEMS (für Emissionen) und SEMS (für Schall), um diese Diskrepanzen objektiv messbar zu machen..

Das Ziel: wissenschaftlich fundierte Empfehlungen an Gesetzgeber und Zulassungsbehörden in der EU zu formulieren – etwa für neue Prüfzyklen und bessere Manipulationssicherheit.



Niklas Schmalholz

Abschlussdiskussion & Ausblick



In der abschließenden Podiumsrunde wurde deutlich: Die Probleme sind gut belegt, die Lösungsansätze bekannt – doch es fehlt an **rechtlichem Rückhalt und politischem Willen**.



Der Bundesverband gegen Motorradlärm übergab dem NRW-Verkehrsminister dazu ein Forderungspapier mit der Bitte, dieses in die politischen Entscheidungsprozesse einzubringen und mit seinen Mitteln auf eine Umsetzung hinzuwirken. **Das Forderungspapier finden Sie im Anhang dieses Newsletters.**

Wir werden das Thema weiter mit Nachdruck auf politischer, juristischer und gesellschaftlicher Ebene weiterverfolgen.

Fazit:

Durch die vielfältige Fachexpertise wurde in der Veranstaltung klar: Die Problematik ist nachgewiesen, komplex – und braucht dringend mehr öffentliche und fachliche Aufmerksamkeit. Die Widerstände sind jedoch groß, die Bretter, die wir bohren müssen, dick. Erkennbar ist aber, dass wir die „richtigen Bohrer“ gewählt haben und diese auch vorankommen.

Damit dies noch schneller geht, ein Appell an Sie: Engagieren Sie sich mit, bleiben Sie dran, vernetzen Sie sich und machen Sie Druck bei Ihrer Politik und Verwaltung.

Nur gemeinsam können wir wirkliche Veränderungen erreichen – und dabei zählt jede noch so kleine Initiative.

Lassen Sie uns lauter werden, damit es leiser wird!

Herzliche Grüße,

Ihr Team vom Bundesverband gegen Motorradlärm

Holger Siegel

Holger Siegel, VAGM e.V.

Marco Schmunkamp

Marco Schmunkamp, Silent Rider e.V.

