

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Lärmbetroffene,
Vertreter und Vertreterinnen der Kommunen und Politik,

nach dem Ende der diesjährigen Lärmsaison ist es an der Zeit, auf unser Engagement seit unserem letzten Newsletter für mehr Lebensqualität durch weniger Motorradlärm zurückzublicken und gleichzeitig einen Ausblick auf das kommende Jahr zu geben.

1 Abschluss des „LENS“ EU-Forschungsprojekts – Neue Erkenntnisse zu Luft- und Lärmverschmutzung von L-Fahrzeugen

Am 15. Oktober nahmen Vertreter des BVgML an der Abschlusskonferenz des EU-Forschungsprojekts „LENS“ in Brüssel teil (LENS = **Light-Vehicles Emission and Noise Mitigation Solutions**). Ziel des Projekts war es, die tatsächlichen Geräuschpegel von Motorrädern im realen Straßenverkehr zu untersuchen. Dabei wurde festgestellt, dass diese oft **deutlich über den Typgenehmigungsgrenzen** liegen: Motorräder gehören somit zu den **Hauptverursachern von Verkehrslärm in Stadt und Land**.

Anwesend waren Vertreter der EU-Institutionen, Bürgerinitiativen, Städte, OEMs, Wissenschaft sowie Fahrzeughersteller. Ebenso nahm die niederländische Bürgerinitiative NEFOM, mit der wir im engen Austausch stehen, an der Veranstaltung teil.



Abschlusskongress „LENS“, 15.10.2025, Brüssel

Die Projektpartner aus den jeweiligen Instituten und Hochschulen stellten die abschließenden Ergebnisse umfangreicher Szenarien der Messung von **Luft- und Lärmverschmutzung** von „L-Kategorie-Fahrzeugen“ im Labor sowie unter realen Fahrbedingungen an der Straße vor. Potenzielle Lärm- und Abgasminderungsszenarien für politische Entscheidungsträger und Städte wurden erläutert.

Durch Straßenrandüberwachung, Simulationen, On-Board-Messungen und Teststreckenanalysen wurden typische laute Fahrmanöver wie Vollgasbeschleunigung, hohe Drehzahlen und aggressive Beschleunigungen aus dem Stand ermittelt. Dabei wurden vierzehn reale Fahrmuster identifiziert, die **Schwächen in den bestehenden Prüf-Vorschriften aufdeckten**.

„
**Ergebnisse der
Lärm-Messungen:
deutlich höhere
Dezibel-Werte als
erwartet**

“

Insgesamt wurden über 2000 Messungen an mehr als 100 Fahrzeugen auf 27 Strecken in Deutschland, Österreich, Griechenland, Belgien, Spanien und Frankreich durchgeführt – eine bislang einmalige Datengrundlage.

Neben anderen Maßnahmen war ein wichtiger Schritt die Entwicklung eines Messsystems zur **akustischen Echtzeitüberwachung während der Fahrt** sowie ein Vorbeifahrtmesssystem.



On-Board-Messsystem



Vorbeifahrt-Messsystem

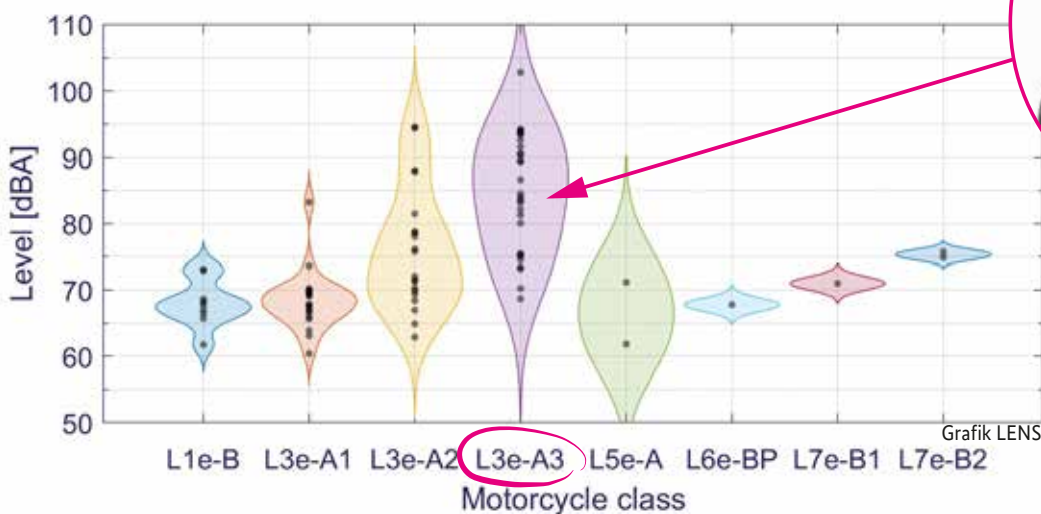
Mittels Messungen an der Straße mit On-Board-Sensoren, Simulationen und Messungen an Teststrecken wurden Lärmereignisse bis **deutlich über 100 dB(A)** identifiziert.

„**„Lärmbewertungsverfahren müssen realistische Fahrbedingungen berücksichtigen“**

“

Die Ergebnisse belegen, dass herkömmliche Prüfverfahren die Realität nur unzulänglich abbilden und die Höchstwerte unter „Real Driving Bedingungen“ diejenigen bei der Typgenehmigung **erheblich überstiegen**. Sie zeigten die Schwächen der aktuellen Testverfahren auf, woraus sich die zentrale Forderung nach zukünftigen Lärmbewertungsverfahren mit präziseren Prüfmethoden ergibt, die **realistische Fahrbedingungen berücksichtigen müssen**.

Reale Fahrmuster – Hohe Drehzahlen bei konstantem Tempo



**L3e-A3: >750ccm
ca. 1,8 Millionen
= 38% Anteil**

Dominanz lärm auffälliger L3eA3 Fahrzeuge in der Fahrzeugflotte

Laut motorrad.de stellten die **besonders lauten „High-Performance Motorräder“ (L3e-A3 Fahrzeuge)** mit mehr als 750 ccm Hubraum bereits 2021 rund 38 % des gesamten Motorradbestands in Deutschland und damit einen Großteil der Fahrzeugflotte dar, wobei dieser Anteil weiterhin stetig steigt. Dieser **enorme Anteil an im Realbetrieb nachweislich zu lauten Fahrzeugen** unterstreicht den dringenden Handlungsbedarf für restriktive Maßnahmen.

Luftverschmutzung unter realen Bedingungen: Besorgniserregende Werte

Weiteres zentrales Thema war die Luftverschmutzung durch L-Kategorie-Fahrzeuge. Während inzwischen die meisten Fahrzeuge bei der Typgenehmigung die Euro-5-Grenzwerte einhielten, zeigte die Praxis in realen Fahrbedingungen ein anderes Bild: **Deutlich höhere CO- und NOx-Emissionen wurden gemessen.** Manipulationen an den Fahrzeugen sowie dynamisches Fahren erhöhen die Emissionen signifikant. **Auch nicht regulierte Schadstoffe wie Partikel (PN) und Ammoniak (NH₃) erreichen besorgniserregende Werte im Realbetrieb.**

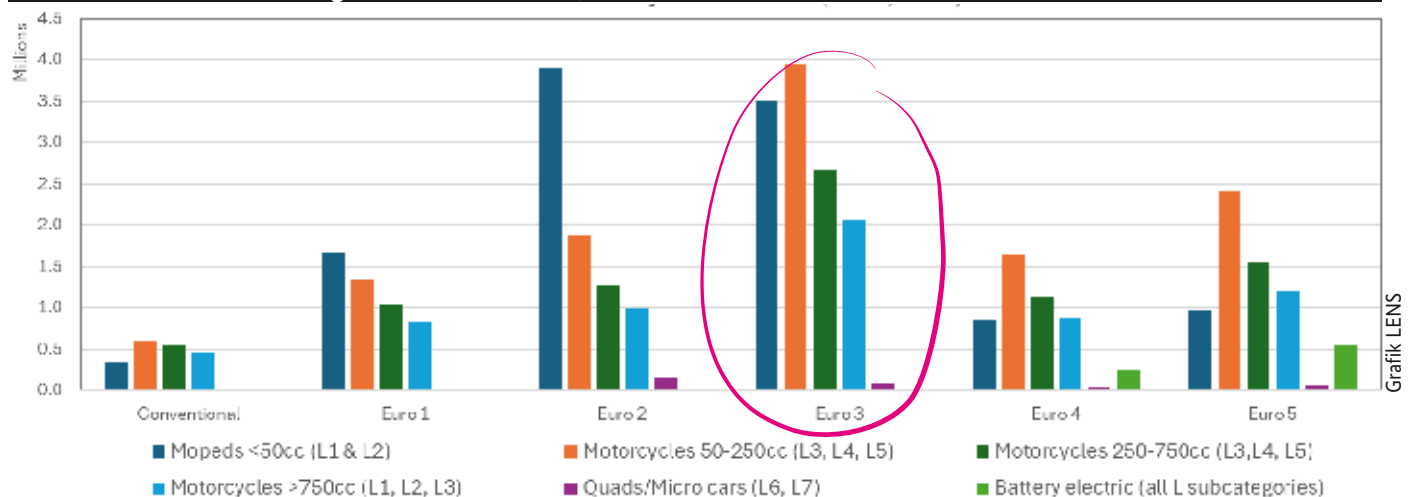
Hohe Emissionen bei Motorrädern - Dominanz der schadstoff-belastenden Euro-3-Fahrzeuge

Eine weitere alarmierende Erkenntnis zur Belastungssituation an Bikerhotspots: Der Großteil der L-Kategorie-Fahrzeuge entspricht noch der veralteten Euro-3-Norm - mit zum Teil extremem Abgaswert!

Nur ein geringer Anteil erfüllt bereits die Euro-5-Norm, was auf einen bedenklich langsamen Übergang zu moderneren, emissionsärmeren Fahrzeugen hinweist. Besonders auffällig ist der niedrige Anteil neuerer Euro-Kategorien bei Mopeds (L1 & L2). Und batterieelektrische Fahrzeuge bleiben nach wie vor eine marginale Ausnahme innerhalb der L-Fahrzeugflotte.

Der gerne von interessierten Kreisen vorgebrachte Hinweis, dass Euro 5-Fahrzeuge die Schadstoffproblematik lösen werden, ist schlichtweg Makulatur. **Ein solcher Wandel wird Jahrzehnte in Anspruch nehmen**, da der Anteil schadstoffärmerer Fahrzeuge in der Flotte nur sehr langsam wächst. Diese falsche Hoffnung, dass der bloße Austausch der Fahrzeuge ausreicht, um die Emissionen zu senken, darf nicht länger als Ausrede dienen, um wirksame Maßnahmen zu vermeiden. Insbesondere bei hohem Motorradaufkommen mit Konzentration von Euro 3 Fahrzeugen stellt die hohe Schadstoffbelastung eine erhebliche Gesundheitbelastung für die Bevölkerung dar.

Motorrad-Flottenverteilung nach Euro Standard, 2024



Bei der aktuellen Austauschrate von 1 % pro Jahr würde es bei derzeit rund 5 Millionen Motorrädern **Jahr(zehnt)e dauern, bis nur die Hälfte des Altbestands ersetzt ist.**

Dies macht den dringenden Handlungsbedarf der Politik zur Anpassung der Gesetzeslage an die realen Umwelt- und Gesundheitsrisiken durch Schadstoff- und Lärmemissionen deutlich.

Darüber hinaus wurde in der Veranstaltung des LENS-Projekts deutlich, dass es durchaus Handlungsspielräume auf nationaler Ebene gibt – Spielräume, die die Politik endlich nutzen muss, u.a. durch Anpassung des gesetzlichen Rahmens z.B. Zufahrts- und Streckenbeschränkungen zu erleichtern oder beispielsweise den Einsatz von Lärmradarmessgeräten zu ermöglichen, um zeitnah Lärmreduktionen zu erreichen.

2 Sonntags Ruhe für LKW – aber nicht für die Ohren: Die Lärmlücke im Straßenverkehr

Seit 1956 gilt für Lkw über 7,5 Tonnen sowie für alle Lkw mit Anhängern an Sonn- und Feiertagen in der Zeit von 0 bis 22 Uhr ein Fahrverbot. **Teil der Begründung ist der „Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen“** in der besonders ruhebedürftigen Zeit.

Laut RLS 19 (Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen) werden **Motorräder** zur Berechnung der Lärmbelastung an Straßen aber ebenfalls **gewertet werden wie „schwere LKW mit Anhänger“**.

Klare Vorgaben für Lkw – weiche Regeln für Motorräder

Schwere Nutzfahrzeuge (Lkw, N3-Klasse) werden nach EU-Vorgaben (REGULATION No 540/2014, UN-ECE 51-03) getestet. Dabei werden Vollastbeschleunigung über eine definierte Strecke, Drehzahlen zwischen 85–89 % der Nenndrehzahl und eine Geschwindigkeit von 35 km/h $\pm$ 5 km/h berücksichtigt. Die zulässigen Lärmpegel liegen bei **maximal 82 dB(A) im Stadtverkehr und 85 dB(A) auf der Autobahn**. **Diese Prüfbedingungen spiegeln reale Fahrsituationen wider**, sodass **Lkw in der Praxis meist innerhalb der Grenzwerte** bleiben.

Motorräder: Keine Lärmgrenze außerhalb der Prüfungen

Bei Motorrädern ist die Situation anders: **leistungsstarke Motorräder** überschreiten häufig die Geräuschgrenzwerte und **erreichen in der Praxis Lärmpegel von weit über 90 dB(A)**. Die Messung ist in der EU-Verordnung 168/2013 und der UN-ECE Richtlinie 41-04 geregelt. Motorräder werden nach ihrem Leistungs-Gewichts-Verhältnis (Power-to-Mass Ratio, PMR) in Klassen eingeteilt, wobei die Fahrzeugmasse aus Leermasse plus 75 kg Fahrer berechnet wird:

PMR-Klasse 1: Leichte Motorräder und Mopeds, Prüfungen ähnlich wie bei Lkw – Vollastbeschleunigung über 20 m plus Fahrzeuglänge, mit begrenzter Geschwindigkeit und Drehzahl.

PMR-Klassen 2 und 3: Leistungstärkere Motorräder, Messung von Vollastbeschleunigung und Konstantfahrt bei 50 km/h, Ergebnisse als Lurban-Wert.

Bei leistungsfähigen Motorrädern (z.B. 100 kW/310 kg) erreichen die Messwerte Lärmspitzen um 82 dB(A). Die ASEP-Bedingungen erweitern die Messung, erfassen jedoch nur einen engen Drehzahlbereich.

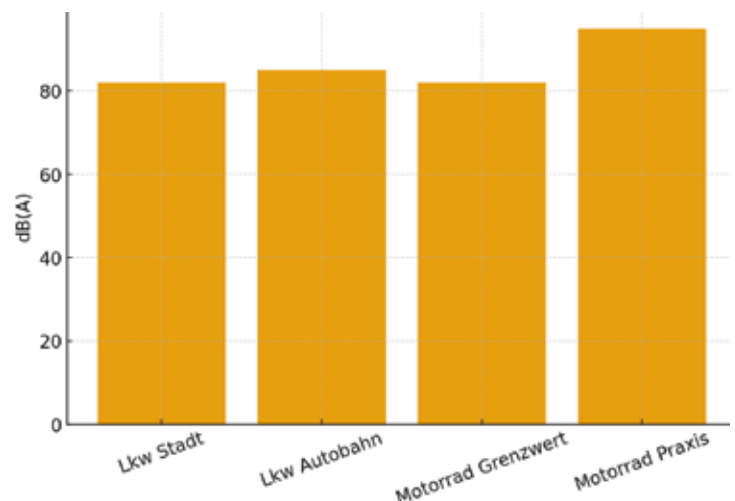
Das Problem: Außerhalb der engen Prüfbereiche gibt es keine gesetzliche Lärmgrenze für Motorräder. Im Straßenbetrieb werden die Testwerte regelmäßig um ein Vielfaches überschritten, ohne Handhabe und rechtliche Konsequenzen – eine klare Gesetzeslücke.

Fazit

Während Lkw dank klarer Prüfmethode und Lärmgrenzwerte meist innerhalb akzeptabler Pegel bleiben, erzeugen Motorräder im Realbetrieb deutlich höhere Lärmemissionen. Ohne Lärmobergrenze und mit Prüfungen, die reale Fahrbedingungen unzureichend abbilden, erhöhen besonders leistungsstarke Fahrzeuge insbesondere in Regionen mit hoher Fahrzeugfrequenz **die öffentliche Lärmbelastung erheblich**.

Dies wirft die berechnete Frage auf, warum Motorräder mit teils extremen Lärmpegeln an Sonn- und Feiertagen fahren dürfen, während Lkw an diesen Tagen aus Lärmschutzgründen ruhen müssen, zumal es sich bei den von Motorradlärm betroffenen Regionen häufig sogar um landschaftliche Schutzzonen handelt.

Vergleich Lärmpegel LKW - Motorräder



3 Beispiel Dolomiten: Verbot von Verbrenner-Events gefordert Stimmung kippt - Tourismus leidet zunehmend unter dem Lärm

Europas Motorrad-Brennpunkte versinken im Lärm. Die Stimmung kippt – die aktuellen Ereignisse in den Dolomiten stehen aber nur exemplarisch dafür. So titelt „merkur.de“ am 10.11. 2025:

„Dolomiten-Wahnsinn plagt Südtirol: „Das ist kein Reisen, das ist Gewalt im Straßenverkehr“

So werde das UNESCO-Welterbe Dolomiten immer häufiger zur privaten Rennstrecke für Sportwagen und Motorräder. Schon ab fünf Uhr morgens dröhnen die Motoren durch die Pässe, Anwohner leiden unter Dauerstress und Lärmbelastung. Rund um das Sellajoch habe es allein in einer Saison 38 Auto- und Motorradtreffen gegeben – ein Rekord, so die Umweltinitiative Transdolomites. Präsident Massimo Girardi bringe es auf den Punkt: „Das ist kein Reisen, das ist Gewalt im Straßenverkehr“ und bereitet eine Anzeige bei der Staatsanwaltschaft vor.



Auch Bergvereine und lokale Vertreter schlagen Alarm: Unge-sicherte Rennen, überhöhte Geschwindigkeiten und modifizierte Auspuffe seien längst keine Einzelfälle mehr. Hinzu komme, dass Motor-Treffen in der Schweiz teils verboten wurden und der Ausweichverkehr nach Südtirol ströme. Während die Täler Gröden, Fassatal, Gadertal und Buchenstein den PS-Events inzwischen die Unterstützung entziehen, bleiben die Behörden oft machtlos: zu wenig Personal, zu wenige Kontrollen, und das meist erst, wenn der Spuk schon vorbei sei. Strafen allein wirkten kaum, denn die Raserei beginne oft schon in den frühen Morgenstunden, bevor jemand eingreifen könne. Die Forderung aus der Region ist eindeutig: der Motorradlärm-Terror muss gestoppt werden. Die Dolomiten können den PS-Wahnsinn weder ökologisch noch sozial länger tragen. **Es brauche verbindliche Regeln, die Renn- und Lärmveranstaltungen mit konventionellen Verbrenner-Motoren grundsätzlich ausschließen, sowie konsequente Durchsetzung.**

Lärmtourismus: Hotelier „schämt sich vor den Gästen“

Die Dolomiten stehen dabei aber nur beispielhaft für viele andere touristische Regionen, in denen der stetige Motorradlärm und motorisierte Freizeitaktivitäten zunehmend zum Problem werden – gerade dort, wo Menschen eigentlich Erholung suchen. Immer wieder wenden sich inzwischen ratlose Hoteliers an uns, die von Politik und Behörden mit dem Lärm alleine gelassen werden. Die Frustration spiegelt sich in den Worten eines Hoteliers aus dem Allgäu wider: „**Ich schäme mich vor meinen Gästen wegen des Lärms!**“

Während ihre Gäste unter den Lärmproblemen leiden, schlägt sich dies auch in Beschwerden auf Bewertungsportalen nieder – betroffene Betriebe kämpfen infolgedessen mit schlechtem Ruf und wirtschaftlichen Einbußen.

Gäste beschwerten sich auf Bewertungsportalen

Exemplarisch hierfür die Beschwerde eines Gastes in der Region Bregenz:

Hotel an lauter Strasse in schönem Wandergebiet



„... Großer Nachteil: Das Hotel liegt in einer Kurve an einer viel befahrenen Aussichtsstraße, auch von Motorrädern. Auf dem Balkon war es laut (bis zu 85 dB). Nachts war es ab 23:00 Uhr ruhiger, aber ab ca. 6:00 Uhr weckte uns der Lärm von PKWs und Motorrädern. Das Zimmer zur Straße war tagsüber noch lauter, da es näher an der Straße lag. Wir hatten ein Premium-DZ gebucht, das gut war, bis wir den Balkon öffneten – dort maßen wir 90 dB. Als ruhesuchende Urlauber wollten wir nicht bleiben und nahmen gegen Aufpreis ein (anderes) Zimmer ...“

Es kann nicht länger hingenommen werden, dass Hotellerie/ Gastronomie, die sich an ruhe- und erholungssuchende Urlauber - den weitaus größten Teil der Touristen - wendet, durch den Lärm-Tourismus wirtschaftliche und die Anwohner gesundheitliche Schäden erleiden.

4 Vernetzung nimmt Fahrt auf: Europäische Initiativen bündeln Kräfte

Die internationale Zusammenarbeit gegen Motorradlärm gewinnt weiter an Dynamik. In den vergangenen Wochen fanden mehrere Online-Konferenzen statt, an denen Vertreter von Bürgerinitiativen sowie Fachleute und Verantwortliche verschiedener staatlicher Behörden aus mehreren europäischen Ländern teilnahmen mit dem Beschluss, sich künftig europaweit in regelmäßigen Abständen auszutauschen. Dieser kontinuierliche Dialog soll sicherstellen, dass Informationen schneller fließen, Erfahrungen unmittelbar geteilt werden und gemeinsame Strategien effizienter entwickelt werden können.



Die Erfahrungen aus den oft zähen Gesprächen auf nationaler Ebene zeigen deutlich: Motorradlärm muss stärker auf europäischer Ebene adressiert werden. Nur gemeinsame Standards und ein abgestimmtes Vorgehen ermöglichen nachhaltige Verbesserungen. Die wachsende Vernetzung bestätigt diesen Weg: Immer mehr europäische Partner bündeln ihre Kräfte, um ihre Stimme zu stärken und wirksame, grenzüberschreitende Lösungen voranzutreiben. Ziel ist es, Verbesserungen im technischen Regelwerk und in der internationalen Zusammenarbeit zu erreichen – ein entscheidender Schritt, um die Lärmbelastung für Anwohner nachhaltig zu reduzieren.

Non-Profit Initiativen stehen mächtigen Lobbyinteressen gegenüber



Ein Schwerpunkt ist dabei die Abstimmung im Hinblick auf die mögliche Beteiligung an Prozessen der überwiegend von Vertretern der Fahrzeugindustrie besetzten weltweit tagenden UNECE (United Nations Economic Commission for Europe), in der u.a. die Messverfahren für Geräuschttypprüfung von Kraftfahrzeugen bestimmt werden. Thematisiert wurden u.a. die Finanzierung und organisatorische Unterstützung jener Ehrenamtlichen, die die Interessen der Betroffenen vor Ort in die internationalen Prozesse einbringen sollen. Anders als oft in der Öffentlichkeit

dargestellt, sind es gerade diese ehrenamtlich pro bono engagierten Personen, die mit großem Fachwissen, persönlichem Einsatz und erheblichem Zeitaufwand dafür sorgen, dass die Probleme rund um Motorradlärm überhaupt Gehör finden – und damit Aufgaben übernehmen, die eigentlich der Politik obliegen. Die Meisten stellen für ihr Engagement berufliche und private Verpflichtungen zurück – meist ohne jegliche finanzielle Unterstützung oder Ausgleich.

Am Beispiel der finanziellen Situation werden die ungleichen Rahmenbedingungen besonders deutlich: Während Initiativen, die die Rechte der Anwohner vertreten, weitgehend auf sich gestellt sind, stehen ihnen hochbezahlte Spezialisten als Interessenvertreter einflussreicher Industrie und Lobbyverbände gegenüber.

Doch die zunehmende Vernetzung macht Mut: Die Betroffenen stehen nicht allein. Gemeinsam mit europäischen Partnern entsteht eine immer stärkere Stimme, die hartnäckig, fachlich fundiert und lösungsorientiert für eine spürbare Reduzierung der Lärmbelastung kämpft.

Aufbauend auf diesen Fortschritten starten wir ins neue Jahr, um konsequent weitere Maßnahmen gegen Lärm voranzutreiben. Wir wünschen Ihnen eine friedliche Weihnachtszeit sowie einige ruhige Wochen bis zum Saisonstart und danken allen Mitgliedern unserer engagierten Community für ihre Unterstützung.

Holger Siegel, VAGM e.V.

Marco Schmunkamp, Silent Rider e.V.