

Bericht

des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleitungen
der Länder (GKVS) am 18./19. September 2024 in Paderborn
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 9./10. Oktober 2024 in Duisburg

TOP 6.9 Motorradlärm

Dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ist es ein besonderes Anliegen, die Lärmbelastung insbesondere für die Anwohnenden von beliebten Motorradstrecken möglichst gering zu halten. Auf der anderen Seite prägen Motorräder nach wie vor das Bild des Individualverkehrs in Deutschland mit und sind für viele Personen Freizeitvergnügen ebenso wie Fortbewegungsmittel. Hier gilt es einen angemessenen Interessenausgleich herzustellen.

Wesentlicher Ansatzpunkt für die Senkung der Realgeräuschemissionen dieser Fahrzeuge sind die Genehmigungsvorschriften. Das BMDV setzt sich seit Jahren mit Erfolg bei der EU und UNECE für Grenzwertsenkungen in Kombination mit flankierenden Maßnahmen zur Senkung der realen Geräuschemissionen von Motorrädern ein.

Die europäische Kommission hat auf Initiative der Bundesregierung zum 1. Januar 2024 die Anforderungen an das Geräuschverhalten von Motorrädern verschärft. Seit Anfang 2024 werden alle realen Fahrsituationen zwischen 10 und 100 km/h im Rahmen der Typgenehmigung eines Motorrads im Rahmen der „Zusätzlichen Geräuschbestimmungen unter Realfahrbedingungen“ (RD-ASEP) überprüfbar, wodurch die oftmals gezielte leise Abstimmung von Klappenschalldämpferanlagen auf einzelne Fahrsituationen nicht mehr möglich ist. Die Vorgaben gelten ab dem 01.01.2025 für die Erstzulassung aller neuen Motorräder. In einem zweiten Schritt arbeitet die UNECE z. Z. an der Einführung einer strengeren Grenzwertkurve für RD-ASEP, welche das Fahren mit hohen Drehzahlen leiser gestalten soll.

Parallel dazu erarbeitet die Europäischen Kommission (KOM) Vorschläge für niedrigere Grenzwerte zum Anhang 3 der UN-Regelung Nr. 41 hinsichtlich der Geräuschentwicklung von Krafträdern. Die Bundesregierung unterstützt aktiv die Arbeiten der UNECE und der KOM.

Zudem haben die Länder bereits einen umfangreichen Instrumentenkasten zur Verfügung, um gezielt vor Ort die notwendigen Entscheidungen zu treffen, um punktuell Anwohner und Bevölkerung vor Lärm und Abgasen zu schützen. So können die Straßenverkehrsbehörden der Länder zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken oder verbie-

ten und den Verkehr umleiten (§ 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO). Das gleiche Recht haben sie auch zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 Absatz 1b Satz 1 Nr. 5 StVO)).

Auch existieren ausreichend strenge Ahndungsmöglichkeiten für unzulässig veränderte zu laute Motorräder (Ifd. Nr. 214b.2 und 189b.2 Bußgeldkatalog-Verordnung (BKat)) und für unveränderte, zu laut betriebene Motorräder (Ifd. Nr. 117 und 118 BKat). Mit der ersten Verordnung zur Änderung der BKat wurden im Jahr 2021 hier die Geldbußen bereits verschärft.

Mit dem heute verfügbaren Instrumentarium steht daher bereits ein weitgehend ganzheitlicher Ansatz zur Bekämpfung unangemessenen Motorradlärms zur Verfügung.

Darüber hinaus steht das BMDV seit kurzem mit dem Land Berlin hinsichtlich dessen Pilotprojektes zu Lärmblitzern im fachlichen Austausch.

Es obliegt den Ländern, für verstärkte, gezielte Verkehrskontrollen und die konsequente Ahndung von Lärm- und Geschwindigkeitsverstößen zu sorgen.

Die Beschlüsse des Bundesrates vom 15.05.2020 schaffen aus Sicht des Bundes nicht den notwendigen Interessenausgleich zwischen Anwohnern und Erholungssuchenden einerseits sowie Motorradfahrern andererseits.