

BAGMO

– Strategiepapier –

Motorradfahren in Deutschland
Die Zukunft gestalten – Konflikte vermeiden

April 2021

ACE
Auto Club Europa e.V.

ADAC
Allgemeiner Deutscher
Automobil-Club e.V.

AMA
Arbeitsgemeinschaft Motorrad
fahrender Ärzte Deutschland e.V.

avp
Institut für angewandte
Verkehrspädagogik e.V.

BC
Biker's Cooperation

BU Biker Union e.V.
Die Interessenvertretung der
Biker, Rocker & Motorradfahrer

BVDM
Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.

BVHK
Bundesverband der Hersteller und
Importeure von Krafträdern mit
Beiwagen e.V.

DMSB
Deutscher Motor Sport Bund e.V.

DVMP
Deutschland-Verband Motorrad
fahrender Polizisten

GCM
Gemeinschaft Christlicher
Motorradgruppen

I.V.M. e.V.
Institut für Verkehrs- und
Motorsportpädagogik e.V.

ifz
Institut für Zweiradsicherheit e.V.

IGG
Interessengemeinschaft
Gespannfahrer e.V.

IVM
Industrie-Verband Motorrad
Deutschland e.V.

Kuhle Wampe
Verband der Motorradclubs
Kuhle Wampe

Redaktionen:
MOTORRAD
MOTORRAD NEWS
Motorradfahrer
Motorrad Magazin MO
PS
Syburger
Tourenfahrer

Rennleitung#110 e.V.
Präventionsprojekt sportlich-
motorradfahrender Polizeibeamter

Schräglagenfreiheit
Eine Initiative für das Motorrad

Verkehrskolleg
Fahrlehrerfachschule für Aus-
Bildung und Fortbildung

WOW
Women on Wheels e.V.

Inhalt

Vorbemerkung

0. Zusammenfassung

1. Einführung

2. Ausgangslage

Um wen geht es?

Verkehrssicherheitsaspekte

Das motorisierte Zweirad als Wirtschaftsfaktor

Das motorisierte Zweirad als Medium zur Stärkung
des gesellschaftlichen Zusammenhalts

Das motorisierte Zweirad in der öffentlichen Wahrnehmung
– Mythos und Wirklichkeit

3. Das Streitthema „Motorradlärm“

Worin besteht das Problem?

Konstruktive Lösungsansätze

Der Beitrag der Motorrad-Community

4. Das motorisierte Zweirad im Mobilitätsmix

5 Das motorisierte Zweirad als Freizeitfahrzeug

6. Die Zukunft der Mobilität gestalten

7. Fazit

Anlage 1 Die Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO)

Anlage 2 Verkehrsüberwachung und die Verfolgung von Verkehrsverstößen

Anlage 3 Die Geräuschemessverfahren beim Motorrad – heute und morgen

Anlage 4 Motorisierte Zweiräder als nachhaltige Alternative im Verkehrsmix

Anlage 5 Die Faszination des Motorradfahrens

Vorbemerkung

Der Begriff „Motorrad“ wird im Folgenden als Synonym für einspurige Kraftfahrzeuge mit amtlichen Kennzeichen genutzt. Als „motorisierte Zweiräder“ werden alle einspurigen Kraftfahrzeuge mit amtlichen Kennzeichen oder Versicherungskennzeichen bezeichnet.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei geschlechtsspezifischen Begriffen im Regelfall die männliche Form verwendet (z.B. „Motorradfahrer“ anstelle von „Motorradfahrende“ oder „Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer“). Diese Begriffe schließen andere geschlechtsspezifische Formen wertfrei mit ein.

0. Zusammenfassung

In diesem Strategiepapier der Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO) werden die Fakten zur wirtschaftlichen, umweltpolitischen und gesellschaftlichen Bedeutung motorisierter Zweiräder dargestellt. Zudem wird auf den schon länger schwelenden Konflikt zwischen Motorradfahrern und ortsansässiger Bevölkerung an stark befahrenen Motorradstrecken eingegangen und es werden Lösungsansätze zur Beilegung dieses Konflikts aufgezeigt.

Darüber hinaus werden die derzeitige und die mögliche zukünftige Rolle des motorisierten Zweirads als Mittel zur Sicherstellung individueller Mobilität im urbanen Umfeld sowie im ländlichen Raum beschrieben. Dabei steht die Nachhaltigkeit motorisierter Zweiräder als vernünftige, ökologisch sinnvolle und vergleichsweise ressourcenschonende Alternative im Mobilitätsmix im Mittelpunkt der Betrachtung.

Bestandteil dieses Strategiepapiers ist des Weiteren ein umfangreicher Maßnahmenkatalog, um Mobilität mit dem motorisierten Zweirad in Deutschland stärker in der politischen Agenda zu verankern.

1. Einführung

Am 15.05.2020 hat der Bundesrat eine „Entschließung des Bundesrates zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorrادلärm“¹ verabschiedet. Darin fordert er u.a. eine Verschärfung der in der EU geltenden Grenzwerte bei der Genehmigung und Zulassung neuer Motorräder auf maximal 80 dB(A) in allen Betriebszuständen, die Strafen bei Manipulationen, die eine erhebliche Steigerung der Lärmemissionen zur Folge haben, deutlich zu verschärfen sowie zeitlich beschränkte Verkehrsverbote an Sonn- und Feiertagen aus Gründen des Lärmschutzes zu ermöglichen. Die Entschließung des Bundesrates ist eine Reaktion auf die in den letzten Jahren eskalierenden Konflikte zwischen Motorradfahrern und Anwohnern in Gegenden mit starkem Motorradverkehr, die sich insbesondere an Wochenenden und Feiertagen durch die Geräuschentwicklung und eine in ihren Augen unangemessene Fahrweise von Motorradfahrern gestört fühlen.

Unmittelbar nach Veröffentlichung der Entschließung des Bundesrates ging eine Welle der Empörung durch die Motorrad-Community, maßgeblich getragen von den sozialen Medien. Eine Online-Petition „Gegen Fahrverbote für Motorräder an Sonn- und Feiertagen“² fand in wenigen

¹ Drucksache 125/20 Beschluss des Bundesrates: Entschließung des Bundesrates zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorrادلärm, 15.05.2020

² Online-Petition aus Mai 2020: [Keine Fahrverbote Für Motorräder An Sonn- Und Feiertagen - Online-Petition \(openpetition.de\)](https://www.openpetition.de/petition/online/keine-fahrverbote-fuer-motorraeder-an-sonn-und-feiertagen)

Wochen mehr als 200.000 Unterstützer. Von Einzelpersonen und Motorradclubs organisierte Motorrad-Demonstrationen in vielen deutschen Städten verzeichneten einen unerwartet großen Zulauf. Alleine am 04.07.2020 versammelten sich in mehreren Städten nach Polizeiangaben mehr als 100.000 Fahrerinnen und Fahrer aller Arten motorisierter Zweiräder, um gegen Fahrverbote nur für Motorräder zu demonstrieren.

In fast allen deutschen Medien, von den bundesweit verbreiteten Leitmedien bis hin zu lokalen Tageszeitungen, wurde über die Entschließung des Bundesrates mit überwiegend negativem Tenor in Bezug auf Motorradfahrer berichtet. Die Berichterstattung über die Demonstrationen und deren Hintergründe fiel dagegen eher kurz aus. Häufig wurde sogar gar nicht darüber berichtet.

Für den 21.07.2020 hatte der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Andreas Scheuer, Vertreter von Motorradfahrerverbänden, der neu gegründeten Initiativen gegen Fahrverbote und der Motorradindustrie zu einem Gespräch über die aktuelle Situation und mögliche Schlussfolgerungen eingeladen. Es wurde vereinbart, dass die beteiligten Vertreter der Biker Union e.V. (BU), des Bundesverbands der Motorradfahrer e.V. (BVDM), der Initiative Schräglagenfreiheit und des Industrie-Verbands Motorrad Deutschland e.V. (IVM) ein Strategiepapier erstellen, in dem Lösungsansätze zur Entschärfung der aktuellen Konfliktsituation aufgezeigt sowie der derzeitige Status und die Zukunft motorisierter Zweiräder skizziert werden sollen.

Der Entwurf dieses Strategiepapiers wurde im Rahmen der Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO), dem Koordinierungsgremium der im Kontext von motorisierten Zweirädern tätigen Institutionen (**siehe Anlage 1**), abgestimmt. Dieses gemeinsame Strategiepapier beschreibt einen Handlungsrahmen für die Politik von Bund, Ländern und Gemeinden sowie aller weiteren betroffenen Institutionen. Dabei spielt die Weiterentwicklung der zweirädrigen Mobilität im zukünftigen Verkehrsmix eine zentrale Rolle. Denn motorisierte Zweiräder sind ein unverzichtbares Mittel zur Sicherstellung individueller Mobilität.

2. Ausgangslage

Um wen geht es?

Europaweit werden mehr als 36 Millionen Motorräder, Roller und Kleinkrafträder genutzt. Allein in Deutschland gibt es fast 4,4 Millionen Leichtkrafträder, Motorräder und Motorroller mit amtlichem Kennzeichen. Nimmt man die Gruppe der Krafträder mit Versicherungskennzeichen hinzu, sind über sechs Millionen motorisierte Zweiräder auf Deutschlands Straßen unterwegs, darunter eine zunehmende Zahl von Zweirädern mit Elektroantrieb.

Motorradfahrer gibt es in allen Altersgruppen und allen Gesellschaftsschichten. Motorisierte Zweiräder sind auch für jugendliche Fahrenfänger attraktiv. Ca. 13 Prozent der Halter von zulassungspflichtigen Motorrädern in Deutschland sind weiblich³.

Fast 12 Millionen Personen in Deutschland besitzen einen Motorradführerschein. Jede ca. 13. Person in Deutschland schätzt das „Erlebnis motorisiertes Zweirad“ oder ist auf ihr Fahrzeug zur Sicherstellung individueller Mobilität angewiesen. Die Zulassungszahlen steigen deswegen seit Jahren. Die agile, flexible und umweltfreundlichere Mobilität auf zwei Rädern wird von der deutschen Bevölkerung angenommen und praktiziert.

³ Kraftfahrt-Bundesamt (KBA): Der Fahrzeugbestand im Überblick am 1. Januar 2020 gegenüber dem 1. Januar 2019

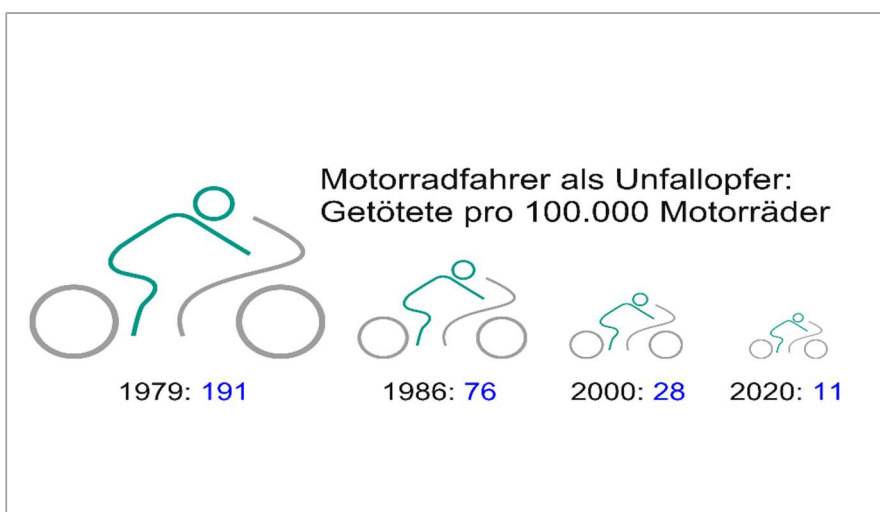


Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt / IVM (nur Einspurfahrzeuge der Kategorie L)

Verkehrssicherheitsaspekte

Motorradfahrern in Deutschland ist es ein Anliegen, sicher unterwegs zu sein. Jüngste Studienergebnisse⁴ zeichnen ein Bild verantwortungsbewusster Verkehrsteilnehmer, deren Sicherheitsbewusstsein sich auf hohem Niveau befindet. Das spiegelt sich auch in den Unfallzahlen wider.

Trotz eines kontinuierlich wachsenden Bestands ist die Zahl der bei Motorradunfällen verunglückten Motorradfahrer seit vielen Jahren im Trend deutlich rückläufig. Die Zahl der getöteten Motorradfahrer in Relation zum Fahrzeugbestand (Getöteten-Rate) lag für das Jahr 2020 bei 10,7 Personen pro 100.000 Fahrzeuge. Im Jahr 2000 waren es noch 28, Mitte der 80er Jahre 76 und Ende der 70er Jahre sogar 191 Fahrer.



Quelle: Statistisches Bundesamt / ifz

⁴ Haasper, M.; Krüsemann, M.; Kuschefski, A.; Lang, A.: Motorradsicherheit in Deutschland: Einstellungen und Verhaltensweisen mit speziellem Blick auf Fahrer-Assistenzsysteme an Krafträdern, 2020, unter: <https://www.ifz.de/forschung/projekte/>

Das hohe Sicherheitsbewusstsein der Motorradfahrer, ihre zunehmende Bereitschaft, in die aktive und passive Sicherheit zu investieren, die qualitativ hochwertige Fahrschulausbildung, ein seit Jahren gut angenommenes Angebot an freiwilligen Fahrsicherheitstrainings, mögliche technische Innovationen sowie eine effektive Verkehrssicherheitsarbeit werden sich auch weiterhin positiv in der Unfallstatistik bemerkbar machen.

Zusätzlich spielt die Verbesserung der Straßeninfrastruktur für motorisierte Zweiradfahrer eine große Rolle. 2007 wurde mit der Veröffentlichung des „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken“ (MVMot 2007)⁵ ein wichtiger Meilenstein erreicht, der sich in den letzten Jahren nachweisbar positiv auf das Unfallgeschehen ausgewirkt hat. Die Fortschreibung des MVMot mit dem Titel „Merkblatt zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur für Motorradfahrende“ (MVMot 2021)⁶ liegt im abgestimmten Entwurf vor und soll zeitnah veröffentlicht werden. Ziel ist es, eine verbindliche Einführung dieses Merkblatts durch das BMVI zu erreichen.

Das motorisierte Zweirad als Wirtschaftsfaktor

Der Sektor motorisiertes Zweirad ist in Deutschland ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Jeder 330. Arbeitsplatz in Deutschland ist der Motorradwirtschaft zuzuschreiben, jeder 400. in Deutschland erwirtschaftete Euro ist unmittelbar oder mittelbar der Motorradwirtschaft zuzurechnen. In dieser Wertschöpfungskette generierte die „Motorradwirtschaft im engeren Sinn“ (Hersteller, Zulieferer, Zubehörindustrie, Handel, Werkstätten etc.) einen jährlichen Umsatz von 7,3 Mrd. Euro.

Schaut man auf alle Branchen, deren Produkte und Dienstleistungen ganz oder in Teilen vom Motorrad abhängen bzw. die davon profitieren und erweitert den Fokus auf die „Motorradwirtschaft im weiteren Sinn“ (Bekleidungsindustrie, Fahrschulen, Fahrsicherheitseinrichtungen, technische Überwachung, öffentliche Verwaltung, Motorradsport, Motorradmessen und -veranstaltungen, Motorradmedien, Vermietung, Tankstellen, Versicherungen, Tourismus etc.), wird ein Gesamtumsatz von 11,6 Mrd. Euro pro Jahr im In- und Ausland generiert. Das entspricht einer Bruttowertschöpfung der Motorradwirtschaft von 6,6 Mrd. Euro⁷.

Insbesondere für die Tourismusbranche sind Motorradfahrer seit vielen Jahren eine wichtige Kundengruppe. Viele Gastronomen und Hoteliers in landschaftlich reizvollen Gegenden leben zu einem hohen Prozentsatz von dieser überdurchschnittlich kaufkraftstarken Klientel. Das Schild „Bikers Welcome“ findet sich an vielen Hotels und Gaststätten im Umfeld von touristischen Zielen im In- und Ausland. Spezialisierte Veranstalter von Gruppenreisen für Motorradfahrer erzielen signifikante Umsätze.

Aufgrund der bauartbedingten Rahmenbedingungen und der komplexen Fahrphysik ist die Entwicklung und Produktion motorisierter Zweiräder insbesondere im High-End-Bereich ein Innovationstreiber für die Wirtschaft. Aber auch der kulturelle Wert historischer Motorräder ist von Bedeutung, z.B. durch eine Vielzahl von größeren und kleineren Motorradmuseen. Zudem ist das Motorraddesign selbst Kunst-, Kultur- und Kultgegenstand geworden.

⁵ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken – MVMot“, Köln 2007

⁶ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (in Druck), „Merkblatt zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur für Motorradfahrende – MVMot 2021“, Köln 2021

⁷ Borrmann, J.; Dolle, B.; Kleissner, A.; Krabb, P.; Pohl, P.: Die ökonomische Bedeutung der Motorradwirtschaft in Deutschland; Economica Institut für Wirtschaftsforschung, 2016, unter: <https://www.ivm-ev.de/assets/bulkUpload/Studie-Economica-Die-oekonomische-Bedeutung-der-Motorradwirtschaft-in-Deutschland.pdf>

Über 50.000 Beschäftigte sind innerhalb der Motorradwirtschaft im engeren Sinn tätig (ca. 130.000 im weiteren Sinn). Die Motorradwirtschaft bietet zudem viele anspruchsvolle Ausbildungsplätze für junge Menschen.

Das motorisierte Zweirad als Medium zur Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts

Motorisierte Zweiradfahrer sind eine ausgesprochen heterogene Gruppe, in vielen Fällen sehr individueller Menschen. Trotzdem wird, z.T. historisch bedingt, eine starke Gruppenidentität in der Fahrerszene gelebt. Auch generationen- und nationenübergreifend gibt es einen starken Zusammenhalt, der sich nicht nur in mehr oder weniger festgefügtten Zusammenschlüssen (z.B. Motorradclubs, Fahrgemeinschaften, Motorradstammtische, Foren und Gruppen in Sozialen Medien), sondern auch in gemeinsamen Events mit hohen Teilnehmerzahlen manifestiert.

Aus dem gleichen Grund werden sogenannte Motorradtreffpunkte, meistens in landschaftlich schöner Lage, häufig angefahren. Des Weiteren finden Wohltätigkeitsveranstaltungen, organisiert oder unterstützt von Motorradfahrergruppen, regen Zulauf nicht nur aus der Fahrerszene. Damit stärkt das motorisierte Zweirad den gesellschaftlichen Zusammenhalt sowohl in Deutschland als auch über die Landesgrenzen hinaus.

Das motorisierte Zweirad in der öffentlichen Wahrnehmung – Mythos und Wirklichkeit

In der breiten Öffentlichkeit und in der medialen Berichterstattung werden Motorradfahrer oft auf eine homogene und interessengleiche Gruppe reduziert. Solche Stereotype sind ein Zerrbild und entbehren jeder Grundlage. Das motorisierte Zweirad ist in vielen Gesellschaftsgruppen ein Sympathieträger. Trotzdem wurde nach der Veröffentlichung des Bundesratsbeschlusses im Mai/Juni 2020 eine regelrechte Kampagne gegen die Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder in den Medien entfacht.

Fakt ist: Der größte Teil der Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder bewegt sich StVO-konform auf Deutschlands Straßen und geht schon zum Selbstschutz (Stichwort: vulnerable Verkehrsteilnehmer) keine vermeidbaren Risiken ein. Regelkonforme Fahrzeuge sind im normalen Straßenverkehr nicht auffällig. Motorräder erzeugen jedoch bauartbedingt eine andere Geräuschkulisse als ein Pkw.

Zur Realität gehört allerdings auch, dass es motorisierte Zweiradfahrer gibt, die ihr Fahrzeug manipuliert oder mit nicht zugelassenen Teilen aus dem Zubehörmarkt ausgestattet haben und öffentliche Straßen als „Rennstrecken“ missbrauchen. Zudem werden durch unüberlegte bzw. rücksichtslose Fahrweise sowie das Ausreizen des Drehzahlbereichs in niedrigen Gängen vermeidbare Belästigungen für Dritte erzeugt. Dies führt insbesondere dann zu Konflikten mit ruhesuchenden Anwohnern und Touristen, wenn sich diese Klientel bei gutem Wetter an Wochenenden und Feiertagen in großer Zahl bevorzugt in landschaftlich reizvollen Gegenden zum Ausleben ihres vermeintlichen Anspruchs auf „ungehinderten Fahrspaß“ trifft.

3. Das Streitthema „Motorradlärm“

Worin besteht das Problem?

Aufgrund der genannten Konflikte haben sich in verschiedenen Regionen der Bundesrepublik in den letzten Jahren vermehrt Bürgerinitiativen gegen „Motorradlärm“ gegründet. Ortsansässige Bürgerinnen und Bürger fordern unter Verweis auf ihr Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit

die Sperrung der betroffenen Strecken für motorisierte Zweiradfahrer durch die Verwaltung, an einigen Stellen mit Erfolg. Dass auch Pkw und hier insbesondere ebenfalls manipulierte Fahrzeuge sowie Lkw zur störenden Geräuschkulisse beitragen, wird dabei häufig ausgeblendet.

Mit einer Streckensperrung nur für motorisierte Zweiräder wird das Problem aber nicht gelöst, sondern lediglich auf andere Strecken verlagert. Zudem werden damit alle Motorradfahrer sanktioniert, auch die Mehrheit, die rücksichtsvoll fährt und sich an die geltenden Regeln hält. Teilweise haben sich die Fronten so verhärtet, dass konstruktive Lösungsansätze und der Versuch eines Interessenausgleichs gar nicht mehr in Betracht gezogen werden. „Die Motorradfahrer“ sind das Problem, das man sich endlich vom Hals schaffen will. Die EntschlieÙung des Bundesrates hat diesen Bestrebungen einen deutlichen Auftrieb gegeben.

Konstruktive Lösungsansätze

Nur gemeinsame und koordinierte Anstrengungen aller Beteiligten, auch aus der Motorrad-Community, haben Aussicht auf nachhaltigen Erfolg bei der Lösung solcher Konflikte.

Der Fokus muss dabei auf illegal modifizierten bzw. unangemessen gefahrenen Motorrädern liegen. Dies ist nur mit gezielter Verkehrsüberwachung in den besonders belasteten Gebieten und konsequenter Anwendung des vorhandenen Instrumentariums zur Verfolgung und Sanktionierung von Regelverstößen möglich. Dies wird heute allenfalls lokal und meistens nur in Ansätzen umgesetzt. Deswegen laufen einige der Forderungen des Bundesrates ins Leere. Denn wenn nach den Vorstellungen des Bundesrates Grenzwerte verschärft und einfache Messverfahren für Vor-Ort-Überprüfungen definiert, aber wegen nicht bereitstehender Ressourcen auch in der Zukunft nicht überwacht bzw. eingesetzt würden, ändert sich für die Bürgerinnen und Bürger vor Ort gar nichts.

Zudem gelten neue Regelungen nur für Neufahrzeuge. Bis solche Neuregelungen – wenn sie denn technisch umsetzbar wären – im Fahrzeugbestand merkliche Auswirkungen haben, vergehen viele Jahre. Die unstrittig vorhandenen Probleme müssen aber möglichst kurzfristig gelöst werden.

Die Verkehrsüberwachung und die Verfolgung von Verstößen gegen die Vorschriften fallen in den Verantwortungsbereich der Bundesländer, die dazu die notwendigen technischen, finanziellen und personellen Ressourcen auf der Basis eines zu erarbeiteten Gesamtkonzepts zur Verfügung stellen müssen (*siehe Anlage 2*). Denn die lokalen Behörden wären damit überfordert und würden zudem in vielen Fällen an die Grenzen ihres Verantwortungsbereichs stoßen.

Das notwendige Instrumentarium, das Problem in den Griff zu bekommen, ist bereits heute vorhanden. Deswegen ist es verwunderlich, dass der Bundesrat in seiner EntschlieÙung Dinge fordert, die bereits heute geltendes Recht sind oder im Fall der geforderten Halterhaftung gegen unsere Rechtsordnung verstoßen würden.

Der Beitrag der Motorrad-Community

Selbstverständlich hat auch die Motorrad-Community einen Beitrag zur Konfliktlösung zu leisten. Dabei geht es sowohl um technische Fragen als auch um eine Änderung des Selbstverständnisses sowie des Verhaltens der betroffenen Motorradfahrer.

Die Motorradindustrie hat der zuständigen Arbeitsgruppe der Vereinten Nationen einen Vorschlag unterbreitet, wie die Typprüfung für Motorräder einen deutlich größeren Bereich der realen Betriebszustände eines Fahrzeugs abdecken kann (RD-ASEP: Real Driving Additional Sound Emission Provision). Die UN hat den Änderungen kürzlich zugestimmt, d.h. RD-ASEP wandelt sich von einer Selbstverpflichtung der Fahrzeughersteller hin zu einer verbindlichen Testreihe im Rahmen der Typzulassung, durchgeführt von einem externen technischen Dienstleister (**siehe Anlage 3**).

Das Prüfenster für die Geschwindigkeiten wird von 20 bis 80 km/h auf 10 bis 100 km/h ausgeweitet. Damit sind alle zulässigen Landstraßen- und Innerortsgeschwindigkeiten in Europa abgedeckt. Neu ist zudem, dass alle Gänge vom 1. bis zum 6. Gang geprüft werden müssen. Der technische Dienst darf dabei jede Beschleunigung bis hin zu 80 Prozent der jeweiligen zulässigen Nenndrehzahl des Motors frei wählen. Die hierbei erzeugten Emissionen müssen alle unter der vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Grenzwertkurve bleiben.

Mit sogenannten Dialog-Displays – beispielsweise am Ortseingang – kann effektiv Einfluss auf das Fahrverhalten von Motorradfahrern genommen werden. Spezielle Messapparaturen unterscheiden vorbeifahrende Motorräder von anderen Fahrzeugen und messen anonym ihre Lautstärke. Das dahinter aufgestellte Display zeigt dem Fahrer abhängig vom Messwert, ob er angepasst oder zu laut unterwegs ist. Die Displayanzeigen sprechen also Motorradfahrer direkt an und fordern sie zu einer rücksichtsvollen Fahrweise auf.

In Baden-Württemberg haben wissenschaftliche Auswertungen gezeigt⁸, dass diese Maßnahme wirksam ist, und das sogar nachhaltig. Motorradfahrer waren auf den entsprechend ausgestatteten Streckenabschnitten selbst dann langsamer und rücksichtsvoller unterwegs, nachdem die Displays wieder abgebaut wurden.

Aber auch das Selbstverständnis und überkommene Leitbilder in der Motorradfahrerszene müssen auf den Prüfstand gestellt werden. Zwar wurde bereits ausgeführt, dass es „den motorisierten Zweiradfahrer“ nicht gibt. Trotzdem ist es in weiten Teilen der Fahrerszene Konsens, dass ein Motorrad einen „satten Sound“ haben muss. „Satter Sound“ heißt aber nicht „übermäßig laut“ oder „für Dritte Nerv tötend“.

Hier sind insbesondere die Verbände gefragt, einen Kulturwandel in der eigenen Klientel anzustoßen. Dabei darf nicht jeder mit dem Finger auf andere zeigen. Das Streitthema „Motorradlärm“ ist zu wichtig für die Zukunft des motorisierten Zweirads.

Hersteller und Zubehörlieferanten sollten das bei ihren Produkten und in ihrer Werbung berücksichtigen. Motorradjournalisten sollten in ihrer Berichterstattung entsprechende Signale setzen. Erste Ansätze dazu gibt es bereits. Zudem müssen die Fahrerverbände klar Stellung beziehen, auch wenn das in ihrer Klientel nicht immer konfliktfrei bleiben wird. Wir als Motorradfahrer müssen verstehen, dass wir – bis zu einem gewissen Grad – Teil des Problems, aber auch Teil der Lösung sind.

Dazu gehört es, mit den Anwohnern an stark befahrenen Motorradstrecken und der Politik ins Gespräch zu kommen. Wir als Vertreter der Motorrad-Community müssen deutlich machen, dass wir unstreitig vorhandene Probleme ernst nehmen. Der zunehmenden Konfrontation zwischen den Kontrahenten muss entgegengewirkt werden. Dazu ist gegenseitige Rücksichtnahme

⁸ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Motorradlärm-Display als Maßnahme gegen den Motorradlärm, 2020
<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/laerschutz/foerderung-motorradlaerm-displays/>

erforderlich. Die Lösung lautet wie so oft: Kooperation statt Konfrontation und auf allen Seiten die Bereitschaft zum Kompromiss.

4. Das motorisierte Zweirad im Mobilitätsmix

In den bisherigen Diskussionen über Belästigungen durch Motorradverkehr sind aus unserer Sicht zwei wesentliche Aspekte zu kurz gekommen. Individuelle Mobilität ist eine wichtige Grundlage für den Wohlstand und die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland sowie für die soziale Teilhabe aller Gruppen unserer Bevölkerung. Unter Umweltgesichtspunkten hat der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) unbestreitbare Vorteile gegenüber der individuellen Mobilität. Der ÖPNV stößt jedoch häufig an die Grenzen seiner Möglichkeiten, weil besonders im ländlichen Raum ein wirtschaftlich tragfähiges Angebot durch Bus und Bahn zur Sicherstellung der Mobilitätsbedürfnisse aller Bewohner nicht realisierbar ist. Auch in den Städten und ihren „Speckgürteln“ würde der Umstieg eines großen Teils der Bevölkerung vom Individualverkehr auf den ÖPNV zu einer Überlastung des Systems führen, da die technischen und stadtplanerischen Möglichkeiten zur Erhöhung des Angebots begrenzt und die verfügbaren Kapazitäten zu den Spitzenzeiten in vielen Städten bereits jetzt weitgehend ausgereizt sind.

Die Nutzung eines Fahrrads, ob mit oder ohne elektrische Unterstützung, ist für die meisten nur auf kürzeren Strecken sinnvoll. Zu Fuß gehen oder der Einsatz eines Elektrokleinstfahrzeugs ist für viele Pendler erst recht keine praktikable Lösung.

Motorisierte Zweiräder sind daher eine vernünftige, umweltfreundliche und nachhaltige Lösung für viele alltägliche Transport- und Mobilitätsprobleme, sowohl in den Innenstädten als auch im ländlichen Raum (**siehe Anlage 4**). Zusammenfassend kann man festhalten, dass motorisierte Zweiräder im Vergleich zum ansonsten genutzten Pkw:

- von der Herstellung über den Betrieb bis zur Verwertung ressourcenschonender sind,
- niedrigere Anschaffungs- und Betriebskosten haben,
- weniger Platz auf den Straßen (Stauvermeidung) und beim Parken benötigen,
- den Ausstoß umweltschädlicher Abgase verringern und zudem
- für viele Menschen das einzige finanzierbare Angebot zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Teilhabe darstellen.

Das motorisierte Zweirad sollte daher im Regelfall den Pkw im Zielverkehr oder als Zubringer zum ÖPNV im Mobilitätsmix ersetzen.

Wie sich anlässlich der 13. Internationalen Motorradkonferenz⁹ des ifz zeigte, sind sich die Experten aus dem Motorradsektor und die Vertreter europäischer Sicherheits- und Verkehrsorganisationen einig, dass die Nutzung motorisierter Zweiräder integraler Bestandteil der Mobilität sein muss. Motorisierte Zweiräder dürfen daher in der Gesetzgebung und der Umsetzung vor Ort weder vergessen noch benachteiligt werden.

Dieses Anliegen wurde auch vom BMVI unterstützt. Ende 2019 wurde der Zugang zur Leichtkraftradmobilität („125-er“) für Pkw-Fahrer erleichtert. Unter bestimmten sicherheitsdienlichen Voraussetzungen können mit der Führerscheinerweiterung „B 196“ Pkw-Führerscheininhaber von dieser zukunftsorientierten Fortbewegungsart profitieren. Ein Anstieg der Verkäufe in Deutschland in 2020 im Vergleich zum Vorjahr von 93 Prozent im Leichtkraftrad-

⁹ Institut für Zweiradsicherheit (ifz), 13. Internationale Motorradkonferenz, 2020
<https://www.ifz.de/internationalemotorradkonferenz/>

segment (im Bereich der Leichtkraftroller plus 108 Prozent) dokumentiert mehr als deutlich, dass mit dieser Regelung auf die Interessen und Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger unseres Landes eingegangen wurde. Der Wunsch nach zweirädriger Mobilität hat sich in immer breiteren Gesellschaftskreisen etabliert.

Auch die aktuelle, pandemiebedingte Situation zeigt, dass individuelle Mobilität notwendig und attraktiv ist. Seit Beginn der Corona-Pandemie sind sogar viele überzeugte ÖPNV-Nutzer zum Schutz ihrer Gesundheit auf den eigenen Pkw oder das Zweirad umgestiegen. Die Zahl der täglichen ÖPNV-Kunden ist seit März 2020 dramatisch eingebrochen. Durch die Verlagerung vieler Büroarbeitsplätze ins Homeoffice ist der Verkehrskollaps in den Innenstädten zwar bisher weitgehend ausgeblieben. Im Kontext der aktuellen wirtschaftlichen Krisensituation sprechen wachsende Zulassungszahlen der Zweiradbranche aber für sich.

5. Das motorisierte Zweirad als Freizeitfahrzeug

Neben den alltagspraktischen Funktionen des motorisierten Zweirads spielen Motorräder und große Roller auch als Freizeitfahrzeug eine nicht zu vernachlässigende Rolle. Dieser Freizeitgestaltung kommt als Gegengewicht zum hektischen Berufsalltag eine besondere Bedeutung zu. Sie dient nicht nur dem reinen Vergnügen, sondern auch, um körperlichen und psychischen Erkrankungen entgegenzuwirken (**siehe Anlage 5**). Eine ausgeglichene Work-Life-Balance ist wichtig, um die eigene Leistungsfähigkeit zu erhalten. Zudem kann Motorradfahren bis ins hohe Alter körperlich und geistig fit halten, wie man an jedem Motorradtreffpunkt an praktischen Beispielen sehen kann.

Auf die wirtschaftliche Bedeutung des Motorrads für den Tourismus wurde bereits an anderer Stelle hingewiesen. Sowohl die Tages- als auch die Übernachtungsgäste sind wichtige Einnahmequellen für Gastronomie und Hotelbetriebe an sogenannten „Motorradstrecken“, d.h. Straßen mit erhöhtem Motorradaufkommen. Dass der Wegfall dieser Kunden z.B. aufgrund einer von der Behörde angeordneten Streckensperrung nur für motorisierte Zweiräder existenzbedrohend sein und dauerhaft Arbeitsplätze kosten kann, lässt sich anhand von Beispielen nachweisen. Leider gibt es in solchen Regionen häufig keine anderen, adäquaten Erwerbsmöglichkeiten. Als Alternative z.B. den Fahrradtourismus anzukurbeln, hat sich dort bisher als nicht zielführend erwiesen.

Das „Freizeitvergnügen Motorradfahren“ kann auch das Interesse am historischen und kulturellen Erbe wecken. Denn viele Sehenswürdigkeiten aus Historie und Kultur sind zugleich beliebte Motorradtreffpunkte.

In Corona-Zeiten sind der Abstand zu anderen Menschen und der Aufenthalt außerhalb geschlossener Räume zentrale Bestandteile der Bemühungen, die Verbreitung des Virus einzudämmen. Dadurch hat die Nutzung des Motorrads als Freizeitfahrzeug, mit der beide Anforderungen erfüllt werden, eine zusätzliche Bedeutung bekommen. Dies kommt auch den stark in Mitleidenschaft gezogenen Tourismus-Betrieben zugute, die nicht in den bekannten touristischen Hot-Spots liegen.

Im Gegensatz zu den meisten anderen Freizeitaktivitäten kann das Motorradfahren eine Doppelrolle ausfüllen, nämlich die Verbindung von Alltagsmobilität und Freizeitpaß. Beinhaltet bereits der Weg zur Arbeit auf dem Motorrad einen gewissen „Spaßfaktor“, kann die Rückfahrt dann mit einer Feierabendrunde sowie dem kleinen Einkauf verbunden werden.

6. Die Zukunft der Mobilität gestalten

Wir stehen derzeit an einem Scheidepunkt der Entwicklung des zukünftigen Verkehrs. Die Frage ist, wie wir die Mobilität und den Verkehr von morgen gestalten. Verschiedene Zukunftsbarometer sagen Multimodalität voraus. Eine platzsparende, ressourcenoptimale und umweltfreundliche Fortbewegung soll dabei im Vordergrund stehen. Individuelle Mobilität ist dabei aber auch weiterhin unverzichtbar.

Staus und verstopfte, zugeparkte Straßen – das sind alltägliche Bilder in vielen Metropolen Deutschlands. Dabei gibt es intelligente Ansätze, urbane und die durch Pendlerverkehre geprägte Mobilität neu zu ordnen sowie den städtischen und außerstädtischen Verkehr zu entlasten. In diesem Zusammenhang gewinnt das motorisierte Zweirad erheblich an Bedeutung, nicht zuletzt als geeignetes Verkehrsmittel, um die Überlastung der Straßen im täglichen Verkehr zu reduzieren. Bei einer wachsenden Zahl an Verkehrsteilnehmern bei gleichzeitig begrenztem Raum sind motorisierte Zweiräder stärker in zukünftige Verkehrsplanungen einzubeziehen. Ein intensivierter Dialog der Vertreter aus dem Motorradsektor mit der Politik muss dazu führen, motorisierte Mobilität auf zwei Rädern bei der Erstellung von Mobilitäts- und Verkehrsplänen angemessen zu berücksichtigen.

Motorräder und Roller sind eine echte Mobilitätsalternative und eine vernünftige Lösung für zentrale Umwelt- und Verkehrsprobleme. Nutzen wir ihre Beliebtheit und die emotionale Bindung ihrer Fahrerinnen und Fahrer, um diesen Sektor weiter auszubauen.

Die Mitglieder der BAGMO stehen zu ihrer Verantwortung, erfolgversprechende Aktivitäten zur Reduzierung des Konfliktpotentials zwischen Anwohnern und Motorradfahrern an stark befahrenen Motorradstrecken durchzuführen bzw. zu unterstützen, damit die Nutzung und sinnvolle Förderung des motorisierten Zweirads in der Gesellschaft die notwendige Akzeptanz finden. Sie fordern die politischen Entscheidungsträger aber auch auf, Motorradmobilität und Motorradsicherheit stärker in ihrer Agenda zu berücksichtigen. Dies kommt sowohl den Nutzern motorisierter Zweiräder als auch der übrigen Gesellschaft zugute.

Die Mitglieder der BAGMO setzen sich daher für die Umsetzung folgender Maßnahmen ein:

Maßnahmen „Motorradlärm“

▪ **Die gesetzlichen Regeln konsequent durchsetzen**

Der vorhandene Katalog rechtlicher Regelungen, mit denen gegen illegale Auspuffanlagen und nicht angemessene Fahrweise vorgegangen werden kann, muss insbesondere in Konfliktregionen konsequent angewandt werden. Dazu ist es notwendig, länderspezifische Konzepte für die Umsetzung unter Beteiligung der Fahrerverbände zu entwickeln.

▪ **Gemeinsame Präventionsmaßnahmen durchführen**

Zusammen mit der Polizei, den örtlichen Behörden, der Straßenbauverwaltung und weiteren Partnern sollten die Fahrerverbände an sogenannte „Kaffee statt Knöllchen“-Aktionen in Konfliktregionen teilnehmen, bei denen Motorradfahrer für die ortsspezifischen Probleme durch Geräuschbelästigungen und unangemessene Fahrweise sensibilisiert werden. Auch sogenannte „Biker-Tage“, organisiert von verschiedenen Veranstaltern mit dem Schwerpunkt „Verkehrssicherheit“, müssen von den Verbänden für diese Sensibilisierung genutzt werden.

- **Technische Einrichtungen nutzen**

Mit Dialog-Displays kann effektiv Einfluss auf das Fahrverhalten von Motorradfahrern genommen werden. Die finanziellen Mittel zum Kauf und der Installation solcher Displays müssen in ausreichendem Umfang zur Verfügung gestellt und an Konfliktstrecken eingesetzt werden.

- **Bewusstseinsbildende Kampagnen durchführen**

Die Durchführung gezielter Kampagnen kann Motorradfahrer zu mehr Rücksichtnahme und „Lärmvermeidung“ bewegen. Motorradfahrer müssen den Unterschied zwischen „Sound“ und „Lärm“ verinnerlichen. Motorradfahrer haben es selbst in der Hand, die Drehzahl und Geschwindigkeit ihres Fahrzeugs und damit auch die Geräuschemissionen zu regulieren. Die Kampagnenmotive und -botschaften können über Banner, Werbetafeln etc. direkt an den entsprechenden Stellen vor Ort installiert werden.

Ein Beispiel ist das aktuelle Pilotprojekt des ADAC „Leise fahren. Lärm ersparen. Rücksicht kommt an. Danke!“. Entsprechende Schilder, die Gemeinden beispielsweise am Ortseingang aufstellen können, sollen motorisierte Zweiradfahrer gezielt sensibilisieren.

Für solche Kampagnen bieten sich auch die sozialen Medien an. Ein Beispiel liefert der IVM mit seiner Kampagne „Laut ist out“, die in den Jahren 2018 und 2019 mit ansprechenden Filmen auf Facebook und YouTube mehr als 1,5 Millionen Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer bundesweit erreichen konnte.

Bundesweit ausgestrahlte TV-Spots können das Motorradfahren zudem positiv darstellen und gleichzeitig die Motorradfahrer dazu anhalten, ihrer Verantwortung gerecht zu werden. Die Tagespresse, vor allem aber die Motorrad-Fachmedien müssen positiv auf Verhaltensweisen einwirken, indem sie das Thema wiederkehrend, regional und überregional kommunizieren. Wie bereits von einigen Medien, vor allem Fachmedien praktiziert, sollten übermäßig laute Fahrzeuge in der Presse kritisch dargestellt und über leisere Fahrzeuge nicht negativ berichtet werden.

- **Einen Interessenausgleich schaffen**

Positive Beispiele, nicht nur aus der Vergangenheit, zeigen, dass sich durch einen intensiven Dialog zwischen Anwohnern und Vertretern von Motorradfahrerorganisationen zahlreiche Optionen bieten, Geräuschbelastungen zu reduzieren. Wichtig ist es, die zuständigen behördlichen Vertreter frühzeitig einzubinden, um gemeinsam praktikable Lösungen zu erarbeiten. Zudem ist die Zusammenarbeit mit bestehenden Interessengruppen vor Ort sinnvoll. Vereinsstrukturen und damit verbundene persönliche Ansprechpartner für Motorradfahrer und Behörden bilden einen Grundstein, um Lösungen mit hoher Akzeptanz zu finden. Im Rahmen der Lösungsfindung sollten gemeinsame Vor-Ort-Analysen analog zu den Verkehrsschauen durchgeführt werden.

Maßnahmen „Motorradmobilität“

- **Eine Imagekampagne „Pro Motorradmobilität“ entwickeln**

Nach den Ereignissen der letzten Monate sollten die BAGMO-Verbände zusammen mit der Politik und ggf. weiteren Partnern ein Konzept für eine bundesweite Imagekampagne „Pro Motorradmobilität“ entwickeln und für die notwendige Finanzierung werben.

- **Den Motorradfreundlichen Straßenbau forcieren**

Die Berücksichtigung zweiradspezifischer Belange im Rahmen der Straßeninfrastrukturplanung und dem Betrieb muss forciert werden. Deswegen muss die Neufassung des MVMot möglichst umgehend vom BMVI zur verbindlichen Vorgabe erklärt werden.

- **Die Teilnahme an Verkehrssicherheitstrainings fördern**

Es gibt bereits heute eine Vielzahl an Angeboten für Verkehrssicherheitstrainings für Motorradfahrer, die gerade zu Saisonbeginn und bei Wiedereinsteigern einen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben. Einige Berufsgenossenschaften übernehmen dabei einen Teil der Kursgebühren. Dieses Angebot muss weiter ausgebaut und verstärkt in der Zielgruppe beworben werden.

- **Fahrer-Assistenzsysteme (FAS) und die zukünftige Vernetzung im Straßenverkehr (V2X-Kommunikation) berücksichtigen**

Insbesondere bei der Entwicklung von FAS im Pkw- und Lkw-Bereich müssen motorisierte Zweiräder zwingend berücksichtigt werden. Zudem müssen motorradspezifische Anforderungen im Rahmen zukünftiger Kommunikation zwischen Fahrzeugen untereinander sowie der Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur kontinuierlich mitgedacht werden.

- **Den Verkehrsfluss verbessern**

Vor dem Hintergrund der verstärkten Verkehrsteilnahme von motorisierten Zweirädern und unter Berücksichtigung von verkehrssicherheitsrelevanten Aspekten müssen zweiradspezifische Verbesserungen umgesetzt werden, beispielsweise durch die Nutzung von Busspuren oder dem Vorbeifahren an stehenden Kolonnen auf Autobahnen.

- **Die zweiradspezifische Infrastruktur für den modalen Mix bereitstellen**

An den Umsteigepunkten zum ÖPNV sind Einrichtungen für die sichere Verwahrung motorradspezifischer Sicherheitsbekleidung (z.B. Helm, Handschuhe, Regenkombi) zu installieren, die auch umsteigenden Radfahrern zugute kommen.

- **Die Elektromobilität im Zweiradsektor fördern**

Elektromobilität ist einer der Schlüssel für eine klimafreundlichere Mobilität, insbesondere im urbanen Umfeld. Regenerativ erzeugter Strom spielt dabei eine große Rolle. Analog zu den Kaufprämien für Elektroautos (Umweltbonus) ist eine entsprechende Förderung für motorisierte Zweiräder anzubieten. Beim Ausbau der Ladeinfrastruktur sind die Spezifikationen motorisierter Zweiräder zu berücksichtigen. Im Zusammenhang mit der Elektrifizierung ist neben dem Aspekt der Schadstoffreduktion auch die „Lärmvermeidung“ zu thematisieren.

7. Fazit

Nach eingehender Beratung hat die BAGMO im vorliegenden Strategiepapier Ideen zur Lösung von Konflikten zwischen Anwohnern und Motorradfahrern in besonders stark vom Motorradverkehr belasteten Regionen präsentiert. Zudem werden Lösungsansätze beschrieben, mit denen motorisierte Zweiräder als attraktive Option im Mobilitätsmix verstärkt in den Verkehrsalltag integriert werden können.

Die Mitglieder der BAGMO stehen zu ihrer Verantwortung, ihren Beitrag zur Ausgestaltung der notwendigen Konzepte und deren Umsetzung zu leisten. Nur so ist der Wandel von einem fruchtlosen Disput zu einem Dialog möglich, an dessen Ende ein wirklich fairer Interessenausgleich aller Beteiligten und Betroffenen steht. Die Entscheidungsträger und Vertreter der Politik, der Behörden und der verschiedenen Interessengruppen haben mit der BAGMO und ihren Mitgliedern kompetente und verantwortungsbewusste Ansprechpartner für ihre Anliegen.

Anlage 1

Die Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO)

Im Jahr 1991 haben sich zahlreiche Akteure rund um das Thema „Motorradfahren in Deutschland“ zusammengefunden, um gemeinsame Ideen zu entwickeln und diese in koordiniertes Handeln im Interesse der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer in Deutschland umzusetzen. Dies ist die Gründungsidee der Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO).

Die BAGMO ist ein überregionaler, freiwilliger, unabhängiger Zusammenschluss von Motorradfahrerverbänden und -clubs, Instituten, Motorrad-Fachredaktionen sowie Vertretern von Industrie und Handwerk. Als Koordinationsbüro fungiert das Institut für Zweiradsicherheit (ifz), das selbst Mitglied in der BAGMO ist.

Arbeitsschwerpunkte der BAGMO bilden vor allem politische Diskussionen mit dem Fokus auf motorisierte Zweiräder und ihre verkehrssicherheitsrelevante sowie gesamtgesellschaftliche Rolle.

Anlage 2

Verkehrsüberwachung und die Verfolgung von Verkehrsverstößen

Im Folgenden werden ein paar Elemente eines erfolgreichen Konzepts zur Verkehrsüberwachung und zur Verfolgung von Verkehrsverstößen genannt.

Für die Manipulation von Motorrädern bzw. deren Auspuffanlagen können bereits heute wirksame, weil empfindliche Bußgelder verhängt werden. Zudem erlöschen die Betriebserlaubnis und damit auch die Erlaubnis zum Weiterbetrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Verkehrsraum. Das Fahrzeug muss also von einem Transporter vor Ort abgeholt, der technischen Überwachung zur Abnahme des legalen Rückbaus vorgestellt und anschließend der zuständigen Dienststelle vorgeführt werden. Das geht nicht von heute auf morgen und verursacht nicht nur zusätzliche Kosten, sondern kostet auch Urlaubstage. Das vergällt dem Fahrer nachhaltig die Freude an seinem rücksichtslosen „Fahrspaß“.

Ist die illegale Veränderung der Abgasanlage nicht vor Ort nachweisbar, liegt eine Standgeräuschemessung aber deutlich oberhalb des in den Fahrzeugpapieren eingetragenen Werts, kann das Fahrzeug sichergestellt und bei einem Gutachter vorgeführt werden, der eine Fahrgeräuschemessung gemäß Typzulassung vornimmt. Ist die Manipulation nachgewiesen, trägt der Fahrer die nicht unerheblichen Kosten des Gutachtens. In jedem Fall muss er aber für einen bestimmten Zeitraum auf sein Fahrzeug verzichten.

Bei „Mehrfach- und Wiederholungstätern“ kann eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) angeordnet werden, die zum Verlust des Führerscheins für alle Fahrzeugklassen führen kann. Kann der Fahrer bei einem Geschwindigkeitsdelikt nicht ermittelt werden, kann die Führung eines Fahrtenbuchs angeordnet werden. Der Tatbestand „illegales Straßenrennen“, der in bestimmten Fällen bereits bei einem Einzelfahrzeug zum Tragen kommen kann, ist nicht nur eine Straftat, sondern auch Grund für die Beschlagnahme und Verwertung der beteiligten Fahrzeuge.

Bestandteil eines solchen Konzepts muss die mediale Begleitung aller Maßnahmen besonders in den Motorrad- und den sozialen Medien sein, um den motorisierten Zweiradfahrern zu verdeutlichen, dass das Risiko schwerwiegender Folgen bei Regelverletzungen unkalkulierbar hoch geworden ist. Das wird „Uneinsichtige“ dazu bringen, über ihr Verhalten nachzudenken und daraus die richtigen Schlüsse zu ziehen.

Es gibt also kein Regelungsdefizit, sondern lediglich ein Vollzugsdefizit, zu dessen Behebung die Länder die notwendigen technischen, finanziellen und personellen Ressourcen bereitstellen müssen.

Anlage 3

Die Geräuschmessverfahren beim Motorrad – heute und morgen

Die Vorschriften zur Typgenehmigung eines Kraftfahrzeugs sollten so realitätsnah sein, wie es in einer technischen Prüfung möglich ist. Daher wurde das Verfahren zur Messung des Fahrgeräusches eines Motorrads bereits im Jahr 2016 radikal verändert und damit verschärft. Diese Neuausrichtung hat sich grundsätzlich bewährt, zeigte aber auch Spielraum für eine weitere Anpassung zur Abdeckung der realen Einsatzszenarien eines Motorrads.

Der Teil dieser Prüfung, der die Realität der Geräuschemissionen abbilden soll (ASEP: Additional Sound Emission Provisions), wurde von den Vereinten Nationen (UN ECE) erweitert und als neue verbindliche Vorgabe beschlossen (RD-ASEP: Real Driving Additional Sound Emission Provisions). Die Prüfung umfasst jetzt alle Gänge eines Motorrads, sogar den ersten Gang, der eigentlich nur zum Anfahren gedacht ist. Zudem wurde der Geschwindigkeitsbereich auf bis zu 100 km/h und die Drehzahl bis max. 80% der Nennleistungsdrehzahl ausgedehnt, womit allerdings die Maximalgeschwindigkeit auf vielen Teststrecken erreicht werden wird. Der Prüfungsaufwand wird sich dadurch für die Behörden drastisch erhöhen. Die EU-Kommission ist derzeit dabei, die europäische Typzulassung auf der Basis von RD-ASEP zu überarbeiten.

Die Vorschriften zur Standgeräuschmessung in der Typprüfung wurden hingegen nicht überarbeitet, da das Standgeräusch nie als Grenzwert vorgesehen war. Die Standgeräuschmessung wurde entwickelt, um Fahrzeuge im fließenden Verkehr mit alltagstauglichen Mitteln auf Einhaltung der Zulassungsbestimmungen überwachen zu können. Hierzu wird die Geräuschemission eines Fahrzeugs im Stand unter festgelegten Rahmenbedingungen bei einer bestimmten Drehzahl gemessen. Weicht das Fahrzeug bei dieser Prüfung erheblich vom in den Fahrzeugpapieren eingetragenen Wert ab, kann die Polizei von einer Manipulation oder von einem gravierenden Defekt ausgehen und entsprechende rechtliche Maßnahmen zur Ahndung einleiten.

Das Standgeräusch hat keinen Bezug zum eigentlichen Fahrgeräusch, sondern dient lediglich als Vergleichsgröße in Bezug auf den Neuzustand des Fahrzeugs.¹⁰ Dementsprechend hat auch jeder Fahrzeugtyp für das Standgeräusch einen eigenen Wert als Vergleichsgröße, der aufgrund der unterschiedlichen Messverfahren höher sein kann als das Fahrgeräusch gemäß Typzulassung. Der Zweckentfremdung des Standgeräuschpegels als Grenzwert für Streckensperrungen fehlt zudem die rechtliche Grundlage.

¹⁰ Bundesanstalt für Straßenwesen, Bericht zum Forschungsprojekt 03.530: „Standgeräuschmessung an Motorrädern im Verkehr und bei der Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO“, Bergisch Gladbach, 2004

Anlage 4

Motorisierte Zweiräder als nachhaltige Alternative im Verkehrsmix

Der Begriff „Motorrad“ wird in der Öffentlichkeit häufig mit PS-starken, sportlich ausgelegten Fahrzeugen assoziiert. Zu den Motorrädern zählen aber auch Leichtkrafträder und Roller von 50 ccm bis 125 ccm mit maximal 15 PS (Führerscheinklasse A1), Einsteigermotorräder und Roller bis 48 PS (Führerscheinklasse A2) sowie Mittelklassenmotorräder und Roller mit nur wenig mehr als 48 PS (Führerscheinklasse A). Bei den Fahrzeugen mit Versicherungskennzeichen beginnt es mit dem Mofa mit maximal 25 km/h Höchstgeschwindigkeit und endet beim Kleinkraftrad bzw. Roller mit 50 ccm und 45 km/h Höchstgeschwindigkeit (Führerscheinklasse AM).

Motorisierte Zweiräder sind in der Herstellung ressourcenschonender als ein Pkw. Durch die lange Nutzungsdauer von Motorrädern (das mittlere Alter der gesamten Fahrzeugflotte beträgt derzeit ca. 20 Jahre mit steigender Tendenz) und die weitgehende Wiederverwendung vieler Teile am Ende der Laufzeit des Fahrzeugs wird der Vorteil in ökologischer Hinsicht noch verstärkt. Der im Vergleich niedrige Verbrauch gerade von motorisierten Zweirädern der kleineren Fahrzeugklassen verbessert die Öko-Bilanz weiter. In vielen Städten gibt es zudem Mietroller, die den Kauf eines eigenen Fahrzeugs z.T. sogar überflüssig machen.

Die niedrigeren Anschaffungs- und Betriebskosten sprechen ebenfalls für dieses Fortbewegungsmittel. Roller bieten sogar einen gewissen Schutz bei ungünstigen Witterungsbedingungen. Für viele Geringverdiener und Empfänger von Transferleistungen ist ein Mofa, ein Moped, ein Leichtkraftrad oder ein kleiner Roller oft die einzige Möglichkeit, am wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben teilzunehmen, da ein ÖPNV-Ticket – wenn es überhaupt ein (zeitlich) passendes Angebot gibt – das verfügbare Budget überschreitet.

Motorisierte Zweiräder benötigen etwa ein Fünftel des Platzes eines modernen Pkw, der im Schnitt nur 1,2 Personen bewegt. Dies wirkt sich nicht nur positiv auf den notwendigen Parkraum am Zielort aus. Motorräder und Roller sind auch ein unverzichtbares Verkehrsmittel, um die Überlastung der Straßen im täglichen Pendlerverkehr der Städte zu reduzieren. Der Verkehr wird fließender, Staus können vermieden bzw. verkürzt werden. Der Verbrauch und damit auch die Abgasemissionen der anderen Kraftfahrzeuge sinken.

Eine Untersuchung der Universität Leuven¹¹ hat gezeigt, welche Auswirkungen der Umstieg vom Pkw auf motorisierte Zweiräder im morgendlichen Pendlerverkehr in der Metropolenregion Brüssel (nur 10 Prozent mehr Zweiräder anstelle der Pkw) hätte. Die Gesamtfahrzeit aller Verkehrsteilnehmer und die Dauer der Staus würden sich um ca. 40 Prozent verringern. Zudem käme es zu einer Reduzierung der Abgasemissionen aller Fahrzeuge um ca. 6 Prozent.

In Deutschland würde durch die Nutzung von Krafträdern anstelle von Pkw ein positiver Umwelteffekt aufgrund eingesparter Treibhausgasemissionen in Höhe von 39.343 Tonnen CO₂-Äquivalent pro Jahr⁷ entstehen. Durch geringere Parkplatzsuchkosten entstünde zudem ein jährlicher Zeitgewinn im Wert von 60,4 Mio. Euro im Vergleich zur Pkw-Nutzung.

In den letzten Jahren hat sich die steigende Zahl von Kraftfahrzeugen mit Elektroantrieb auch bei den motorisierten Zweirädern bemerkbar gemacht. Waren es bisher im Wesentlichen „Exoten“, die mit einem elektrischen Antrieb ausgestattet waren, ist Ende vorletzten Jahres der erste Großserienhersteller in den Markt eingestiegen.

¹¹ Transport & Mobility Leuven, „Commuting by Motorcycle: Impact Analysis“, Leuven, 2011

Weitere Hersteller werden in absehbarer Zeit folgen. Elektro-Roller sind auch in Deutschland bereits heute in relevanten Stückzahlen auf den Straßen unterwegs.

Mit dem Umstieg vom Verbrennungsmotor auf die Elektromobilität wird auch der ökologische Fußabdruck des motorisierten Zweirads deutlich kleiner, vor allem, wenn der Strom aus regenerativen Energiequellen stammt. Durch das vergleichsweise niedrige Gewicht der Fahrzeuge können die notwendigen Batteriekapazitäten kleiner als beim Pkw ausfallen. Bei den bereits heute verfügbaren Fahrzeugen sind Reichweiten Standard, die für den klassischen Pendlerverkehr völlig ausreichend sind.

Anlage 5

Die Faszination des Motorradfahrens

Motorradfahren wird häufig mit dem Nimbus von „Freiheit und Abenteuer“ in Verbindung gebracht. Die damit assoziierten Klischees sind sicher nicht gänzlich aus der Luft gegriffen.

Emotionsfrei und damit realistisch gesehen ist Motorradfahren eine anspruchsvolle Tätigkeit. Während der Fahrt stellt das Einspurfahrzeug ein dynamisches System, bestehend aus Fahrer und Fahrzeug, dar. Der Fahrer ist integraler Bestandteil dieses Systems. Kleinste Veränderungen innerhalb dieses Systems bzw. Einflüsse von außen müssen vom Fahrer permanent fein dosiert ausbalanciert werden. Die auf den Motorrad- und Rollerfahrer einwirkenden äußeren Kräfte (Beschleunigungs- und Verzögerungskräfte, Luftwiderstand, Turbulenzen beispielsweise durch vorausfahrende Fahrzeuge, Erschütterungen etc.) führen zu einer deutlichen körperlichen Beanspruchung. Darüber hinaus ist die permanente Aufmerksamkeit des Fahrers gefordert.

Gleichzeitig ist der Fahrer trotz Helm und Motorradbekleidung eng mit seiner Umgebung verbunden. Deshalb zieht es Motorradfahrer geradezu magisch in die möglichst „unberührte Natur“.

Diese Verbindung aus Naturnähe, Beherrschung des Fahrzeugs und körperlicher Betätigung ist ein wesentlicher Grund für die Faszination des Motorradfahrens. Bereits nach kurzer Fahrstrecke hat man „die Probleme dieser Welt“ weitgehend hinter sich gelassen. Motorradfahren ist daher für viele Menschen ein wichtiger Teil ihrer persönlichen Freizeitgestaltung, ob durch „die kurze Runde nach Feierabend“ oder durch ausgedehnte Urlaubsreisen auf zwei Rädern.