

Bericht über die Podiumsdiskussion zum Thema**Ist Motorradlärm notwendig?****am 29.4.2009 in Düsseldorf**

Die DEGA hatte zu der Podiumsdiskussion eingeladen und als Moderator stellte sich der Vorsitzende des Europäischen Journalistenverbandes, Herr Rotger Kindermann, zur Verfügung. Teilgenommen haben Uwe Ritterstaedt als Sachverständiger für Lärmschutz und gleichzeitig vom Motorradlärm Betroffener, Rolf Frieling, Vorsitzender der Biker Union e.V., Christoph Deckstein vom Industrie-Verband Motorrad Deutschland und Gerd Deckstein von der Kreispolizeibehörde Düren/Eifel, welche viele Probleme mit Motorradfahrern zu lösen haben.

In einem Eingangsstatement begrüßte Uwe Ritterstaedt die erschienenen im Namen der DEGA und des in Gründung befindlichen ALD. Er wies darauf hin, dass einige Motorräder deutlich lauter seien als andere und dass diese lauterer Motorräder sowohl Anwohner als auch Erholungssuchende in Naherholungsgebieten erheblich belästigen. Diese Motorräder seien zum Beispiel in Naherholungsgebieten fern ab von Straßen als einzige technische Schallquelle wahrnehmbar.

Diese Podiumsdiskussion wurde veranstaltet, um gemeinsam nach Lösungen zu suchen, wie diese wenigen „Lärmsünder“ zur Einsicht gebracht werden können. Es geht nicht um eine Verteufelung aller Motorradfahrer, sondern nur um die wenigen schwarzen Schafe, welche sich nicht verkehrsgerecht verhalten.

Gerd Deckstein wies darauf hin, dass die Fahrweise und der Lärm zusammenhängen. Seiner Erfahrung nach wirken Botschaften der Anwohner stärker auf die Biker ein als die Ermahnungen der Polizei. Durch Aktionen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger werden auch Unfälle verhindert und die Anzahl der Beschwerden über die Lärmentwicklung gehen zurück.

Rolf Frieling wies darauf hin, dass exzessiver Lärm auch der gesamten Gruppe der Biker schadet, da dieses Verhalten auf alle Motorradfahrer übertragen wird. Auch er ist der Meinung, dass vorbildliches Verhalten einen Einfluss auf die nicht verkehrsgerecht fahrenden Biker hat.

Christoph Gatzweiler wies darauf hin, dass umweltbewusste Fahrweisen im Gegensatz zum Pkw-Führerschein kein Baustein innerhalb der Fahrschule für den Motorradführerschein sind. Er wies ferner darauf hin, dass es im Handel mehr illegale Abgasanlagen als legal zugelassene gebe. Viele Auspüffe sind im Ausland zertifiziert und niemand weiß, wie diese Auspüffe die Zertifizierung erhalten haben. Selbst, wenn die Prüfberichte von amtlichen Stellen angefordert werden, hüllen sich die Hersteller in Schweigen. Die Typgenehmigung hat also Lücken, welche nur auf europäischer Ebene geschlossen werden können.

Aus seiner technischen Kenntnis heraus ist er der Meinung, dass eine Vor-Ort-Prüfung des Standgeräusches kein Kriterium sein kann, da dieses zu variabel ist. Es fehlt zurzeit ein

nachvollziehbares, einfaches Messverfahren. Die Polizei kann momentan nur technische Manipulationen erkennen. Der erforderliche technische Sachverstand ist bei den eingesetzten Polizisten auch vorhanden.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Polizei nur technischer Manipulationen erkennen kann und darauf ein Motorrad auch stilllegen kann. Eine sofortige Stilllegung hat einen erzieherischen Effekt, welcher weit über ein Bußgelds hinausgeht, zumal einige der Biker Bußgelder ohne mit der Wimper zu zucken bezahlen.

Rolf Frieling erklärte, dass er fordere, die Lärmgrenzwerte für Motorräder hinauf zusetzen, damit sich weniger Biker veranlasst sehen, ihrer Motorräder in Richtung auf höhere Lautstärken zu manipulieren! Er meinte auch, dass ein lautes Fahrgeräusch ein Sicherheitsfaktor darstelle, da man hören könne, dass ein Motorrad komme.

Aus seiner Arbeit in den europäischen Gremien berichtete Christoph Gatzweiler, dass daran gearbeitet werde, einerseits die Überschreitungen der Schallemissionsgrenzwerte mit höheren Bußgeldern zu belegen und andererseits die Grenzwerte langfristig zu senken.

Es war einhellige Meinung, dass eine Senkung der Grenzwerte kommen muss, zumal nicht einsehbar ist, weshalb ein Motorrad in demselben Umfang Lärm erzeugen darf wie ein LKW. Es existieren bereits heute Motorräder in jeder Leistungsklasse, welche nicht lauter sind als Pkw. Ebenfalls sind alle Teilnehmer der Meinung, dass ein kurzes Messverfahren entwickelt werden muss, welches der Polizei Rechtssicherheit gibt, wenn es darum geht, laute Motorräder zu erkennen. Ein derartiges Messverfahren muss von Schallexperten entwickelt, den Politikern vorgeschlagen werden und mit wenig Aufwand vor Ort durchführbar sein. Erste Ansätze zu einem derartigen Messverfahren sind im Industrie-Verband Motorrad Deutschland bereits entwickelt worden