



Verkehrsausschuss

64. Sitzung (öffentlich)

8. Dezember 2021

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:34 Uhr bis 15:04 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkt:

Dialog statt Verbot – Mehr Eigenverantwortung und Rechtssicherheit für Motorradfahrer

3

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/14061

– Anhörung von Sachverständigen (s. *Anlage*)

* * *

Dialog statt Verbot – Mehr Eigenverantwortung und Rechtssicherheit für Motorradfahrer

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/14061

– Anhörung von Sachverständigen (*s. Anlage*)

Vorsitzender Thomas Nückel: Guten Tag, meine Damen und Herren! Ich begrüße Sie alle herzlich im Plenarsaal des Landtags Nordrhein-Westfalen zu unserer Anhörung und eröffne die Sitzung hiermit offiziell. Genauso herzlich begrüße ich die Abgeordneten, die unserer Anhörung im Livestream folgen.

Die Einladung E 17/2135 ist Ihnen form- und fristgerecht zugegangen.

Sehr geehrte Sachverständige, auch im Namen meiner Kolleginnen und Kollegen des Verkehrsausschusses danke ich Ihnen dafür, dass Sie zu dieser Anhörung gekommen sind, um uns mit weiteren Informationen, Ideen und Impulsen zu dem vorliegenden Antrag zu versorgen, damit wir ihm Rahmen der Beratung zu einer guten Entscheidung kommen können.

Die Abgeordneten der Fraktionen werden gleich Fragen an Sie richten. Ich bitte die Kolleginnen und Kollegen jedes Mal darum, auch Fragen zu stellen und nicht schon Erklärungen abzugeben oder Positionen zu verkünden sowie möglichst – obwohl das heute aufgrund der geringen Anzahl von Sachverständigen sicherlich etwas leichter ist – nicht pauschal an alle Sachverständigen eine Frage zu richten, sondern den Adressaten der Frage namentlich zu benennen.

Die Sachverständigen bitte ich, die an sie gerichteten Fragen in der gebotenen Kürze zu beantworten. Wir müssen nämlich spätestens um 15:30 Uhr – vielleicht geht es auch früher – die Anhörung abschließen.

Dann können wir mit der Anhörung beginnen. Die antragstellende Fraktion hat natürlich das Recht, zuerst eine Frage zu stellen. Danach sind die anderen Fraktionen an der Reihe.

Nic Peter Vogel (AfD): Auch von mir vielen Dank dafür, dass Sie heute alle hier erschienen sind und uns auch vorher schon mit Ihren Stellungnahmen aufgeschlaut haben. – Natürlich wollen wir diese Anhörung nicht dazu nutzen, irgendwelche Statements abzugeben. Erlauben Sie mir trotzdem eine Eingangsbemerkung. Auch wenn ich jetzt Mitte 50 bin, bin ich früher in meinen 20er- und 30er-Jahren selber begeistert Motorrad gefahren und habe auch an ewig vielen Touren teilgenommen. Heute bin ich in technischen Aspekten vielleicht nicht mehr ganz so firm wie die Fachleute, die jetzt an dem Thema dran sind. Mir ist allerdings damals schon aufgefallen, dass es gar nicht großartig an den Maschinen, der Technik, der Polizei, den Kontrollen oder sonst etwas liegt, sondern immer Fehlverhalten von Menschen gewesen ist. Mit anderen Worten: Das waren die Leute, die schon immer ein bisschen lauter gesprochen haben

und sich generell etwas mehr profilieren wollten. – Wir haben damals schon den Kopf geschüttelt, wenn beispielsweise am Parkplatz die Kisten aufgedreht wurden.

Dementsprechend sehe ich es als unsere größte Aufgabe an, die Leute wirklich zu sensibilisieren und ihnen auch zu sagen: Ihr kämpft damit gegen unser gemeinsames Hobby an. – Könnte man diese Leute nicht in den Motorradvereinen und -klubs stärker einfangen und ihnen auch vermitteln, dass sie kontraproduktiv handeln? Denn dieselbe Philosophie finden wir auch bei Pkws in der berühmten Poser- oder Raserszene, und manchmal gibt es sogar Fahrradfahrer oder E-Roller-Fahrer, die sich danebenbetreiben.

Jetzt würde ich Ihnen gerne in der Reihe, in der Sie hier sitzen, meine Fragen stellen. Daher darf ich bei Ihnen anfangen, Herr Lenzen. Ich beginne mit einem kurzen Zitat, damit Sie wissen, worauf ich mich beziehe:

„Gegen gesetzlich vorgeschriebene Geräuschlimits verstoßen Fahrzeuge u. a. auch deshalb, weil der zugelassene Grenzwert sich auf Laborbedingungen auf Messstrecken bezieht, die so speziell sind, dass sie praktisch im Realbetrieb nicht vorkommen.“

Das kennt man auch aus der Autoindustrie, wenn es um Spritverbrauch usw. geht. Aber vielleicht können Sie uns einmal kurz erläutern, was die maßgeblichste oder gravierendste Differenz bei der ganzen Sache ist.

Meine nächste Frage an Sie bezieht sich darauf, dass Sie in Ihrer Stellungnahme geschrieben haben:

„Der BVDM hat Gespräche mit den Ortsbürgermeistern am Nürburgring/Eifel geführt und schlägt vor, diese ganz besondere Region zur Modellregion zu machen. Dort gibt es eine besondere Lärmbelastung und hohe Unfallzahlen.“

Ich bin schon im Thema drin, würde aber trotzdem gern von Ihnen noch einmal hören: Was macht diese Region ganz besonders als Modellregion aus? Wie könnten wir dort mit am meisten Erkenntnisgewinn rechnen?

Für meine nächste Frage zitiere ich Sie noch einmal:

Problematisch ist die zunehmend größer werdende Gruppe von ab Werk lauten Motorrädern, [...]“

Ferner schreiben Sie:

„Die Motorradindustrie baut ab sofort freiwillig leisere Maschinen und bietet für die meistverkauften Motorräder leisere Nachrüstungen an.“

Sind nach Ihrer Erfahrung die Biker denn bereit, für die leisere Nachrüstungen noch einmal zusätzlich in die Kasse zu greifen? Denn normalerweise bewegen sie sich ja in einem legalen Umfeld, das sie individuell mit den Verfehlungen, die ich gerade angeführt habe, ausschöpfen können. Mit welchen Preisen inklusive Werkstattkosten muss man ungefähr rechnen? Und gibt es eventuell Überlegungen – ich nehme an, dass das leider nicht der Fall ist –, solche Nachrüstungen auch zu subventionieren, wenn jemand schon zusätzlich in die Tasche greift? Bei vielen Motorradfahrern ist es ja nicht

nur ein Freizeitvergnügen, für das man sich dann eine teure Harley kauft, sondern auch der Weg zur Arbeit, und ihr Geldbeutel ist nicht so groß.

Herr Hoh, Sie haben geschrieben, dass viele unserer Vorschläge längst umgesetzt werden oder zumindest in der Planung sind und kurz vor der Umsetzung stehen. Da wir nicht einer regierungstragenden Fraktion angehören, haben wir natürlich nicht diese Einblicke und wissen nicht, was denn gerade in der Planung ist. Wir haben unseren Forderungskatalog noch einmal aufgeschlüsselt und finden alle diese Dinge nicht wieder.

(Johannes Remmel [GRÜNE]: Sie können sich auch selbst als Sachverständigen einladen, wenn Sie hier Vorträge halten!)

– Bitte?

(Carsten Löcker [SPD]: Fragen stellen und selbst beantworten ist nicht klug!)

– Ich habe eine Frage direkt beantwortet? Nun denn; okay. – Ich wäre trotzdem für eine Antwort von Ihnen dankbar, Herr Hoh.

Herr Weinrich, Sie bringen auch einige Maßnahmen ins Gespräch, beispielsweise die Identifikation über Nummernschilder vorne oder auch die Verstoßfassung mit Kamera von hinten. Ist Letzteres denn technisch so einfach umzusetzen? Können unsere Kontrollgeräte also entsprechend umgeschwitcht werden? Oder werden wir uns da mit unglaublichen finanziellen und technischen Problemen auseinandersetzen? Das wäre für mich interessant.

Des Weiteren führen Sie Helmkennzeichnungen, Chips oder auch die Halterhaftung an. Welcher Ihrer Vorschläge sollte Ihres Erachtens denn Priorität haben, weil er uns am schnellsten nach vorne bringen würde? Was könnte finanziell, technisch und zeitlich am schnellsten umgesetzt werden?

Herr Schmunkamp, Sie haben in Ihrer Stellungnahme auf Einbußen, Schäden und Verluste der Anwohner, der Tourismusbranche und anderer Wirtschaftszweige durch den Motorradlärm aufmerksam gemacht. Das hätte ich gerne etwas näher erläutert.

In diesem Zusammenhang habe ich auch noch eine Frage an Sie, Herr Lenzen. Wie sehen Sie das mit den Einbußen für die Ortschaften, die Kreise und die Tourismusbranche?

Herr Schmunkamp, bei der Plakatkampagne der Landesregierung hätten Sie sich gerne mit eingebracht, habe ich gelesen. Im Vorhinein und retrospektiv: Was hätte besser gemacht werden sollen? Wie könnte man durch eine solche Plakataktion tatsächlich die aktiven Fahrer erreichen, und zwar gerade die Gruppe, die man eigentlich noch belehren muss, nämlich die Unbelehrbaren? Wie hätte man da noch effektiver arbeiten können? Was sind Plakatmotive oder vielleicht auch Sprüche oder so etwas, die gut gewesen wären?

Sie fordern mehr Einsatz der Polizei. Bei der Polizei haben wir natürlich auch eine enge Personalstruktur, gerade was Leute mit Fachwissen angeht. Wo sehen Sie denn bei der Ausstattung und dem Equipment der Polizei Verbesserungsmöglichkeiten?

Sie sehen in Lärmdisplays nur ein milderer Mittel und führen weiter aus, für die Lärm-betroffenen sei Hoffen auf Einsicht nicht hilfreich. Mit anderen Worten: Sie ... Nein, das wäre eine Spekulation. Aber vielleicht können Sie noch einmal sagen, ob Sie bei Ihnen oder in Ihren Gesprächen eventuell noch Möglichkeiten sehen, dass man trotz-dem die Unerreichbaren mit einfachen Botschaften erreichen könnte.

Meine letzte Frage an Sie ist, ob Sie es befürworten würden, wenn alle Initiativen sich zusammensetzten – beispielsweise, wie es hier aufgeführt wurde, Silent Rider, die Vereinigten Arbeitskreise gegen Motorradlärm, die „Leiser! Initiative Motorradlärm“ aus Baden-Württemberg, die natürlich auch schon einiges an Informationen und Praxiser-fahrungen mitbringen könnte, oder die Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad, die BAGMO. Ist es sinnvoll, da noch einmal einen Dialog darüber anzuregen, ob man zu einem gemeinsamen Wesen einer neuen Kampagne kommen könnte?

Ulrich Reuter (FDP): Herzlich willkommen zu unserer Anhörung. Es ist schön, dass Sie unserer Einladung gefolgt sind. – Ich habe auch einige Fragen und versuche, das etwas kürzer zu machen.

Herr Lenzen, Sie haben in Ihrer Stellungnahme ausgeführt, dass Lärmmessungen durchaus problematisch sind und dass die aktuell geltenden Lärmmessungen für die Zulassung von Motorrädern ganz andere Werte ergeben als diejenigen, die dann in der Praxis entstehen. Können Sie das noch einmal erläutern?

Sie haben weiterhin für ein gemeinsames Vorgehen von Politik, Anwohnern, Polizei und Ordnungsbehörden zur Entschärfung der bestehenden Konflikte geworben. Was genau kann Ihr Verband im Zweifel zu dieser Sache beitragen und leisten?

Noch eine vielleicht etwas ketzerische Frage: Können Sie alle Orte, die dann als Hot-spots zu bezeichnen sind, bedienen? Oder wie könnten wir uns Entsprechendes vor-stellen?

Herr Weinrich, Sie sprechen von einem Grenzwert von 80 dB bei Neuzulassungen in allen Betriebs- und Fahrzuständen. Mich würde nur einmal interessieren, wie diese 80 dB zustande kommen.

Die Identifikation von Motorradfahrenden ist schwierig. In diesem Zusammenhang ha-ben Sie Nummernschilder vorne etc. pp. angeführt. Ähnliches hat der Kollege Vogel auch schon gefragt. Welches dieser Instrumente würden Sie für am sinnvollsten er-achten, um damit gegebenenfalls auch für eine Identifikation zu sorgen?

Herr Hoh, Sie vertreten ja eine Initiative, die aus einer Partei entstanden ist, nämlich der FDP – was nichts Verwerfliches ist; da passieren auch sehr viele gute Dinge –, und sprechen sich für Dialogformate zur Befriedung der Lärmproblematik aus. Wie ich weiß, haben Sie da auch schon Erfahrungen gesammelt. Könnten Sie einfach einmal skizzieren, wie denn die Information bzw. der Austausch zwischen den politischen Ebenen und der Initiative funktioniert bzw. wie das dann auch im Doing an den Hot-spots abläuft?

Im Wesentlichen sind Sie ja im Sauerland unterwegs. Gibt es dort denn schon vorzeig-bare Ergebnisse der Initiative, die Sie ergriffen haben, sodass man die Art und Weise,

wie Sie vorgehen, modellhaft auch auf andere Regionen übertragen könnte? Denn zumindest die Initiative, die aus Richtung der FDP-Kollegen erfolgt, beschränkt sich nicht auf Nordrhein-Westfalen. Vielmehr sind diese Kollegen durchaus bundesweit aktiv und kennen insofern die Problematiken in Bayern, in Hessen etc. pp.

Herr Schmunkamp, in Ihrer Stellungnahme werfen Sie dem Antrag der AfD vor, einseitig die Interessen der Motorradfahrenden zu vertreten. Können Sie Ihren Vorwurf hier noch einmal verdeutlichen?

Außerdem schreiben Sie von einem Bündel wirksamer Maßnahmen. Inwieweit denken Sie, dass Sensibilisierungskampagnen und Aktionen nicht ausreichen werden?

Klaus Vossemer (CDU): Verehrte Herren Sachverständige, herzlichen Dank für Ihr Kommen und für Ihre umfangreichen schriftlichen Stellungnahmen, die wir selbstverständlich im Vorfeld sehr aufmerksam gelesen haben. Es ist natürlich gut, dass man sich hier im Hause nicht zum ersten Mal mit dieser Thematik beschäftigt. Die Interessen der Biker mit denen der lärmgeplagten Anwohnerinnen und Anwohner irgendwie in Einklang zu bringen, war bereits Gegenstand einer Antragsinitiative der regierungstragenden Fraktionen von CDU und FDP vor gut eineinhalb Jahren. Nichtsdestotrotz ist das Thema ja nicht weg. Insofern danken wir Ihnen dafür, dass Sie gekommen sind. Das gibt mir aber die Gelegenheit, mich auf einige wenige Fragen zu konzentrieren, die bis dato noch nicht gestellt worden sind.

Ich beginne mit Herrn Weinrich von der Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen. Wie bewerten Sie den Vorstoß des Landes, die Kontrollen über Schallpegelmessgeräte als Vortestgeräte zu vereinfachen? Wäre das etwas, was hilft?

Sind Sensibilisierungskampagnen, wie sie von der Landesregierung mit Unterstützung der Landesverkehrswacht – Stichwort „#leiserbiker“ –, aber auch durch diverse andere Initiativen – Silent Rider und andere sind hier schon genannt worden – durchgeführt werden, aus Ihrer Sicht geeignet, um Lärmbelastungen dauerhaft und nachhaltig zu senken?

Herr Lenzen, an Sie habe ich auch im Hinblick auf die Kampagne der Landesregierung #leiserbiker folgende Frage: Ist es aus Ihrer Sicht ein geeignetes Instrument, solche Maßnahmen einzusetzen? Trägt das Ihres Erachtens nachhaltig zu Sensibilisierung bei? Oder welche Vorschläge würden Sie von Ihrer Seite aus konkret machen?

Herr Hoh, Sie haben sich ja schon intensiver damit befasst. Der Kollege Reuter hat danach gefragt, welche anderen Dialogplattformen und Möglichkeiten es gibt. Diese Frage hätte ich ebenfalls gestellt. Aber Sie sprechen in Ihrer Stellungnahme auch mögliche Gesetzesverschärfungen an. Für uns wäre von Interesse, zu hören, wie sich das auf die Zukunft des Motorradfahrens auswirken könnte.

Herr Schmunkamp, Sie sind ja Vertreter einer betroffenen Region, nämlich einer Nachbarkommune des Kreises Euskirchen, aus dem ich komme. Bei uns ist das ähnlich. Das Thema beschäftigt uns alle schon seit einigen Jahren. Sie vertreten aktuell auch die kommunale Initiative Silent Rider. Mir wäre es wichtig, Ihre bisherigen Erfahrungen damit geschildert zu bekommen, um zu wissen, welche weiteren Verschärfungen des

Instrumentenkastens gegebenenfalls auch mit Unterstützung des Landes da noch möglich wären.

In diesem Zusammenhang habe ich ganz konkret eine Frage zu den sogenannten Lärmdisplays. Sind diese aus Ihrer Sicht – auch in Bezug auf die nicht geringen Kosten der Anschaffung, die bei ca. 12.000 bis 15.000 Euro liegen, wie wir uns haben sagen lassen – ein geeignetes Mittel? Ist das etwas, was kurzfristig, aber auch mittel- und langfristig wirken kann? Diesbezügliche Studien aus Baden-Württemberg sprechen von einer gemessenen Lärminderung um 1,1 bis 2,2 dB. Das ist nicht wenig. Die Frage ist aber, ob das etwas ist, mit dem wir uns hier in NRW auch intensiver befassen sollten.

Last, but not least: Die Gesamtbewertung der Stoßrichtung des heute vorliegenden Antrags wäre für uns auch noch einmal von Interesse.

Johannes Remmel (GRÜNE): Schönen Dank für Ihre Teilnahme und Ihre Stellungnahmen. – Wir haben es hier ja mit einem Sachverhalt zu tun, der zurzeit auch im Zusammenhang mit der Coronapandemie diskutiert wird, nämlich dem Verhältnis von individueller Freiheit und Freiheitsbedürfnis auf der einen Seite und der Verantwortung bei Freiheitseinschränkungen von anderen, die davon betroffen sind, auf der anderen Seite.

Insofern stellt sich hier auch die Frage nach Regeln und Gesetzen. Sie wissen, dass es eine Initiative aus dem Bundesrat gibt. Mich würde Ihre Haltung dazu interessieren. Wäre mit einer solchen Initiative, die dann auch von der Bundesregierung umgesetzt wird – bisher ist sie nicht umgesetzt –, zumindest ein Teil des Problems erledigt, weil es damit auch für die Hersteller Regeln gibt und bestimmte Geräusche in der Folge nicht mehr in dieser Größenordnung auftreten? – Das ist der erste Aspekt.

Der zweite Aspekt ist dann die Überprüfung von Regeln. Was sind aus Ihrer Sicht die zentralen Momente einer solchen Überprüfung?

Carsten Löcker (SPD): Meine Herren, herzlichen Dank dafür, dass Sie heute zu uns in die Anhörung gekommen sind. – Ich habe nur zwei Fragen und will nicht weiter ausdifferenzieren. Vieles ist schon erwähnt worden, auch mit Blick zurück.

Erstens. In Nordrhein-Westfalen haben wir ja eine differenzierte Lage mit Blick auf die Auswirkungen, die Wirkungen und auch die Aktivitäten von Motorradfahrern sowohl im Freizeitverkehr als auch im Berufsverkehr. Insbesondere immer dann, wenn es Lärm macht, nimmt man auch Anstoß und fragt sich, wie die Sache eigentlich aussieht. Und wenn es in unserem Land eine differenzierte Lage gibt, ist die Frage zu stellen: Ist der runde Tisch mit dem Ziel der Zusammenführung der Gruppen die richtige Idee mit Blick auf die Interessenlagen von Regionen und die Wirkungen, die in Bezug auf den Motorradverkehr erzielt werden? Die recht ausdifferenzierte Lage, die wir heute schon haben, ist aus meiner Sicht auch erklärbar, weil die Menschen mit dem Motorradverkehr ganz unterschiedlichen Erlebnisse und Probleme haben, wenn es zu laut ist oder die Belastung dadurch entsteht, dass an Wochenenden bzw. bestimmten Tagen viele Motorradfahrer unterwegs sind. Ist also der runde Tisch als Anspruch des Landes, alle

noch einmal zusammenzuführen, das richtige Instrument? Oder brauchen wir nicht die kleinteiligeren Regelungen, die wir heute schon kennen und die man vielleicht auch noch einmal unterstützen kann? Da kann man, denke ich, mitgehen.

Zweitens. Warum hat der Bund auf die Probleme, die offen zutage treten – ich kann auch aus eigenem Erlebensumfeld deutlich sagen, dass die Motorräder oft sehr laut sind und dadurch auch Probleme auslösen –, nicht heute schon mit seinen Instrumenten, die er als Ordnungsgeber hat, reagiert? Warum ist das so? Haben Sie eine Erklärung dafür, warum der Bund das nicht gemacht hat? Denn die Analyse ist schon lange erfolgt. Wir wissen auch, dass es neben den Tausenden von aktiven Bikern, die sich an die Regeln halten, auch diejenigen gibt, die die Probleme auslösen. Wir beschäftigen uns hier regelmäßig mit solchen Fragen und versuchen, Instrumente zu entwickeln. Dass dieses Instrument noch nicht genutzt worden ist, kann ich mir nicht wirklich erklären. Vielleicht haben Sie eine Antwort.

Vorsitzender Thomas Nückel: Vielen Dank. – Damit sind wir mit der ersten Frageunde durch. Dann eröffne ich die Antwortrunde.

Michael Lenzen (Bundesverband der Motorradfahrer): Die Fragen zeigen auf, dass wir ein extrem komplexes Problem haben. Lärm ist ein sehr schwieriges Thema, das man ganz differenziert betrachten muss. Das Wort „Lärm“ zeigt ja schon, dass das subjektiv ist. Lautstärke kann man messen; Lärm kann man nicht messen. Auch die Fragen machen deutlich, wie komplex es ist. Ich werde aber versuchen, sie in der Reihenfolge, in der sie gestellt worden sind, zu beantworten.

Herr Vogel, Sie haben zuerst gefragt, warum Motorräder so laut sind, obwohl sie die Zulassungsbedingungen einhalten. In der Tat ist es so, dass die Motorräder legal zugelassen werden. Wie bei Pkws auch, gibt es ein Zulassungsverfahren. Das ist ein weltweites Verfahren, ein UNECE-Verfahren, an dem alle 129 Länder beteiligt sind. Da gibt es sehr unterschiedliche Interessenlagen. Das Verfahren sieht so aus, dass man nicht etwa Vollgasbeschleunigung oder Höchstgeschwindigkeit misst, sondern eine Beschleunigung in einem Vorbeifahren in einem bestimmten Abstand mit einer gewissen Drehzahl. Das ist aber nicht praxismgerecht. Dabei hält man auch die vorgeschriebenen aktuell 77 dB ein – aber nicht, wenn man zum Beispiel am Ortsausgang bei Tempo 50 im 3. Gang Vollgas gibt. Dann wird es richtig laut.

Die Hersteller halten diesen Wert ein, indem sie teilweise elektronische Helfer einsetzen, teilweise auch sogenannte Auspuffklappensteuerungen, die oberhalb dieses Bereichs öffnen und dann den Abgasen und damit auch dem Lärm freien Lauf lassen. Das gibt es bei den Pkws auch. Jeder kennt das von den Sportwagen. Wir haben das bei Porsche, bei Audi etc. Man weiß genau: Die geben Gas, und es wird richtig laut.

Das ist auch legal. Der Gesetzgeber hat das so zugelassen. Das muss man ganz klar und deutlich sagen. Wir haben eine große Vielzahl von Motorrädern, die laut sind, aber legal laut sind. Und ich darf als Motorradfahrer am Ortsausgang Gas geben. Das ist ja nicht verboten. Wenn ich von 50 auf 100 km/h im 3. Gang beschleunige, ist das legal. Das ist ein Teil der Gemengelage und erklärt auch, warum wir ein so großes Problem haben. Das in Deutschland am häufigsten verkaufte Motorrad, die BMW R 1250 GS,

ist laut. Und die ist richtig laut, wenn man Gas gibt. Das ist manchen Leuten bewusst und manchen noch nicht bewusst. Da wir aber in den letzten Jahren auch einen Motorradboom hatten und viele moderne Fahrzeuge auf die Straße gekommen sind, die laut sind, haben wir einfach ein verstärktes Problem.

Herr Vogel, bei einer Sache haben Sie mich, glaube ich, missverstanden. Wir fordern keine Nachrüstanlagen. Vielmehr haben wir angeregt, dass es möglich wäre, solche Anlagen anzubieten, die entsprechend leiser sind. Aber wir haben natürlich zuallererst an die Fahrzeughersteller appelliert, von Haus aus leisere Fahrzeuge zu bauen. Sie müssen nicht laut sein. Fahrspaß hat mit Lärm nichts zu tun. Beschleunigung hat auch nichts mit Lärm zu tun. Dadurch, dass das Fahrzeug laut ist, ist es nicht schneller und macht auch nicht mehr Spaß. Das bringt nichts, wenn man ganz ehrlich ist. Außerdem muss man bedenken, dass es unter einem Motorradhelm bei Tempo 100 höllisch laut ist. Das ist wirklich so. Da hat man teilweise mehr als 100 dB direkt am Ohr. Deshalb hört man den Lärm teilweise überhaupt nicht mehr. Die Umgebung wird beschallt, aber der Motorradfahrer selber hört gar nicht mehr viel davon.

Wenn Nachrüstanlagen angeboten werden, ist das eine gute Sache. Ich kenne auch Motorradfahrer, die nachgerüstet haben – sehr kompliziert, auf eigene Kosten. Da ist man schnell bei 1.500 bis 2.000 Euro. Es ist also ein sehr hoher Kostenfaktor. Nachrüstanlagen bekommen Sie auch nur für die meistverkauften Motorräder. Sonst rechnet sich das nicht. Das bietet Ihnen dann kein Hersteller an, weil die Stückzahlen einfach viel zu klein sind. Für Motorräder, von denen vielleicht 800 Stück in Deutschland zugelassen sind, baut kein Hersteller irgendwelche separaten Auspuffanlagen.

Daher setzen wir, wie gesagt, darauf, dass die neuen Motorräder deutlich leiser werden. Seit Januar dieses Jahres ist auch die Euro 5 für Motorräder mit den entsprechenden Grenzwerten in Kraft. Wenn man eine aktuelle BMW R 1250 GS mit dem Vorjahresmodell vergleicht, kann man schon einen hörbaren Unterschied feststellen. Die Motorräder sind tatsächlich schon leiser geworden.

Sie sprachen noch etwas an, was uns sehr am Herzen liegt, nämlich die Modellregionen. Wir haben zwei Beschlüsse von Kreistagen vorliegen, einmal vom Kreis Ahrweiler und einmal vom Kreis Düren. Herr Schmunkamp weiß das auch, weil er als Bürgermeister von Nideggen die Problematik sehr gut kennt. Diese beiden Kreistage haben beschlossen, dass ihre Kreise Modellregionen nach unserem Konzept, nach dem Konzept des BVDM, werden wollen. Dieses Konzept, das Ihnen in den Unterlagen auch vorliegt, ist umfangreich. Es sieht sehr viele Einzelmaßnahmen vor, ist aber auch sehr flexibel.

Dieses Konzept erfordert aber Geld. Da muss man Geld hineinstecken. Erforderlich sind Manpower und ein bisschen Technik, angefangen von Lärmdisplays bis hin zu Messanlagen. Das muss evaluiert werden, und zwar von der Wissenschaft; die RWTH Aachen würde sich da anbieten. Insofern muss man dafür Geld in die Hand nehmen. Wir haben einmal grob kalkuliert, dass man bei ein oder zwei Modellregionen auf 500.000 Euro im Jahr kommt. Das muss man realistisch sehen. Und so etwas muss man mittel- bis langfristig betrachten. Man muss schon einen Zeitraum von fünf Jahren nehmen – zehn Jahre wären sicherlich noch besser –, um signifikant und dauerhaft eine Änderung herbeizuführen. Dann weiß man auch, wie viel Geld man in die Hand

nehmen muss. Wir sind hier zwar nicht im Finanzausschuss; aber Sie sind der Fachausschuss und können sicherlich auch solche Dinge auf den Weg bringen.

Nun komme ich zu den Fragen von Herrn Reuter. Seine Frage zur Praxis-tauglichkeit der Zulassungsregeln habe ich gerade schon beantwortet. Nein, sie sind nicht praxis-tauglich. Wie ich bereits erläutert habe, werden die Werte auf dem Prüfstand für einen bestimmten Bereich ermittelt. Wie gesagt, halten die Fahrzeuge in dem Prüfbereich die Grenzwerte ein, im Realverkehr leider nicht.

Ist es möglich, die Hotspots oder alle Hotspots zu bedienen? Es gibt eine ganze Menge Hotspots. Das ist sicherlich schwierig. Aber durch Modellregionen hat man natürlich auch einen Zugriff. Man muss auch eines sehen: Hotspots entwickeln sich; sie ploppen auf und verschwinden auch wieder. Es gibt möglicherweise eine attraktive Gaststätte oder so etwas, wo sich ein Motorradfahrer-Treffpunkt etabliert hat. In ein paar Jahren ist er vielleicht wieder weg. Da kann man sicherlich Einfluss nehmen, um auch Hotspots ein bisschen zu entzerren. Ein Mittel ist, einige Strecken, bei denen man merkt, dass sie Hotspots sind, unattraktiver zu machen. Entsprechende Möglichkeiten bestehen beispielsweise über Geschwindigkeitsbegrenzungen. Man kann auch attraktive Parkplätze für Motorradfahrer unattraktiver machen. Da gibt es schon eine ganze Menge von Maßnahmen. Alle Hotspots bedienen können wir als Verband momentan sicherlich nicht. Aber wenn man Modellregionen hat, kann man dort alle relevanten Hotspots durchaus bedienen. Meines Wissens gibt es keine umfassende Zahl dazu, wie viele es sind. Es gibt in Deutschland auf jeden Fall eine ganze Menge. Wir haben das Problem in fast allen Mittelgebirgen und allen attraktiven Motorradregionen.

Herr Vossemer, Sie sprachen die von dem jetzigen Ministerpräsidenten noch in seiner Eigenschaft als Verkehrsminister durchgeführte Plakataktion #leiserbiker an. Wir fanden das ähnlich wie Herr Schmunkamp ein bisschen unglücklich. Ich habe mit der Fachabteilung sehr intensiv gesprochen. Wir hatten ganz intensiven Kontakt und mehrere Videokonferenzen. Weil wir zu dieser Zeit auch unser eigenes Konzept bzw. unsere eigene Sensibilisierungskampagne mit Plakaten, Flyern und anderen Dingen hatten, habe ich dort nachgefragt, ob es Unterstützungsmöglichkeiten finanzieller Art gibt. Die gab es leider nicht, weil das Konzept des Verkehrsministeriums die Gelder gebunden hat, die wir gerne in Anspruch genommen hätten.

Wir halten #leiserbiker für einen interessanten Versuch, der aber nicht gut gelungen ist. Sensibilisierung ist richtig und wichtig. Sie erreicht die Leute, die sich unbewusst falsch verhalten und unbewusst Lärm verursachen, aber nicht diejenigen, die es vorsätzlich machen. Hier befindet man sich ja auf einem Feld der Psychologie. Verhaltensänderung bei Menschen ist, glaube ich, das Schwierigste, was man überhaupt erreichen kann. Das wird man mit ein paar Plakaten ganz eindeutig nicht schaffen. Auf manchen Plakaten sieht man auch erkennbar Minderjährige, die kein Motorrad fahren. In unseren Augen sprechen die Plakate die Zielgruppe also nicht wirklich an. Wie gesagt, können Plakate auch nur ein Mittel von ganz vielen Mitteln sein. Generell halte ich großflächige Plakate durchaus für sinnvoll. Die Erfahrungen zeigen auch, dass die Plakate beispielsweise der Verkehrswacht an den Autobahnen eine Beachtung finden. Ob sie dann auch beachtet werden, ist allerdings eine andere Frage.

Herr Remmel, Sie haben das Thema „Freiheit“ angesprochen. Natürlich kennen wir alle die Regeln. Wir kennen die Gesetze. Wir wissen auch, dass die Freiheit des einen da endet, wo die Freiheit des anderen anfängt. Das ist ganz wichtig.

Sie haben die Bundesratsinitiative thematisiert. Mit dem 10-Punkte-Plan, den es in diesem Zusammenhang gibt, haben wir uns sehr kritisch auseinandergesetzt. Wir halten ihn auch nicht für zielführend.

Ganz wichtig und ganz richtig ist aber – dafür haben wir uns auch vor dem 10-Punkte-Plan starkgemacht –, dass eine einheitliche Lärmobergrenze für Fahrzeuge eingeführt wird, egal in welchem Betriebszustand, also egal, ob ich mit Vollgas auf der Autobahn fahre oder im 1. Gang oder im 6. Gang bei Tempo 30. Eine solche Obergrenze ist aber technisch sehr schwierig festzulegen. Denn Sie müssen Messbedingungen definieren: Wie weit ist das Messgerät entfernt? Wo entsteht der Lärm? Wie wird konkret gemessen? – Bei Pkws ist das einfacher. Pkws haben nämlich einen gekapselten Motorraum. Bei Motorrädern kann man ihn gar nicht in dieser Form kapseln. Zudem haben sie einen anderen Antriebsstrang und offen laufende Antriebsketten. Deshalb ist das bei Motorrädern erheblich schwieriger.

Wer sich einmal mit den Werten der Lärmdisplays beschäftigt und die Messprotokolle liest, wird feststellen, dass an einem Regentag fast alle Autos über 80 dB produzieren. Das liegt an den Abrollgeräuschen der Reifen. Deshalb ist dieser Wert von 80 dB technisch eigentlich Unfug. Er ist willkürlich festgesetzt und bringt nichts. Die Techniker müssen sich auf einen absoluten Oberwert einigen. Er wird aber sicherlich nicht bei 80 dB liegen. Gerade die SUVs, die man heute hat, sind mit ihren großen Rädern und dann noch mit Winterreifen aufgrund der Reifenabrollgeräusche im normalen Betrieb schon ganz schnell über 80 dB. Das kann also nicht der Grenzwert sein.

Wie gesagt, fordern wir, dass es einen solchen Wert gibt. Die Fachleute, also die Ingenieure, und der Gesetzgeber sollen ihn gemeinsam aushandeln und dann ein verträgliches Niveau schaffen. Aber es muss auch real umsetzbar sein. Sonst kommt es wieder zu dem, was wir jetzt haben: Wir werden irgendwelche Ausnahmeregelungen haben bzw. pfiffige Ingenieure werden Lösungen finden, um diesen Grenzwert dann nur im bestimmten Bereich einzuhalten und darüber auch zu umgehen.

Herr Löcker, Sie haben zu Recht gesagt, dass wir eine ganz differenzierte Lage haben und sich ein kompliziertes Bild abzeichnet. Runde Tische sind nie verkehrt. Es ist wichtig, Positionen auszutauschen und im Gespräch zu bleiben. Im Gespräch sind wir seit Jahren. Wir sind seit Jahren mit „Kaffee und Knöllchen“ mit den Anwohnern unterwegs. Ich persönlich war mehrfach beim Bundesverkehrsministerium und auch in verschiedenen anderen Einrichtungen. Wir haben mit Bürgermeistern vor Ort gesprochen, die betroffen sind. Wir sind an den Hotspots gewesen. Sicherlich haben wir es geschafft, den einen oder anderen Motorradfahrer zu sensibilisieren, aber nicht die große Masse. Letztlich haben wir das Problem nicht gelöst. Mit runden Tischen lösen wir das Problem nicht.

Deswegen haben wir immer vorgeschlagen: Lassen Sie uns dies an dem Hotspot versuchen, der deutschlandweit und eigentlich auch weltweit für Motorsport steht, nämlich am Nürburgring. Der Nürburgring unterfällt leider nur zum Teil Nordrhein-Westfalen.

Zumindest die Zubringerstrecken liegen noch in Nordrhein-Westfalen. Das andere ist das Nachbarland Rheinland-Pfalz. Aber dort kann man alles genau ausprobieren und alles in den Griff bekommen. Denn am Nürburgring gibt es auch eine Lärmproblematik bei Autos. Man würde also beide Verkehrsmittel betrachten und auch für beide eine Lösung entwickeln. Genau das ist in unseren Augen auch ganz wichtig. Zwar sind es sicherlich im Freizeitbereich überwiegend die Motorräder, die die Problematik verursachen; aber auch Pkws sind da beteiligt.

Warum hat der Bund nichts unternommen? In Bezug auf Herrn Scheuer könnte ich Ihnen das sagen. Ich kenne ihn noch aus seiner Zeit als Parlamentarischer Staatssekretär. Schon damals habe ich mit ihm über viele motorspezifische Themen gesprochen. Aber insgesamt liegt es daran, dass das Problem in meinen Augen von der Politik nicht wirklich ernst genommen worden ist. Über viele Jahrzehnte hat die Politik die Lärmproblematik verschlafen. Ich war 2002 in Berlin bei einem Symposium, das von der damaligen Parlamentarischen Staatssekretärin der Grünen veranstaltet wurde. Das Thema hieß sehr provokativ: „Macht Lärm Motorradfahren erst schön?“ Schon 1990 habe ich das erste Mal vor Leuten zu diesem Thema „Lärm“ referiert. Die Politik hat es nicht ernst genommen. Jetzt ist es eskaliert. Die Anwohner sind auf die Barrikaden gegangen, und zwar zu Recht, weil man sie nicht ernst genommen hat.

Der Bund ist bei den Zulassungsrichtlinien nicht der Entscheider, hat aber natürlich einen massiven Einfluss. Wenn Deutschland sagt: „Wir wollen bestimmte Grenzwerte haben“, wird man das sicherlich intensiv diskutieren. In diesem Zusammenhang ist sehr wichtig, dass ein ganz klares Signal kommt: Wir haben ein Problem. Dieses Problem wollen wir lösen, und zwar gemeinschaftlich. Wir wollen einen Interessenausgleich schaffen zwischen dem berechtigten Interesse der Anwohner auf Ruhe und dem berechtigten Interesse der Motorradfahrer, ihre Fahrzeuge legal – wohlgemerkt legal – zu bewegen.

Wir haben natürlich die Schwierigkeit, dass die Polizei im Moment weder personell noch technisch in der Lage ist, diejenigen, die sich nicht an die Spielregeln halten, sondern bewusst manipulieren, aus dem Verkehr zu ziehen. Wir müssen dahin kommen, dass man die Polizei hierzu in die Lage versetzt und entsprechend ertüchtigt. Ich halte allerdings Frontkennzeichen und Helmkennzeichen nicht für wirklich geeignet dazu.

Das soll es gewesen sein. Wie gesagt, kann man stundenlang dazu ausführen. Es ist sehr kompliziert und sehr differenziert. Ich stehe für weitere Fragen natürlich gerne zur Verfügung.

Uwe Hoh (FDP-Kreistagsfraktion Märkischer Kreis): Vielen Dank für die Einladung in dieses Hohe Haus. – Herr Vogel, Sie haben sich nach unseren Planungen erkundigt. Ich bin ja in mehreren Funktionen hier – als 1. Vorsitzender der Motorradfreunde Sauerland e. V., als Mitbegründer der Initiative der FDP Biker sowie als Mitbegründer der Initiative „Moto e. V. – Biker im Dialog“ – und sage gerne kurz etwas zu unseren Planungen.

Wie ich geschrieben habe, war ich Anfang 2020 hier im Hause. Damals hatte ich einen Termin bei Herrn Bodo Middeldorf. Grund war die Bundesratsdrucksache 125/20. Im Raum stand die Frage, was wir als Motorradfreunde Sauerland e. V. tun, um unsere Hotspots im Sauerland zu beruhigen. Dieselbe Frage stellt sich auch in der Eifel. Wie Herr Lenzen ausgeführt hat, haben wir dort eine ganze Menge zu tun.

Womit haben wir angefangen? Die Grundlage unserer Planungen ist stets der Dialog. Wir sind an mehreren Hotspots gewesen und haben einfach einmal nachgefragt, ob dort überhaupt ein Dialog mit den Motorradfahrern stattfand. Denn wenn ich ein Problem habe – so sehe ich es –, sollte ich erst einmal auf diejenigen zugehen, die dieses Problem angeblich erzeugen. Dort haben wir gehört: Nein, man hat den Dialog mit Motorradfahrern entweder gar nicht oder nur in einer geringen Art und Weise gesucht.

Da haben wir uns als Verein eingebracht – ähnlich der Aktion des Bundesverbandes der Motorradfahrer „Kaffee und Knöllchen“. Wir haben das Ganze aber anders genannt, nämlich „Biker – Bratwurst – Bürger“, und dort verschiedene Aktionen durchgeführt, gerade an den Hotspots wie dem Möhnesee sowie dem im Sauerland bekannten Kohlberg. Das Fernsehen hat uns zu dem Zeitpunkt auch begleitet. Wir haben festgestellt, dass viele Motorradfahrer ganz klar sagen: Es ist ein geringer Anteil von Motorradfahrern, der uns dieses Hobby kaputt macht; gegen diese schwarzen Schafe muss man vorgehen.

Wir appellieren in unserem Dialog an die Eigenverantwortung und Vernunft der Motorradfahrer und geben ganz klar zu verstehen: Wir haben es selber in der rechten Hand, wie wir als Motorradfahrer wahrgenommen werden möchten.

Wir konnten in der relativ kurzen Zeit coronabedingt, wie ich das beschrieben habe, zwar nur wenige, aber positive Erfahrungen an den Hotspots sammeln, weil wir aufgrund der Pandemie viele Aktionen leider absagen mussten. Letztendlich wurden die Dialogveranstaltungen aber sehr, sehr, sehr gut angenommen. Es gab dort auch entsprechende Flyer und Aufkleber, auf denen wir ganz klar fordern – so heißt auch unsere Kampagne –: „Leis ist kein Scheiß – Fahre mit Verstand durch das Sauerland“. Das ist für jeden zu verstehen und wird gut angenommen. Es wird viel darüber geredet.

Letztendlich führte es dazu, dass immer mehr Hotspots auf uns zugekommen sind und die dortigen Bürgermeister oder auch Bürgerinitiativen uns gefragt haben: Könnt ihr einmal vorbeikommen? Was können wir tun? – Ich kann als Ergebnis vorwegnehmen, dass grundsätzlich jede Gemeinde gesagt hat: Motorradfahrer sind selbstverständlich hier willkommen; aber wir sind keine Rennstrecke. – Das Sauerland braucht natürlich auch den Motorradtourismus. Wir sollten und dürfen ihn da auch nicht weiter einschränken.

Was haben wir für die Zeit nach Corona geplant? Wir wollen uns wieder an den entsprechenden Punkten präsentieren und dort die Biker und die Bürger ins Gespräch bringen, damit beide füreinander Verständnis entwickeln. Wir möchten, dass auch der Motorradfahrer versteht, dass der Besitzer eines Hauses auf seinem Balkon am Wochenende auch seine Ruhe haben möchte. Da versuchen wir also, im Dialog viel zu erreichen.

Natürlich haben wir auch die Erfahrung gemacht – das möchte ich hier nicht verschweigen –, dass der eine oder andere sagte: Wieso? Ich tue doch nichts Illegales. Wenn meine Auspuffanlage nicht manipuliert, sondern zugelassen ist und so laut ist, wie sie ist, tue ich ja nichts Illegales, wenn ich am Ortsausgang mit meinem Motorrad Gas gebe. – Aber auch diejenigen konnten wir im Dialog zumindest dazu bringen, zu überlegen, ob das, was sie tun, richtig ist.

Sie haben auch kurz das Zusammenschweißen von Initiativen angesprochen. Wie eingangs erwähnt, habe ich Moto e. V. mitgegründet. Wir haben uns den Slogan „Dialog statt Verbot“ auf die Fahne geschrieben. Es ist uns gelungen, unter der Kampagne „Hochschalten! Dialog statt Verbot“ alle Initiativen zusammenzubekommen. Das halte ich für einen sehr guten Anfang. Der BVDM ist dabei; die Initiative Schräglagenfreiheit ist dabei; die Biker Union ist dabei; wir sind dabei. Das heißt, dass es eine Kampagne von Motorradvertretungen gibt, in deren Rahmen wir uns austauschen. Keiner hat so viel technisches Wissen wie zum Beispiel Herr Lenzen vom BVDM, weil der BVDM sich schon seit zig Jahren damit befasst. Wir wiederum können auf einen gewissen Erfahrungsschatz zurückgreifen, was den Dialog betrifft. Das heißt, dass wir uns ergänzen. Wir tauschen uns entsprechend aus. Fast jeden Sonntag gibt es die Möglichkeit, dass man sich zusammenfindet; momentan leider nur online. Im Rahmen der Kampagne „Hochschalten! Dialog statt Verbot“ sind wir auch bundesweit verbunden. Das geht tatsächlich von Berlin bis in den Märkischen Kreis.

Zu den weiteren Planungen: Hier wurde schon mehrfach von Lärmdisplays gesprochen. Wir hatten auch angeregt, sie im Sauerland an einem der Hotspots, nämlich am Kohlberg, anzubringen. Leider ist es dort nicht möglich gewesen, da diese TOPO-Anlagen etwa durch Solarenergie betrieben werden müssen, was im Wald schlecht möglich ist. Wir konnten auch eine andere Energieversorgung dafür nicht sicherstellen. Gewünscht hätten wir uns, dass wir eine solche Anlage bekommen. Das war leider nicht umsetzbar.

Herr Reuter, Sie haben den Austausch zwischen Initiativen und Politik angesprochen. Es war nicht einfach, als Motorradfahrer den Weg in die Politik zu finden. Deswegen war ich Herrn Middeldorf damals auch sehr dankbar für die Einladung. So langsam finden Politik und Motorradfahrer erfreulicherweise zusammen. Damals hat uns die FDP auch den Einstieg ermöglicht.

Ich habe grundsätzlich über alles, was wir als Motorradfreunde Sauerland e. V. getan haben, auch die FDP unterrichtet – sei es Frau Freimuth, die man angetroffen hat, sei es per E-Mail. Denn wir wollten Ergebnisse haben – was tun wir, und zu welchem Ergebnis kommen wir? –, bevor man überlegt, welche Kampagnen man unterstützt, damit man weiß, was man besser sein lassen sollte, weil es nicht wirkt.

Wir haben seinerzeit, als wir mit den Kampagnen angefangen haben, auch Kontakt zu unserem Landrat, Herrn Marco Voge, aufgenommen. Er unterstützt ebenfalls unsere Arbeit und ist natürlich auch auf unser Feedback angewiesen: Wo tut sich was? Wo sollten wir reagieren? Inwieweit kann der Märkische Kreis unterstützen, und zwar einerseits die Motorradfahrer und andererseits auch die betroffenen Anwohner?

Wie gesagt, waren die Ergebnisse aufgrund der Coronapandemie gering, aber positiv.

Wie kam es zu der Initiative der FDP Biker? Als FDP-Mitglied bekommt man in Foren hin und wieder entsprechende Anfragen gestellt. Man findet sich auch über die sozialen Medien zusammen. Die FDP hatte in ihr Programm für die Bundestagswahl geschrieben, dass es keine Beschränkungen für Motorradfahrer mehr geben darf. Wir haben einfach gesagt, dass wir uns zusammenfinden und genau dieses Anliegen unterstützen wollen. Denn Papier ist geduldig. Wir möchten in der Politik als Initiative der FDP Biker eine Stimme für die Motorradfahrer sein. Wir haben aber auch ganz klar gesagt, dass wir jede Partei dazu aufrufen, Ähnliches auch in ihren Reihen zu tun. Denn je mehr wir sind, umso besser können wir zusammen auch arbeiten.

Daher kommt die Initiative der FDP Biker. Wir haben uns jetzt als FDP Biker beim Feldberg im Hochtaunus mit eingebracht. Dort gibt es ebenfalls ein großes Lärmproblem. Wir konnten da als Initiative der FDP Biker auch schon einiges bewegen, und zwar wieder im Dialog.

Herr Vossemer, Sie haben bezüglich der Verschärfungen nachgefragt. Ich war etwas irritiert, als im Jahr 2014 bei der Gestaltung des Bußgeldkatalogs Manipulationen an der Auspuffanlage des Motorrades aus dem Punktebereich herausgenommen wurden. Somit werden Manipulationen an der Auspuffanlage nur noch mit einem Bußgeld geahndet. Warum belegt man, wenn man dort etwas verschärfen möchte, Manipulationen an der Auspuffanlage nicht wieder mit Punkten? Das wäre doch schon eine ganz klare Verschärfung. In diesem Zusammenhang muss ich als Fahrlehrer auch einmal an die Fahranfänger – Führerscheinklasse A1, 125 ccm – denken. Wenn da jemand meint, er müsse an der Auspuffanlage herummanipulieren, bekommt er den ersten Punkt. Das bedeutet in dem Augenblick: Verlängerung der Probezeit von zwei Jahren auf vier Jahre und Besuch eines Aufbau-seminars für Fahranfänger.

Dazu möchte ich noch kurz Folgendes sagen: Die Entfernung des dB-Killers ist ja auch immer so eine Geschichte. Ich habe in meinen Unterlagen gelesen, dass einmal die Frage im Raum stand, ob die Polizei überhaupt Motorräder stilllegen darf. Wir sagen ganz klar: Wenn ein Motorrad aufgrund eines fehlenden dB-Killers stillgelegt wird, steht das Motorrad schlicht und ergreifend still – Punkt. Es ist eine bauliche Veränderung, die ich damit durchgeführt habe; ich habe einen dB-Killer entfernt. Die Polizei im Märkischen Kreis legt nach eigener Aussage diese Motorräder vor Ort still. Das heißt, dass der Fahrer in dem Augenblick den öffentlichen Personennahverkehr fördert. Das Problem und die Herausforderung ist: Während man im Märkischen Kreis so reagiert, reagiert man im Hochsauerlandkreis wieder anders. Dort darf ich meinen dB-Killer aus der Tasche ziehen, ihn wieder einsetzen und weiterfahren. Diesbezüglich haben wir uns auch an unseren Landrat, Herrn Voigt, gewandt, der uns da dankenswerterweise unterstützt und hilft, und gesagt: Es kann nicht sein, dass das einmal so und einmal so gehandhabt wird. Wir möchten für unsere Modellregion Sauerland ein einheitliches Vorgehen. Und das kann in diesem Fall nur „Stilllegung“ heißen.

Wie gesagt, ist es uns auch ein Anliegen, Manipulationen an der Auspuffanlage wieder mit in die Punktevergabe hineinzunehmen.

Letzter Punkt: Jetzt gibt es einen neuen Bußgeldkatalog, wie wir alle mitbekommen haben. Darin steht, dass Verursachen von unnötigem Lärm, unnützes Hin- und Herfahren etc. mit einem Bußgeld von 100 Euro belegt wird. Wenn eine Gruppe drei, vier

oder fünf Mal denselben Berg hochfährt, stellt sich doch die Frage: Ist das unnötiges Hin- und Herfahren? Ist das unnötige Lärmbelästigung? Und wenn ja: Wie begründe ich das? – Da hätte ich mir gewünscht, dass nicht nur sagt: „Dann bist du mit 100 Euro dabei“, sondern auch ein bisschen genauer definiert, was mit Lärmbelästigung und mit unnötigem Hin- und Herfahren konkret gemeint ist. Es gibt also diese rechtliche Möglichkeit. Man müsste sie nur noch etwas besser ausschöpfen.

Jörg Weinrich (Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen): Auch meinerseits herzlichen Dank für die Einladung. – Ich erlaube mir, ein wenig zwischen den Fragen zu springen, weil sich manches überschneiden hat.

Für das Thema „Identifikation der Motorradfahrer“ haben wir auch keine Lösung. Wir haben verschiedene Ansatzpunkte aufgeschrieben. Wie wir wissen, setzt die Polizei inzwischen häufiger Kameras ein, die in beide Richtungen fotografieren. Das ist aber ein langsamer Umrüstprozess. Wir glauben auch nicht, dass wir unbedingt in NRW allein eine Lösung finden können; denn wenn man dann zum Beispiel nach Rheinland-Pfalz über die Grenze fährt, gibt es dort ein anderes Kennzeichen oder eine andere Methodik. Deswegen finden wir es gut, dass der Bundesrat an die Bundesregierung appelliert, dass sie einen Weg finden muss, um da ein Stück weiterzukommen. Wir müssen sicherlich auch das eine oder andere testen, damit wir ein vernünftiges Ergebnis haben, das für die Polizei auch gut handhabbar ist.

Dann fragten Sie, was relativ schnell umzusetzen sei. Eine Möglichkeit wäre eine rein rechtliche Änderung, mit der man den Kommunen das Recht gibt, Motorradfahrer, die auffallen, auch anzuhalten. Im Moment dürfen sie nämlich nur aufschreiben, aber keine Personenkontrolle machen. Eine andere Möglichkeit wäre, die Führung eines Fahrtenbuchs zu verhängen, und zwar viel häufiger und vielleicht auch ein bisschen länger. Unter Umständen bedarf es auch dazu einer gesetzlichen Änderung. Darüber gibt es unterschiedliche Meinungen. Aber das ist etwas, was man relativ einfach umsetzen kann.

Wenn man im Rahmen der Überprüfung der Einhaltung der Regeln dann jemanden erwischt, der sich unbotmäßig oder unrechtmäßig verhält, müssen wir, glaube ich, einen Schritt weiter gehen. Denn wichtig sind dann die Sanktionen. Solange sie im Minimalbereich liegen – meine Vorredner haben es ja beide erwähnt –, kommen wir damit nicht viel weiter. Auch wir haben von verschiedenen Polizeibehörden gehört, was funktioniert, um auch langfristige Probleme an bestimmten Strecken zu beseitigen. Das sind nämlich Sicherstellungen. Da gibt es schon einen relativ breiten Rahmen, in dem die Polizei das machen kann. Es ist häufig eben eine Frage der Manpower.

Zum Thema „Bundesratsinitiative“: Die 80 dB haben wir übernommen. Sie sind ein klein bisschen mehr als das, was wir jetzt in einem sehr einfachen Zustand haben. Insoweit scheint das in sich stimmig zu sein. Wir fanden es auch nicht unbedingt sinnvoll, von unserer Seite jetzt 81 oder 79 dB in den Raum zu werfen. Das Ganze ist ohnehin ein Prozess, in dem man dann zu irgendeinem Wert bei einer Gesamtmesung kommen wird. Wir sind auf diesem Feld auch nicht so große Experten, dass wir genau sagen könnten, was nun der absolut richtige Wert wäre.

Insgesamt halten wir die Bundesratsinitiative aber für einen guten Ansatz, weil dort viele Punkte aufgeführt sind, die angegangen werden müssen – vielleicht nicht perfekt und hundertprozentig. Aber damit kommt man schon einmal ein Stück weiter.

Wieso wurde das bisher nicht umgesetzt? Wohlwollend würde ich sagen: Es war ein Jahr bis zum Wahlkampf. Das ist schon eine relativ knappe Zeit, um ein so großes Problem zu bewältigen. – Optimistisch hoffe ich, dass wir uns diese Frage in vier Jahren nicht noch einmal stellen müssen.

Zum Thema „runder Tisch“: Ich bin mir nicht sicher, ob dies ein geeignetes Instrument ist. Ich finde es gut, wenn die Verbände eingebunden werden, in denen in der Regel auch die vernünftigen Motorradfahrer organisiert sind. Wir haben versucht, diesen Dialog zu führen. Mit einem einzigen runden Tisch ist es aber auch nicht geschafft. Das muss ein ganzer Prozess sein. Man muss immer wieder zusammen Aktionen durchführen, um zu sensibilisieren. Meines Erachtens dürften die bisherigen Zusammenschlüsse und die existierenden Ideen da etwas tragender sein als ein reiner runder Tisch.

Zum Thema „Sensibilisierungskampagne“: Generell halten wir in den Verkehrswachten Sensibilisierung für einen sehr vernünftigen Weg. Wir gehen ihn auch zum Thema „Verkehrssicherheitsarbeit“ – von Schulungen über Plakate bis zu Social Media. Es ist also ein guter Weg. Man kann damit auch Probleme dauerhaft und nachhaltig senken. Aber man beseitigt sie natürlich nicht hundertprozentig. Es gibt immer eine kleine Gruppe derjenigen, die sich nicht an Regeln halten wollen und denen der 3. Gang wichtiger ist als alles andere. Diesen kleinen Teil erreichen wir nicht. Aber viele, die das vielleicht auch aus Gedankenlosigkeit machen, weil sie nicht gründlich abgewogen haben, ob ihr privates Vergnügen wichtig genug ist, können wir mit solchen Kampagnen erreichen.

Sehr gefreut hat uns der Versuch der Polizei hier in NRW. Sie hat 25 Schallpegelmessgeräte der Klasse 2 gekauft, die in zehn besonders geschulten Kreispolizeibehörden eingesetzt werden. Man versucht jetzt, Stück für Stück auszuwerten, ob die Messergebnisse vor Ort auch hinterher vor Gericht tragbar sind. Das ist ein sehr guter Ansatz. Man hat das Problem angepackt und bemüht sich nun, das Ganze nach und nach zu optimieren. Viel mehr kann man gar nicht machen, glaube ich. Das Ziel ist auch, dies auszuweiten, wenn es funktioniert.

Marco Schmunkamp (Silent Rider – Die Initiative gegen Motorradlärm.): Herzlichen Dank. Gerne gehe ich auf die Fragen ein. – Die erste Frage bezog sich auf Einbußen und Schäden für Anwohner und Tourismus. Wir sind eine tourismusgeprägte Region. Deshalb ist auch die Idee entstanden, zu sagen: Wir müssen etwas tun, und zwar nicht nur für die Anwohner, sondern auch, weil wir einen sehr hohen Zulauf von Personen haben, die unsere Natur nicht nur als Wanderer und Radfahrer genießen wollen, sondern auch motorisiert auf zwei Rädern.

Der Wirtschaftsfaktor Nummer eins bei uns, der Tourismus, leidet unter enormen Einbußen, weil sich die – in Anführungszeichen – „Qualität“ der Objekte, die direkt an den entsprechenden Strecken liegen, sehr schnell herumspricht und die Menschen diese

Objekte nicht mehr buchen. Daher haben einige Hotels in den letzten Jahren geringere Buchungszahlen zu verzeichnen. Ich kann jetzt keine Prozentzahl nennen. Das wäre auch falsch, weil man so etwas gar nicht genau messen kann. Aber die Rückmeldungen aus den Tourismusverbänden lauten, dass teilweise Buchungen storniert wurden oder Folgebuchungen nicht getätigt wurden, und zwar auch mit der Angabe, dass es entweder abends oder tagsüber zu laut ist und die Aufenthaltsqualität nicht gegeben ist.

Auch die Anwohner leiden unter Einbußen und Schäden. Bei uns in den Hotspot-Regionen wird Eigentum an einem Dienstag bei Schlechtwetter verkauft und nicht an einem Samstag, an dem man sich auf die Terrasse setzt, sein Haus komplett präsentiert und versucht, den bestmöglichen Preis zu erwirtschaften. Es ist wirklich so weit, dass Menschen diese Region verlassen, weil sie sagen: Das macht mich krank. Ich möchte hier nicht leben. – Das ist für mich ein Schaden, den ein Anwohner hat. Ich kann ihn nicht in Euro beziffern. Diejenigen büßen aber einfach ein Stück Lebensqualität ein.

Zur Plakatkampagne im Land wurde gefragt: Was hätte besser gemacht werden sollen? Wie hätte man es effektiver gestalten können? – Dazu haben die Vorredner schon einiges ausgeführt. Wir hätten uns alle gewünscht, dass man sich untereinander vernetzt und nicht vier verschiedene Plakate in den Regionen aufhängt. Denn das sorgt bei dem Motorradfahrer – den wir willkommen heißen; ich sage das noch einmal explizit; das tun wir alle, die wir hier sitzen, glaube ich; wir heißen den Motorradfahrer willkommen – dafür, dass er sich eben nicht willkommen fühlt, wenn er in einer Region an vier verschiedenen Schildern vorbeifährt, auf denen allen steht, dass er eventuell nicht wirklich willkommen ist und dass er bitte leise zu sein hat. Ein besseres Vorgehen wäre sicherlich, da eine gemeinsame Sprache zu finden.

Was die Kampagne des Landes angeht, kann ich Herrn Lenzen nur beipflichten. Gelungen ist sie in der Optik mit Kindern etc. natürlich nicht. Das ist nicht glaubwürdig, wenn man sieht, dass dort Kinder dargestellt werden. Hier rege ich tatsächlich an, zu versuchen – der runde Tisch wurde schon angesprochen –, dass die hier Beteiligten und auch das Land bei solchen Aktionen die Köpfe zusammenstecken und nicht vier verschiedene Dinge machen, sondern gemeinsam unterwegs sind.

Mehr Einsatz, Ausstattung und Equipment der Polizei: In Teilen ist es angesprochen worden. Sie haben gerade ausgeführt, dass Lärmpegelmessgeräte angeschafft wurden – mit dem Ziel, sie auf Dauer auch gerichtsfest nutzen zu können. Das ist ein großer Wunsch, den wir hegen. Er steht auch im Forderungskatalog. Wir sagen: Es ist möglich, Lärmpegelmessgeräte technisch so herzurichten, dass man sie auch gerichtsfest verwenden kann – am besten natürlich mobile Messgeräte, die nicht einen unfassbar schwierigen stationären Aufbau brauchen. Denn nachdem sie aufgebaut sind, ist eine halbe Stunde später kein Motorradfahrer mehr zu sehen. Das ist uns allen bewusst und auch logisch. Die Motorradfahrer sind ja vernetzt und reden miteinander. Dann fährt man dort auch nicht mehr entlang.

Diese mobilen Lärmpegelmessgeräte sind nach Aussage des Bundesverbandes Verkehrssicherheitstechnik erst noch zu konzipieren. Die Institute sagen selber, dass sie sie entwickeln müssen und dass die Entwicklung ein bis eineinhalb Jahre dauert. Aber irgendwann muss man ja starten. Und starten würden die wissenschaftlichen Institute,

wenn sie klares Signal aus Land und Bund bekommen, dass danach auch eine Abnahme und eine Anwendung erfolgen. Deswegen finde ich diesen Weg gut. Wichtig ist, dass die Polizei oder die Handelnden vor Ort dann wesentlich effektiver vorgehen können und nicht Stunden für Installation, Aufbau und Abbau benötigen.

In der Tat habe ich Lärmdisplays als milderes Mittel deklariert und ausgeführt, dass Hoffen auf Einsicht nicht hilfreich ist. Sie haben selber noch einmal die Verminderung genannt, die ein Lärmdisplay auslöst: 1,1 bis 2 dB. Das ist für den Anwohner zwar spürbar, aber nicht viel. In den Hotspot-Regionen – nur für die kann ich sprechen, nicht für die breite Fläche – war es sogar so, dass teilweise bewusst nach diesen Lärmdisplays dann auch einfach wieder aufgerissen wurde. Das sorgt dafür, dass wir Lärmdisplays dann eventuell umhängen, weil wir sagen, dass wir an der Stelle nichts damit erreichen. Das ist ähnlich wie bei einer Geschwindigkeitsmessaanlage. Viele bremsen vorher ab, um vorschriftsmäßig daran vorbeizufahren, und danach wird der rechte Fuß wieder schwer. So ist es bei diesen Lärmdisplays auch.

Deswegen sind sie ein milderes Mittel, um demjenigen zu zeigen: Hey, pass auf; du bist zu laut. – Aber dann kommt, wie eben schon richtig erwähnt wurde, die Aussage: Ich darf so laut sein. – Derzeit sind sie legal in diesen Bereichen unterwegs. Es sensibilisiert also nicht dahin gehend, etwas zu ändern oder vielleicht auch 2.000 Euro in die Hand zu nehmen, um nachzurüsten, falls es diese Nachrüstung geben würde. Daher sage ich, dass das ein milderes Mittel ist. Aber es ist ein Mittel von vielen, die sicherlich genutzt werden sollten. Man darf nur nicht denken, dass Lärmdisplays tatsächlich dazu führen, dass die Menschen auf einmal nicht mehr, wenn sie Spaß daran haben, im 3. Gang aufreißen.

Würde ich befürworten, dass sich die Initiativen zusammensetzen? Halte ich einen Dialog für sinnvoll? Ja. Das beantworte ich mit einem klaren Ja. Wir haben den Dialog gesucht. Wir haben auch kritischen Dialog gehabt. Wir haben auch Streit gehabt – das darf ich in dieser Runde auch ganz klar sagen; das muss man gar nicht hinterm Berg halten –, weil wir auch aus komplett verschiedenen Sichtweisen kommen. Wir haben eine dauerhafte Zusammenarbeit versucht, die sehr, sehr schwierig war. Denn es ist sehr schwer, die Motorradfahrersicht und die Anwohnersicht dauerhaft tatsächlich in einem Konstrukt zusammenzubringen. Aber ich bin absolut für runde Tische zur Sensibilisierung, zur Aufklärung und zum Verständnis. Das hat auch in der Vergangenheit dafür gesorgt, dass wir sensibler geworden sind, was die andere Seite angeht, und dass wir uns meiner Meinung nach aneinander annähern.

Von der FDP kam die Frage, warum ich der Auffassung bin, dass im Antrag einseitig auf die Interessen der Motorradfahrer eingegangen wird. Das ist mir aufgefallen, als ich den Antrag gelesen habe. Es ist auch ein Kritikpunkt, den ich geäußert habe, weil ich finde, dass er hierhin gehört. Ich bin als Vertreter der Anwohner hier. Mir kam im Antrag zu wenig das Wort „Anwohner“ vor. Das habe ich dann in meiner Stellungnahme auch thematisiert. Ich finde es richtig, dass mit allen Beteiligten und natürlich auch mit dem Motorradfahrer gesprochen werden muss. Das darf man hier nicht falsch verstehen. Aber für mich gehören auch die Anwohner als gewichtiges Argument dazu. Denn sie haben derzeit in der Tat ein sehr großes Bedürfnis, gehört zu werden. Das zeigt sich auch in den Zusammenschlüssen, die wir – ähnlich wie die Motorradfahrer –

deutschlandweit mit VAGM, Baden-Württemberg usw. haben. Wir sprechen in Richtung Bund mit einer Stimme und nicht jeder einzeln, ähnlich wie die Motorradfahrer auch. Das ist wichtig. Deswegen erfolgt auch der Dialog. Mir fehlte in diesem Antrag – nur in einem Satz habe ich es gefunden – die klare Aussage: Liebe Anwohner, ihr gehört da mit hinein. – Ich bin hier und darf das präsentieren. Das freut mich. Aber ich fände eine solche Aussage schön.

Weshalb brauchen wir ein Bündel wirksamer Maßnahmen? Warum reichen Sensibilisierungen nicht aus? Wir haben heute schon mehrfach gehört, dass alle sich bewusst sind: Sensibilisierungen sind ein wichtiger Teil und ein vernünftiger Teil, aber können nicht der einzige Teil sein. – Ich sage einmal so: Hunde, die bellen, beißen nicht. Wenn ich keine Zähne habe, um das zu ahnden, was ich ankündige, haben diese Sensibilisierungsmaßnahmen irgendwann keine Wirkung. Das heißt: Wenn jemand tatsächlich bewusst zu laut unterwegs ist oder manipuliert hat, muss er auch damit leben, dass sein Motorrad stillgelegt wird. Diese Maßnahme muss dann auch erfolgen. Und für die Maßnahmenumsetzung brauchen wir rechtliche Grundlagen, die es uns erleichtern, dann schneller als bisher aktiv zu werden.

Von der CDU wurde gefragt: Welche Schärfungen wären möglich? Sind Lärmdisplays geeignet? – Darauf bin ich bereits eingegangen. Aus meiner Sicht sind sie nicht wirklich geeignet.

Die Frage bezüglich einer Gesamtbewertung der Stoßrichtung des vorliegenden Antrags habe ich in Teilen auch schon beantwortet. Mir wäre als Stoßrichtung des Antrags wichtig, dass alle Beteiligten gleichwertige Partner am runden Tisch sind, wenn es um die Bewertung geht, und nicht der eine über den anderen gestellt wird. Denn zu Recht möchte der Motorradfahrer sein legales Motorrad bewegen, und zu Recht möchte der Anwohner, dass er am Sonntag die Freiheit in seinem Garten genießen darf.

Herr Rimmel, Sie haben sich nach meiner Haltung zur Bundesratsinitiative erkundigt und wollten wissen, inwiefern diese Initiative einen Teil des Problems erledigt. Wenn der Forderungskatalog, der im Bundesrat verabschiedet wurde, schon in Teilen erfüllt würde – und wir haben ja gehört, dass er bisher sehr wenig erfüllt wurde; das ist auch ein großer Kritikpunkt, den wir haben –, würde das natürlich weiterhelfen. Darin stehen eine Schallobergrenze und andere Dinge, die wir sicherlich alle brauchen, wie wir heute auch schon gehört haben. Das würde uns sehr weiterhelfen.

Die Bewertung, warum es noch nicht zur Umsetzung kam, obliegt mir nicht. Das wäre eine Vermutung, die ich aber in einer öffentlichen Runde nicht zum Ausdruck bringen möchte.

Das war gleichzeitig auch die Beantwortung Ihrer Frage, Herr Löcker. Den runden Tisch habe ich ebenfalls schon bewertet. Insofern denke ich auch, dass ich alle Fragen beantwortet habe. – Ich sehe Kopfnicken.

Vorsitzender Thomas Nückel: Vielen Dank. – Ich frage nach weiteren Wortmeldungen. – Herr Kollege Vogel.

Nic Peter Vogel (AfD): Herr Hoh, ich möchte Sie ganz kurz zitieren: Herr Lenzen hat das höchste technische Wissen. – Das kann ich von hier aus nicht beurteilen. Aber ich möchte Ihnen tatsächlich eine technische Frage stellen, Herr Lenzen. Denn nachdem es vorhin hieß, man könne diese Motorradfahrer nicht erreichen, hat Herr Hoh dankenswerterweise ausgeführt, dass es sich hierbei um schwarze Schafe und nicht die Masse handelt. So habe ich das auch immer empfunden.

Aber jetzt frage ich einmal ganz naiv. Wenn ich früher gefahren bin und wir kontrolliert worden sind, bin ich meistens an absolute Fachleute geraten. Diesen Polizisten hätte ich nichts vormachen können. Heute bin ich natürlich dankbar dafür, dass es solche Leute gibt. Gerade Polizisten, die motorradaffin sind, könnte man ja auch in diesem Sinne besser einbringen.

Im Augenblick sehe ich folgende Möglichkeiten – bitte verbessern Sie mich, wenn ich da völlig falsch liege –: Wenn ich als Polizist ein sehr lautes Motorrad höre und über eine gewisse Erfahrung verfüge, habe ich die Möglichkeit, zu sagen: Bitte kurz anhalten; ich möchte einmal in deine Zulassung schauen. – Dann sehe ich auch direkt den Wert für das Standgeräusch. Wir sind uns einig, dass das Standgeräusch kein Fahrgeräusch ist; ich frage Sie auch direkt im Nebensatz, ob Sie da Alternativen sehen. Als Polizist kann ich dann eine Messung machen, die aber nicht rechtssicher ist. Ich kann auch mit meinem Handy eine rechtsunsichere Messung machen. Das liegt natürlich auch daran, dass es nicht immer möglich ist, ein Motorrad auf Beton stehen zu haben. Auf einem Acker werden die Messungen verfälscht. Außerdem hat man Nebengeräusche usw. Es ist also nicht gerichtsverwertbar. Wenn ein geschulter Polizist aber ganz stark annimmt, dass hier manipuliert wurde, kann ich als Biker doch eigentlich die Hölle auf Erden erleben, wenn man das denn möchte. Erst einmal ist meine Tour vorbei, und ich muss meinen Kollegen bye-bye sagen. Die Maschine wird eventuell sichergestellt, sodass ich sie erst einmal nicht mehr habe. Sollte mir eine Manipulation nachgewiesen werden, erlischt die Zulassung, und ich muss auf eigene Kosten das Gerät wieder umrüsten und eine neue Zulassung beantragen. So etwas kann Monate dauern und versaut mir normalerweise die Saison.

Theoretisch gibt es diese Möglichkeiten also schon. Werden sie nicht vollumfänglich ausgeschöpft? Oder was ist da los? Denn ich kann mir vorstellen, dass es sich bei diesen Unbelehrbaren eventuell herumspricht, wenn man ihnen durch drakonische Maßnahmen auch einmal eine ganze Saison versaut oder sie mit viel technischem, zeitlichem und finanziellem Aufwand bestraft.

Erstens. Stimmen die technischen Voraussetzungen so, wie ich sie gerade zusammengefasst habe? Zweitens. Wäre das eine Möglichkeit, wirklich einmal an die harten Leute heranzugehen, alleine nur, um Gesprächsstoff zu haben und sie zu sensibilisieren? – Das war der erste Komplex.

Ich habe noch eine weitere Frage an Sie, Herr Lenzen. Sie haben in Ihrer Stellungnahme erwähnt, dass aufgrund der Navigationssysteme viele Motorradfahrer auch auf kleinen Nebenstrecken unterwegs sind. Verlagern wir damit nicht die Probleme und haben nachher sehr viele kleine Nadelstiche, die wir nicht bewältigen können? Sollten wir die Motorradfahrer nicht besser dazu bringen, die schönen Strecken zu fahren, und

dort Schwerpunktkontrollen, teilweise Geschwindigkeitsbegrenzungen und dergleichen machen?

Meine letzte Frage richtet sich an Sie, Herr Schmunkamp, und bezieht sich auf die Verluste beim Tourismus. Sie sagten gerade, dass Sie keine präzisen Zahlen haben. Wie ist denn zumindest Ihr Gefühl? Profitieren die Leute in diesen Regionen eher von Motorradfahrern? Es sind natürlich auch Strecken, die von Holländern, Franzosen und anderen Motorradfahrern aus den europäischen Nachbarländern genutzt werden. Zudem handelt es sich um eine große Region. Könnte man sagen, dass wir da Potenzial haben, gerade auch für strukturschwache Gegenden? Oder haben Sie doch das Gefühl, dass wir ganze Regionen abhängen, weil die Immobilien der Leute weniger wert sind und die Leute mehr von der Lärmbelästigung heimgesucht werden, als das Ganze Vorteile hat?

Vorsitzender Thomas Nüchel: Vielen Dank. – Weitere Wortmeldungen zu Fragen liegen mir nicht vor. Dann hat Herr Lenzen sofort das Wort.

Michael Lenzen (Bundesverband der Motorradfahrer): Herr Vogel, Sie haben ausgeführt, dass theoretisch die Möglichkeit besteht, Fahrzeuge vor Ort stillzulegen und sicherzustellen. Diese Möglichkeit gibt es in der Tat. Das ist sehr aufwendig. Es hat einmal einen viel beachteten und sehr erfolgreichen Versuch gegeben, die Autoposerzone in Mannheim stillzulegen. Der damalige dortige Polizeipräsident hat das hervorragend gemacht und damit auch Ruhe in die Szene hineinbekommen. So etwas bedeutet einen enormen Aufwand personeller Art und natürlich geschulte Beamte. Das ist das Problem.

Sprechen Sie einmal mit den Polizeibeamten vor Ort. Ich kenne einige, die wirklich geschult sind und auch hören, wenn ein Motorrad sehr laut ist. Wenn sie es dann aus dem Verkehr ziehen, ist immer die Frage: Kriege ich das gerichtsfest hin? Was sagt denn das Gericht dazu? War das Verhalten des Beamten angemessen? Ist es angemessen, wegen eines Lärmvergehens, das vielleicht sogar auf dem freien Feld erfolgt ist, ein Motorrad zu beschlagnahmen? – Das ist schwierig. Da entscheiden die Gerichte durchaus unterschiedlich. Das muss man vereinheitlichen. Es ist gar nicht so einfach, zu sagen, dass aufgrund des Verhaltens dieses Menschen diese Strafe und dieser ganze Aufwand angemessen sind. Es gibt Gerichtsurteile, die das in Abrede gestellt haben. Dann wird der Dienstherr dem Polizisten, der vor Ort eingegriffen hat, auch das Passende sagen. Ich kenne Fälle, in denen das durchaus geschehen ist, auch in der Eifel. Es ist also gar nicht so einfach, das hinzukriegen.

Das wäre aber ganz eindeutig der richtige Weg. Die Maschinen der Leute, die ganz bewusst vorsätzlich mit offener Auspuffanlage oder manipuliert durch die Gegend fahren, um Lärm zu produzieren, müssen stillgelegt werden. Diese Leute müssen zu Fuß gehen. Sie müssen drakonische Strafen bekommen. Da muss die Grenze sehr hoch angesetzt werden. Das ist in meinen Augen wirklich der Weg, den man gehen muss.

Außerdem haben Sie ein Zitat aus unserem Konzept „Es geht auch leiser“, das ich der Stellungnahme beigefügt habe, angesprochen. Der Lärm, der in den letzten Jahren an Straßen, an denen es früher ruhig war, entstanden ist, kommt in der Tat dadurch

zustande, dass die wunderbaren Motorradstrecken heute in jedem Navigationssystem drin sind. Das heißt: Anwohner, die vor zehn oder fünfzehn Jahren noch Ruhe hatten, haben keine Ruhe mehr; denn dort fahren heute relativ viele Motorradfahrer entlang – und das auch noch in Gruppen; dann potenziert sich der Lärm noch einmal –, weil das eine schöne Tour ist, die im Navigationssystem vorgeschlagen wird.

In diesem Zusammenhang gibt es noch ein weiteres Problem. Wenn man Strecken wegen Lärmbelästigung sperrt – was im Moment juristisch extrem schwierig ist; in meinen Augen auch zu Recht –, verlagert man das Problem. Deswegen fährt kein Motorradfahrer weniger. Sie ändern auch ihr Verhalten nicht, sondern fahren dann woanders entlang. Das heißt, dass man bei Streckensperrungen nach dem Sankt-Florians-Prinzip handelt: Verschon mein Haus, zünd andre an. – Die Motorradfahrer fahren dann also woanders entlang. Damit wird es bei anderen Leuten laut. Deswegen haben wir gesagt: Eine Streckensperrung verlagert die Probleme und löst sie nicht.

Mit unserem Konzept „Es geht auch leiser“ haben wir ein ganz gutes Mittel vorgelegt, mit dem man dieses Problem lösen kann. Das ist auch einfach noch einmal mein Appell. Schauen Sie sich das Konzept noch einmal an. Der Ministerpräsident hat es mittlerweile selber auf dem Tisch liegen. Ich hoffe, dass er sich auch noch persönlich dazu äußern wird. Wie gesagt, habe ich es ihm in seiner Zeit als Verkehrsminister vorgelegt. Die beiden Kreise, die Modellregionen werden wollen, haben dieses Konzept auch vorgelegt. Wir glauben, dass wir damit genau das Handwerkszeug haben, das man braucht, um diesen Konflikt zu befrieden. Dazu gehören runde Tische und Gespräche. Die Polizei gehört mit dazu. Da gehören alle zusammen an einen Tisch. Es gehört die wissenschaftliche Untersuchung dazu. Deswegen mache ich hier noch einmal ein bisschen Werbung. Ich finde es wichtig, dass dieses Konzept auch im politischen Raum bekannt ist und nicht nur in der Verwaltung vorliegt. Sie finden es in den Unterlagen. Schauen Sie es sich an. Ich stehe dann für weitere Rückfragen auch technischer Art gerne noch persönlich zur Verfügung.

Marco Schmunkamp (Silent Rider – Die Initiative gegen Motorradlärm.): Sie haben mich gebeten, noch einmal näher auf die Profite oder Verluste des Tourismus einzugehen. Wir profitieren eher vom Motorradtourismus. Denn der überwiegende Teil – das haben wir heute schon ganz oft gehört – kommt zu uns, um die Natur zu genießen, fährt unsere tollen Destinationen an, lässt sich nieder, geht in die Lokale und konsumiert. Gleichwohl fahren auch einige bewusst zu den zehn am meisten beworbenen Strecken Deutschlands – ein paar davon liegen leider in der Eifel –, die am interessantesten auf Zeit zu fahren sind etc. Diejenigen kommen nicht zum Konsumieren. Sie wollen in unserer Region auf Zeit fahren; sie wollen Gas geben; sie wollen ihren Spaß vor Ort haben. Das ist grundsätzlich nicht verwerflich, geht aber auf Kosten anderer. Diejenigen sind kein Tourismusfaktor für uns. Sie schädigen natürlich. Da muss man dann abwägen. Sie schädigen insofern, als dass andere Motorradfahrer nicht mehr in die Region kommen, weil sie sagen: Hier kann ich nicht mehr entspannt fahren. – Ihr verurteilt das ja auch und bezeichnet sie selber als die Wahnsinnigen, die euch das Naturerlebnis zerstören.

Wenn die anderen aus diesem Grund nicht mehr in eine Region fahren, bedeutet das tatsächlich weniger Tourismusausgaben. Wenn man als eine solche Region erkannt ist, kommen halt weniger Menschen. Insgesamt ist das ein Rattenschwanz, der immer stärker dazu führt, dass wir auf allen Seiten mehr Frust und weniger Einnahmen haben. Das ist natürlich nicht gut. Wie gesagt, ist es aber sehr schwer, das zu beziffern. Tendenziell profitieren wir derzeit noch wesentlich mehr von den Motorradtouristen. Aber das soll auch gerne so bleiben.

Vorsitzender Thomas Nüchel: Vielen Dank. – Gibt es weitere Fragen? – Bitte.

Nic Peter Vogel (AfD): Ich habe noch eine Verständnisfrage an Sie, Herr Lenzen. Denn Sie sagten gerade, dass dann, wenn größere Gruppen fahren, dementsprechend mehr Lärm entsteht. Erstaunlicherweise fahre ich in der Eifel immer Fahrrad. Vorhin erwähnten Sie auch, dass Lärm individuell empfunden wird und anders als Lautstärke nicht gemessen werden kann. Ich habe das immer so mitgekriegt – deshalb ist die Frage, ob es entsprechende Erhebungen gibt –, dass man in der Gruppe nicht ganz so schnell fährt, nicht so stark beschleunigt usw., alleine aus Gründen der Verkehrssicherheit, und es doch eher die Einzelnen sind. Ich höre sie auf jeden Fall lauter. Das kann allerdings ein individueller Eindruck sein. Ist es tatsächlich so, dass sich in den letzten zehn oder zwanzig Jahren der Lärm und auch die Lautstärke aufgrund von lauten Motorrädern so gesteigert haben, dass jetzt auch Gruppen ungleich lauter wahrgenommen werden?

Michael Lenzen (Bundesverband der Motorradfahrer): Diese Frage ist nicht einfach zu beantworten; denn Lärm wird, wie Sie richtig angesprochen haben, auch subjektiv wahrgenommen. In der Tat ist es aber so: Früher sind die Motorradfahrer eher in kleineren Gruppen unterwegs gewesen – oder auch alleine oder mit zwei oder drei Leuten – und dann vielleicht auch zügig gefahren. Wenn heute ein Harley-Klub mit 20, 30, 40 oder 50 Leuten vorbeidonnert, dann sind sie zwar vielleicht langsam unterwegs, aber nicht leise.

Als Anwohner einer lärmbeeinträchtigten Strecke habe ich bei bestimmten Geräuschpegeln natürlich sowieso einen hohen Adrenalinpegel und ärgere mich dann sicherlich noch mehr. Es gibt entsprechende Blindversuche. Das heißt, dass man Leute mit dem Rücken zu einer Fahrbahn hinsetzt und verschiedene Fahrzeuge an ihnen vorbeifahren lässt, die von der Lautstärke her objektiv gemessen gleich laut sind. Sie werden immer feststellen, dass das Motorrad von den betroffenen Anwohnern als lauter wahrgenommen wird. Das ist ein subjektives Empfinden, weil ein Motorrad ein anderes Klangspektrum hat.

Bei Motorrädern ist auch die Vielfalt der Motoren viel größer. Es gibt V2-Zylinder, Reihenvierzylinder, Dreizylinder, Einzylinder und Sechszylinder, also völlig unterschiedliche Bautypen. Sie haben jeweils einen anderen charakteristischen Klang. Das kennen Sie noch vom VW Käfer. Sie konnten in Ihrer Kindheit die Autos am Klang unterscheiden. Bei Motorrädern konnte man das früher auch. Das ist heute sehr schwierig.

Aber diese Wahrnehmung ist sehr spezifisch. Wenn Sie ohnehin genervt sind, ist das einfach so. Dann können Sie auch nicht mehr unterscheiden, ob das, was da laut war, ein Quad oder ein Sportwagen war. Das ist nur laut, und es nervt.

Deswegen ist unser Ansatz ja auch, bei Lärm bitte immer alle Fahrzeuge zu betrachten und keine einseitigen Maßnahmen nur wegen Motorrädern zu ergreifen. Lärm betrifft alle – auch alle Fahrzeuge.

Vorsitzender Thomas Nückel: Vielen Dank. – Ich muss bei dieser Anhörung immer wieder an Dennis Hopper und „Easy Rider“ denken. Deswegen bin ich jetzt einmal großzügig. Sachverständige können sich eigentlich nicht zu Wort melden, sondern nur auf Fragen antworten. Aber wenn Sie etwas ergänzen wollen, Herr Hoh, können Sie das ganz schnell machen.

Uwe Hoh (FDP-Kreistagsfraktion Märkischer Kreis): Zum einen möchte ich kurz auf die Worte von Herrn Schmunkamp in Bezug auf gemeinsame Plakataktionen – er hat ja gesagt, dass verschiedene Plakate Motorradfahrer verwirren – eingehen. Ich kann Ihnen jetzt schon mit auf den Weg geben, dass das nicht funktionieren wird. Da komme ich auch bewusst auf die Silent-Rider-Initiative zu sprechen. Damit eine Kampagne gut umgesetzt wird und wirksam sein kann, bedarf es immer auch einer gewissen Anerkennung desjenigen, der sie durchführt. Leider hat diese Initiative von Anfang an viel falsch gemacht und auch Motorradfahrer zum Teil dumm dastehen lassen. Daher kann ich von meiner Seite aus schon sagen, dass es eine Zusammenarbeit mit der Initiative und ein gemeinsames Erstellen von Plakaten nicht geben wird.

Zum anderen möchte ich das unterstützen, was Herr Lenzen schon ausführte. Wir dürfen keine Strecken für Motorradfahrer mehr sperren. Das ergibt keinen Sinn. Ich erlebe das gerade bei uns im Hochsauerland. Dort wurde der Albrechtsplatz für Motorradfahrer gesperrt. Also suchen sie sich neue Wege. Jetzt sind andere Ortschaften betroffen und müssen dann mit dem Lärm leben. Das kann auch nicht Ziel der Idee sein.

Vorsitzender Thomas Nückel: Vielen Dank. – Damit sind wir am Ende dieser Anhörung angelangt.

Ich danke den Sachverständigen noch einmal herzlich für ihre hilfreichen inhaltlichen Impulse. Die Mitglieder des Ausschusses werden die bei der heutigen Anhörung gewonnen Erkenntnisse selbstverständlich bei den weiteren Beratungen mit einfließen lassen.

Das Anhörungsprotokoll wird in einigen Wochen auf der Internetseite des Landtags zur Verfügung stehen.

Unsere nächste Ausschusssitzung findet wie geplant um 15:45 Uhr statt.

Die Sitzung ist geschlossen.

gez. Thomas Nüchel
Vorsitzender

Anlage

13.12.2021/15.12.2021

10

Stand: 06.12.2021

Anhörung von Sachverständigen
des Verkehrsausschusses**Dialog statt Verbot – Mehr Eigenverantwortung und Rechtssicherheit für
Motorradfahrer**

Antrag der Fraktion der AfD, Drucksache 17/14061

am Mittwoch, dem 8. Dezember 2021
13.30 bis (max.) 15.30 Uhr, Plenarsaal**Tableau**

eingeladen	Sachverständige	Stellungnahme
Uwe Hoh FDP Fraktion Werdohl Werdohl	Uwe Hoh	17/4621
Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V. Jörg Weinrich Düsseldorf	Jörg Weinrich	17/4612
SilentRider – Die Initiative gegen Motorradlärm Marco Schmunkamp Heimbach	Marco Schmunkamp	17/4620
Bundesverband der Motorradfahrer e.V. Michael Lenzen Lindlar	Michael Lenzen	17/4614

Weitere Stellungnahmen: