

Antrag

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Mario Brandenburg (Südpfalz), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Daniel Föst, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Markus Herbrand, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Till Mansmann, Dr. Jürgen Martens, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Frank Müller-Rosentritt, Matthias Nölke, Bernd Reuther, Christian Sauter, Frank Schäffler, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Johannes Vogel (Olpe), Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Keine Diskriminierung von Motorradfahrern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Motorisierte Zweiräder prägen seit jeher das Bild des Individualverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Tausende Bürgerinnen und Bürger nutzen täglich Motorrad, Motorroller und Moped auf dem Weg zur Arbeit, Schule, Ausbildung oder für Besorgungen. Darüber hinaus haben motorisierte Zweiradfahrzeuge für zahlreiche Menschen in unserem Land einen enormen Mehrwert, sowohl für die persönliche Freizeitgestaltung als auch für das soziale Miteinander. Motorradfahren ist für sie ein Lebensgefühl, das verbindet und befreit. Dazu gehört das rege Vereinsleben mit regelmäßigen Ausfahrten und sportlichen Veranstaltungen ebenso wie der Wochenendausflug in die Natur. Diese friedvolle Nutzung steht in keinerlei Zusammenhang mit kriminellen Banden oder Rowdium, womit Motorradfahren leider zum Teil assoziiert wird. Die Gründe hierfür sind vielschichtig und reichen von klischeehaften Stereotypen in Spielfilmen bis hin zur bewussten negativen Konnotation in der medialen Berichterstattung. Motorradfahren ist aber keine Erscheinung gesetzeswidriger Randgruppen, sondern ein gesamtgesellschaftliches Phänomen, was sich auch mithilfe der statistischen Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) belegen lässt.

Allein 2019 gab es in der Bundesrepublik Deutschland 16.770.749 gültige Fahrerlaubnisse für die Motorradklassen A, A1 sowie A2 und damit rund 3 Millionen mehr als noch im Jahr 2010 (www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnisbestand/fe_b_z_1.html;jsessionid=D3B98BD28A1E34BB519B2496BAD89028.live11291?nn=652036). Laut KBA und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (BVF) stieg die Zahl der praktischen Erstprüfungen für alle Zweiradklassen seit 2014 deutlich an und lag 2018 bei rund 178.700 Prüfungen. Vor allem

dürften die seit diesem Jahr gültigen Erleichterungen beim Erwerb der Führerscheinklasse A1 für Autofahrer in den kommenden Jahren zu einem weiteren Anstieg von entsprechenden Fahrerlaubnissen führen. Auch die Zulassungszahlen von Motorrädern und Motorrollern liegen seit Jahren auf einem hohen Niveau. Zum 1. Januar 2020 waren 4,5 Millionen Krafträder mit einem Hubraum über 50cm³ in der Bundesrepublik Deutschland registriert (www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/b_jahresbilanz.html?nn=2730902) und allein in der Saison 2019 wurden nach Angaben des Industrie-Verband-Motorrad e. V. (IVM) insgesamt 165.000 motorisierte Zweiräder aller Hubraumklassen neu zugelassen (www.ivm-ev.de/assets/Uploads/IVM-Jahresbericht-2019.pdf). Diese Zahlen weisen deutlich auf die Nutzung motorisierter Zweiräder durch die breite Bevölkerung und nicht durch eine spezifische Klientel hin.

Einer der größten Streitpunkte bei motorisierten Zweirädern stellt seit längerem das Thema Lärmemission dar und führt besonders auf beliebten Motorradrouten zu regelmäßigen Konflikten zwischen Anwohnern und Fahrern. Die FDP-Bundestagsfraktion nimmt die Lärmbelastungen der Anwohner ernst. Genauso wie Mobilitätsbedürfnisse und Fahrspaß zu ihrem Recht kommen sollen, gibt es ein Recht der Anrainer stark frequentierter Strecken auf Ruhe und Erholung im Bereich ihrer privaten Lebenssphäre. Dies muss jedoch kein Widerspruch sein. Wenn die geltenden Bestimmungen zu Lärmemissionen eingehalten werden, kommen die Interessen beider Seiten zu einem angemessenen Ausgleich. Hersteller und Fahrerverbände arbeiten daher seit langem aktiv an einer Reduzierung von Motorradlärm durch technische Verbesserungen sowie Aufklärungskampagnen und stehen in enger Kooperation mit Interessengruppen und Bürgerinitiativen wie beispielsweise Silent Rider (www.silent-rider.de/unterstuetzer/; www.ivm-ev.de/news-presse/ivm-performance/mai-2018/view/187/laut-ist-out-und-aktueller-denn-je). Dieser konstruktive Dialog wurde in der Vergangenheit immer wieder durch Streckensperrungen für Motorradfahrer durch einzelne Kommunen negativ beeinflusst und ist nun durch die im Bundesrat verabschiedete Entschließung an die Bundesregierung zusätzlich gestört worden ([www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0101-0200/125-20\(B\).pdf?__blob=publication-file&v=1](http://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0101-0200/125-20(B).pdf?__blob=publication-file&v=1)). Der Bundesrat ergreift darin eindeutig Partei für die Seite der Motorradgegner und fordert unter anderem strengere Lärmemissionswerte für Motorräder, die Anordnung einer Fahrtenbuchauflage bei jeder Art von Verstößen, die Einführung der Halterhaftung sowie eine Einführung von streckenweisen Fahrverboten an Sonn- und Feiertagen.

Grundsätzlich ist der Einsatz des Bundesrates gegen unnötigen Motorradlärm aus Gründen des Anwohner- und Naturschutzes aus Sicht der Antragsteller sehr zu begrüßen und steht auch im Interesse der breiten Masse aller Motorradfahrer. Die in der Entschließung aufgeführte Einführung eines zusätzlichen Fahrzeuggesamtgeräuschwertes von 80 dB(A) über alle Fahrzustände ist allerdings realitätsfern und berücksichtigt in keiner Weise motorfremde Klänge wie beispielsweise das Reifenabrollgeräusch oder das der offen liegenden Antriebskette. Die unterschiedlichen Geräuschquellen können bei schmalen einspurigen Zweiradfahrzeugen konstruktionsbedingt schlechter abgeschirmt werden als bei PKW. In der Praxis lässt sich daher der geforderte Gesamtgeräuschwert von 80 dB(A) sowohl bei Motorrädern mit Verbrennungsmotor als auch bei solchen mit Elektroantrieben in allen Fahrzuständen kaum realisieren. Zielführender wäre hingegen die praxisnahe Ausgestaltung des Geräuschmessverfahrens nach den aktuellen Bestrebungen der UN-ECE, um die tatsächliche Nutzung von Kraftfahrzeugen wie Motorrädern abbilden und überprüfen zu können.

Ferner scheint die Forderung des Bundesrates nach einem Verbot von Einrichtungen zur Manipulation des Fahrzeuggeräuschpegels (Sound-Design) die bereits bestehenden Genehmigungsvorschriften für die Hersteller völlig außer Acht zu lassen. Sämtliche einstellbaren Fahr-Modi bei Zweirädern obliegen bereits heute der Prüfpflicht und strengen Grenzwerten. Zugelassene und vom Fahrzeughersteller verbaute Klappen- und Auspuffanlagen dienen in diesem Zusammenhang der besseren Fahrbarkeit bei im-

mer strenger werdenden Abgaswerten und nicht der Lärmerhöhung. Alle anderen Systeme erhalten zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Typgenehmigung und dürfen nicht legal in Betrieb genommen werden. Das Problem des Motorradlärms besteht daher weniger in einem Regulierungsdefizit durch technische Vorschriften als vielmehr in einem Vollzugsdefizit bei unangepassten Fahrweisen und illegalen Individualisierungen an den Fahrzeugen.

Der Bundesrat schlägt diesbezüglich neben härteren Sanktionen die technische Ausrüstung der Polizeibehörden vor, was ebenso zu unterstützen ist. Allerdings müssen hierbei auch die personelle Aufstellung sowie die fachliche Schulung der Beamten unbedingt Berücksichtigung finden. Gegenüber der aktuellen Standgeräuschemessung könnte die Einführung der Methode der Vorbeifahrtmessung, wie sie gegenwärtig bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) entwickelt und geprüft wird, die Arbeit der Polizeibeamten vor Ort vereinfachen. Eine weitere Verbesserung der polizeilichen Kontrollarbeit würde die Einführung einer gesamteuropäischen Datenbank für Zubehörteile darstellen, da die Fahrer keine Übereinstimmungsbescheinigungen mit sich führen müssen und sich bei Kontrollen die Überprüfung von Zubehörteilen hinsichtlich ihrer Typgenehmigungen als sehr schwierig gestaltet. Der Gesetzgeber kann aus Sicht der Antragsteller überdies aktiv gegen illegale Manipulationen zur Lärmsteigerung an Zweiradfahrzeugen vorgehen, indem er eine an den geltenden Grenzwerten orientierte Lärmmessung bei der turnusmäßigen Hauptuntersuchung von Motorrädern und Motorrollern mit einem Hubraum über 50 cm³ verpflichtend einführt. Dies hätte sicherlich eine abschreckende Wirkung und könnte dazu beitragen, dass die Hemmschwelle zur Manipulation des Motorsounds im gegenwärtigen Motorradbestand größer wird. Die vom Bundesrat vorgeschlagene Einführung von Fahrtenbüchern bei mehrfachen Rechtsverstößen durch nicht identifizierbare Fahrer entspricht bereits heute der gängigen Rechtspraxis, wobei die Gerichte derartige Sanktionen in Abhängigkeit der Schwere der Verstöße aussprechen. Diese Vorgehensweise hat sich in der Vergangenheit bewährt und sollte daher nur in Ausnahmefällen und nicht generell auf Bagatelldelikte ausgeweitet werden.

Ebenso kritisch sehen die Antragsteller die Forderung nach einer generellen Halterhaftung bei Motorradfahrern. Damit würde man entschieden vom Grundsatz des Schuldprinzips in unserem Rechtsstaat abweichen und alle Motorradfahrer unter Generalverdacht stellen. Die Notwendigkeit einer solchen Halterhaftung erscheint zudem angesichts einer Aufklärungsrate von über 97 Prozent bei Verkehrsdelikten, wie es unter anderem auf dem 24. Forum des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) kommuniziert wurde, unverhältnismäßig und übertrieben (www.dvr.de/presse/informationen/halterhaftung-und-halterkostenhaftung-im-fliessenden-verkehr_id-5009.html).

Auf besonderes Unverständnis stößt bei den Antragstellern die Forderung des Bundesrates auf streckenweise Fahrverbote für Motorräder an Sonn- und Feiertagen. Ein derartiges Vorgehen würde nicht nur zu einer eindeutigen Diskriminierung von Motorradfahrern gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern führen, sondern auch einen empfindlichen Einschnitt in die persönliche Entfaltung der Bürgerinnen und Bürger in ihrer Freizeit darstellen. Vor allem an den Wochenenden und an den freien Feiertagen dient das Motorradfahren breiten Bevölkerungsschichten zur Erholung und Entspannung. Fahrverbote würden für hunderttausende Menschen eine erhebliche Einschränkung ihrer Mobilität und Freizeitaktivitäten bedeuten. Darüber hinaus wird ein Ausweichen auf andere Routen begünstigt, wodurch ähnliche Konflikte mit Anwohnern drohen.

Onlinepetitionen deuten in diesem Zusammenhang auf eine erheblich geringere Dringlichkeit des Themas in der Gesellschaft als es die Entschließung des Bundesrates zu vermitteln versucht. So fanden sich beispielsweise für die Initiative gegen unnötigen Motorradlärm in einem Zeitraum von sechs Monaten gerade einmal circa 5.100 Unterstützer (www.openpetition.de/petition/online/silent-rider-die-bundesweite-initiative-gegen-unnoetigen-motorradlaerm), wohingegen die Petition gegen die vom Bundesrat angesprochenen Fahrverbote innerhalb weniger Wochen über 184.000 Befürworter

(www.openpetition.de/petition/online/keine-fahrverbote-fuer-motorraeder-an-sonn-und-feiertagen-2) sammeln konnte. Aus Sicht der Antragsteller muss daher unbedingt von einer Eskalation des Konflikts zwischen Anwohnern und Motorradfahrern durch Fahrverbote, wie etwa aktuell in Österreich der Fall (www.adac.de/news/tirol-fahrverbote-motorraeder/; www.schwaebische.de/sueden/bayern_artikel,-neue-fahrverbote-tirol-bremst-laute-motorraeder-aus-_arid,11228691.html), Abstand genommen und stattdessen der gegenseitige Dialog durch weitere Aufklärungsinitiativen im Rahmen bestehender Haushaltsmittel verstärkt gefördert werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Entschließung des Bundesrates sich nicht zu eigen zu machen,
2. sich für die Entschärfung des Konfliktes zwischen Anwohnern und Motorradfahrern durch die Unterstützung von Sensibilisierungskampagnen einzusetzen,
3. eine bundesweite und durch den Bund unterstützte Kampagne gegen unnötigen Motorradlärm zu initiieren,
4. Fahrverbote für Motorradfahrer an Sonn- und Feiertagen abzulehnen,
5. am Schuldprinzip bei Straftaten und Ordnungswidrigkeiten festzuhalten und deshalb nicht den Halter eines Motorrads für Verstöße des Fahrers zu bestrafen,
6. die vom Bundesrat geforderte Einführung von Fahrtenbüchern für Motorradfahrer bei mehrmaligen nicht eintragungspflichtigen Taten und Taten im Bereich der Verwarnungsgelder (Bagatelldelikte) abzulehnen,
7. gemeinsam mit den Ländern und betroffenen Kommunen ein Deeskalationsprogramm für besondere Konfliktstrecken auszuarbeiten,
8. die weitere Verschärfung von Emissionsgrenzwerten für Motorräder auf nationaler und auf EU-Ebene abzulehnen. Stattdessen soll die Bundesregierung die aktuellen Arbeiten der UN-ECE zur weiteren Verbesserung des derzeitigen Prüfverfahrens in Richtung Real Driving Sound Emissions unterstützen,
9. Motorradfahrer gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern nicht durch eine restriktive Verbotspolitik zu diskriminieren,
10. bei den Ländern anzuregen, Polizeibehörden durch entsprechende Kontrolltechnik, Personalverstärkung und Personalschulung bei Verkehrskontrollen von Motorradfahrern und der Durchsetzung des bestehenden Rechtsrahmens zu unterstützen,
11. sich für die schnelle Praxisüberführung der von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) entwickelte Methode der Vorbeifahrtmessung einzusetzen,
12. eine für die Polizeibeamten zugreifbare Datenbank für Motorradzubehörteile zu initiieren,
13. während der deutschen Ratspräsidentschaft verstärkt auf eine strengere Kontrolle von Herstellern bei der Einhaltung der Lärmemissionsgrenzwerte von Motorrauspuffanlagen hinzuwirken,
14. eine der turnusmäßigen Hauptuntersuchung von Zweiradfahrzeugen angegliederte Lärmmessung nach den geltenden Grenzwerten verpflichtend einzuführen.

Berlin, den 2. Juli 2020

Christian Lindner und Fraktion