

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Wolfgang Wiehle, Andreas Mrosek, Frank Magnitz, Matthias Büttner, Marc Bernhard, Petr Bystron, Siegbert Droese, Dr. Michael Esendiller, Markus Frohnmaier, Mariana Iris Harder-Kühnel, Dr. Heiko Heßenkemper, Jörn König, Christoph Neumann, Uwe Schulz und der Fraktion der AfD**

### **Motorradfahren erhalten – Keine unverhältnismäßigen Vorgaben für Motorräder und deren Fahrer**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

In seiner 989. Sitzung hat der Bundesrat am 15. Mai 2020 auf Antrag des Landes Nordrhein-Westfalen eine Entschließung „zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorradlärm“ angenommen (Bundesratsdrucksache 125/20(B) [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)). In dieser wird die Bundesregierung unter anderem aufgefordert, sich bei der EU-Kommission für strengere Lärmemissionswerte durch Verschärfung der in der EU geltenden Grenzwerte bei der Genehmigung und Zulassung neuer Motorräder einzusetzen. Dabei hält der Bundesrat eine Begrenzung der Geräuschemissionen auf einen maximalen Grenzwert von 80 dB(A), der über alle Betriebszustände einzuhalten ist, für zielführend. Darüber hinaus wird die Bundesregierung aufgefordert, eine Halterhaftung, bei der das Schuldprinzip nicht zur Anwendung kommt, zu prüfen (ebd.) sowie Motorradfahrern das Führen eines Fahrtenbuchs aufzuerlegen, sofern der Fahrer bei einem Verstoß nicht ermittelbar ist. Auch sieht der Bundesrat danach dringenden Handlungsbedarf, zeitlich beschränkte Verkehrsverbote an Sonn- und Feiertagen für Motorräder zu ermöglichen, und möchte den Umstieg auf Motorräder mit Alternativantrieben, wie dem Elektroantrieb, fördern lassen.

Der Bundesrat fordert zudem von der Bundesregierung, Motorsteuerungen an Motorrädern zu verbieten, die eine individuelle Einstellung der Soundkulisse ermöglichen, Manipulationen an Auspuffen, Luftfilteranlagen o. Ä. härter zu bestrafen und in bestimmten Fällen die Sicherstellungen oder Beschlagnahmen der Fahrzeuge zuzulassen sowie Initiativen wie „Silent Rider“ zu unterstützen, um Motorradfahrer für eine angemessene Fahrweise zu sensibilisieren.

Zur Begründung führt der Bundesrat insoweit lediglich aus, dass Motorradfahren ein Freizeitvergnügen sei, das gerade an Sonn- und Feiertagen die Fahrer als Touristen in schön gelegene Regionen der Bundesrepublik Deutschland ziehe. Das sei für viele Anwohner mit Lärmbelästigungen verbunden, sofern die Geschwindigkeit überschritten oder mit extralaut getunten Motorrädern gefahren werde.

Ohne, dass seitens des Bundesrates überhaupt vertieft eine konkrete Problemlage dargestellt, begründet und analysiert wird, führt er mit der Forderung nach weitreichenden Beschränkungen einen Generalangriff auf alle Motorradfahrer, der lediglich auf ein denkbares Fehlverhalten einiger weniger gestützt wird, die sich nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten oder ihre Fahrzeuge in Bezug auf Lärmimmissionen manipuliert haben. Rechtlich vermag dies die Forderungen des Bundesrates nicht zu tragen. Erkennbar handelt es sich bei der Initiative des Bundesrates deshalb um ein rein ideologisch motiviertes verschleiertes Verbot für Motorräder mit Verbrennungsmotor, was auch die einseitige Bevorzugung von Elektro-Motorrädern, losgelöst von tatsächlichen Lärmemissionswerten, in der Entschließung des Bundesrats zeigt (ebd.).

Ein maximaler Grenzwert von 80 dB(A) über alle Betriebszustände würde zur Folge haben, dass ein Großteil der aktuell verkauften Motorräder nicht mehr zulässig wäre ([www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/-publikation/long/3984.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/-publikation/long/3984.pdf) S. 29 f.). Ein gemeinsamer Grenzwert für verschiedene Fahr- und Messsituationen verkennt die physikalischen Gegebenheiten eines Motors und kann die reale Situation nicht abbilden. Auch die geforderte Möglichkeit, Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen für Motorräder zu erlassen, führte faktisch dazu, dass der überwiegende Teil der Motorradfahrer ihr Hobby aufgeben müsste, denn, wie der Bundesrat selbst feststellt, werden Motorräder insbesondere an freien Tagen oder Wochenenden genutzt, um damit in touristisch reizvolle Gebiete zu fahren. Eine solche weitreichende Einschränkung des Motorradfahrens, faktisch bis zu dessen Unmöglichkeit, kann nicht das Ziel verantwortungsbewusster und rechtstreuer Gesetzgebung sein. Aus dem Rechtsstaatsprinzip folgt auch, dass jede Strafe die persönliche Schuld des Täters voraussetzt. Andernfalls wäre die Strafe eine mit dem Rechtsstaatsprinzip unvereinbare Vergeltung für einen Vorgang, den der Betroffene nicht zu verantworten hat. Die vom Bundesrat angestrebte Halterhaftung, die den Verfassungsgrundsatz „Keine Strafe ohne Schuld“ verletzen würde, ist daher ebenfalls abzulehnen.

Die vorgenannte lapidare Begründung des Bundesrates ist ebenfalls ungeeignet, seine weiteren Forderungen zu stützen, wie das Verbot von individuell einstellbaren Soundkulissen, Strafverschärfungen für Manipulationen an Auspuffanlagen und Luftfiltern, bis hin zur Einziehung des Motorrades sowie Fahrtenbuchauflagen.

Wollte man derartig weitreichende Maßnahmen rechtfertigen, müssten die Forderungen mit Zahlen, Daten und Fakten unterlegt werden, die eine real existierende Problemlage erkennen lassen. Dies ist aber nicht der Fall.

Viele Motorradfahrer befürchten deshalb aufgrund der Initiative des Bundesrates zu Recht, Motorradfahren mit einem Verbrennungsmotor mittelfristig unmöglich gemacht werden soll und haben ihren Unmut über den Vorstoß des Bundesrats durch Protest-Demonstrationen mit tausenden Teilnehmern in vielen Städten Deutschlands Ausdruck verliehen ([www.tagesschau.de/inland/biker-demos-101.html](http://www.tagesschau.de/inland/biker-demos-101.html)). Des Weiteren wurde im Mai eine Online-Petition initiiert, der sich über 200.000 Unterstützer angeschlossen haben, sowie sich in 94.000 Kommentaren an der zugeordneten Diskussion beteiligt haben (vgl. [www.openpetition.de/petition/online/keine-fahrverbote-fuer-motorraeder-an-sonn-und-feiertagen-2](http://www.openpetition.de/petition/online/keine-fahrverbote-fuer-motorraeder-an-sonn-und-feiertagen-2)).

Der Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) solidarisierte sich Anfang Juli 2020 mit den Motorradfahrern. Gegenüber der dpa äußerte er: „Wir haben ausreichende, geltende Regeln. Die Biker zeigen bei den Protesten ihre Haltung gegen Verschärfungen und Verbote. Das ist auch meine Haltung. Ich werde die Beschlüsse des Bundesrates, also der Bundesländer, nicht umsetzen.“ ([www.motorradonline.de/ratgeber/bundesrat-initiative-gegen-motorradlaerm/](http://www.motorradonline.de/ratgeber/bundesrat-initiative-gegen-motorradlaerm/)).

Sinnvoll und rechtlich unbedenklich an der Bundesratsentschließung ist allein der Gedanke, Motorradfahrer durch geeignete Initiativen hinsichtlich der Vermeidung unnötigen Lärms in bewohnten Gebieten zu sensibilisieren. Dabei sollte aber keine be-

stimmte Initiative, wie „Silent Rider“, als Maßstab herangezogen, sondern abstrakt beschrieben werden, auf welchem Wege die Sensibilisierungsmaßnahmen zu erfolgen haben.

## II. Der Deutsche Bundestag begrüßt

die Haltung des Bundesverkehrsministers, sich gegen Verschärfungen und Verbote zu stellen und die Beschlüsse des Bundesrates auf Bundesratsdrucksache 125/20(B) nicht umzusetzen.

## III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich entgegen der Forderung des Bundesrates aus dessen Entschließung 250/20 (B) auf Ebene der EU und bei der Weiterentwicklung der UN-Regelung Nr. 41 innerhalb der „Informellen Arbeitsgruppe ASEP“ (IWG ASEP) dafür einzusetzen, dass sich Lärmimmissionsgrenzwerte für Motorräder immer an den realen physikalischen sowie nach dem Stand der Technik erreichbaren Gegebenheiten eines Verbrennungsmotors und seiner jeweiligen Leistung orientieren, denn eine Gesetzgebung muss erreichbar sein;
2. Initiativen zu unterstützen, mit denen Motorradfahrer im Gesprächswege oder mittels schriftlicher Information bezüglich der Vermeidung unnötiger Lärmimmissionen sensibilisiert werden;
3. im Übrigen dem Ersuchen des Bundesrates aus seiner Entschließung vom 15.05.2020 (250/20 (B)) nicht nachzukommen.

Berlin, den 14. September 2020

**Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion**

## **Begründung**

Es kann nicht Ziel verantwortungsbewusster und rechtstreuer Gesetzgebung sein, so weitreichende Einschränkungen des Motorradfahrens zu erlassen, die faktisch bis zu dessen Unmöglichkeit führen.

Erkennbar ist dies jedoch bei der Initiative des Bundesrates der Fall. Bei dieser handelt es sich um ein rein ideologisch motiviertes verschleiertes Verbot für Motorräder mit Verbrennungsmotor.

Hierzu ist es geboten, dass der Deutsche Bundestag deutlich Stellung bezieht und sich gegen solche Verschärfungen und Verbote ausspricht.

