

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Dr. Christian Jung, Torsten Herbst, Jens Beeck, Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Reginald Hanke, Katrin Helling-Plahr, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Alexander Müller, Hagen Reinhold, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Fahrverbote für Motorradfahrer wegen Lärmschutz

Motorradfahren steht seit Jahren in der Kritik. Was für viele Bürgerinnen und Bürger eine erfüllende und mit viel Hingabe wahrgenommene Freizeitbeschäftigung darstellt, wird vor allem von Anwohnern an viel befahrenen Straßenabschnitten als lärmendes Ärgernis wahrgenommen. Obwohl Hersteller und Branchenverbände, wie der Industrie-Verband-Motorrad e. V. (IVM) oder der Bundesverband der Motorradfahrer e. V. (BVDM) sich gezielt für die Minimierung von Schallemissionen bei Motorrädern einsetzen, wird der konstruktive Dialog zwischen Motorradfahrern und Motorradgegnern zunehmend schwieriger (<https://www.ivm-ev.de/assets/Uploads/IVM-Jahresbericht-2019.pdf>, S. 14; <https://bvdm.de/politik-und-leistungen/positionspapiere-politische-themen/artikel/laerm.php?>).

Hauptproblem sind nach Ansicht der Fragesteller vor allem Einzelpersonen, die durch Manipulationen die Geräuschkulisse ihrer Fahrzeuge absichtlich verändern und durch extremen Motorenlärm besonders negativ auffallen. Mehrere Interessengruppen und Anrainerinitiativen fordern daher neben schärferen Lärmobergrenzen und Polizeikontrollen zunehmend Fahrverbote für motorisierte Zweiradfahrzeuge (siehe: <https://motorradlaerm.de/>; <https://www.silent-ride.de/>). In mehreren Landkreisen existieren aus Lärmschutzgründen bereits entsprechende Fahrverbote für Motorräder auf bestimmten Abschnitten. Der Bundesrat hat nun in einer EntschlieÙung an die Bundesregierung Partei in dieser sehr emotional geführten Debatte ergriffen und sich eindeutig auf Seiten der Motorradgegner positioniert (siehe: [https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0101-0200/125-20\(B\).pdf?__blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0101-0200/125-20(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1)). Unter anderem fordert der Bundesrat die Ermöglichung von Motorradfahrverboten an Sonn- und Feiertagen an stark belasteten Streckenabschnitten im gesamten Bundesgebiet. Aus Sicht der Fragesteller gestaltet sich diese Vorgehensweise äußerst problematisch, weil dadurch alle Motorradfahrer unter Generalverdacht gestellt werden und nicht zwischen gesetzeskonformen Zweiradfahrern und den wenigen rücksichtslosen Rowdys unterschieden wird. Die Einführung von generellen Fahrverboten für Motorradfahrer an Sonn- und Feiertagen wird keine Lösung des Problems, sondern vielmehr eine Verlagerung auf andere, bislang unproblematische Streckenabschnitte herbeiführen. Damit sind neue Ärgernisse

zwischen Motorradfahrern und Anwohnern programmiert. Darüber hinaus stellen derartige Fahrverbote einen entscheidenden Einschnitt in die Freiheitsrechte der Bevölkerung dar. Zudem deuten Online-Petitionen auf eine erheblich geringere Dringlichkeit des Themas in der Gesellschaft als es die Entschließung des Bundesrates zu vermitteln versucht. Während beispielsweise die Initiative gegen unnötigen Motorradlärm in einem Zeitraum von sechs Monaten gerade einmal 4 000 Unterstützer gefunden hat (<https://www.openpetition.de/petition/online/silent-rider-die-bundesweite-initiative-gegen-unnoetigen-motorradlaerm>), bekam die Petition gegen Fahrverbote, die in der Entschließung erwähnt wird, innerhalb einer Woche über 126 000 Befürworter (<https://www.openpetition.de/petition/online/keine-fahrverbote-fuer-motorraeder-an-sonn-und-feiertagen-2>). Dies zeigt aus Sicht der Fraktion der FDP die Notwendigkeit, den Dialog zwischen Motorradfahrern und Anwohnern im gegenseitigen Interesse zu stärken und beispielsweise durch gemeinsame Aufklärungsinitiativen zu vertiefen, anstatt den Konflikt einseitig zugunsten einer Seite durch Gesetzesvorgaben zu lösen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die Bundesregierung eine Bewertung des Entschließungsantrages des Bundesrates zum Thema Motorradlärm ([https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0101-0200/125-20\(B\).pdf?__blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0101-0200/125-20(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1)), und wie lautet diese?
 - a) Wie beurteilt die Bundesregierung den darin aufgeführten Aspekt der Fahrverbote für Motorräder an Sonn- und Feiertagen aus Lärmschutzgründen?
 - b) Wie bewertet die Bundesregierung den darin aufgeführten Aspekt der Lärmobergrenze von 80 dB für Motorräder in allen Fahrzuständen?
 - c) Wie bewertet die Bundesregierung die in der Entschließung geforderte verfassungsrechtliche Prüfung einer Halterhaftung?
 - d) Wie bewertet die Bundesregierung die in der Entschließung geforderte Führung eines Fahrtenbuches zur Rechtsverfolgung nicht identifizierbarer Fahrer?
2. Wird die Bundesregierung den Entschließungsantrag des Bundesrates zum Thema Motorradlärm für eine entsprechende Gesetzesinitiative verwenden, und wenn ja, welche Aspekte der Entschließung werden darin Berücksichtigung finden (bitte begründen)?
3. Plant die Bundesregierung Maßnahmen zur Schallreduzierung von Motorrädern auf Bundes- und europäischer Ebene, und sind entsprechende Maßnahmen aktuell bereits in Bearbeitung (bitte mit Zeitplan begründen)?
4. Wie viele Bürger sind nach Kenntnis der Bundesregierung zum gegenwärtigen Zeitpunkt in der Bundesrepublik Deutschland von Verkehrslärm durch Kraftfahrzeuge akut betroffen (bitte begründen)?
5. Welche Daten liegen der Bundesregierung über Lärmüberschreitungen bei im Straßenverkehr gefahrenen Motorrädern in den Jahren 2017 bis 2020 vor (bitte nach Bundesland und Monat aufführen)?
6. Wie vielen Motorrädern wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren von 2017 bis 2020 bei Kontrollen die Betriebserlaubnis aufgrund von lärmsteigernden Manipulationen an der Fahrzeugtechnik entzogen?
7. Welche Streckenabschnitte innerorts, auf Landstraßen und Bundesfernstraßen bergen nach Kenntnis der Bundesregierung aus Lärmschutzgründen

besonderes Konfliktpotential zwischen Anwohnern und Motorradfahrern (bitte nach Bundesland und Strecke aufführen)?

8. Welche Fahrverbote für Motorräder aus Lärmschutzgründen auf welchen Strecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten 30 Jahren eingeführt (bitte nach Strecke, Bundesland und Einführung des Fahrverbotes aufführen)?
9. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über das durchschnittliche Fahrverhalten von Motorradfahrern in Deutschland vor, und falls dies nicht der Fall ist, wird die Bundesregierung eine Studie zur Erhebung dieser Informationen beauftragen (bitte begründen)?
10. Wie schätzt die Bundesregierung die Umsetzbarkeit einer repräsentativen, gerichtsfesten Messung von Motorradlärm (Real Driving Sound Emissions) am Straßenrand ein?
 - a) Welche Studien sind der Bundesregierung hierzu bekannt, und welche Rolle spielt in diesem Zusammenhang der genaue Abstand zur Emissionsquelle?
 - b) Liegen der Bundesregierung zum Konzept Real Driving Sound Emissions sonstige Evaluationsstudien vor?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die gegenwärtigen Lärmkontrollen bei Motorradfahrern durch Polizei und Behörden hinsichtlich Personalkapazitäten, technischer Ausrüstung und Fortbildungen (bitte begründen)?
12. Wie bewertet die Bundesregierung die Lärmemission von Quads, und sieht sie einen Zusammenhang mit der Geräuschwahrnehmung von Motorrädern (bitte begründen)?
13. Erachtet die Bundesregierung eine Neubewertung der bestehenden Motorradfahrverbote aus Lärmschutzgründen für Elektromotorräder für sinnvoll (bitte begründen)?
14. Kann die Bundesregierung ein Fahrverbot aus Lärmschutzgründen für Motorräder mit Elektroantrieb generell ausschließen (bitte begründen)?

Berlin, den 11. Juni 2020

Christian Lindner und Fraktion

