

# Hört mich jemand?

Das Problem mit dem Motorradlärm ist wohl so alt wie das Motorrad selbst. Und weil der Gesetzgeber keinen Riegel schiebt, der Bürgerprotest immer lauter wird und viele Motorradfahrer nach wie vor kein Einsehen haben, wird sich das Problem zuspitzen.

**D**u, ich denke, Lärm ist mal wieder ein Thema.« Na sicher, Lärm ist immer ein Thema, außer vielleicht irgendwo in Iowa. Mein Vierjähriger ist einer der Top-Spezialisten auf dem Gebiet, seine zwei Jahre jüngere Schwester wandelt zielsicher in seinen Spuren. Oder mein Nachbar: Auch wenn ich mit ihm eine Vorliebe für alte Technik teile, so sorgt sein Benzin-Rasenmäher zwischen März und Oktober doch zweiwöchentlich für Funkstille in unserem eigenen Garten. Weil er seine verdammte große Grünfläche gern militärisch kurz hält, hatten wir nach nur einer Gartensaison schon eine gewisse Fertigkeit darin entwickelt, in diesen anderthalb bis zwei Stunden per Gebärdensprache zu kommunizieren. Wir haben uns da quasi mental arrangiert.

Auch mit der ewigen Baustelle vor unserem Haus, auf der offensichtlich ein Schacht nach Neuseeland gegraben werden soll. Oder dem Laubbläser-Fetischisten von schräg gegenüber, der auch im Spätherbst kein Blatt in seinem Vorgarten duldet. Von dem sonstigen Lärm um uns herum ganz zu schweigen. Andererseits muss meine unmittelbare Umwelt damit leben, dass auch ich die Membranen meiner HiFi-Boxen bisweilen gern mal an die Verzerrgrenze bringe. Oder dass unsere nachwachsenden Lärmquellen im Sommer aus dem Sandkasten heraus die Umwelt ganztägig mit ihren süß-schrillen Stimmchen erhellten. Und dass meine kleine Kettensäge dem Arsenal der Nachbarschaft auf Ohrenhöhe begegnet, stelle ich zuverlässig im Herbst unter Beweis. Wie gesagt, Lärm ist immer ein Thema.

Doch war mit dem eingangs erwähnten Hinweis aus der



Fotos: D. Hamprecht, U. Böckmann, P. Böckmann, Archiv

Redaktion natürlich ein anderer Lärm gemeint, ein ganz besonderer: Der Lärm nämlich, den Motorräder machen. Nach wie vor, muss man wohl sagen. Tatsächlich hängt mir kein anderes Thema schon länger zum Hals heraus. Ganz einfach, weil es nicht besser wird, eher das Gegenteil ist der Fall. Die Gründe dafür sind vielfältig und bieten zudem wenig Raum für Hoffnung, vielleicht fangen wir einfach mal vorne an – aber wo ist in diesem Fall eigentlich vorne?

Vielleicht dort, wo amtlich festgeschrieben wird, wie laut ein Motorrad überhaupt sein darf. Nun, den Punkt kann man relativ schnell abhandeln: Der Gesetzgeber macht keine Vorgabe, wie laut ein Motorrad sein darf. Jedenfalls keine, die nach oben einen Deckel hat. Vorgeschrieben wird lediglich, wie laut ein Motorrad in einem bestimmten Messfenster bei festgelegten Geschwindigkeiten sein darf. Über viele Jahrzehnte hinweg blieb die Definition dieses Messfensters unverändert: Im zweiten und im dritten Gang mit exakt Tempo 50 in den Messbereich einfahren und dann 20 Meter durchbeschleunigen. In der Mitte der Messstrecke stehen rechts und links in 7,5 Metern Entfernung die Mikrofone und messen den Schalldruckpegel des vorbeifahrenden Motorrads. Bleiben die Lebensäußerungen des Bikes innerhalb der Grenzwerte, ist der Prüfer happy.

Gut möglich, dass diese Regelung dereinst einmal mit

## Die neuen Verordnungen sind nicht geeignet, das Lärmproblem zu lösen

der Intention erschaffen wurde, die Lautstärke von Motorrädern im Zaum zu halten, doch wird diese Messmethode seit Jahren schon von der modernen Bordelektronik ad absurdum geführt. Spätestens seitdem die

Auspuffklappe im Motorradbau Einzug gehalten hat, kann nahezu jedes Motorrad diese Hürde nehmen, völlig unabhängig davon, was außerhalb dieses Fensters passiert. Um in dieser »Schummel-Software« Parallelen zum Diesel-Skandal zu erkennen, muss man keine weiterführende Schule besucht haben. Und doch gibt es einen feinen Unterschied: Die Trickereien mit den Auspuffklappen sind völlig legal.



Gäbe es einen Grenzwert für den lautesten Betriebszustand eines Motorrads (vergleichbar mit dem maximal erlaubten Schadstoff-Ausstoß eines Diesel-Pkws), dann wären sie unüberhörbar nicht legal. Aber einen Grenzwert für die maximale Lautstärke eines Motorrads gibt es nicht.

Und um das gleich vorwegzuschicken: Es wird ihn auch weiterhin nicht geben. Weder in der Verordnung 168/13 noch in der Richtlinie UNECE-R 41.04, die mit Einführung von Euro 4 mit Beginn des Jahres 2017 die uralte Verordnung 97/24/EG ablöste, taucht ein solcher Grenzwert auf. Zwar wurde das Messverfahren in Details verändert und der maximal zulässige Wert auf 78 db(A) reduziert, doch

weiterhin gilt diese Grenze lediglich in einem genau definierten Bereich. Die gesetzfreie Zone jenseits dieses Bereichs besteht damit auch künftig.

Schon als sich abzeichnete, dass auch die neue Verordnung dem Lärm kein Ende machen wird, stellten die Grünen im Bundestag eine kleine Anfrage. Unter anderem wollten sie wissen: »Hält die Bundesregierung es für nachvollziehbar, dass

allzu groß geschrieben wird, werden sich in Deutschland die Fronten weiter verhärten. Davon zumindest ist auszugehen, rein gar nichts spricht dafür, dass sich die Situation hierzulande entschärfen wird.

Ohnehin wäre selbst eine deutlich verschärfte Vorgabe bestenfalls eine Option für eine Besserung in der fernen Zukunft gewesen, denn der Altbestand ist von der neuen Richtlinie gar nicht betroffen. Für Motorräder, die vor dem 1. Januar 2017 zugelassen oder vor dem 1. Januar 2016 homologiert wurden, gelten auch weiterhin die alten Bestimmungen. So kann man beispielsweise auch künftig ältere Motorräder ohne Klappe mit Nachrüst-Schalldämpfern ausrüsten, die eine solche Klappe haben. Die neuen Verordnungen sind also in keiner Weise geeignet, das Lärmproblem nachhaltig zu lösen.

Andererseits zwingen die schlecht wegdiskutierenden Lücken in der Gesetzgebung auch keinen Hersteller dazu, diese Klappensysteme zu verbauen. Und doch wird davon reichlich Gebrauch gemacht, wofür zumeist gleich zweierlei Gründe genannt werden: Erstens lassen sich die Klappen auch wunderbar dazu nutzen, den Drehmomentverlauf eines Motors zu beeinflussen, zweitens wünsche der Kunde nun mal einen kräftigen Sound. Ich als Motorradfahrer kann das gut nachvollziehen, doch erlebe ich auch immer wieder, wie unterschiedlich man einen »kräftigen« Sound definieren kann. Und wie unverkennbar hohl mancher Kopf wohl klänge, würde man dagegen klopfen.

Etwa der des Supersport-Fahrers, der vor einigen Monaten mit einem durchaus haarsträubenden Manöver quasi aus dem Nichts von hinten vorbeischoß, direkt vor mir in die Kurve stach und dann leicht driftend wieder herausbeschleunigte. Auf der Rennstrecke ein feines Manö-

**Drohen, bitten, mahnen: Amtlich ohne Relevanz, sollte man solche Botschaften doch ernst nehmen.**

auf europäischer Ebene der Geschwindigkeitskorridor für die Durchführung von Lärmtests weiterhin auf 80 km/h begrenzt werden soll angesichts der Tatsache, dass besonders belästigende Lärmentwicklungen häufig erst im höheren Geschwindigkeitsbereich entstehen?« Antwort der Bundesregierung: »Aufgrund des nicht in allen Mitgliedstaaten der EU gegebenen hohen Stellenwertes der Minimierung von Motorrad-Lärmemissionen (...) sieht die Bundesregierung im Rahmen der EU-/UN-Vorschriftenentwicklung keine realistischen Chancen zur Ausweitung über den derzeitigen Geschwindigkeitskorridor hinaus.« Weil der Lärmschutz also in anderen EU-Staaten nicht





**Sound-Fetzen: Schnell aus dem Auge, lange im Ohr (o. I.). Rausgewunken: Für ausgiebige Kontrollen fehlt der Polizei das Personal.**

ver, auf der Hausstrecke der reine Irrsinn. Auch seine Auspuffanlage schien mir dabei von keinerlei Schalldämpfung getrübt, und so brüllte und kreischte er sich wieder aus meinem Straßenbild. Der eigentliche Hit war dann aber, ihn kurze Zeit später auf einem Parkplatz dabei zu beobachten, wie er den Helm abzog und dann die Hohlraumversiegelung entfernte – also die Stöpsel aus den Ohren nahm. Er war sich wohl sonst zu laut.

Doch sind es ja auch nicht mehr nur derart Emphatiebefreite Zeitgenossen, die weite Teile der Umwelt mit ihrem Lärm terrorisieren. Auch so manch ansonsten überaus gesitteter GS-Fahrer fällt inzwischen unangenehm aus dem Rahmen. Denn seit vielen Jahren schon beglückt auch Branchenprimus BMW seine Kundschaft nahezu alternativlos mit der Auspuffklappentechnik und pflanzte selbst der bis dahin eher dahinbrummelnden Reise-Enduro-Kundschaft phonetischen Furor ein. Auch die Modelle der erfolgreichen Heritage-Baureihe mit den vielen stilsicheren R-nineT-Klonen fallen bei höheren Drehzahlen durch einen beachtlichen Schalldruckpegel auf, zumal gerade diese Kundschaft auch gerne noch zusätzlich individuell nachbessert. Vom BMW-Superbike S 1000 RR will ich gar nicht erst anfangen, auch das gehört rein akustisch eigentlich in einen Käfig.

Doch soll hier jetzt nicht allein den Münchenern der Schwarze Peter zugeschoben werden. Natürlich halten auch andere Hersteller die Klappe – allerdings offensichtlich auch für unverzichtbar. So zeigt man etwa ebenso bei Ducati immer wieder ein großes Herz insbesondere für den Teil der

## Ohne db-Eater wird es jetzt teurer, Punkte allerdings gibt es nicht

Kundschaft, der ihr Revier gern auch akustisch markiert. Harley-Händler wissen zu berichten, dass bald jede zweite Neumaschine Sound-gepimpt vom Hof rollt. Krawalltüten sind nun wahrlich kein Marken-Phänomen, bei BMW fällt es vielleicht nur deshalb so auf, weil die Maschinen mit dem weiß-blauen Propeller-Logo eigentlich immer zu den Leisetretern der Branche gehörten. Diese Zeiten sind definitiv vorbei.

Auch das Angebot an Nachrüst-Schalldämpfern mit und ohne EU-ABE ist reichhaltig, die Nachfrage also offensichtlich stabil. Beliebt vor allem Anlagen mit herausnehmbarem db-Eater, ein paar wenige Schrauben trennen hier den dynamischen Freizeit-Aktivisten vom sozialuntauglichen Lärm-Rambo. Und auch das wird nicht wirklich scharf sanktioniert. Zwar ist es nicht mehr so günstig wie vor Jahren noch, ohne db-Eater erwischt

**So leicht kann das gehen: Ein db-Eater ist oftmals mit wenigen Handgriffen zu entfernen.**

zu werden, das wurde zwischenzeitlich sogar mit Punkten in Flensburg bestraft. Doch dann wurde noch unter Verkehrsminister Peter Ramsauer das Ganze wieder rückgängig gemacht. Mit Einführung des neuen Punktesystems im Jahr 2014 wurden »umweltrelevante Vergehen« nicht mehr mit Punkten bestraft. Heute kostet die offene Brülltüte 90 Euro, bei Vorsatz das Doppelte.

Dabei hätte eine verschärfte Sanktionierung durchaus für etwas mehr Ruhe sorgen und zumindest die mutwillig Handelnden nach und nach zur Besinnung bringen können. Allein die Anhebung des Bußgelds jedoch hat offensichtlich kein sonderlich großes Abschreckungspotenzial, zumal der Polizei ohnehin das Personal für regelmäßige Kontrollen fehlt.

Angesichts dieser Gemengelage ist vorhersehbar, dass auch die anstehende Saison wieder eine harte Prüfung

für die Anwohner der zahlreichen Motorrad-Hotspots im Lande werden wird. Denn rein rechtlich stehen sie nackt im Wind, können sie doch gegen die »Enteignung« ihrer Häuser nicht viel unternehmen. Tatsächlich empfinden es viele der Betroffenen als feindliche Übernahme, wenn an den Wochenenden ganze Horden von Motorradfahrern einfallen und ihrem lärmintensiven Hobby nachgehen, sodass im Einzelfall ein Aufenthalt im Garten zum Stresstest wird.

Hinzu kommt noch, dass sie ihre Häuser bestenfalls im Winter an einen Ahnungslosen verkaufen können, für den dann erst zum Start der neuen Motorradsaison das böse Erwachen kommt. So ist die Ohnmacht der Betroffenen ebenso groß wie ihre Wut. Wut auf die Politik, die sie vor dem Lärmterror nicht beschützt, etwa mit einem Grenzwert für den lautesten Betriebszustand eines Motorrads. Wut auf die Polizei, die auch bei Kontrollen kaum etwas unternehmen kann, denn zumindest die Auspuffklappen sind ja völlig legal. Und natürlich Wut auf die Motorradfahrer selbst, die allein mit ihrem Fahrstil darüber entscheiden, wie intensiv sie ihre Umgebung beschallen.

Doch bleibt ihnen außer ihrer Wut nicht viel, um die Raser zur Reason zu bringen. Große Schilder können sie malen und an die Straße stellen, können



mahnen, warnen oder fast flehentlich bitten, mit Fahrverboten drohen oder einfach nur an die Vernunft appellieren. Amtliche Relevanz haben diese Schilder nicht, weshalb auch die Drohungen oft genug ins Leere gehen, denn tatsächlich ist es ein langer und mühsamer Kampf, eine Strecke für Motorräder sperren zu lassen.

Dass es dennoch funktioniert, zeigt die »Nordhelle« bei Herscheid im Märkischen Kreis, eine bei Motorradfahrern überaus beliebte Strecke, deren Anziehungskraft am Wochenende auch zahllose Biker aus dem Ruhrgebiet und dem Rheinland anlockt. Steigende Unfallzahlen, die zunehmende Lärmbelästigung für Anwohner sowie die Lage der Strecke im Naturpark Sauerland-Rothaargebirge sorgten dafür, dass die L 707 in diesem Jahr von April bis Oktober für Motorradfahrer gesperrt ist.

Der Sperrung ging allerdings zunächst eine ganze Vielzahl deeskalierender Maßnahmen voraus. So war von der Kreisverwaltung zunächst ein Parkplatz auf der Strecke gesperrt worden, auch die Fahrbahnränder einer beliebten Applauskurve wurden mit

## »Die Industrie überprüft zurzeit die Machbarkeit einiger Vorschläge.«

**Der Fokus der europäischen Politik lag jahrelang auf dem Abgasbereich. Hier hat das motorisierte Zweirad durch die Entwicklung des absolut realistischen WMTC-Prüfzyklusses mit Siebenmeilenstiefeln auf andere Kraftfahrzeuge aufgeholt – wenn es sie nicht gar überholt hat.**

Leider lassen sich Schallemissionen nicht einfach in einem Abgasbeutel sammeln. Je realer die Geräuschmessung sein soll, desto komplexer gestaltet sich deshalb auch das Verfahren.

Der erste Schritt in diese Richtung war die Gestaltung der neuen ECE-R 41.04. Um die Grauzonen des alten Verfahrens zu minimieren, wurde hier eine für jedes Fahrzeug spezifische Mindestbeschleunigung eingeführt. Darüber hinaus gibt es seit 2017 neue Ausführungsvorschriften für die Endschalldämpfer. Diese sollen eine Manipulation erschweren und leichter erkennbar machen. Wichtiger ist aber die Einführung

des sogenannten ASEP-Bereichs (Additional Sound Emission Provisions). Erstmals erstrecken sich Grenzwerte über einen größeren Drehzahl- und Geschwindigkeitsbereich der Fahrzeuge.

Die Effektivität dieses Maßnahmenpakets wird gerade bei den Beratungen zur anstehenden Euro-5-Norm in Brüssel diskutiert. Es gibt Forderungen aus verschiedenen Institutionen, die Ausgangsgeschwindigkeit von 80 auf 100 km/h heraufzusetzen und zusätzliche Betriebspunkte zu erfassen.

### Die Effektivität dieser Maßnahmen wird gerade in Brüssel diskutiert

Die Industrie überprüft zurzeit die Machbarkeit einiger Vorschläge auf den zertifizierten Prüfstrecken. Die Forderung nach völlig frei wählbaren Prüfparametern bzw. Fahrzuständen innerhalb der ASEP-Anwendung



**Christoph Gatzweiler, Ressortleiter Technik beim Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V. (IVM).**

könnte aber im Genehmigungsverfahren zu juristischen Schwierigkeiten führen. Denn dann wäre eine exakte Wiederholung des Tests und damit die Reproduzierung der Messergebnisse quasi unmöglich.

Trotz der momentanen intensiv geführten Diskussion über die richtigen Stellschrauben, unterstützt die Industrie grundsätzlich die Zielsetzung, eine Prüfung realitätsbezogen zu gestalten. Denn nur so wird auch ein echter Umwelteffekt wahrnehmbar.



einem Halteverbot belegt, um der Schräglage an dieser Stelle den Reiz zu nehmen. Außerdem hatte man Rüttelstreifen in die Fahrbahn einbauen lassen, zuletzt sogar noch Mittelschwellen in besonders reizvollen Kurven aufgestellt. Die Zahl der Polizeieinsätze an der Strecke wurde erhöht, vermehrt fanden Geschwindigkeitskontrollen statt, sogar eine Informationsveranstaltung initiiert. Man lud die Biker zum Gespräch bei einem Kaffee an der Strecke, wollte so im persönlichen Gespräch in den Köpfen etwas bewegen und ganz bestimmt wurde an dem Tag auch viel gesprochen

**Effekt fraglich: Auch drastischen Schildern wie diesem begegnet man jetzt häufiger am Straßenrand.**





**Ende Gelände: So wie das schöne Elmsteiner Tal im Pfälzer Wald sind inzwischen mehr als 160 Strecken in ganz Deutschland mit einer Sperrung für Motorradfahrer versehen – Zunahme wahrscheinlich.**

– nur offensichtlich mit den Falschen. Denn all diese Maßnahmen fruchteten nicht, sodass auch weiterhin einige Motorradfahrer die Nordhelle mit ihren wunderbar runden Kurven so befuhren, als gelte es, einen neuen Streckenrekord aufzustellen. Einer davon – vielleicht war es aber auch eine ganze Horde – muss der Tropfen gewesen sein, der das Fass dann zum Überlaufen brachte. Die Komplett-Sperrung für Motorräder wurde zum 1. April ausgesprochen und die Anwohner der Nordhelle können sich jetzt auf einen deutlich ruhigeren Sommer freuen.

Wie lange diese Freude währt, ist allerdings noch offen, denn der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM) hat gegen die Sperrung geklagt.

## »Wie laut ein Motorrad ist, hat der Fahrer selber in der Hand«

**Seit mehr als zehn Jahren beschäftigt sich der BVDM mit dem Thema Lautstärke bei Motorrädern. Die aktuell bestehenden Grenzwerte hält der Verband für ausreichend, wenn sie über den ganzen Drehzahlbereich gelten.**

Deshalb fordert der BVDM eine Änderung der derzeit gültigen Messverfahren, um Hintertürchen der Hersteller, wie die Auspuffklappensteuerung, auszuschließen. Selbstverständlich müssen die geänderten Messverfahren für alle Kraftfahrzeuge gelten, denn Verkehrslärm ist kein motorradspezifisches Problem. Das Argument der Motorradhersteller, dass die Kunden entsprechend laute Maschinen fordern und häufig lautere Zubehöranlagen montieren, trifft nur auf einen kleinen Teil der Motorradfahrer zu. Die Mehrheit der Motorradfahrer will zwar Sound, aber keinen Lärm.

Und ein zu Motor und Maschine passender Klang lässt sich heute designen. Dabei könnten die Grenzwerte über den gesamten Betriebsbereich des Fahrzeuges eingehalten werden.

Der BVDM fordert die Politik auf, die Messverfahren zu ändern, und die Hersteller, endlich leisere Motorräder zu bauen. Wir appellieren an die Motorradfahrer, Rücksicht zu nehmen und keinen unnötigen Lärm zu produzieren. Wie laut ein Motorrad ist, hat der Fahrer selber in der Hand.

Insgesamt hat die Empfindlichkeit gegen Lärm in der Bevölkerung zugenommen. Insbesondere am Wochenende und in ihrer Freizeit suchen die Menschen Erholung und Ruhe. Selbst eine im Alltag übliche Lautstärke wird dann schnell als Lärm empfunden.

Der BVDM hat Verständnis für die teils durchaus berechtigten



**Michael Lenzen, Vorsitzender des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V. (BVDM).**

Beschwerden von Anwohnern über Motorradlärm und nimmt das Problem ernst, wie die zahlreichen Aktionen der Vergangenheit zeigen. Die Verband ist stets zu Gesprächen bereit und versucht, vor Ort im Kontakt mit allen Beteiligten Lösungen zu finden. Schilder mit Lautstärke-Anzeigen, die

bei niedrigen Phonezahlen ein Smiley zeigen (analog zu Schildern, die die gefahrene Geschwindigkeit anzeigen), haben sich als wirkungsvoll erwiesen und sollten verstärkt eingesetzt werden.

Gegen Streckensperrungen, die weder eine Lösung für die Lärmproblematik noch für das Unfallgeschehen sind, werden wir auch weiterhin juristisch vorgehen. Die jüngsten Prozesse haben gezeigt, dass die Gerichte zumeist unserer Argumentation folgen.

Bei allem Verständnis für genervte Anwohner und allem Einsatz des Verbandes zur Lösung der Lärm-Problematik: Vordringliches Ziel der Arbeit des BVDM ist und bleibt die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Motorradfahrern und die Senkung der Unfallzahlen. Leider zeigt die Unfallstatistik 2017, dass die Zahl der im Verkehr ums Leben gekommenen Motorradfahrer gestiegen ist. Hier sind weitere Aktionen und Anstrengungen erforderlich, denn jeder Unfall ist einer zu viel.



Ob der Klage stattgegeben wird, ist schwer vorherzusagen, doch werden auch viele andere Anti-Lärm-Kampagnen im Land genau hinschauen, wie es mit der Nordhelle weitergeht. Denn die Nordhelle ist überall, tatsächlich gibt es kaum eine Mittelgebirgsregion im Lande, die nicht mit ähnlichen Problemen zu kämpfen hat. Ob im Schwarzwald, im Spessart in der Eifel oder der Rhön – immer sind es landschaftlich reizvolle Gegenden, in die am Wochenende Scharen von Motorradfahrer einfallen.

Dabei wird der Protest der Bürger immer lauter, die Zahl der Initiativen gegen Motorradlärm wächst stetig. Auch ihre Vernetzung schreitet voran, sodass der Protest in Zukunft womöglich gebündelt werden kann. Wozu das führt, kann man an gut 160 Punkten des Landes bereits erleben – oder besser gesagt: Es lässt sich eben nicht mehr erleben, zumindest nicht mehr vom Motorrad aus. Zwar hängt eine Streckensperrung nicht immer ursächlich mit dem Protest von Bürgerinitiativen zusammen, aber ihre Stimmen werden lauter werden, zumal dann, wenn ihre Zahl weiter steigt.

Ein Kämpfer der ersten Stunde gegen den Motorradlärm ist Holger Siegel vom Arbeitskreis Motorradlärm im Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), selbst Motorradfahrer und Lärmgeplagter. Seit weit über

## Es gibt keine rechtliche Handhabe gegen das Problem Motorradlärm

zehn Jahren macht er Front gegen den Krawall und weiß die Weltgesundheitsorganisation (WHO) an seiner Seite, denn sie beurteilt Lärm als das Umweltgift mit dem höchsten Krankheitspotenzial gleich nach der Luftverschmutzung. Ohnehin mangelt es ihm nicht an guten Argumenten.

## »Irgendwann wird die Situation enden wie beim Diesel – zu Recht«

**Wenn ich (als begeisterter Motorradfahrer – seit 1984) mit anderen Bikern rede – über Lärm rede –, kommt oft die Aussage, dass »Sound« zum Motorradfahren einfach dazugehöre.**

Ich hätte das vielleicht vor ein paar Jahren (eher Jahrzehnten) auch so gesehen. Heute weiß ich von vielen Besuchen an Hotspots und nach Messungen, dass der »Sound« den Leuten, die an Hotspots wohnen müssen, das Leben zu Hölle macht.

Es geht nicht um das »eine« laute Motorrad, sondern um die Summe des Lärms, wenn in der warmen Jahreszeit in der Stunde 50, 100, 200 Kräder vorbeifahren. Und mittlerweile mindestens 30 Prozent davon fallen akustisch aus der Rolle. Nicht nur innerorts, sondern vor allem an den Ortsausgängen und in Ortsrandlagen. Testen Sie selbst: Wer ein Ohr dafür entwickelt, dem fallen Motorräder auf, die kilometerweit entfernt fahren. Auf ein paar Hundert Meter macht dieser Krach die Menschen krank.

Die Zahlen und Fakten, die er vorbringt, sind ebenso überzeugend wie glaubhaft. Doch ändert all das nichts daran, dass es keine rechtliche Handhabe gegen den Lärm gibt, wie er auf seiner Internetseite [motorradlaerm.de](http://motorradlaerm.de) konstatiert: »Die Gesetzeslage scheint schlicht und einfach kein Problem Motorradlärm zu kennen.«

Wer so lange schon gegen Windmühlen kämpft, wird dann wohl auch im Ton etwas rauer. Siegel meint im Verhalten vieler Motorradfahrer eine Aufmerksamkeitsdefizitstörung (ADHS) zu erkennen, an anderer Stelle diagnostiziert er eine

Nachdem mit den Normen seit dem Jahr 2000 eine Menge Schindluder getrieben wird, gibt es für »Sound«-Liebhaber auf zwei Rädern auch im Euro-4-Zeitalter nahezu unbegrenzte Möglichkeiten, die Dinger lauter zu machen. Oder ab Werk Lärm einzukaufen. BMW verbaut auch bei Tourenmotorrädern wie der GS Auspuffklappen. Warum? Weil der Markt da ist und viele Kunden den Lärm wollen. Nachträglich leiser machen geht im Übrigen nicht, sagt BMW. Früher war BMW der Musterknabe und der Kundschaft zu bieder. Mit diesem Vorurteil haben die Münchener kräftig aufgeräumt. Wenn der Marktführer damit durchkommt, dann reißen auch die letzte

## »Mutwilliger Lärm ist ein Armutszeugnis für jene, die das brauchen«

Dämme. Und dann wird die Situation irgendwann so enden wie beim Diesel. Und zwar zu Recht.

Vor ein paar Jahren hat der TOURENFAHRER einmal zum Thema

dissoziale Persönlichkeitsstörung (APS). Wer unter Letzterer »leidet«, zeichnet sich in der Regel durch eine Missachtung sozialer Normen, Regeln und Verpflichtungen aus, empfindet keinerlei Schuldbewusstsein und kein Einfühlungsvermögen, hat so gut wie keine Frustrations-Toleranz und ist zudem kaum in der Lage, durch Erfahrungen dazuzulernen. Starker Tobak, aber mal ehrlich: Bei den Kandidaten, von denen hier die Rede ist – wer wollte da widersprechen?

Mit den Vereinigten Arbeitskreisen gegen Motorradlärm e.V. (VAGM) versucht Siegel nun, den Forderungen der Lärmgegner ein stärkeres Gewicht zu geben. Dazu gehört zum Beispiel ein Verbot von Auspuff-



**Holger Siegel, Sprecher des Arbeitskreises Motorradlärm im BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland), Vorsitzender der VAGM (Vereinigte Arbeitskreise gegen Motorradlärm e.V.).**

Motorradlärm getitelt: »Man kann es drehen und wenden, wie man will – wir sind das Problem!« Viele Biker sehen das anders, wollen von uns

Belästigten »in Ruhe gelassen« werden. Ganz leise geht es nur mit Elektro auf zwei motorisierten Rädern. Aber mutwilliger Lärm,

lauter als nötig, ist nicht nur Belästigung, sondern vor allem ein Armutszeugnis für jene, die das brauchen – auf Kosten ihrer Mitmenschen.

klappen, ein Geräuschgrenzwert für den lautesten Betriebszeitpunkt eines Motorrads oder auch eine Überarbeitung der Regeln zur Erlangung einer EU-weit gültigen Betriebserlaubnis. Seiner Meinung nach wird es den Herstellern von Fahrzeugen oder Zubehör-Auspuffanlagen viel zu leicht gemacht, irgendwo in Europa eine ABE etwa für einen Schalldämpfer zu erlangen, die dann gleich für zahlreiche Modelle in der gesamten EU Gültigkeit hat. Selbst wenn man über eine Messung dann nachweisen kann, dass die Anlage erheblich lauter ist als erlaubt, kann die ABE nachträglich nicht entzogen werden.

Siegel fordert zudem ein Ende der Anonymisierung von

# Nachbarschaftshilfe

Wenn Biker unangenehm auffallen, kann es ein Vorteil sein, gute Nachbarn zu haben. Kann – muss aber nicht ...

Neulich hatte ich fast Ärger mit Atömchen. Er wohnt zwei Häuser weiter und heißt eigentlich Andreas, doch weil seine hünenhafte Figur nur zu einem Quader gepresst in eine Telefonzelle passen würde und an seinem Namensschild »A. Thom« steht, nennen ihn alle so. Atömchen ist noch motorradverstrahlter als ich, lebt allerdings ganz andere Fantasien aus. Nach unserer gemeinsamen Kreidler-Zeit entwickelten wir uns auseinander. Und während ich mich fortan für Motorräder interessierte, mit denen man die Welt erfahren kann, entdeckte Atömchen seine extrovertierte Ader. Um seinem Ideal zu entsprechen, muss ein Motorrad nur vier Attribute aufweisen: »Fett, schwatt und flach musset sein. Un' et darf kein Geheimnis bleiben, wann ich nach Hause komm'!« Schalldämpfung ist in Atömchens krudem Weltbild eine »Pussy-Erfindung«.

Diesem emotionalen Horizont fuhr er lange mit einer Intruder entgegen, die er mit vier Dosen Lack in ein matschwarzes Loch verwandelt hatte. Der Auspuff stellte zuverlässig sicher, dass sich auch die Bewohner angrenzender Stadtteile stets ein feines Bild von Atömchens Bewegungsprofil machen können.

»Zum Glück hat die Anlage keine ABE, also kann da auch nix erlöschen!«, hörte ich ihn gerne sagen, dabei drang dann tief aus seinem Inneren so etwas wie ein Lachen. Bei ihm klang das allerdings so, als sei in der Asse ein Stapel Fässer ins Rutschen gekommen.

Dass selbst ich von seinem Getöse genervt war, will was heißen. Schließlich erscheint auch mir der fette Punch eines Eintopfs allemal liebevoller als eine Hecke voller Pirole. Und das Löchlein im rostigen Endtopf

meiner alten XT wird nicht etwa deshalb langsam zu einem veritablen Loch, weil ich keine Zeit habe, es zu stopfen. Ich finde vielmehr, das meine Endur-Oma mit fortschreitendem Lochwuchs immer besser klingt. Weil also auch ich nicht unbemerkt aus der Siedlung entkommen könnte, hielt ich meine Schnauze und gewöhnte mich an Atömchens Schalldruckpegel.

Dann jedoch erfüllte er sich einen lang gehegten Traum und tauschte die Trude gegen eine alte Harley. Das Erste, was er mir davon zeigte, war der eingetragene Schalldruckpegel in den Papieren: 108 Dezibel – Atömchen im Himmel! Alle anderen bald in der Vorhölle ...

Nun wird unsere Siedlung zwar von recht entspannten Zeitgenos-

## »Weniger geht nich'! Mehr kannze nich' auffe Ohren kriegen«

sen bevölkert, doch stand eines Abends eine kleine Delegation vor meiner Haustür. Ich könne vielleicht helfen, hieß es: »Sie sind doch auch Motorradfahrer ...«

Man ging davon aus, dass ich auf Atömchen doch sicher den größten Einfluss hätte und er ja vielleicht auf mich hören würde. Man wolle ja nur höchst ungern die Behörden einschalten, aber für ein Leben knapp an der Grenze zum Knalltrauma fehle dann doch die Toleranz. Kann man sich so viel gutem Willen zur Deeskalation verweigern? Kurz drauf stand ich vor Atömchens Tür:

»Ach nee, der Stoppelhopser.« So nennt er mich seit meiner ersten Enduro. »Was treibt dich denn über zwei Grundstücke zu mir?«

»Ach, ich dachte, ich könnte vielleicht mal mit dir red...«

»Komm, ich zeich dir ma' watt.«

»Du, ich will wirklich nur ...«

»Komm, datt musse seh'n!«

Er zog mich quer durchs Haus

bis in den Schuppen, knipste das Licht an und sah mich erwartungsvoll an: »Und? Sind die Pfeifen nich' der Hammer?! Habbich heute erst dran geschraubt.«

Er deutete auf zwei rudimentäre Stummelrohre und ich überlegte zunächst, wie das Teil wohl aussehen wird, wenn auch die Endtöpfe noch draufstecken. Doch kam er meiner Frage zuvor: »Weniger geht nich'! Mehr kannze nich' auffe Ohren kriegen. Lang' drauf gespart ...«

Da kommen gar keine Endrohre mehr drauf! Die Ausgangslage für mein Anliegen hätte günstiger sein können: »Tja, genau darüber wollte ich mit dir ...«

»Noch geiler is' aber: Die Blauen können mich ... hier ...«

Er hielt mir die Papiere vor die Nase – das knappe Geröhr war tatsächlich eingetragen! Atömchen weidete sich an meinem Erstaunen: »Datt war mir ohne ABE inzwischen 'n

bissken heiß geworden. Darf's aber nich' fragen, wo die herkommt!« Er kniff verschwörerisch ein Auge zu und ließ wieder die Fässer rutschen. Dabei strahlte er, in seinem Blick wohnte das pure Glück, womit der letzte Wind aus meinen Segeln wich – ich sah harte Zeiten auf unser Soziotop zukommen ...

»Aber getz sach' doch ma – watt wollz du eigentlich?«

»Ach ... ich ..., also ich wollte ... öhm ... mir mal deine Blechschere ausleihen. Ich hab' da nämlich ein Loch im Auspuff, da muss ich mal bei.«

»Kannze haben. Aber bring' datt auch sofort in Ordnung und lass dich damit nich' packen. Da kennen die Blauen kein' Spaß!«

Bei jedem anderen hätte ich Ironie als Auslöser dieser Botschaft zugrunde gelegt, nicht so bei Atömchen. »Klar doch, danke ... na dann bis ... bis ... ach, ich denke, wir hören voneinander.« Bestimmt sogar, ganz sicher.

Schon super, wenn einen die Nachbarn vor dem Schlimmsten bewahren. UB



**Abkassiert: Am Ufer des Sorpees erhebt man Parkgebühren, um Motorräder fernzu halten.**

Motorradfahrern, die nach wie vor aufgrund des fehlenden vorderen Kennzeichens und des Helms oft bei Radarkontrollen nicht ermittelt werden können. Und dass zwischen schnell und laut ein Zusammenhang besteht, lässt sich schwer von der Hand weisen.

Was bleibt, ist das Prinzip Hoffnung. Weniger die Hoffnung darauf, dass die Speed- und Lärm-Junkies unter den Zweiradpiloten zur Besinnung kommen – auf diese Karte braucht man wohl nicht länger zu setzen. Ich hoffe vielmehr, nicht betroffen zu sein, wenn wieder einmal ein offenbar Geisteskranker zur Selbstjustiz greift und mit seinen ganz eigenen Waffen gegen den Lärm zu Felde zieht. Noch sind vorsätzlich ausgebrachte Ölspurens und ausgestreute Nägel nur Einzelfälle.

Uli Böckmann

## Auch eine Meinung?

Natürlich interessiert uns auch, wie unsere Leser über dieses Thema denken und welche Ansätze zur Lösung des Problems gesehen werden. Wir würden uns deshalb über entsprechende Zuschriften unter [tourenfahrer@nitschke-verlag.de](mailto:tourenfahrer@nitschke-verlag.de) sehr freuen. Auszüge daraus veröffentlichen wir in Teil 2 dieser Reportage im nächsten TOURENFAHRER.