

Ballhupe

Das Magazin des Bundesverbandes
der Motorradfahrer e.V.

2/2020



Demonstration
Motorradlärm
Reifenbindung



Inhalt

Editorial Ballhupe 2-2020	1
Bundesrat sagt Motorradlärm den Kampf an.....	2
BVDM ist nicht Silent Rider	5
Offener Brief an die Motorradindustrie	7
Reifeneintragungen - Hohe Hürden ohne Sicherheitsgewinn	8
Absage 24. Eifeltreffen des Landesverbandes Rhein-Ruhr	12
BVDM-Deutschlandfahrt für Tourenfahrer abgesagt	13
Nachruf Horst Briel.....	14
400 Motorradfahrer protestieren gegen Benachteiligung.....	15
Der BVDM setzt sich seit Jahrzehnten für die Senkung des Verkehrslärms ein und ist Mitglied bei der Lärm-Initiative Silent Rider	18
Urlaub im Lockdown	21
125er mit Autoführerschein fahren	25
Stellungnahme der Bundestagsfraktionen zum Beschluss des Bundesrates zum Motorradlärm ...	28
Allgemeines	33
Impressum.....	33

Editorial Ballhupe 2-2020

Michael Lenzen

Motorradlärm und kein Ende

Liebe BVDM-Mitglieder, liebe Motorradfahrer,

kein Thema hat in den letzten Jahren für so viel Aufregung in der Motorradszene gesorgt, wie der Bundesratsbeschluss zur Eindämmung des Motorradlärms. Insbesondere die dort vorgeschlagenen situativen Fahrverbote für Motorräder an Sonn- und Feiertagen haben eine große Welle des Protestes hervorgerufen. Es ist gut, dass die Motorradfahrer endlich wach werden und erkennen, dass man zur Wahrung seiner Interessen etwas unternehmen muss, so wie es die Ehrenamtler im BVDM bereits seit mehr als sechs Jahrzehnten tun. Doch so wichtig Petitionen und Demonstrationen als Zeichen auch sein mögen, entscheidend ist die politische und fachliche Arbeit. Die Bundesregierung muss entscheiden, ob sie sich mit dem Beschluss des Bundesrates beschäftigt und was davon möglicherweise umgesetzt werden soll. Wir sind im Gespräch mit den Parteien und aufgrund der ersten Stellungnahmen zuversichtlich, dass die Forderungen des Bundesrates im Bundestag keine Mehrheit finden werden.



Klar ist aber, der BVDM steht für eine Reduzierung des Verkehrslärms, und zwar bei allen Fahrzeugen. Die Hersteller sind hier ebenso gefordert wie jeder Motorradfahrer. Wir haben es selbst in unserer rechten Hand, wie laut wir sind. Wer Lautstärke mit Fahrspaß gleichsetzt, hat die Essenz des Motorradfahrens nicht begriffen und trägt dazu bei, die Akzeptanz des Motorradfahrens in der Gesellschaft zu beschädigen.

Im Griff hat uns dagegen immer noch das Corona-Virus. Trotz zahlreicher Lockerungen gibt es noch immer Auflagen zu beachten. Bei Veranstaltungen etwa ist nach wie vor der Mindestabstand einzuhalten. Da das bei dem Gastronomiebetrieb am Zielort der Deutschlandfahrt nicht möglich war, haben wir uns schweren Herzens dazu entschlossen, auch die Deutschlandfahrt abzusagen. Die Tourenzielfahrt, ausgerichtet vom LVRR, dagegen läuft, denn hier kann jeder selbst entscheiden welche und wie viele Ziele er wann besucht. Ebenso finden wieder Orientierungsfahrten statt.

Diese Ausgabe der Ballhupe liegt Euch wieder in der aus der Online-Ausgabe generierten Form vor. Günter Heumann-Storp und seine Frau Dunja Storp, die die vorige Ausgabe gestaltet haben, sind nicht mehr ehrenamtlich für den BVDM tätig. Aktuelle Informationen über den BVDM gibt es auf der Homepage, im Blog, bei Facebook und per Newsletter Bleibt gesund!

Viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe und viele erlebnisreiche Motorradkilometer wünscht Euch

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Michael Lenzen'. The signature is fluid and cursive.

Michael Lenzen, BVDM-Vorsitzender

Bundesrat sagt Motorrادلärm den Kampf an

Michael Wilczynski

Die Stellungnahme des Bundesverbands der Motorradfahrer e.V.:

„Der Bundesverband der Motorradfahrer setzt sich seit rund drei Jahrzehnten für eine Reduzierung des Verkehrslärms ein. Beispielhaft verweise ich hier auf die Kampagne des Deutschen Verkehrssicherheitsrates aus den 90er Jahren „Laut ist out“. Der BVDM hat als erster eine Lärmobergrenze für Fahrzeuge gefordert, die über den gesamten Betriebszustand gelten muss und auch gefordert, dass technische Einrichtungen, die dazu dienen, die Lautstärke eines Fahrzeugs (ausgenommen E-Fahrzeuge) zu erhöhen, verboten werden. Aber unsere Forderungen beziehen selbstverständlich alle Fahrzeuge ein.

Was wir ablehnen und nicht nachvollziehen können, ist die einseitige Fokussierung beim Thema Lärm auf die Motorräder. Hier sehen wir ganz klar eine Diskriminierung der Motorradfahrer. Mehr als vier Millionen Motorradfahrer wegen Fehlverhaltens einer Minderheit über einen Kamm zu scheren, ist ein Unding.

Bei Autofahrern, etwa bei den illegalen Straßenrennen in Städten, geht man auch gezielt gegen die Verursacher vor. Hier muss gleiches Recht für alle gelten.

Insbesondere gegen Streckensperrung als vermeintlich einfaches Mittel gegen Lärm wehrt sich der Verband, der seit mehr als 60 Jahren die Interessen der Motorradfahrer vertritt, mit Nachdruck. **Streckensperrung sind keine Lösung, sie verlagern nur das Problem.**



Das Lärmproblem ist seit Jahren bekannt und es gibt schon zahlreiche Maßnahmen, die auch vom Gesetzgeber auf den Weg gebracht wurden.

Viele, jetzt nach öffentlichem Druck von der Politik erhobene Forderungen, halten einer fachlichen Überprüfung nicht Stand und sind teils populistisch.

Es gibt schon jetzt zahlreiche Möglichkeiten für Polizei und Verwaltung, gegen Lärmverursacher vorzugehen. Sie werden meist jedoch nicht oder nur in Ansätzen genutzt, sei es aus Personal-mangel, fehlender Technik oder fehlen der geschulten Mitarbeitern.

Da ist der Ruf nach geänderten Gesetzen oder härteren Strafen scheinbar der einfachere Weg, zumal er sich gegen eine Minderheit richtet.

Der BVDM bietet sein fachliches Know-how und seine Unterstützung an, um vor Ort wirksame Maßnahmen gegen den Verkehrslärm durchzuführen, der stark von Motorradfahrern verursacht wird.

Bewährt haben sich die sogenannten Lärmdisplays oder Lärmblitzer, die zu einer deutlichen Reduzierung der Lautstärke geführt haben.“

Bundesrat ergreift Initiative gegen Motorradlärm

Der Antrag an den Bundesrat zur Minderung des Motorradlärms wurde durch die Landesregierung NRW in den Bundesrat eingebracht.

Beschluss des Bundesrats:

Der Bundesrat setzt sich dafür ein, den Lärm von Motorrädern zu verringern. In einer am 15. Mai 2020 gefassten Entschließung spricht er sich dafür aus, die zulässigen Geräuschemissionen aller neu zugelassenen Motorräder auf maximal 80 dB(A) zu begrenzen. Die Bundesregierung solle sich bei der Kommission entsprechend dafür einsetzen.

BVDM e.V.: Hier muss erst einmal genau geklärt werden, welchen Wert der Bundesrat meint. Wahrscheinlich das Fahrgeräusch, das unter U.3 im Fahrzeugschein steht! Außerdem wird es einen Bestandsschutz für zugelassene Fahrzeuge geben.

Härtere Strafen fürs Tunen

Außerdem hält der Bundesrat härtere Strafen für das Tunen von Motorrädern erforderlich, wenn es eine erhebliche Lärmsteigerung zur Folge hat. Das Sound-Design, über das Fahrerinnen und Fahrer die Soundkulisse selbst einstellen können, müsse verboten werden.

BVDM e.V.: Dies muss für alle Fahrzeuge gelten!

Bei zu viel Lärm sofort sicherstellen

Darüber hinaus fordern die Länder das Recht für Polizisten, Fahrzeuge bei gravierenden Lärmüberschreitungen sofort sicherzustellen oder an Ort und Stelle zu beschlagnahmen.

BVDM e.V.: Diese Möglichkeit hatten die Behörden schon vorher, aber selten angewandt.

Problem der Erkennbarkeit

Weiter müsse eine Lösung dafür gefunden werden, dass Raser häufig einer Strafe

entgingen, weil sie aufgrund der Helmpflicht und fehlenden Frontkennzeichens am Motorrad nicht erkannt würden.

Auch bei der Haftung macht der Bundesrat Änderungen geltend, um die Halter eines Motorrads zumindest für die Kosten der Erstellung eines Bußgeldbescheids belangen zu können.

BVDM e.V.: Diese eingeschränkte Halterhaftung muss für alle Fahrzeuge gelten, nicht nur für Motorräder. Diskriminierung.

Begrenzte Verkehrsverbote an Sonn- und Feiertagen

Für notwendig halten die Länder es auch, aus Lärmschutzgründen zeitlich beschränkte Verkehrsverbote für Motorräder an Sonn- und Feiertagen zu ermöglichen. Motorräder mit alternativen Antriebstechniken sollten davon ausgenommen werden. Überhaupt solle die Bundesregierung den Umstieg auf nachhaltige und lärmarme Mobilität mit alternativen Antriebstechniken verstärkt unterstützen.

BVDM e.V.: Gegen Verkehrsverbote für Motorräder wird der Verband rigoros vorgehen und dies nicht zulassen!

Silent Rider unterstützen

Abschließend bittet er die Bundesregierung, Initiativen wie „Silent Rider“ zu unterstützen. Dabei handelt es sich um einen Verein, der sich gegen Motorradlärm engagiert.

Mitglieder des Vereins sind Kommunen und Interessengemeinschaften.

BVDM e.V.: Mit noch viel mehr Recht könnte der BVDM, der sich seit Jahren für eine Reduzierung des Verkehrslärms und für mehr Verkehrssicherheit einsetzt, eine Unterstützung durch Steuergelder fordern!

Bundesregierung am Zug

Die Entschließung wurde der Bundesregierung zugeleitet. Diese entscheidet, ob und wann sie die Anregung des Bundesrates umsetzen will. Feste Fristen gibt es hierfür nicht.

BVDM e.V.: Wie lange ein Gesetzgebungsverfahren andauern wird, ist nicht vorhersehbar. Jedoch werden wir von unserem Recht der Mitarbeit in den Ausschüssen Gebrauch machen. Der BVDM e.V. ist ja in der Lobbyliste des Bundestags registriert und kann mitwirken.

Stand: 15.05.2020

Begründung des Bundesrates:

Motorradfahren ist für viele Menschen in der Bundesrepublik Freizeitvergnügen und Hobby. Zahlreiche Ausflugziele sind in vielen Regionen der Bundesrepublik landschaftlich schön gelegen. Das zieht viele Motorrad fahrende Touristen aus dem In- und Ausland an.

Für viele Anwohner bedeutet das Freizeitvergnügen der Motorrad Fahrenden jedoch eine Lärmbelästigung, wenn diese die Geschwindigkeitsbegrenzung überschreiten oder auf extralaut getunten Motorrädern unterwegs sind.

Im Rahmen der Freizeitgestaltung sind Motorräder oft an Ruhetagen (Wochenende, Feiertage) unterwegs, wo sie durch absichtlich erzeugten Lärm auch als Einzelfahrzeuge extrem belästigen können.

Dabei sind ein rücksichtsvolles Miteinander, die Einhaltung geltender Gesetze und Geschwindigkeitsregelungen, Voraussetzung

um Interessenskonflikte und Verbotszonen zu vermeiden.

Die berechtigten Interessen der Anwohner und die der Motorradfahrer gilt es, in einen fairen Ausgleich zu bringen.

Ansätze zur Lärminderung und Erhöhung der Verkehrssicherheit können sich durch Förderung von Verständnis und Toleranz zwischen den Verkehrsteilnehmern ergeben. Durch eine bundesweite Kampagne kann eine höhere Sensibilisierung erreicht werden.

Solche weichen Maßnahmen müssen von wirkungsvollen Kontrollen und Sanktionen flankiert werden. Bei eklatanten Verstößen gegen die Geräuschvorschriften müssen die Polizeibehörden der Länder zudem ein wirkungsvolles Instrumentarium in die Hand bekommen, um die betroffenen Fahrzeuge unmittelbar aus dem Verkehr zu ziehen.

Das Geräuschverhalten von Kraftfahrzeugen wird in EU-Vorschriften und in internationalen Vorschriften der UN (UNECE-Regelungen) sowie im nationalen Recht im Rahmen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) geregelt.

Die Genehmigungs- und Zulassungsregelungen reichen bislang allerdings nicht aus. Die Fahrzeuge müssen nicht nur bei der Typprüfung, bei der die vorgeschlagene Höchstgrenze von 80 dB (A) bereits in der Regel eingehalten werden muss, sondern vor allem im normalen Fahrgeschehen deutlich leiser werden (Real Driving Sound Emissions).

[Hier wird die Gesetzgebung erklärt](#)

[Gesetzgebung](#)

BVDM ist nicht Silent Rider

Michael Wilczynski

Unter anderem auch wegen unseres Know-hows und unserer langjährigen Erfahrungen mit Streckensperrungen und deren Ursachen, hat sich der Verband entschlossen dort Mitglied zu werden, um gemeinsam nach Lösungen zu suchen, aber vor allem, um gerade bei den Lärmgegner die Interessen der Motorradfahrer zu vertreten und dort aktiv mitarbeiten zu können.



- Der BVDM ist seit 2019 Mitglied bei Silent Rider. Die Motivation für die Mitgliedschaft ist das übergeordnete Ziel (weniger Verkehrslärm), das sowohl der BVDM (bereits seit vielen Jahren) als auch SR fordern.
- Der BVDM-Vorstand hat die Mitgliedschaft als Chance betrachtet, konstruktiv bei SR mitzuarbeiten und den Standpunkt der Motorradfahrenden in die Diskussionen im SR-Vorstand einzubringen.
- Über die Art und Weise, wie das Ziel der Reduzierung des Verkehrslärms erreicht werden soll, gab und gibt es bei SR sehr unterschiedliche Ansichten - und zwar nicht nur zwischen dem BVDM und SR, sondern auch innerhalb von SR. Das Vorgehen von SR wurde im SR-Vorstand beraten und demokratisch abgestimmt. Der Forderungskatalog von SR gibt die Meinung der Mehrheit der SR Vorstandsmitglieder wieder.
- Der BVDM hat über seinen Beisitzerposten im SR-Vorstand von Anfang an die Meinung des BVDM-Vorstands vertreten. Bis auf einen Punkt (staatliche Förderung von Motorrädern mit alternativen Antrieben) lehnt der BVDM nach wie vor alle Punkte des aktuellen SR Forderungskatalogs konsequent ab.
- Der SR-Vorstand hat mehrheitlich - gegen die Stimme des BVDM - den Forderungskatalog in seiner jetzigen Form verabschiedet.
- Der BVDM-Vorstand hat intern über eine Fortsetzung seiner Mitgliedschaft bei SR diskutiert. Hintergrund der Diskussion war die Befürchtung, von SR nur als Alibi missbraucht zu werden. Der BVDM-Vorstand hat sich bisher für eine Fortsetzung der Zusammenarbeit ausgesprochen.
- Zu den Forderungen von SR hat es am 09.05.20 ein Gespräch zwischen dem SR-Vorstand und drei Mitgliedern des BVDM-Vorstands gegeben. Der BVDM hat hierbei erneut seine ablehnende Haltung zu den genannten Punkten geäußert, die er vorher per Brief an SR geschickt hatte. Der Vorstand von SR ist dabei nicht auf die Argumente des BVDM eingegangen und es wurde lediglich der Zusatz "**die genauen Erläuterungen und Spezifizierungen jedoch einer ständigen Diskussion unterliegen**" auf der Homepage aufgenommen.

- Nachdem der Bundesrat den von NRW vorgelegten Forderungskatalog beschlossen hatte, hat der BVDM auf seiner Homepage seine ablehnende Haltung zu den geforderten Punkten klar geäußert.

Bundesratsbeschluss

Der Bundesratsbeschluss ist quasi ein Arbeitsauftrag an die Bundesregierung, sich mit dem Thema zu befassen. Ob und in welcher Form dies geschieht, hängt natürlich auch von der Kommunikation mit dem Bundestag ab.

Das ist auch der Grund warum der BVDM e.V. im Moment nicht in Aktionismus verfällt und Demos gegen die angesprochenen Maßnahmen durchführt.

Der bessere Weg ist aktuell das Gespräch, und wir sind im Gespräch mit verschiedenen Politikern, um die Interessen der Motorradfahrer durchzusetzen.

BVDM kämpft gegen Streckensperrungen

Der BVDM e.V. kämpft erfolgreich gegen Streckensperrungen, hat manche Strecke freigelegt und auch weitere Streckensperrungen erfolgreich verhindert.

Hier einige Erfolge des BVDM in Sachen Sperrungen:

- L 87 Engter/Bramsche, nach einer Klage wieder geöffnet!
- L 755 Altenbeken/Langeland, nach einem auch vom BVDM e.V. geforderten
- Lärmgutachten hat die Bezirksregierung Detmold die Sperrung zurücknehmen lassen!
- L 84 in Bad Essen nach Klage gegen die Stadt wieder freigegeben!
- Ravensburg Oberstadt/Altstadt sollte für Motorräder nachts gesperrt werden. Nach Intervention durch den BVDM e.V. wurde von der Sperrung Abstand genommen. „Panoramastraße in der Eifel“, Hürtgenwald wurde nach Gesprächen mit uns zurückgenommen!
- Nordhelle L 707, das Verwaltungsgericht Arnsberg hat unserem Eilantrag gegen die Sperrung der Nordhelle stattgegeben.
- Sprendlingen L 415, das VG Mainz Bingen gab unserem Kläger Recht und sieht keine Gefahrenlage an der L415. Die Streckensperrung ist aufgehoben.
- K 83 Werlaburgdorf, nach einer Klage durch ein BVDM-Mitglied wieder geöffnet!

Offener Brief

Den "offenen Brief an den Vorstand des BVDM" von zwei Mitgliedern des BVDM, die erste kurze Zeit im Verband sind, wird der BVDM weder veröffentlichen noch öffentlich kommentieren.

Wer Fragen dazu hat, kann sich jederzeit an die Vorstandsmitglieder wenden.

Offener Brief an die Motorradindustrie

Michael Lenzen

Offener Brief an die führenden Motorradhersteller und den Industrieverband Motorrad (IVM)

Das Thema Motorradlärm wird seit Jahren kritisch in der Öffentlichkeit diskutiert. Anlass der Kritik ist die kontinuierliche Zunahme der Lärmemissionen in diesem Bereich. Die Ursachen hierfür liegen zum Teil in illegal modifizierten Auspuffanlagen und/oder unangemessener Fahrweise begründet. Etliche aktuelle Motorräder sind aber ab Werk laut. Viele Hersteller nutzen die aktuellen Zulassungs- und Messverfahren dahingehend aus, dass sie durch geeignete technische Maßnahmen (z.B. elektronisch gesteuerte Klappen im Auspuffsystem) den Lärmpegel der Maschinen außerhalb des Messbereichs erhöhen. Diese Maßnahmen sind aktuell legal und können daher von den Zulassungsbehörden bei der Typprüfung nicht beanstandet werden.

Das seitens der Hersteller vorgebrachte Argument, dass die Kunden laute Maschinen fordern, haben wir bei unseren Gesprächen mit Motorradfahrern nicht feststellen können, im Gegenteil.

Der gute Klang einer Maschine ist ihnen wichtig, dieser wird aber nicht besser, wenn er laut ist. Vielen Kunden bleibt daher derzeit nur die Wahl, die hohe Lautstärke in Kauf zu nehmen - oder auf den Kauf zu verzichten. Diese zusätzlichen Lärmemissionen reduzieren die gesellschaftliche Akzeptanz des Motorradfahrens. Anwohner attraktiver Motorradstrecken wenden sich vermehrt an die Politik und fordern Streckensperrungen und drastisch verschärfte gesetzliche Regelungen gegen Motorradlärm. Der Beschluss des Bundesrats zum Motorradlärm oder das beschlossene Fahrverbot in Tirol/Österreich sind hierfür sehr deutliche Signale.

Der BVDM fordert die Motorradindustrie daher auf, freiwillig Motorräder zu



produzieren, die im realen Fahrbetrieb sozialverträglich leise sind!

Die Hersteller sollten jetzt signalisieren, dass sie die Zeichen der Zeit verstanden haben und zeigen, was technisch in Sachen geringer Lautstärke machbar ist. Zudem sollten leisere Nachrüstlösungen (soft- und/oder hardwareseitig) für die meistverkauften Maschinen entwickelt und zu zivilen Preisen angeboten werden.

An den Industrieverband Motorrad (IVM e.V.) appelliert der BVDM, seinen Einfluss geltend zu machen, um die Hersteller zur Produktion von leiseren Fahrzeugen zu bewegen.

Leisere Maschinen sind nicht nur im Interesse von Anwohnern und Motorradfahrern, sondern auch im längerfristigen Eigeninteresse der Industrie. Wenn es zu immer mehr Einschränkungen wie Streckensperrungen kommt, sinkt die Attraktivität des Motorrads deutlich und es lassen sich damit weniger Motorräder verkaufen.

Leisten Sie einen wichtigen Beitrag dazu, dass Motorradfahren weiter Spaß macht und ohne schlechtes Gewissen möglich ist!

Warten Sie nicht, bis 2024 eine verschärfte UNECE-Vorschrift zur Lärmemission kommt, die möglicherweise von den Motorradherstellern nur mit sehr hohem

Aufwand umgesetzt werden kann. Liefern Sie Öffentlichkeit und Politik nicht weiter die Argumente, die gegen das Motorrad eingesetzt werden.

Es ist jetzt Zeit, proaktiv zu handeln!

Mit freundlichen Grüßen

Michael Lenzen, Vorsitzender BVDM

Reifeneintragungen - Hohe Hürden ohne Sicherheitsgewinn

Olaf Biethan

Reifeneintragung: Reibach ohne Sicherheitsnutzen

In den letzten Jahrzehnten ist das fahren und beherrschen eines Motorrads deutlich sicherer geworden. Dafür gibt es zwei wesentliche Gründe.

Zum einen sind die Fahrwerke immer besser geworden. Die Zeit der pendelnden Großtourer oder der „Gummikühe“ ist eindeutig vorbei.

Zum anderen haben Reifen heute eine Haftung und Stabilität die noch in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts Rennreifen gut zu Gesicht gestanden hätten.

Die Fahrwerke älterer Motorräder kann man nur aufwendig verbessern. Mit modernen Reifen können ältere Motorräder aber gut und sicherer bewegt werden. Wenig Aufwand und Kosten hatten die Besitzer älterer Motorräder, wenn sie den Freigaben von Reifenherstellern vertraut haben.

Die Hersteller montierten die neuen Reifenmodelle und Konstruktionen auf das jeweilige Motorradmodell und testeten sie intensiv in allen Fahrsituationen. Die



Fahrttests wurden dabei von erfahrenen Profifahrern durchgeführt. Teilweise auf abgesperrten Strecken im Grenzbereich. Nicht jedes Motorrad bekam eine Freigabe, aber wenn der Reifenhersteller sicher war, dass ein Reifen für ein Motorradmodell geeignet und sicher ist, erteilte er eine Reifenfreigabe für den Reifen auf dem Motorradmodell.

Der Motorradfahrer konnte sicher sein, dass der freigegebene Reifen gut funktioniert. Die Reifenfreigabe war bei Kontrollen und der HU der Beleg für die Eignung des Reifens.

Änderung ohne Experten einzubeziehen

Dieser sicheren Praxis hat das Bundesverkehrsministerium im August 2019 ohne Not einen Riegel vorgeschoben. Ab 2020 müssen alle Reifen, die von der eingetragenen Reifengröße abweichen, einzeln bei den Prüfstellen vorgeführt und abgenommen werden. Die bisherigen Freigaben gelten nicht mehr für Reifen die ab 2020 produziert werden.

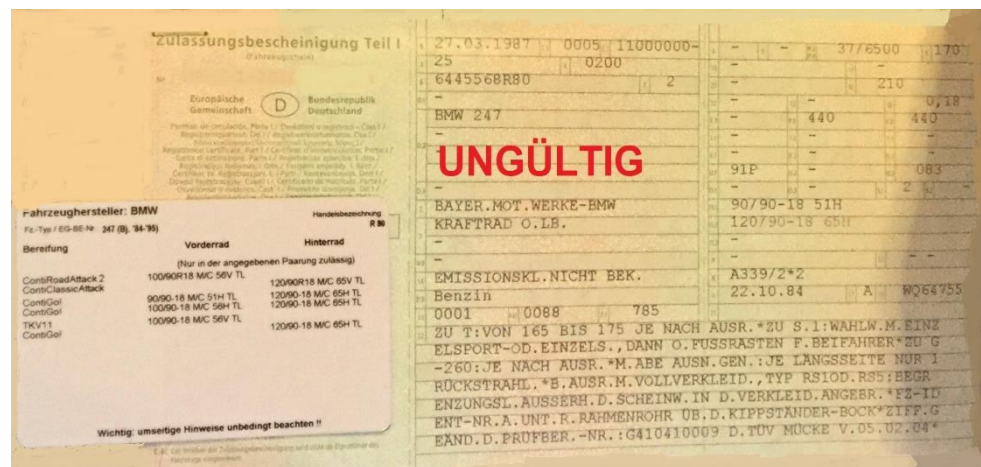
Jedes Motorrad mit Reifen in abweichender Reifenbezeichnung muss nun einzeln bei den Prüfstellen (TÜV, Dekra, etc.) vorgeführt und der Reifen für jedes Motorrad eingetragen werden. Statt Profis auf abgesperrter Strecke „testet“ nun ein mehr oder minder fahrtechnisch qualifizierter Prüfer die Eignung des Reifens in einem kurzen Fahrversuch im öffentlichen Verkehr.

Diese Neuregelung wurde ohne Not (z.B. Unfälle durch freigegebene Reifen) von der Bund-Länder Kommission ohne die Hinzuziehung von Experten und Fach-leuten beschlossen und vom BMVI verkündet. Die einzigen Profiteure sind die Prüfstellen wie TÜV, Dekra und Co, die nun mehr Umsatz machen dürfen. Eine Verbesserung der Unfallstatistik wird nicht erwartet!

Doch der Reihe nach. Im „[Verkehrsblatt](#)“ 15-2019, dem Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), wurde am 15. August 2019 eine neue Regelung hinsichtlich der Zulässigkeit von Rad-/Reifenkombinationen an Krafträdern veröffentlicht. Diese besagt, dass jeder der eine andere Reifengröße fahren möchte als die, welche in

den Fahrzeugpapieren eingetragen ist, dies in Zukunft prüfen und eintragen lassen muss. Bisher war die Nutzung einer anderen Reifengröße in vielen Fällen, wie eingangs beschrieben, mit einer Unbedenklichkeitsbescheinigung des jeweiligen Reifenherstellers möglich.

Diese Möglichkeit entfällt zukünftig. Wird dann eine nicht eingetragene Reifengröße verwendet, könnte damit im konkreten Einzelfall die Betriebserlaubnis eines Kraftrades erloschen sein. Eine Begutachtung seitens einer technischen Prüfstelle wird deswegen nach der neuen Vorgabe des Verkehrsministeriums zukünftig



zwingend erforderlich.

Für diese strengeren Regeln gibt es eine Übergangsphase. Die neue Regelung gilt zunächst für Reifen, die nach dem 31.12.2019 produziert werden. Reifen, die bis zu diesem Stichtag hergestellt wurden, dürfen vorerst auch weiterhin nach der alten Regelung (mit Unbedenklichkeitsbescheinigung) genutzt werden. Trotzdem kann es bei der nächsten Hauptuntersuchung zu Problemen kommen, da das Fahrzeug im Sinne der StVZO nicht völlig regelkonform ist. Ab dem 01.01.2025 gilt die neue Regelung dann für alle Reifen, auch ältere Reifen sind dann nicht mehr einsetzbar.

Viele Fahrer von Youngtimern betroffen

Eine andere „Reifengröße“ ist es aber schon, wenn die Bezeichnung in den Papieren von der Bezeichnung der montierten Reifen abweicht.

In früheren Jahren wurden die Reifen in Zollgrößen angegeben, z.B. 4.00-18 64 H. Es folgte eine Angabe nach ECE R75. Die Bezeichnung nach dieser Norm wurde aber 1998 geändert. So wurde dann z.B. aus einem 140/90 VB 15 ab 1998 ein 140/90 B 15 70 V.

Moderne Reifen werden zudem häufig nicht mehr in den alten Reifengrößen bzw. -bezeichnungen angeboten.

Zumindest für häufig genutzte Motorräder gibt es bisher die Unbedenklichkeitsbescheinigung der Reifenhersteller.

Wer davon betroffen ist? Zumindest sehr viele Fahrer von älteren Motorrädern. Exemplarisch als größere Gruppe seien hier die Nutzer von Zweiventiler BMWs erwähnt.

Viele der Fahrer nutzen auf ihrer R80 oder R100 abweichende Reifenbezeichnungen mit Freigabe der Reifenhersteller.

Verbände hatten sich kritisch zu geplanten Änderungen geäußert

Grundsätzlich müssen bei Änderungen von gesetzlichen Regeln betroffene Verbände und Organisationen vorab informiert und um Stellungnahme gebeten werden. Meistens denkt der Gesetzgeber daran, den BVDM bei Verordnungen, die Motorradfahrer betreffen, zu informieren. Es wird aber auch schon mal vergessen, wie bei der Winterreifen-Verordnung.

Die Neuregelung wurde allerdings im [Verkehrsblatt](#) veröffentlicht.

Im Gegensatz zu Texten von Gesetzen und Verordnungen sind die Regelungen des BMVI nicht öffentlich zugänglich und müssen kostenpflichtig gekauft werden.

Die nächste Frage war, auf welchen Fakten, gerade zur Verkehrssicherheit, diese Regelung basiert. Offensichtlich auf keinen Fakten!

Im Herbst 2019 kritisierten die betroffenen Verbände [BRV](#) (Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur Handwerk), [WDK](#) (Wirtschaftsverband der Deutschen Kautschukindustrie) und [IVM](#) (Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V.) in einem offenen Brief an das [BMVI](#) die veröffentlichte Regelung und baten um Stellungnahme.

Der BVDM berichtete und bezog ebenfalls Stellung in einem [Blogeintrag im November 2019](#).

Und was passierte? Nichts!

Auch die Reaktion oder gar der Aufschrei der betroffenen Motorradfahrer ist bisher sehr verhalten. Haben die meisten es noch nicht mitbekommen? Werden sie erst wach, wenn sie der Prüfer bei der nächsten HU auffordert, die montierten Reifen (trotz vorliegender Freigabe) kostenpflichtig eintragen zu lassen?

Schon im [April 2019 hatte sich der WDK](#) zu der geplanten Regelung kritisch geäußert. Da ich zu der dort beschriebenen „166. BLFA-TK“ nichts gefunden habe, habe ich einfach mal nachgefragt.

Überraschend schnell hat das Referat StV 22 - Kraftfahrzeugtechnik (Fahrzeugsicherheit und innovative Technologien) des BMVI geantwortet.

Nachzulesen unter:

<https://fragdenstaat.de/a/184511>

Ebenso schnell auf meine Nachfrage zum „Sicherheitsgewinn“ der Regelung und in welchen Bundesländern es abweichende Regelungen gab:

<https://fragdenstaat.de/#nachricht-479273>

„Bund und Länder haben gemeinsam über die Beurteilung von abweichenden

Reifenkombinationen an Krafträdern beraten und sich diesbezüglich auf eine gemeinsame Vorgehensweise verständigt“ und „Diese Regelung dient der Sicherstellung der Verkehrssicherheit und der Klarstellung.“

Auf Nachfrage wie viele Unfälle durch die Regelung vermieden werden könnten, kam

dann als Antwort: „Die hier vorliegenden Unfallstatistiken enthalten keine Angaben, welche Bereifungen in den jeweiligen Zulassungsbescheinigungen der Fahrzeuge aufgeführt sind. Diese Regelung dient der Sicherstellung der Verkehrssicherheit und damit auch der Vermeidung von Unfällen“.

Statt Erleichterung hohe Hürden und höhere Kosten

Aus der [Stellungnahme des BMVI](#) zu der Regelung geht hervor, dass man Erleichterung schaffen wollte für die Nutzer von EU-typgeprüften Motorrädern, mit einer nur in Deutschland angewendeten Reifenfabrikatsbindung. Da Bund und Länder offensichtlich keine Fachleute befragen müssen, wurde die Regelung so getroffen, dass nun Besitzer von älteren Motorrädern der Zugang zu modernen und sicheren Reifen deutlich erschwert, verteuert und in Einzelfällen unmöglich gemacht wird. Das wohlgerne, ohne dass dafür die Sicherheit verbessert wird. Das

Unfallgeschehen gibt dies nicht her. Man könnte natürlich auch vermuten, dass hinter den Kulissen die Lobby einer deutschen Prüforganisation gut arbeitet und sich neue Umsätze generiert hat. Auch das war schon zu lesen.

Wie kann man gegen so eine unsinnige und für die Nutzer älterer Motorräder kostenintensive Regelung vorgehen? Letztendlich müssen wohl betroffene Motorradfahrer klagen, die seit Jahren einen Reifen mit Freigabe nutzen und ihn nun mit hohen Kosten eintragen lassen müssen. Die Forderung muss sein:

- Alle bisherigen Freigaben der Reifenhersteller müssen gültig bleiben.
- Es muss den Reifenherstellern auch weiterhin möglich sein, Freigaben zu erteilen Gleichwertige metrische Größen zu den eingetragenen zölligen Größen dürfen ohne weitere Eintragungen montiert werden
- Die Herstellerbindung in den Fahrzeugpapieren entfällt (wie in anderen EU Ländern).
- Wurde der Reifen eines Herstellers in einer definierten Reifengröße von einem Sachverständigen abgenommen und in die KFZ-Papiere eingetragen, gilt diese Reifengröße automatisch auch für Reifen anderer Hersteller.

Und als optimale Lösung, um nicht ständig die gleiche Arbeit zu bezahlen:

- Wurde eine Reifengröße von einem Sachverständigen abgenommen und wurde dies in die KFZ-Papiere eingetragen, gilt diese Größe automatisch auf allen baugleichen Fahrzeugen als genehmigt und darf ohne weiteres montiert werden. Eine entsprechende Liste wird öffentlich einsehbar beim KBA geführt.

Oder kurz und knapp: Sofortige Rücknahme dieser die Sicherheit gefährdenden Regelung!

Absage 24. Eifeltreffen des Landesverbandes Rhein-Ruhr

Stefan Winke

An die Mitglieder und Freunde des LVRR, Elefantentreffen-, Messe- und andere Helfer des BVDM

Hallo Motorradfreunde,

ich habe lange mit mir gerungen. Aber es führt leider kein Weg daran vorbei. Schweren Herzens sage ich nach Abstimmung mit dem LVRR-Vorstand das Eifel- und Helfertreffen 2020 hiermit ab. Auch wenn derzeit die Entwicklung so aussieht, dass wir das Eifelgrundstück in absehbarer Zeit zumindest eingeschränkt wieder nutzen können, erwarte ich ähnliche Auflagen wie bei Camping-, Sportplätzen und im Arbeitsschutz: Abstand, Masken in engen Räumen, zusätzliche Hygiene. Das können wir so nicht stemmen und würde auch die familiäre Atmosphäre des Treffens zumindest stark beeinträchtigen.

Hoffen wir, dass im nächsten Jahr alles wieder besser ist und wir in gewohnter Weise zusammenkommen können. Mit freundlichen Grüßen

Stefan Winke

Eifelteam LVRR e.V. im
BVDM



BVDM-Deutschlandfahrt für Tourenfahrer abgesagt

W. Schmitz

Liebe Freunde der BVDM-Deutschlandfahrt,

leider ist die ganze Situation mit Corona und den Verordnungen und Folgen für uns alle nicht leicht und es ist schwer abschätzbar, wie es im Veranstaltungsbereich weitergeht.

Im ausgesuchten Ziellokal hätten wir unter den momentan vorgeschriebenen Abstandsregeln nicht genügend Platz für alle. Ebenso ist das Geschehen an den Hauptkontrollen nicht einfach zu händeln.



Auch die Urlaubsplanung ist für viele durch Corona ein Lotteriespiel geworden.

Daher habe ich beschlossen, die Deutschlandfahrt dies Jahr nicht stattfinden zu lassen. Ich wünsche uns allen die Corona-Pandemie gut zu überstehen, wir sehen uns im nächsten Jahr in Leutkirch!

Mit freundlichem Gruß, bleibt gesund!

Wolfgang Schmitz

[Weitere Informationen](#)

Information gibt es auch bei der:

Geschäftsstelle Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

Claudius-Dornier-Straße 5b

50829 Köln

Tel: 0221/42 07 38 88 [geschaeftsstelle\(at\)bvdm.de](mailto:geschaeftsstelle(at)bvdm.de)

Nachruf Horst Briel

Horst Orlowski

Horst Briel †

Wir trauern um unseren Ehrenvorsitzenden Horst Briel, der am 20. Mai 2020 im Alter von 96 Jahren gestorben ist.

Bereits bei der Gründungsversammlung unseres Bundesverbandes der Motorradfahrer am 30. August 1958 in Buttenhausen war Horst bereit, Verantwortung zu tragen.

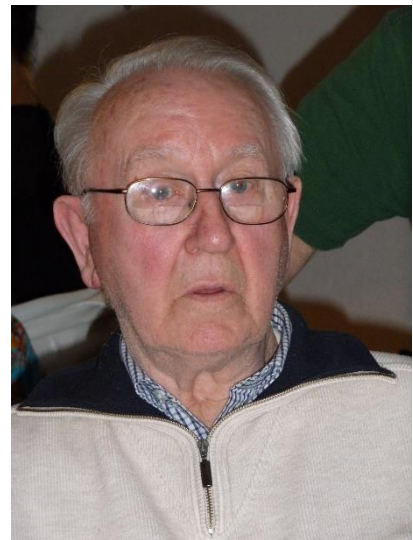
Er nahm seine Wahl zum 2. Vorsitzenden an.
Im Jahr 1962 wurde er zum 1. Vorsitzenden gewählt und hatte dieses Amt bis 1979 inne.
Danach wurde er zum Ehrenvorsitzenden gewählt.
Außerdem war er 1. Vorsitzender im Landesverband Rhein-Ruhr.

Horst Briel war kontaktfreudig und vielseitig interessiert. Seine besondere Liebe galt aber dem Motorrad in allen seinen Facetten, einschließlich des Motorradsports.

Durch seine vielen Verbindungen war er immer aktuell informiert, und mit seinen tiefen Kenntnissen und guten Ideen zog er daraus die richtigen Schlüsse. Wir Mitglieder hörten ihm bei den monatlichen Treffen gern zu, wenn er darüber berichtete, und oft begeisterte er uns auch.

Unter seinem Vorsitz erlebten der BVDM und der LV Rhein-Ruhr eine gute Zeit. Seine Mitgliederzahlen und die Anzahl der angeschlossenen Ortsvereine und Landesverbände stiegen ebenso an wie die Zahl und Vielfalt der Veranstaltungen für Motorradfahrer.

Seinen Kontakten, seinem Verhandlungsgeschick und seiner persönlichen Risikobereitschaft war es zu verdanken, dass das Elefantentreffen ab 1978 für zehn Jahre am Salzburgring beheimatet sein konnte.



Nicht alles, was Horst Briel erdachte und aufs Gleis setzte, ist auch gelungen, aber wer kann das schon von sich behaupten?

War es vielleicht zu visionär?
Eine BVDM-eigene Kraftradversicherung war wohl eine Nummer zu groß für uns.
Für die Gründung einer fahrerischen und technischen Motorradfachschole trifft es wohl zu, doch sie wurde von Anwohnern aus Angst vor Lärm torpediert.

Im Jahr 1974 taten sich Horst Briel, Ernst Leverkus und ein paar weitere Damen und Herren zusammen und beendeten das Monopol der Zeitschrift „Das Motorrad“, indem sie eine zweite Motorradfachzeitung unter dem Namen „PS“ herausgaben. Dort schrieb Horst über die Themen Sport und Technik. Für seine Freunde im BVDM blieb danach leider nur noch wenig Zeit.

Horst Orlowski

Wenn seine aktive Zeit auch schon einige Jahrzehnte zurück liegt, haben wir Anlass, ihm für seine unermüdliche ehrenamtliche Arbeit dankbar zu sein und ihn in ehrender Erinnerung zu behalten. Horst Briel hat sich um den BVDM verdient gemacht.

400 Motorradfahrer protestieren gegen Benachteiligung

Michael Lenzen

400 Motorradfahrer demonstrieren an der K18 in Wermelskirchen gegen Benachteiligung und Verkehrsgefährdung durch Tempolimits nur für Motorräder

Rund 400 Motorradfahrer haben nach Angaben der Polizei am Samstag-mittag (27. Juni) in Wermelskirchen friedlich gegen die Ungleichbehandlung auf der K 18 und der L 294 demonstriert.

Der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM e.V.) hatte zu der Protestaktion eingeladen, nachdem der Wermelskirchener Bürgermeister Rainer Bleek auf der Strecke verschiedene Tempolimits (50km/h, 60km/h und 70km/h) nur für Motorradfahrer angeordnet hat und die Schilder medienwirksam mit Landrat Stephan Santelmann enthüllt hatte



Kritik am Bürgermeister wegen mangelnder Informationspolitik

Michael Wilczynski, 2. Vorsitzender des BVDM und Referent für Streckensperrungen, hatte die Demonstration organisiert und erläuterte in seiner Ansprache, warum der BVDM gegen diese Anordnung demonstriert.

Die Demonstration sei erforderlich, um auf die erhöhte Unfallgefahr aufmerksam zu machen, die durch die Anordnung des Tempolimits entstanden sei.

Wilczynski kritisierte den Bürgermeister, der sich im Vorfeld weder mit den Anwohnern noch mit dem Arbeitskreis Lärm, in dem auch der BVDM vertreten ist, abgestimmt, noch sie überhaupt informiert habe.

„Wahrscheinlich hätten wir eine einvernehmliche Lösung gefunden, wenn man diesen Arbeitskreis eingebunden hätte. Zumal die

Stadt Wermelskirchen grundsätzlich sehr einfallsreich ist. Einfach vollendete Tatsachen zu schaffen ist nicht demokratisch. Ob es unter diesen Gegebenheiten Sinn macht, einen Arbeitskreis zum Thema Verkehrslärm am Leben zu lassen, halte ich für sehr fraglich!“, sagte Wilczynski unter dem Applaus der Teilnehmer.



BVDM fordert Tempolimit für alle Verkehrsteilnehmer

Er bemängelte auch die als Begründung für das Tempolimit herangezogenen Unfallbilanzen.

Denn Bürgermeister und Landrat hätten die Unfallstatistik des Rheinisch Bergischen Kreises von 2018 und nicht die von 2019 herangezogen.

Waren 2018 kreisweit noch 120 Unfälle mit Motorradfahrern zu verzeichnen, gab es 2019 insgesamt 88. Wobei jeder Unfall, egal welcher Verkehrsteilnehmer, einer zu viel sei, wie Wilczynski betonte.

Laut Unfallstatistik gebe es keine Unfallschwerpunkte auf der K 18, ausgenommen sei die Kreuzung K18/L101, wobei nicht zu erkennen sei, ob das Unfälle mit Motorradbeteiligung waren.

Die Begründung, dass es bei der Anordnung des Tempolimits um die Sicherheit der Motorradfahrer gehe, sei nicht schlüssig, im Gegenteil.

Zum einen entstehe durch einseitige Geschwindigkeitsbegrenzungen ein neues Gefährdungspotenzial, zum anderen sei an Stellen, an denen es vorher Unfälle gegeben habe, kein Tempolimit angeordnet worden. Das gebe es nur im Bereich der Wohnbebauung. Das auch zu Recht, denn die Anwohner hätten ein Recht auf Schutz vor übermäßigem Lärm.

Um Lärm zu reduzieren und Unfälle zu vermeiden, müsse das Tempolimit für alle Verkehrsteilnehmer gelten, forderte Wilczynski. Er machte deutlich, dass sich der BVDM rechtliche Schritte vorbehalte, sollte die Stadt die Beschilderung nicht entsprechend ändern.



Mehr gegenseitigen Respekt gewünscht

Er wünschte sich zudem mehr Respekt, Respekt der Motorradfahrer für die Anwohner, aber auch Respekt gegenüber den Motorradfahrern. „Ich wünsche mir, dass die Motorradfahrer hier so fahren, als ob sie selbst hier wohnen würden. Ich wünsche mir mehr Kontrollen um die Verkehrsteilnehmer, die sich nicht an unsere Gesetze halten, zu ermahnen bzw. bestrafen. Ich wünsche mir für die Zukunft, dass solche Demos unnötig werden, weil wir miteinander leben und uns respektieren können.“

Nach Ende seiner Rede bot er den Anwohnern die Möglichkeit an, zu den Motorradfahrern zu sprechen und ihre Sicht darzustellen. Diese Gelegenheit nutzte keiner



der Anwohner. Zum Abschluss der Demonstration fuhren die rund 400 Teilnehmer im Korso über die K 18.

Der BVDM bedankt sich bei der Polizei für die gute Zusammenarbeit und den reibungslosen Ablauf und bei allen Helfern und Teilnehmern.

Der BVDM setzt sich seit Jahrzehnten für die Senkung des Verkehrslärms ein und ist Mitglied bei der Lärm-Initiative Silent Rider

Michael Lenzen



Seit mehr als 30 Jahren ist der BVDM bereits in Sachen Reduzierung des Verkehrslärms aktiv. Erinnerung sei hier nur an die Aktion „Laut ist out“ (90er Jahre), die Teilnahme an der Diskussion mit der Parlamentarischen Staatssekretärin Gila Altmann „Macht Lärm Motorradfahren erst schön“ (2002), Vortrag beim Bundesumweltamt (2019) diverse Podiumsdiskussionen, Aktionen *Kaffee statt Knöllchen*, Mitarbeit im Arbeitskreis Lärm Wermelskirchen, Sponsoring eines Lärm-Displays und zahlreiche Veröffentlichungen und Medienbeiträge zu dem Thema und seit 2019 auch die Mitgliedschaft bei Silent Rider (SR).

Bundesratsbeschluss 125/20 entsetzt Experten und Motorradfahrer

Durch den Bundesratsbeschluss zur Lärminderung bei Motorrädern (Drucksache 125/20, beschlossen am 15. Mai 2020) hat das Thema eine neue Dynamik gewonnen.

Das Problem wurde schnell zugespitzt auf das in dem Beschluss als Möglichkeit vorgesehene situative Motorradfahrverbot an Sonn- und Feiertagen.

Bundesrat sagt Motorrädler den Kampf an, lautete eine der zahlreichen Überschriften. Bundesrat will Motorradfahren verbieten, befürchteten etliche Motorradfahrer.

Dabei ist noch völlig offen, ob sich die Bundesregierung mit dem Thema beschäftigen wird und wenn ja, welche Maßnahmen ergriffen werden. Der BVDM hat Gesprächstermine in Berlin bei den Bundestagsfraktionen und wird dort seinen Standpunkt deutlich machen.

Alois Rainer, der verkehrspolitische Sprecher der CDU/CSU-Fraktion, hatte dem Bundesratsbeschluss ebenso eine klare Absage erteilt, wie Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und die FDP.

Der BVDM hatte die Fraktionen um eine Stellungnahme gebeten.

Die Antworten sind auf unserer [Internetseite](#) veröffentlicht.

Der Vorstoß für den Bundesratsbeschluss kam aus Nordrhein-Westfalen und basierte auf einem Forderungskatalog, der seit einigen Jahren sowohl in der Eifel als auch in Wermelskirchen diskutiert wurde.

Der BVDM hat sich wiederholt gegen die unsinnigen Forderungen dieses Kataloges ausgesprochen und dafür gesorgt, das dem SR Vorstand auch die Antworten aus dem Wermelskirchener Katalog (der dem SR-Katalog sehr ähnelt) vorlag.

Über die Mitgliedschaft bei Silent Rider hat der BVDM Vorstand lange und intensiv diskutiert.

Die Forderungen sind nicht tragbar, um nicht zuzusagen teilweise absolut unsinnig. Das haben wir den Verantwortlichen bei Silent Rider nicht nur bei einem Gespräch mit Teilen der jeweiligen Vorstände gesagt, sondern auch schriftlich mitgeteilt.

Die anwesenden Bürgermeister zeigten für die fachlichen Einwände kein Einverständnis und wollten den BVDM überreden, dem Forderungskatalog zuzustimmen.

Das haben die drei anwesenden BVDM-Vorstandsmitglieder selbstverständlich nicht getan.

Sie haben lediglich gegen das von der Initiative vorgeschlagene weitere Verfahren keine Einwände erhoben.

Es hätte auch keinen Sinn gemacht, denn es

war ein informelles Gespräch und keine Abstimmung, bei der der BVDM ohnehin nur eine Stimme gehabt hätte.

Das weitere Verfahren sah vor, den Forderungskatalog von Silent Rider schnellstens zu veröffentlichen, die Forderungen weiterhin zu diskutieren und ein Fachgespräch zu führen.

Zu dem Zeitpunkt hatte das Land NRW seinen Forderungskatalog schon lange als Antrag im Bundesrat eingereicht, ergänzt um die Forderung nach Streckensperrungen der „Initiative Motorradlärm“ aus Baden-Württemberg.

Zwei BVDM-Mitglieder behaupten nun, aufgrund eines internen Gesprächsprotokolls von Silent Rider über das Treffen, dass die anwesenden BVDM-Vorstandsmitglieder im Übrigen niemals genehmigt haben, der BVDM hätte dem Forderungskatalog vollumfänglich zugestimmt.

Das aus einem internen Protokoll zu schlussfolgern, mit den Beteiligten keine Rücksprache zu nehmen und dieses Protokoll samt falschen Schlussfolgerungen und Anschuldigungen an unbeteiligte Dritte weiterzuleiten, spricht für sich.

Über den dem Verband dadurch entstandenen materiellen Schaden und der öffentlichen Schädigung des Ansehens wird noch separat zu verhandeln sein. Der BVDM Vorstand behält sich auch juristische Maßnahmen vor.

Übereinstimmung mit dem Ziel von Silent Rider, nicht mit dem Forderungskatalog

Mit dem Ziel von Silent Rider und anderen Initiativen, der Senkung des Verkehrslärms, stimmen wir nicht nur überein, sondern sind auch seit vielen Jahren aktiv.

Es ist in unseren Augen wichtig, mitzureden, zu wissen, welche Maßnahmen bei den Lärm-Initiativen diskutiert werden, um die Interessen der Motorradfahrer auch entsprechend einbringen und vertreten zu können.

Denn die Politik will eine Lösung für die Anwohner, ob die Motorradfahrer dabei sprichwörtlich außen vor bleiben, spielt, wenn überhaupt, nur eine untergeordnete Rolle.

Zudem fehlt den Behördenvertretern schlicht das Know-how in Sachen Lautstärke und Schallpegel sowie zum Motorradfahren allgemein.

Eine Lösung des Problems hat man jahrelang nicht in Angriff genommen.

Nach Beschwerden von Anwohnern gab es ein paar Kontrollen und die Aussage, die Motorradfahrer sprechen sich ab, wenn kontrolliert wird fährt dort keiner mehr oder nur regelkonform.

Statt vom Land eine entsprechende Ausstattung mit Technik und geschulten Polizisten zu fordern, um gezielt gegen diejenigen vorzugehen, die ihre Auspuffanlagen manipulieren oder die Straßen als Rennstrecken missbrauchen, werde härtere Strafen und strengere Gesetze gefordert.

Das dauert Jahre, denn dafür ist weder die Kommune noch der Kreis, noch das Land noch der Bund, sondern die EU zuständig.

Aber den Bürgern wird signalisiert, wir tun etwas.

Das ist nicht der Weg, den der BVDM geht. Wir nehmen die Interessen der Anwohner ernst, denn die haben ebenso ein Recht auf Schutz vor unnötigem Lärm, wie wir Motorradfahrer das Recht haben, mit unseren legalen Motorrädern zu fahren.

Dass es durch immer mehr und zunehmend lautere Maschinen in den letzten Jahren für die Anwohner beliebter Motorradstrecken auch lauter geworden ist, davon kann sich jeder Motorradfahrer selbst einen akustischen Eindruck verschaffen.

BVDM ist auf allen Ebenen tätig, um den Verkehrslärm zu senken

Um eine Lösung dieses Interessenskonfliktes herbeizuführen sind wir auf allen Ebenen tätig:

- Zum einen beim Gesetzgeber, in Deutschland und über unseren Dachverband FEMA auch in der EU.
Wir fordern geänderten Zulassungsrichtlinien, die sich an einer absoluten Lautstärken-Obergrenze für die Maschine orientieren und alle Drehzahlbereiche abdecken sollte. Technische Einrichtungen, die dazu dienen, dass Motorrad unnötig lauter zu machen, müssen verboten werden.
- Wir fordern von den Herstellern (siehe [offener Brief](#) an die Industrie und den Industrieverband Motorrad) schon jetzt freiwillig leisere Motorräder zu bauen und auch leisere Zubehör Auspuffanlagen anzubieten.
- Wir suchen das Gespräch mit Anwohnern und Initiativen, um dort die Interessen der Motorradfahrer deutlich zu machen.
- Wir setzen uns für eine Sensibilisierung der Motorradfahrer ein, mit Aktionen wie *Kaffee statt Knöllchen*, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und fordern mehr Lärmdisplays. Wie appellieren an die verantwortlichen Politiker, die Polizei besser auszustatten und zu schulen, mehr Kontrollen durchzuführen und die schon ausreichend vorhandenen gesetzlichen Möglichkeiten zu nutzen, um die schwarzen Schafe unter den Motorradfahrern zur Verantwortung zu ziehen.

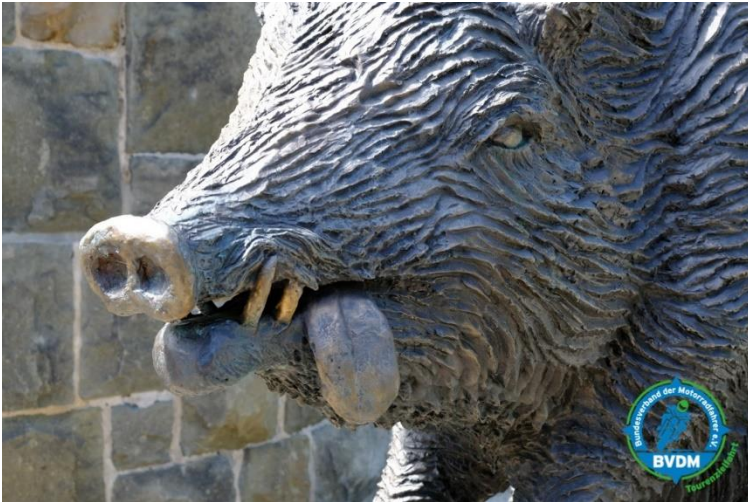
Streckensperrungen für Motorradfahrer sind keine Lösung des Problems, sie verlagern es auf andere Strecken.

Sie stellen eine Benachteiligung der Motorradfahrer dar und nehmen alle Motorradfahrer in Sippenhaft. Der BVDM hat erfolgreich gegen zahlreiche Sperrungen geklagt und hat auch zurzeit wieder einige Klageverfahren laufen.

Urlaub im Lockdown

Inge Aufderheide

Alles wird anders



Seit Mitte März hat uns Corona nunmehr fest im Griff. Ein letztes Mal trafen wir uns mit einer Gruppe von Bekannten zum Bogenschießen am 14. März.

Da hatten wir alle schon ein schlechtes Gewissen, haben es aber noch durchgezogen. Danach wurde alles anders.

Besonders als ein paar Tage später die Kontaktsperre in NRW beschlossen wurde und in anderen Bundesländern sogar die Ausgangssperre.

Ich muss sagen, dass ich schon echt froh war, dass unser Ministerpräsident Laschet und nicht Söder heißt.

Die Kontaktsperre war eine gute Lösung, mit der wir leben konnten. Immerhin hatten wir die Möglichkeit raus zu gehen. Laufen, Wandern, Fahrrad- und auch Motorradfahren war nicht verboten, aber eben nur allein oder zu zweit.

Da konnten wir uns in NRW wirklich glücklich schätzen.

Tourenzielfahrt mit Kontaktsperre

Nachdem wir unsere anfänglichen Skrupel - zum Beispiel, dass man im Falle eines Unfalls eventuell einem Coronapatienten das Krankenhausbett wegnimmt - überwunden hatten, haben wir an den zahlreichen sonnigen Wochenenden seit Mitte März einige schöne Tagestouren unternommen.

Da bot sich unsere [Tourenzielfahrt](#) sehr an.

Wir haben uns verschiedene Tourenziele in Tagesdistanz von unserem Heimatort Bielefeld rausgesucht und hatten so immer ein Ziel, das wir ansteuern konnten.

Mal ging es in Richtung Norden nach Melle zur Bifurkation von Hase und Else, mal zum Automatenmuseum nach Espelkamp und zur Schiffsmühle in Minden.

Andere Touren führten zum Eisenbahnviadukt in Altenbeken und zur Rieseneiche in Borlinghausen, die ich schon lange mal wieder besuchen wollte um zu sehen, wie es ihr geht.



Eine weitere Tour ging zur Wewelsburg und zum Rathaus in Rietberg. Und nicht zu vergessen eine Tour zur alten Friedhofslinde in Reelkirchen im Lipperland - seit der TZF 2008 einer meiner Lieblingsbäume - sowie zum sehr sehenswerten alten Rathaus von Schwalenberg.



Nichts los auf den Straßen

Überall war wenig Verkehr, besonders auf den kleinen Wegen, die wir bevorzugten.

Unser anfänglich schlechtes Gewissen verflog von einem zum nächsten Kilometer und wir konnten unsere Fahrten mit unserer gemütlichen Fahrweise bei schönstem Wetter genießen.

Auch wenn die Verkehrslage es zugelassen hätte, mal ein wenig mehr den Gashahn aufzudrehen, haben wir das ganz bewusst vermieden.

Es passte einfach nicht ins Bild. Wir wollten gerade jetzt auf keinen Fall unangenehm auffallen und sind auch bewusst extra leise durch die Ortschaften gerollt, wo die Menschen in ihren Gärten Erholung suchten.

Machen wir das Beste draus

Gebucht hatten wir glücklicherweise nichts, so dass wir auch nichts absagen mussten. Unser ursprünglicher Plan war, mit den Mopeds einfach loszufahren, so wie wir es immer machen, und uns unterwegs Quartiere zu suchen.

Aber da wurde ja aus bekannten Gründen nichts draus. Aber verschieben konnten wir unseren Urlaub auch nicht mehr. Er war bereits länger eingereicht und genehmigt, so

Die Tourenzielfahrt mit dem Thema „Hello again“ in diesem Jahr ist ja bekanntlich eine Best-Of Veranstaltung der Jahre 2007 bis 2018.

Da wir die Tourenzielfahrt bereits seit vielen Jahren nicht nur mitfahren, sondern sogar oft selbst ausgearbeitet haben, waren uns diese Ziele nur allzu bekannt.

Von daher hat es uns auch nicht gestört, dass die Museen geschlossen hatten. Wir kannten sie eh schon alle. Natürlich konnten wir nirgendwo einkehren und auch niemanden treffen, aber dann haben wir uns eben unser Brötchen mitgenommen und uns damit irgendwo in die Büsche geschlagen. Denn Picknicken war ja auch nicht wirklich erlaubt.

Abends waren wir wieder zu Hause in unserer Dachgeschosswohnung ohne Balkon und ohne Garten.

Diese Tagestouren waren fast schon ein kleiner Urlaub. Man bekam den Kopf wieder ein wenig frei von all den Sorgen und Nöten, von denen sich in dieser Zeit wohl niemand freisprechen konnte.

Peter war seit vielen Wochen bereits im Home-Office und froh, wenn er die vier Wände mal verlassen konnte.

Und so haben wir schon einmal einen Vorgeschmack auf unseren Urlaub erhalten, der von der letzten Aprilwoche an vier Wochen dauern sollte.

dass wir ihn auch nehmen mussten. Wir hatten ihn jedoch auch dringend nötig.

Also dachten wir uns: „Machen wir das Beste draus“.

Da ja nicht nur Hotels, sondern auch Museen, Restaurants, Schwimmbäder und alle anderen Freizeitanlagen geschlossen waren, gab es nur die Möglichkeit von Outdooraktivitäten. Das Wetter musste da natürlich mitspielen. Motorrad fahren, Wandern und Fahrrad fahren sind ohnehin

unsere Lieblingsaktivitäten, mit denen wir unsere Urlaube in der Regel verbringen. Bogenschießen ging leider zunächst nicht, da alle Plätze und Parcours gesperrt waren.

In den ersten Tagen unseres Urlaubs herrschte Regenwetter, so dass wir erstmal einiges zu Hause erledigten, was lange liegen geblieben war.

Aber das hatte ich mir eigentlich nicht unter Urlaub vorgestellt. Glücklicherweise wurde

Stadtranderholung in Coronazeiten

Mit Hilfe von [Komoot](#) - einer App zum Wandern und Radfahren - haben wir uns Vorschläge für Rundtouren in der näheren Umgebung von Bielefeld gesucht. Und wir haben nicht schlecht gestaunt, was wir alles Schönes fanden, wo wir noch nie gewesen waren.

Erstaunliche Entdeckungen

Besonders gefallen haben uns zwei Wanderungen in der Senne.

Die erste ging zur Emsquelle in der Nähe von Schloß Holte-Stukenbrock. Dort in der sogenannten Moosheide sollte es sogar Wildpferde geben, die der Landschaftspflege dienen. Leider haben wir sie nicht gesehen.

Der Weg führte uns weiter zu einem sowjetischen Soldatenfriedhof, auf dem viele Tausend Opfer des Kriegsgefangenenlagers in der Senne in Massengräbern ihre letzte Ruhestätte fanden. Frische Blumen zierten das Ehrenmal, denn ausgerechnet heute war der 8. Mai, 75. Jahrestag des Kriegsendes.

Mit Freunden auf Abstand

In der dritten und vierten Woche unseres Urlaubs kam es zu schrittweisen Lockerungen der Kontaktsperre.

Personen aus zwei Haushalten durften sich wieder treffen. Das kam uns gelegen.

das Wetter bald besser, oder besser gesagt richtig schön.

Trotz aller Widrigkeiten hatte wenigstens Petrus es gut mit uns gemeint. Und dann haben wir von Tag zu Tag entschieden, was von diesen drei Dingen wir machen wollten.

In den ersten zwei Wochen waren wir ganz auf Zweisamkeit gepolt, haben keine Freunde und Bekannten gesehen - war ja auch schließlich verboten.

Früher nannte man diese Art von Ferien „Stadtranderholung“, die es, glaube ich, sogar heute noch gibt.

Zu Fuß zwischen 5 und 15, mit dem Pedelec zwischen 20 und 50, mit dem Moped zwischen 150 und 380 Kilometern - das waren unsere Tages- oder Halbtages-etappen, je nach Lust und Laune.

Eine zweite Wanderung führte uns in das wildromantische Furlbachtal, ebenfalls in der Senne bei Schloß Holte-Stukenbrock.

Wie in so manchem Nationalpark schlängelt sich dort ein Bach, der Furlbach, durch den Wald. Man lernt anhand von Schautafeln, wie die Sennemoore entstanden sind, kann an dem romantischen Moorteich rasten und die Natur genießen. Auf einer Lichtung, wo wir uns eine Weile in der Sonne auf einem Baumstumpf niederließen, kam sogar ein Reh vorbei, ohne sich an uns zu stören. Und das alles im Teutoburger Wald.

Wer hätte das gedacht?

Nun konnten endlich unsere Freunde Iris und Axel kommen, um mein altes Motorrad abzuholen, das sie mir für eine ihrer Töchter abgekauft hatten.

Wir nutzten die Gelegenheit zum Grillen und den Abend gemeinsam auf Abstand zu genießen.

An einem anderen Tag sind wir mit unseren Freunden Elke und Michael mal nicht Motorrad, sondern Fahrrad gefahren und haben eine nette Runde im Raum Gütersloh gedreht, die mit einem leckeren Eis endete.

Am darauf folgenden Tag hatten wir uns mit unseren Freunden Renate und Jörg zu einer 380-Kilometer-Tour ins Sauerland verabredet.

Zwei Tourenziele standen auf dem Programm: „Der radelnde Keiler“ von Netphen und die „Dicke Buche“ in Krombach.

Obwohl wir auch diese beiden Ziele bereits kannten, fanden wir es dennoch schön, den beeindruckenden Baum nach zwölf Jahren wieder zu sehen.

Zwischendurch haben wir nur wenige Pausen gemacht, sind nirgendwo eingekehrt, sondern haben auf irgendwelchen Wanderparkplätzen unsere mitgebrachten Brötchen verzehrt und dabei Neuigkeiten ausgetauscht.

Fazit

Klar, es gibt sicher schönere Urlaube. Aber man wundert sich doch, was es auch in heimatlichen Gefilden alles Interessantes und Unerwartetes zu entdecken gibt. Es muss nicht immer die spektakuläre Reise in fremde Länder sein. Auch hier zu Hause kann man kleine Abenteuer erleben.

Trotzdem hoffen wir, dass wir nicht noch einmal in den Lockdown müssen. Aber wie man sieht, kann man auch eine solche Zeit sinnvoll verbringen und sogar genießen.

Wir freuen uns, dass gerade in diesem Jahr ein Teilnehmerrekord von bis jetzt 118 Teilnehmern bei der TZF erreicht wurde. Wenn Du noch mitmachen möchtest - die Saison ist noch lang [melde Dich einfach an](#).

Es tat gut, mal wieder mit Vereinskollegen gemeinsam etwas unternehmen zu können, wenn auch mit etwas Abstand und ohne die sonst üblichen Begrüßungs-Umarmungen.

In derselben Woche hatten wir noch eine zweite gemeinsame Tour auf dem Programm. Sie führte uns nach Wunstorf zum leider noch geschlossenen Ju 52-Museum, sowie zum Steinhuder Meer.

Natürlich fuhren keine Ausflugsboote zur Insel, auf der sich der zu besuchende Turm befindet, und das Wetter war an dem Tag auch nicht für eine Bootstour geeignet. So machten wir unser Foto vom Ufer aus, von dem man den Turm nur erahnen konnte.

Denn der anwesende Fahrtleiter der TZF hatte beschlossen, dieses Foto gelten zu lassen.

Und auch das Bogenschießen war nun unter Einhaltung der Coronaregeln wieder erlaubt, so dass wir noch einer weiteren Lieblingsbeschäftigung nachgehen konnten, die wir acht Wochen sehr vermisst hatten.

125er mit Autoführerschein fahren

Olaf Biethan

Worum geht es?

Ein Raunen und diverse Aufschreie gingen Mitte 2019 durch die Welt der deutschen Verkehrssicherheitsexperten.

Das BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) informierte am 22.05.2019 die „Verbände“ über den „Entwurf einer 14. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“.

Hinter dieser sperrigen Bezeichnung steckte der vereinfachte Zugang für Führerscheininhaber der Klasse B (Auto) - mit einer gewissen Erfahrung und einem Mindestalter - zur Nutzung von Krafträdern mit maximal 125 ccm Hubraum.

Trotz vieler Kritik, die sich vor allen auf das höhere Verletzungsrisiko von Kraftradfahrern bezog, wurde diese Verordnung zum 31.12.2019 umgesetzt. Ab 2020 gilt daher für Autoführerschein-Inhaber, um ein Kraftrad der Klasse A1 führen zu dürfen, müssen sie:

- seit mindestens fünf Jahren die Fahrerlaubnisklasse B besitzen
- das Mindestalter von 25 Jahren erreicht haben
- eine theoretische und praktische Schulung im Umfang von mindestens 13,5 Zeitstunden (9 Unterrichtseinheiten zu 90 Minuten) absolviert haben, deren erfolgreicher Abschluss von einer Fahrlehrerin/einem Fahrlehrer bestätigt wurde



Sie müssen keine Prüfung absolvieren. Die Berechtigung wird durch die Eintragung der Schlüsselzahl 196 im Führerschein dokumentiert.

Nach der Eintragung dürfen dann Krafträder (auch mit Beiwagen) mit einem Hubraum von bis zu 125 ccm und einer Motorleistung von nicht mehr als 11 kW (bei der das Verhältnis der Leistung zum Gewicht 0,1 kW/kg nicht übersteigt) geführt werden.

Mit der Eintragung dieser Schlüsselzahl wird jedoch keine Fahrerlaubnis der Klasse A1 erworben, so dass mit dieser Berechtigung z.B. die Erweiterung auf die Klasse A2 nach § 15 Absatz 3 FeV nicht möglich ist.

Wichtig: Im Ausland dürfen mit dieser Berechtigung keine Leichtkrafträder gefahren werden.

Wie sieht es in der restlichen EU aus?

„Neu“ ist diese Regelung nicht.
Alle Inhaber eines Auto-Führerscheins, der vor dem 01.04.1980 ausgestellt wurde, dürfen schon lange solche Krafträder benutzen.

Warum eigentlich nicht alle, die danach ihren Führerschein mit immer umfangreicheren Ausbildungsvorschriften gemacht haben?

Diese Frage wurde nie beantwortet. Auch die 3. EU-Führerscheinrichtlinie vom 20.12.2006 (Richtlinie 2006/126/EG) und vorherige EU-Richtlinien ermöglichen es den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, das Führen von Krafträdern der Klasse A1 auch mit dem Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse B zu erlauben.

Von dieser Möglichkeit hat Deutschland bis 2020, im Gegensatz zu fast allen anderen EU-Ländern, keinen Gebrauch gemacht.

In großen europäischen Motorradmärkten wie Italien, Spanien, Frankreich oder UK ist dies schon lange gängige Praxis.

Auch das Unfallgeschehen in diesen Ländern hat nicht zu einem Umdenken geführt. Es ist in diesem Punkt unauffällig.

In Österreich wurde diese Regelung am 01.11.1997 in Kraft gesetzt und als Code 111 in den Führerschein eingetragen.
Auch in Österreich sind mindestens sechs Fahrstunden obligatorisch.

Innerhalb von zwei Jahren verdoppelte sich der Bestand an Krafträdern mit maximal 125 ccm.

Natürlich stieg auch damit die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden.

Es zeigte sich aber auch, dass diese neu zugelassenen Fahrzeuge der Kategorie A1 vor allen im urbanen Verkehr genutzt werden.

Roller erlebten einen regelrechten Boom. Wenn wir den Verkehr in Europa betrachten, findet schon heute 90 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens täglich in den urbanen Verkehrsräumen statt.

Der gerade aufgrund der Geräuschentwicklung viel diskutierte Freizeitverkehr von Motorrädern macht dagegen weit weniger als ein Promille des jährlichen Verkehrsaufkommens aus.



Wo liegen die Vorteile der neuen Regelung?

- Die 125er sind typische „Nutzfahrzeuge“ fürs Fahren im Alltag. Jeder, der sein Auto stehen lässt und stattdessen mit einer 125er oder einem vergleichbaren Roller fährt, entlastet unsere Straßen. Weniger Stau, weniger Schadstoffemissionen, ...
- Er schont zudem nachhaltig die Umwelt. Für den Bau und den Betrieb eines leichten Zweirades werden erheblich weniger Rohstoffe und Energie benötigt und verschwendet als für einen Pkw, der bei den meisten täglichen Fahrten auch nur von einer Person genutzt wird.
- Ein Leichtkraftrad oder -roller ist eine preisgünstige Möglichkeit, um in die Elektromobilität einzusteigen. Deutlich günstiger als ein E-Auto und in der Stadt ohne Emissionen. Im täglichen Nutzverkehr ist auch die Reichweite kein Problem.
- Und aktuell dazugekommen, wenn aufgrund der Entfernung Laufen oder Fahrradfahren nicht in Frage kommt: Das Ansteckungsrisiko mit dem Coronavirus ist bei Nutzung eines motorisierten Zweirades am geringsten. Geringer als im Auto und erst recht im ÖPNV. Man befindet sich immer in einem gut belüfteten Raum und durch das Tragen eines Helmes ist auch die Verbreitung möglicher Viren deutlich reduziert.
- Die Neuregelung erleichtert den Einstieg zur Nutzung eines motorisierten Zweirads. Es fördert die Nutzung eines Motorrads als umweltfreundliche Alternative zur Nutzung eines Autos im täglichen Verkehr.
- Aktuelle Zulassungszahlen belegen, dass diese Möglichkeit auf jeden Fall angenommen wird. Im Mai 2020 wurden in Deutschland 111 Prozent Leichtkraftrroller mehr zugelassen als im gleichen Monat des Vorjahres. Bei den Leichtkrafträdern waren es 60 Prozent mehr. Die Gesamtzulassungen von Motorrädern in Deutschland sind von Januar bis Mai 2020, Corona bedingt, um 10 Prozent geringer ausgefallen. Leichtkrafträder (+22%) und Leichtkraftrroller (+44%) konnten dagegen, trotz Corona, deutlich zulegen (Quelle: IVM Zulassungen 2020).

Wo liegen die Risiken der neuen Regelung?

- Auf dem motorisierten Zweirad ist man nicht so gut geschützt wie in einem Auto. Die bestehende Infrastruktur ist zudem vor allem auf die Sicherheit des Autoverkehrs ausgerichtet. Häufig zum Nachteil von schwächeren Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern, Fahrradfahrern oder Motorradfahrern. Wenn nun eine dieser schwächeren Gruppen stark wächst, ist zu erwarten, dass es auch mehr Unfälle mit Personenschaden geben wird (siehe die Entwicklung bei Fahrrädern mit elektrischer Unterstützung).
- Mindestens 5 Jahre Erfahrung im Verkehr besagt nicht, dass man sich auch auf zwei Rädern sicher bewegen kann. Egal ob motorisiert oder per Muskelkraft angetrieben.

Der letzte Punkt wird sich mit den vorgesehenen Pflichtstunden aussortieren lassen.

Zum ersten Punkt kann nur nochmals die Forderung an alle Verkehrs- und Mobilitätsplaner erfolgen, bei Planungen und Vorschlägen auch die Sicherheitsbedürfnisse von schwächeren Verkehrsteilnehmern zu berücksichtigen und den Gesetzgebern vorzulegen.

Und persönlich an alle Verkehrssicherheitsexperten die vor dieser Regelung gewarnt haben:

Das Verletzungsrisiko ist in einem dicken Käfig aus Stahl sicher am geringsten. Wenn alle diesen Käfig nutzen, haben wir zwar eine hohe „Sicherheit“, aber praktisch auch keinen „Verkehr“ mehr. Die zur Verfügung stehenden Verkehrsräume bieten nicht genügend Platz!

Fazit des Autors

Grundsätzlich hält der Verfasser dieses Berichts die Neuregelung für eine geeignete Regelung, um den innerstädtischen und urbanen Verkehr zu entlasten und die Umweltbelastung zu reduzieren. Er hält es aber auch für dringend erforderlich, bei zukünftigen Verkehrsplanungen die Bedürfnisse und Vorteile von motorisierten Zweirädern entsprechend zu berücksichtigen. In aktuellen Planungen gibt es unterhalb des Autos nur das Fahrrad, das motorisierte Zweirad wird nicht berücksichtigt.

Stellungnahme der Bundestagsfraktionen zum Beschluss des Bundesrates zum Motorradlärm

Michael Lenzen

Damit sich jeder Motorradfahrer ein Bild davon machen kann, wie die Fraktionen im Bundestag zur Drucksache 125/20 „Entschließung des Bundesrates zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorradlärm“ stehen, hat der Bundesverband der Motorradfahrer sie um eine Stellungnahme gebeten. Der Beschluss des Bundesrates, der unter anderem Streckensperren an Feiertagen und Wochenenden vorschlägt und eine Obergrenze von 80 db(A) in allen Fahrtzuständen, ist nur eine Empfehlung an die Bundesregierung, sich damit zu befassen. Der Bundestag entscheidet, ob und was aus diesen Vorschlägen wird.



CDU/CSU-Fraktion

Die CDU/CSU-Fraktion hatte bereits vor der Abfrage des BVDM Position bezogen. Der verkehrspolitische Sprecher Rainer Alois:

Kein Fahrverbot für Motorräder

„Zu laute Motorräder sind ohne Zweifel ein ernstes Problem für zahlreiche lärmgeplagte Menschen. Dieses Problem muss man entschieden angehen. Viele erfolgreiche Initiativen vor Ort zeigen, wie das geht. Und da, wo der Bund weiterhelfen kann, wird er das tun. Das umfasst aber keine generellen Verbote. Ein Fahrverbot für Motorräder an Sonn- und Feiertagen, so wie es die Länder im Bundesrat gefordert haben, wird es mit uns definitiv nicht geben. Ein solches Fahrverbot wäre ein gravierender Eingriff in die persönlichen Freiheitsrechte der Menschen. Es ist für mich völlig unverständlich, wie der Bundesrat so etwas beschließen kann. Auch halte ich die Forderung der Länder nach einer Pflicht zum Führen eines Fahrtenbuches für völlig überzogen und lebensfern. Sämtliche Motorradfahrer würden dadurch unter Generalverdacht gestellt. Dabei verhält sich die Mehrzahl der Fahrerinnen und Fahrer rechtstreu und verantwortungsbewusst.“

SPD

ich danke Ihnen für Ihr Schreiben und die Frage nach der Position der SPD-Fraktion zum Bundesratsbeschluss zur Lärmreduzierung bei Motorrädern. Gerne antworte ich Ihnen als verkehrspolitische Sprecherin meiner Fraktion.

Mit Beschluss des Bundesrates vom 15. Mai 2020 fordern die Bundesländer die Bundesregierung auf, sich stärker für eine Reduzierung der Lärmbelastung durch Motorräder einzusetzen. Die Bundesregierung kann zum jetzigen Zeitpunkt entscheiden, ob und wann sie die Anregungen zur Lärmreduktion umsetzen will. Der Bundestag ist aktuell nicht an dem Verfahren beteiligt.

Die Entschließung des Bundesrates umfasst verschiedene Punkte. So gibt es u.a. Vorschläge des Bundesrates für welche Maßnahmen wie eine bundesweite Kampagne, damit die Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer für eine angemessene Fahrweise sensibilisiert werden. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, die Strafen für Manipulationen am Auspuff deutlich zu verschärfen. Auch Motorsteuerungen an Motorrädern, die individuelles „Sound Design“ und damit störende und belästigende Geräusche erzeugen können, sollen verboten werden.

Der Bundesrat sieht außerdem dringenden Handlungsbedarf, für besondere Konfliktfälle

Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitlich beschränkte Verkehrsverbote an Sonn- und Feiertagen aus Gründen des Lärmschutzes zu ermöglichen.

Hierbei handelt es sich um eine Bitte des Bundesrates an die Bundesregierung, die einschlägigen Regelungen anzupassen. Also keinesfalls um bereits beschlossene Maßnahmen. Es ist jedoch nicht zu befürchten, dass aufgrund einzelner lauter Motorradfahrerinnen oder Motorradfahrer direkt Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Durchfahrtsverbote an bestimmten Strecken auferlegt werden.

Vielmehr erfolgt bei verkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm die Beurteilung der Lärmsituation anhand jahresbezogener Mittelungspegel. Lärmspitzen durch Motorräder werden so nicht erfasst und können daher als Begründung für verkehrsrechtliche Maßnahmen wie beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen oder zeitlich beschränkte Verkehrsverbote an Sonn- und Feiertagen nicht herangezogen werden.

Im Koalitionsvertrag mit der Union haben wir vereinbart, den durch Mobilität verursachten Lärm deutlich zu reduzieren. Für uns als SPD-Bundestagsfraktion ist vollkommen klar, dass die Mehrzahl der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer einen verantwortungsbewussten Umgang

mit ihrem Hobby pflegt.

Leider gibt es aber auch Fahrerinnen und Fahrer, die beispielsweise mit illegal modifizierten Auspuffanlagen oder unangemessener Fahrweise unterwegs sind. Dieses rücksichtslose Verhalten belastet Anwohnerinnen und Anwohner und schadet letztlich allen Fahrerinnen und Fahrern. Denn diese zusätzlichen Lärmemissionen tragen dazu bei, die gesellschaftliche Akzeptanz des Motorradfahrens zu reduzieren.

Der gute Klang einer Maschine ist vielen Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer wichtig. Aktuell sind aber etliche Motorräder bereits ab Werk „laut“. Nach einem EU-Beschluss müssen Motorräder, die seit 1.1.2016 neu zugelassen wurden, den Grenzwert von 77 dB(A) einhalten. Bis zum Jahr 2024 soll dieser auf 68 dB(A) abgesenkt werden. Viele Hersteller nutzen die aktuellen Zulassungs- und Messverfahren dahingehend aus und erhöhen den Lärmpegel der Maschinen außerhalb des Messbereichs.

Diese Maßnahmen sind legal und können von den Zulassungsbehörden bei der Typprüfung nicht beanstandet werden.

Als SPD-Bundestagsfraktion sehen wir auch die Hersteller in der Pflicht zu zeigen, was technisch in Sachen geringerer Lautstärke machbar ist oder leisere Nachrüstlösungen anzubieten. Den in der Entschließung des Bundesrates geforderten Grenzwert von maximal 80 db(A) über alle Betriebszustände für neue Motorräder gilt es daher zu prüfen.

Beim Lärm ist der Fokus auf einzelne Verkehrsteilnehmende jedoch nicht zielführend. Mit Stand 2020 gibt es 4,5 Millionen zugelassene Krafträder in Deutschland. Dem gegenüber gibt es 47,7 Millionen gemeldete Pkw.

Rücksichtslose Fahrerinnen und Fahrer gibt es nicht nur auf dem Motorrad, sondern auch im Auto. Um Verkehrssünder generell besser zur Verantwortung zu ziehen, muss mit wirksamen Polizeikontrollen gezielt angesetzt werden. Das dafür notwendige Personal muss entsprechend vorgehalten werden.

Wenn sich die Bundesregierung mit gesetzlichen Maßnahmen zur Lärmreduktion befasst, wird sich auch der Bundestag im parlamentarischen Verfahren damit beschäftigen. Erst dann wird sich zeigen, welche Vorschläge zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorradlärm tatsächlich auf dem Tisch liegen. Wir als SPD-Bundestagsfraktion werden uns stets für sinnvolle Maßnahmen zur Lärmreduktion einsetzen. Dafür benötigen wir eine Gesamtlärbetrachtung. Es muss uns immer darum gehen, die verschiedenen Interessen sorgfältig abzuwägen.

Mit freundlichen Grüßen
Kirsten Lühmann, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Bündnis 90/Die Grünen

Entsprechend Ihrem Wunsch möchte ich gerne, auch im Namen von Herrn Özdemir und Herrn Kühn, Stellung zum Beschluss des Bundesrats vom 15.05.2020 nehmen.

An der Zahl und Qualität von Zuschriften und Veranstaltungen zu Motorradlärm können wir ablesen, dass die Bedeutung des Themas für die Betroffenen kontinuierlich zugenommen hat. Daran konnten auch strengere Lärmstandards bei der Typzulassung offensichtlich nichts ändern.

Wir wissen sehr zu schätzen, dass Sie sich innerhalb der Motorradfahrerszene für mehr Rücksicht und für die Vermeidung von unnötigem Lärm einsetzen - wofür Sie aus diesem Kreis nicht nur Lob ernten. Ohne Ihre Bemühungen wäre das Lärmproblem sicher noch deutlich größer.

Dass es in Bezug auf Lärm immer noch zahlreiche Missstände gibt, wissen Sie besser als wir. So lange die Industrie in der Produktion von Lärmintensiven Motorrädern und Zubehör ein wichtiges Verkaufsargument sieht, wird sich daran nicht viel ändern. Bei der Erfindung von technischen und digitalen Finessen waren die Hersteller dem Gesetzgeber bisher immer eine Nasenlänge voraus. Und so wird es vermutlich auch bleiben, solange erhebliche Nachfrage nach einem lärmgeboosteten Fahrgefühl besteht. Das gleiche gilt für absichtlich komplizierte Testzyklen, die die Lärmmessung vor Ort beinahe unmöglich macht.

In vielen Punkten sind wir mit Ihnen einer Meinung. Wir brauchen einen maximalen Lärmwert, der für alle Betriebszustände gilt. Technik, die Lärm erhöht oder Testzyklen erkennt und entsprechend reagiert, gehören grundsätzlich verboten.

Wir geben Ihnen auch Recht, dass das gleiche für PKW zu gelten hat. Was die Forderung nach einer Halterhaftung angeht, müssen Sie aber zugeben, dass es einen gravierenden Unterschied bei der Möglichkeit gibt, die Identität des Fahrers festzustellen. Bei der Halterhaftung gibt es allerdings verfassungsrechtliche Bedenken, die einer Klärung bedürfen.

Zeitlich begrenzte Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen für einzelne Streckenabschnitte sind das letzte Mittel, wenn das Lärmproblem überhandnimmt und andere Maßnahmen kurzfristig keine Erleichterung bringen. Vielleicht ist es – leider – so, dass es einzelne drastische

Maßnahmen braucht, um ein Umdenken der sehr lauten Minderheit und der Industrie, die diese bedient, herbeizuführen. Für die vernünftige Mehrheit tut mir das aufrichtig leid.

*Mit freundlichen Grüßen
Daniela Wagner, MdB
Sprecherin für Stadtentwicklung
Mitglied im Verkehrsausschuss
Mitglied im Bauausschuss
Stellv. Mitglied im Petitionsausschuss*

FDP

Die FDP-Bundestagsfraktion begrüßt prinzipiell Maßnahmen zur Reduzierung von unnötigem Lärm, sowohl bei Motorrädern als auch bei anderen Kraftfahrzeugen. Dies steht im gegenseitigen Interesse von Anwohnern und Fahrern. Die Forderungen des Bundesrates an die Bundesregierung in der Entschließung mit der Drucksache 125/20 würden bei einer Umsetzung in geltendes Recht Motorradfahrer gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern jedoch deutlich diskriminieren. Vor allem sind die darin enthaltenen Aspekte der Halterhaftung, Einführung eines zusätzlichen Fahrzeuggesamtgeräuschwertes sowie vor allem die Einführung von streckenweisen Fahrverboten an Sonn- und Feiertagen äußerst kritisch zu bewerten. Wir wollen nicht, dass alle Motorradfahrer unter Generalverdacht gestellt werden, weil einige wenige schwarze Schafe übermäßigen Motorradlärm durch Fahrzeugmanipulationen oder unangepasste Fahrweisen verantworten. Aus Sicht der FDP-Bundestagsfraktion besteht beim Thema Motorradlärm das Problem weniger in einem Regelungs- als in vielmehr einem Vollzugsdefizit. Motorradfahrer die besonders laut sind, müssen durch die Ordnungskräfte verstärkt kontrolliert werden. Hierfür ist eine personelle wie technische Aufrüstung unbedingt notwendig. Darüber hinaus muss diskutiert werden, ob man technischen Manipulationen durch eine der Hauptuntersuchung angegliederte Lärmmessung entgegentreten kann.

Oliver Luksic

Die Linke

Für DIE LINKE ist der Schutz der Bevölkerung vor Emissionen, darunter auch Lärm, ein wichtiges gesundheits- und umweltpolitisches Anliegen. Daher setzen wir uns für eine Minimierung von Lärmemissionen durch die fortlaufende Anpassung von Emissionsgrenzwerten an die technische Entwicklung ein. Grundlegend für die tatsächliche Lärmreduktion ist jedoch die Überwachung der Einhaltung dieser Grenzwerte. Hierzu bedarf es zusätzlicher polizeilicher Kontrollen. Verstöße gegen technische Vorschriften durch nicht serienmäßige Umbauten, die zu einer zusätzlichen Lärmentwicklung führen, müssen eine sofortige Stilllegung des jeweiligen Fahrzeugs zur Folge haben.

Ein pauschales Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen ist hingegen abzulehnen, da die große Gruppe der Motorradfahrer im Allgemeinen für die absichtliche Lärmverursachung einer kleineren Gruppe von Verkehrsteilnehmenden verantwortlich gemacht würde.

DIE LINKE unterstützt stattdessen den Antriebswechsel vom Verbrenner- zum Elektromotor bei Motorrädern. Im Bereich der bisherigen 50ccm-Maschinen zeigt sich, dass eine Alltagstauglichkeit des Elektromotors bereits heute gegeben ist. Zusätzlich befürworten wir in besonders sensiblen Landschaftsbereichen - wie zum Beispiel Natur- und Landschaftsschutzgebieten - die Prüfung eines Durch- und Einfahrtsverbots für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren.

Herzliche Grüße

Ingrid Remmers
Fraktion DIE LINKE. im Bundestag
Ingrid Remmers, MdB
Verkehrspolitische Sprecherin
Platz der Republik 1, 11011 Berlin

AFD

die AfD-Bundestagsfraktion steht auf an der Seite der Auto- und Motorradfahrer und positioniert sich deutlich gegen den Vorstoß des Bundesrates. Wir halten eine Debatte zur Lärmreduktion bei Motorrädern für angemessen, stellen uns jedoch klar auf die Seite der Motorradfahrer, deren Bewegungsfreiheit oder Eigentumsrechte nur in schwerwiegenden Ausnahmefällen beschränkt werden dürfen. Wir stehen für eine uneingeschränkte Nutzung von Motorrädern und lehnen Fahrverbote klar ab. Der Bundesrat bestätigt damit, dass er – wie bereits bei der Novellierung des Bußgeldkatalogs – zu einem Machtinstrument grüner Landtagskoalitionen geworden ist.

Falls Sie zum Thema mehr erfahren möchten, stehe ich Ihnen für ein persönliches Gespräch in den Liegenschaften des Deutschen Bundestages oder in meinem Stuttgarter Büro zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Dirk Spaniel

verkehrspolitischer Sprecher der AfD-Bundestagsfraktion

Allgemeines

Die Ballhupe gibt es nur auf ausdrückliche Mitteilung per Mail an die geschaeftsstelle@bvdm.de in gedruckter Version. Alle anderen können die Ballhupe als pdf-Datei von unserer [Homepage](#) herunterladen.

Auf Wunsch werdet ihr per Mail informiert, wenn die Ballhupe zum Download bereitsteht.

Impressum

Herausgeber:
Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM)

Chefredaktion:
Michael Lenzen(lz)
Ossietzkystraße 6, 51789 Lindlar
Telefon: 0 22 66/998 59 63
Mobil: 01 75/412 12 98
E-Mail: redaktion@bvdm.de

Autoren dieser Ausgabe:
Die Autoren sind in den jeweiligen Artikeln dieser Ausgabe genannt.

BVDM-Geschäftsstelle
Claudius-Dornier-Straße 5b, 50829 Köln
Telefon:0 22 1/420 738 88
Telefax:0 32 22/242 38 05 E-Mail:geschaeftsstelle@bvdm.de

Vorsitzender:
Michael Lenzen
Ossietzkystraße 6, 51789 Lindlar
Telefon: 0 22 66/998 59 63
Mobil: 01 75/412 12 98 E-Mail:

info@bvdm.de <https://bvdm.de>

Alle Rechte vorbehalten.