

## Motorsportlärm – gewollter Krach

Vortrag bei der Tagung „Lärmarme Mobilität:  
Wie kann es im Schwarzwald wieder ruhiger werden?“  
am 17.05.2019 in Bernau

### Inhaltsverzeichnis

|  |   |
|--|---|
| Vorwort.....                             | 1 |
| Lärm als Verkaufsargument?.....          | 1 |
| Mit neuer EU-Lärmnorm noch lauter? ..... | 2 |
| Wie ist das möglich? .....               | 2 |
| Wie könnte eine Lösung aussehen, .....   | 3 |

### Vorwort

Lärm ist vor allem Verkehrslärm. Und Verkehrslärm verursacht in der BRD jährlich etwa 3000 Todesfälle – weil er Herzinfarkte, Schlaganfälle und Diabetes begünstigt. Dazu tragen besonders laute Fahrzeuge – Sportwagen und Motorräder – auch besonders stark bei. Neben der Gesundheitswirkung des Lärms gibt es noch die Belästigungswirkung.

### Lärm als Verkaufsargument?

Zitat eines Motorradfahrer aus einem Internetforum: „Meine Karre klingt wie die reine Offenbarung ... Ein tiefer hammerartiger trockener Bassschlag wird bei Drehzahlen über 5.500 U/min von einem jubelnden Trompeten begleitet ... Unter dem Tank saugen zwei gierige Luder den Fahrtwind weg, während ein durchgeknallter Kanarienvogel versucht, dem Ganzen eine Obertonnote aufzusetzen ...“

Viele Motorradfahrer - die Mehrheit? - WILL laute Motorräder. Starker Lärm – heute oft stärker als vor 20 Jahren – ist für Motorräder ein Verkaufsargument. Die schlimmsten sind die Harley-Davidsons und italienische Modelle wie die „Ducati Monster“, aber auch BMW holt seit zehn Jahren auf.

Warum soll ein Motorrad mehr Krach machen als nötig? «Der satte Sound gehört bei einer Harley einfach dazu», sagt ein Fahrer. «Wenn ich auf das Bike steige und mit geöffneter Auspuffklappe die Passstraße hinauffahre, bin ich oben einfach voll gechillt», fügt ein zweiter Harley-Fahrer hinzu. Dass sich Wanderer und Alpinisten durch den weithin hörbaren «satten Sound» gestört fühlen könnten, ist ihm egal: «Es braucht halt Toleranz.» Aha.

Bei der Harley ist ein Auspuff der Marke Dr. Jekyll and Mr. Hyde eingebaut. Speziell daran: Ein Knopfdruck am Lenker variiert die Lärmstärke. Der Hersteller sieht sich als «führenden Anbieter von elektronisch verstellbaren Auspuffanlagen für Motorräder». Um es ganz klar zu sagen: Solche Motorräder haben – ebenso wie Sportwagen – eine Taste, mit der man künstlich „Spaßlärm“ zuschalten kann!

Dabei ist es technisch kein Problem, leise Motorrä-

der zu bauen. Weil ein signifikanter Teil der Kundenschaft es will, bauen BMW und andere Konzerne dagegen Motorräder oder Sportautos so, dass sie lauter sind als zum Fahren nötig. Sie bauen Klappen ein, die bei den im amtlichen Zulassungstest geprüften Motordrehzahlen den Lärm verringern. Insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten sind die Fahrzeuge aber lauter. Und die Klappen können per Knopfdruck deaktiviert werden, wenn der Fahrer „Spaßlärm“ will. Das gilt besonders für zahlreiche Zubehörauspuffe spezialisierter Hersteller wie Kesstech oder Dr. Jekyll & Mr. Hyde.

### Mit neuer EU-Lärmnorm noch lauter?

Verbesserungen sollte eine Änderung der Lärmnorm der EU (Euro 4/ECE41) bringen, die 2016 eingeführt wurde. Tests einer Schweizer Verbraucherschutz-Zeitschrift zeigen: die Norm wurde mutwillig manipuliert. Prüft man nach der neuen Norm zulässige neue Motorräder, stellt man fest, dass sie nach der alten (auch schon laschen) Norm durchgefallen wären: Neu also schlechter als alt! Die Parallelen zum Dieselskandal um Stickoxide sind frappierend! Die Straßenverkehrsordnung schreibt eigentlich vor: Fahrzeuge dürfen nicht lauter als nötig sein.

Auf eine Anfrage wegen lauter Maschinen antwortete BMW: «Mit dem Sound der aktuellen R 1200 GS sind wir den Anregungen vieler Kunden gefolgt, die sich für dieses Modell einen kernigeren Motorbeziehungsweise Auspuffsound gewünscht hatten». Seit der neuen Norm gilt die unglaubliche Regel: Je mehr PS ein Fahrzeug hat, umso lauter darf es sein.

Die Verkehrspolizei registriert, "dass es in den letzten Jahren zunehmend Mode geworden ist, immer lautere Autos und Motorräder zu fahren. Reines Imponiergehabe." Allerdings macht es der Gesetzgeber der Polizei zunehmend schwerer, die Krachmacher aus dem Verkehr zu ziehen. Es gibt zu viele Schlupflöcher. Dabei ist der Lärm unerträglich. Der größte bisher gemessene Wert, den die Verkehrspolizisten des Heilbronner Präsidiums jemals gemessen haben, waren 105 Dezibel – im Standbetrieb. Das ist so laut wie ein Formel-1-Rennwagen. Eine Motorsäge hat 110 Dezibel.

Die Polizei beklagt die niedrigen Strafzahlungen,

wenn wirklich mal ein illegales Fahrzeug erwischt wird: "Bei den 180 Euro Bußgeld sagen manche: Das gönne ich mir mal, das ist mir der Spaß wert." Vor der Reform des Bußgeldkatalogs gab es noch zusätzlich einen Punkt im Zentralregister Flensburg. Jetzt nicht mehr.

### Wie ist das möglich?

Es drängt sich der Eindruck auf: Die Norm wurde von der Lärmlobby geschrieben. Von den Herstellern der Sportwagen und Motorräder - außer den japanischen.

Ich zitiere einen Mitarbeiter des deutschen Umweltbundesamts: «Ähnlich wie bei den Abgaswerten konnte die Automobil- und Motorradindustrie bei der Geräuschmessung ein Prüfverfahren durchsetzen, das mit der Lärmemission im wirklichen Betrieb kaum etwas zu tun hat».

Gemessen wird der Lärm bei 50 km/h. Die Norm besagt zwar, dass auch bei 80 km/h ein Lärmgrenzwert eingehalten werden muss, dazu reicht aber eine Bestätigung des Herstellers. Über 80 km/h gibt es keine Grenzen!

Ob diese Bestätigungen zutreffen, kontrolliert in Deutschland das Kraftfahrbundesamt. Sie erinnern sich: die Behörde, die durch Untätigkeit verantwortlich ist für die hohe Luftbelastung und die Fahrverbote in Ballungsräumen. Das Amt hat seit 2017 55 Motorradtypen genehmigt. Real überprüft hat es nach eigenen Angaben nur 1 Motorrad und 3 Austauschschalldämpfer. Sanktionen wegen falscher Herstellerangaben hat es bislang weder für Motorräder noch für Autos verhängt.

In der EU-Verordnung Nummer 540/2014 über die Fahrzeugzulassung heißt es: „Es besteht keine Pflicht, bei der Beantragung der EU-Typgenehmigung die tatsächlichen Prüfungen durchzuführen. Eine schriftliche Versicherung, dass die Modelle die Norm einhalten, genügt.“

Das Umweltbundesamt fordert, dass die EU Lärmgrenzwerte für Geschwindigkeiten über 80 Kilometer pro Stunde sowie für alle Motordrehzahlen festlegt. Bisher hat die EU-Kommission aber keinen entsprechenden Verordnungsentwurf präsentiert.

**Wie könnte eine Lösung aussehen, ...**

... wenn die Kundschaft Lärm will und für die Hersteller der Kunde König ist?

*Ein Lärmaktivist hatte eine originelle Idee:*

Einen klanglich anspruchsvollen Lautsprecher in den Helm einzubauen und in mit einem kraftvollen MP3-Spieler zu verbinden ist billig, technisch einfach und würde nicht nur ein harmonisches Mitschwingen des Trommelfelles ermöglichen, sondern auch gestatten, das Klangmuster nach Belieben zu verändern. Auch der teuerste Auspuff der Welt kann da nicht mithalten! Ebenso stellt eine direkte Koppelung der akustischen Grundfrequenz mit der Motordrehzahl wirklich kein elektronisches Problem dar.

Eine Vibrationsmatte (serienmäßig in den Sitz integriert) könnte sogar ein Vibrationsverhalten simulieren, das deutlich über dem durch reinen Schalldruck verursachten Mitschwingen von Körperteilen hinausgeht - ohne die Umwelt zu stören.

Warum existieren diese Lösungen noch nicht? Ganz einfach, weil es vielen in Wirklichkeit um etwas anderes geht, nämlich bewusst als laut wahrgenommen zu werden. Jeder, der Kinder hat, weiß, dass diese oft Unsinn machen, nur um die Aufmerksamkeit der Eltern zu erwecken. Dort, wie auch im Fall von Lärm, wird der menschlich verständliche Wunsch, von den anderen als Individuum wahrgenommen zu werden, notfalls auch auf „störende“ Weise umgesetzt, allen möglichen negativen Konsequenzen zum Trotz. Nur, ist der Straßenverkehr wirklich der richtige Ort um - mit rechtlicher Absegnung - solch infantilen bzw. narzisstischen Trieben nachzugehen?

*Deshalb ernsthaftere Vorschläge:*

1.) Ein einheitlicher maximaler Lärmpegel von 80 d(B)A für Motorräder (inclusive Freizeitfahrzeuge wie Quads & Trikes) der für alle (!) Geschwindigkeitsbereiche und Gänge bindend sein muss.

2.) Es kann nicht angehen, dass, wie im Volkswagen-Skandal, Hersteller die Gesetze gezielt unterlaufen und damit - im Gegensatz zu VW - auch noch straffrei wegkommen. Wenn neu zugelassene Motorräder und Auspufftöpfe die gesetzlichen Forderungen nicht erfüllen, muss dies finanzielle und strafrechtliche Konsequenzen für die Herstel-

ler haben.

3.) Als Übergangsregelung könnte den Gemeinden erlaubt werden, Lärmbegrenzungen (wie Geschwindigkeitsbegrenzungen) festzusetzen, mit dem Recht durch Kontrollanlagen (=“Blitzer“) das Einhalten zu überprüfen. Es läge dann - wie im Fall der Geschwindigkeit - in der Verantwortung des Fahrers, durch seinen Fahrstil diese Werte nicht zu überschreiten.

4.) Es muss eine Nachrüstplicht für Bestandsfahrzeuge geben.

5.) Der Fahrer muss dafür haften, dass Lärmgrenzwerte eingehalten werden und gegebenenfalls seine Fahrweise anpassen.

Diese Forderungen müssen national und auf EU-Ebene durchgesetzt werden. Gegen die Interessen von BMW, Daimler, Porsche, VW. Wo sind die Politiker, die sich für Gesundheitsschutz und Gemeinwohl statt Wirtschaftsinteressen und Späßgesellschaft einsetzen und dieses Fass aufmachen?

Die Inhalte dieses LNV-Infos stammen übrigens vom Vereinigten Arbeitskreis gegen Motorradlärm und vom Arbeitskreis Motorradlärm des BUND und seinen rührigen Aktivisten— z. T. selbst Fahrer einer superleisen Yamaha.

Stuttgart/Bernau 17.05.2019

gez. Dr. Gerhard Bronner

Vorsitzender der LNV

Tel.: 0711 – 24 89 55-20

E-Mail: info@lnv-bw.de

P.S. Für Hinweise und Verbesserungsvorschläge ist die LNV-Geschäftsstelle stets dankbar.

[www.lnv-bw.de](http://www.lnv-bw.de)