



**Pressemitteilung des Bundesverbands gegen Motorradlärm
zur Überarbeitung der Motorradlärm-Norm
UNECE-R 41.05 vom April 2022**

Neue Motorrad-Norm wieder ohne echte Lärmobergrenze

Bundesverband gegen Motorradlärm beklagt starke Einflussnahme der Fahrzeugindustrie in der Normenkommission

25. April 2022

Zum Motorrad-Saisonauftritt präsentiert die Normenkommission UNECE die neue Lärm-Zulassungsnorm UNECE-R 41.05. Der „Bundesverband gegen Motorradlärm“ zieht schon jetzt eine negative Bilanz zum künftigen Messverfahren. Die bundesweite Interessensvertretung der betroffenen Kommunen und Anwohnerinitiativen rechnet nicht mit einer Verbesserung der Lage an den Strecken und fordert endlich ein Einschreiten der Politik für mehr Bürger- und Anwohnerschutz. Hauptkritikpunkt an der Norm: Es soll auch künftig keine Lärmobergrenze für Motorräder geben, es bleibt bei „legalen“ Spitzenbelastungen durch Auspufflärm von 110 bis 120 dB(A) an den Strecken.

Marco Schmunkamp, Vorsitzender der Kommunen-Initiative „Silent Rider“, appelliert jetzt an die EU, „der fadenscheinigen Überarbeitung der Zulassungsregeln“ einen deutlich nach unten korrigierten „Grenzwert“ entgegenzusetzen: „Überall regt sich Widerstand gegen die immense Lärmbelastung durch laute Rennmotorräder und Spaßfahrzeuge auf den Straßen – hier muss die EU für ihre Bürger und gegen die laute Raserei eintreten.“

UNECE wird dominiert von der Fahrzeugindustrie

Nicht nur die Norm wird kritisiert – auch die Institution dahinter: „Es kann nicht angehen, dass ein von der Fahrzeugindustrie dominiertes

Gremium wie die UNECE für die nächsten Jahrzehnte bestimmt, mit welchen Lärmemissionen Anwohner von Motorradstrecken gesundheitsgefährdend beschallt werden; in der UNECE ist der Bock der Gärtner,“ sagt Holger Siegel, Sprecher der Arbeitsgruppe Motorradlärm im BUND und verweist auf die Zeitschrift „Motorrad“, die ironischerweise lobt, dass das neue Regelwerk unter „tatkräftiger Mitwirkung der Motorradindustrie“ entstanden sei. Laut Bundesverband ist die Lärmbelastung an den Motorradstrecken in Naherholungsgebieten und landschaftlich reizvollen Gegenden immens und werde mit dieser langfristig gültigen Norm jetzt mindestens ein weiteres Jahrzehnt fortgeschrieben. Schon 2016 hatte die Normenüberarbeitung de facto lautere statt leisere Fahrzeuge ermöglicht. Fazit des Bundesverbands: Das Geschäft der Fahrzeugindustrie mit dem Krach werde weiter über den Gesundheitsschutz der Anwohner gestellt.

Aus dem Dieselskandal (nicht) gelernt: Gutachten werden delegiert

Als wichtigen Ansatzpunkt dafür, dass wieder Zulassungs-Schmutz geplant sei, werten die Motorradlärm-Gegner auch die Regeländerung, dass die Industrie künftig die Lärmgutachten für die Fahrzeuge an „technische Dienstleister“ delegiere. Edith Götz, Sprecherin der Anwohnerinitiative VAGM e.V.: „Bisher hat die Industrie selbst für ihre Zulassungen verantwortlich gezeichnet, aber im Dieselskandal erfahren müssen, dass dieser Weg wortwörtlich in die Haftung führen kann. Jetzt wird die Lärmzulassung und damit das Haftungsrisiko für diese Gutachten an Sachverständige delegiert. Die sind von den Industrieaufträgen abhängig, sitzen wie bei den Zubehörauspuffen oft im Ausland und werden sich im Haftungsfall auf das zur Verfügung gestellte Testmaterial herausreden.“

Zur künftigen Zulassungsregel Euro 5+, die ab 2025 gelten soll, wird die EU noch einen Grenzwert festlegen, der auf Basis dieses UNECE-Normenverfahrens ermittelt werden soll. Geplant war eine Grenzwertabsenkung von 77 auf 72 dB(A). Holger Siegel von der Arbeitsgruppe Motorradlärm im BUND: „Dagegen laufen die Fahrzeugindustrie und ihre Lobbyisten bereits Sturm - mit teils abstrusen technischen Argumenten und der Prophezeiung, 72 dB(A) bedeute das Ende des Motorradfahrens mit Verbrennungsmotoren.“ Der Bundesverband gegen Motorradlärm verweist darauf, dass auch heute schon akzeptabel laute und damit sozialverträgliche Motorräder gebe – allerdings keine mit über 150 PS.

* * *

Hintergrund:

Kernforderung des Bundesverbands gegen Motorradlärm ist ein echter Lärm-Maximalgrenzwert für Motorräder über alle Betriebszustände des Fahrzeugs hinweg. Mit der immer wieder überarbeiteten Lärmnorm UNECE/ASEP versuchen die im UNECE-Gremium dominierenden Fahrzeughersteller seit vielen Jahren einen solchen echten Grenzwert zu vermeiden. Auch bei der künftigen UNECE-Norm wird ein Wert inmitten der Leistungsentfaltungskurve des Fahrzeugs als Zulassungs-Grenzwert (derzeit 77 dB(A)) festgesetzt, der aber rein definitorisch ist und bei weitem nicht der maximalen Lärmemfaltung des Fahrzeugs entspricht. Dies führt in der Praxis dazu, dass nicht selten an den Fahrbahnrandern über 100 dB(A) gemessen werden, das ist mehr als vierfach so laut wie der Grenzwert. Der eigenen Logik folgend, argumentiert die Motorradlobby nun, dass Abrollgeräusche der Reifen bei einem möglichen 72 dB(A) Grenzwert bereits lauter sein könnten als dieser definitorische Grenzwert. Diese Argumentation ist rein theoretischer Natur und in der eigenen Denkrille gefangen: Streckenanwohner stören sich nicht an den Reifen-Abrollgeräuschen von 70 dB, sondern am Sounddesign des Auspuffs, das das Leben an Motorradstrecken zu Hölle macht.

Zum Bundesverband gegen Motorradlärm

Im Bundesverband gegen Motorradlärm arbeiten Interessensvertreter von Kommunen und Bürgerinitiativen zusammen mit Umweltschutzverbänden an der Reduzierung der Belästigung durch besonders lauten Motorradverkehr auf öffentlichen Straßen. Mit dabei sind Silent Rider e.V., die VAGM e.V., die Arbeitsgruppe Motorradlärm im BUND und Vertreter der Initiative Motorradlärm Baden-Württemberg, Initiativen aus Nordrhein-Westfalen, Sachsen und Niedersachsens Weserbergland.

Pressekontakt:

Holger Siegel
Bundesverband gegen Motorradlärm
c/o VAGM e.V.
Krefelderstraße 32
70376 Stuttgart

presse@motorradlaerm.de

Mobil: 0172-7415612

h.siegel@motorradlaerm.de