

Das sagen Anwohner und Gastronomen

Lust und Frust – gegensätzlicher könnten die Pole kaum sein, die sich mit Motorradfahren verbinden. Wer auf den kurvenreichen Straßen im Vogelsberg auf zwei Rädern gut motorisiert dahingleitet, hat vor allem Spaß und genießt ein tolles Freizeiterebnis in herrlicher Natur. Wer allerdings den hochtonigen Lärm der laut kreischenden Motoren regelmäßig als Anwohner erdulden muss, empfindet dies als unangenehm und störend.

Letzteres hat Heinrich-Otto Winter als direkter Anlieger der stark abschüssigen Straße am Ortszugang in Sichenhausen schon häufig erlebt. „Besonders an den Wochenenden ist es zum Teil extrem laut“, sagt der Ortsvorsteher, der von gleichen Erfahrungen seiner Kollegen aus Herchenhain und Hartmannshain weiß. Zu ohnehin schon lauten Maschinen gesellen sich die hohen Drehzahlen der Motoren, wenn die Piloten ihre Vehikel übermäßig beschleunigen. „Es ist für uns Bürger nicht nachvollziehbar, warum man am Sonntag nicht in Ruhe frühstücken oder grillen kann. Der Lärm ist gesundheitsgefährdend“, betont Winter. „Es muss jetzt etwas passieren.“

Wegen des Motorradlärms will Winter auch zu Ortsvorsteher Ewald Linker in Breungeshain Kontakt aufnehmen. Hier hatte es kürzlich eine Initiative für ein Tempolimit von 30 Stundenkilometern auf der viel befahrenen, zum Hoherodskopf führenden Durchgangsstraße gegeben. Nicht zuletzt wegen der starken Lärmentwicklung.

Viele Motorradfahrer würden an den Ortsausfahrten Laubach und Breungeshain in Richtung Schotten ihre Maschinen im niedrigen Gang voll aufdrehen, erzählt Anwohner Paul Schaub.

Dies habe deutliche Auswirkungen auf den Lärmpegel. Heinrich-Otto Winter räumt jedoch ein, dass nicht alle so rücksichtslos fahren. Viele Motorradgruppen seien „ganz normal“ unterwegs.

Jo Teichert, der auf dem Hoherods-

»

Der Lärm ist gesundheitsgefährdend. Es muss jetzt etwas passieren.

Heinrich-Otto Winter, Anwohner

kopf einen Kiosk und an der Bundesstraße 276 nach Laubach die bei Motorradfahrern beliebte Gaststätte „Falltorhaus“ betreibt, bezeichnet die Starklärm verursachenden Raser als „klitzekleine Minderheit“. 99 Prozent der Motorradpiloten würden ganz normal fahren. Dennoch: Der kleine Rest, der sich nicht an die Regeln halte, dominiere die Szene in der aktuellen Lärmdiskussion.

Der Mehrheit seiner zweiradfahrenden Gäste schließe sich dem Unmut über die Sportmaschinenfahrer an. Die Raser fahren meist die gleichen Streckenabschnitte. Ihre Treffpunkte seien bekannt. Untereinander seien sie gut vernetzt, so könnten sie auf Polizeikontrollen kurzfristig reagieren und ihre Fahrweise entsprechend anpassen.

Die Raser schädigten sein Gaststättengeschäft, sagt Jo Teichert. Denn sie brächten die gesamte Szene in Verruf. „Die sind uns allen ein Dorn im Auge.“

Eine Meinung, die auch Bernd Gärtner unterstützt. Der Hotelier aus Mücke leitet den vor 18 Jahren gegründeten Verein „Motorrad Touristik Vogelsberg“. Gärtner spricht sich deutlich gegen „Motorrad-Rowdies“ aus. Die überwiegend aus dem näheren Umkreis stammenden „Schräglagenfanatiker“ schadeten dem guten Ruf des Vogelsbergs als motorradfreundliche Region.

„Motorradfahrer gehören zu den Hauptzielgruppen im regionalen Tourismus“, betont der Hotelier. Sein Verein, dem viele Gaststätten- und Hotelbetreiber angehören, unterstütze seit Jahren diesen Gedanken. „Motorradtouristen sind erkennbar an ortsfremden Nummernschildern und Gepäckboxen. In ihrer Fahrweise sind sie kaum auffällig. Landschaftserlebnisse und gemeinsame Gruppenausfahrten stehen für sie im Mittelpunkt. Geschwindigkeitsrekorde dagegen nicht“, erklärt Gärtner.

Die Biker seien darüber hinaus treue Gäste, die auch in Corona-Zeiten den heimischen Betrieben die Stange halten würden. „Die Menschen sind ohnehin noch sehr zurückhaltend. So wie vor der Corona-Pandemie wird es in absehbarer Zeit nicht mehr werden“, mutmaßt er. Wenn die Politik jetzt die von einigen Bundesländern geforderten Fahrverbote für Motorräder an Sonn- und Feiertagen durchsetzt, werde der Zweig mit Motorradgästen gekappt. „Dann können wir gleich ganz zumachen“, befürchtet Gärtner. „Dieses

»

Motorradfahrer gehören zu den Hauptzielgruppen im regionalen Tourismus.

Bernd Gärtner, Hotelier



Das sagen die Biker

LAUBACH. Kaum ist der Zündschlüssel gedreht, erklingt auch schon der typische Sound des Motors. Kein Aufheulen, eher ein gleichmäßiges, sonores Blubbern. Kurz dreht Eduard Dreiller am Gasgriff seiner „Intruder“. „Motorradfahren ist pure Emotion“, sagt er. Für die Worte erntet der 40-Jährige zustimmendes Nicken aus der Runde. „Genauso ist es“, pflichtet ihm Ilona Mohnes bei. „Ich setze mich auf die Maschine. Das Herz klopf. Ich fahre los. Die Welt ist in Ordnung.“ Pure Freiheit. Nirgendwo anders kann die 55-Jährige besser vom Alltag abschalten als auf ihrer Chopper, einer „Viktoria“. „Das ist wie eine Therapie. Normalerweise müsste das von der Krankenkasse bezahlt werden“, scherzt Dreiller. Die anderen Biker lachen. Ihren Humor haben die Mitglieder des Motorradklubs „Road Crawlers Germany“ nicht verloren. Auch wenn ihnen angesichts der aktuellen Debatte über Fahrverbote das Lachen teils vergangen ist.

Anfangs waren sie über die „Ideen der Politiker“ erstaunt. Inzwischen sind sie sauer. „Wir zahlen unsere Steuern und Versicherungen für das Motorrad. Jetzt wollen sie uns einschränken und bestimmen, wann gefahren werden darf? Das ist nicht gerecht“, findet Andreas Krause. „Wenn Lärm der Grund ist, müssten ebenso alle Sportwagenfahrer mit einbezogen werden.“ Der Frust in der Motorrad-Szene ist groß. „Wir werden uns wehren. Bis jetzt hat nur ein Bruchteil demonstriert.“

Krause wohnt mit seiner Familie in Laubach, direkt am Ortsausgang Richtung Schotten. Der 51-Jährige hat quasi eine der beliebtesten Bikerstrecken Deutschlands direkt vor der Haustür. Mit einer Länge von etwa 15 Kilometern bietet die B276 zwischen Laubach und Schotten alles, was das Herz eines Motorradfahrers höherschlagen lässt. Die Strecke hat einen griffigen Straßenbelag, ist gut ausgebaut und sehr kurvenreich. Seit Jahren kommt es hier

immer wieder zu schweren Unfällen mit Kradfahrern. Anwohner beschwerten sich, fordern von den Behörden entsprechende Maßnahmen. Krause kann das verstehen. Glaubt aber, dass es an dieser Strecke weniger um den Lärm von Motorrädern gehe, sondern vielmehr die Raserei im Fokus der Kritik stehe. Oftmals seien es junge Motorradfahrer, die mit ihren Maschinen die Strecke für Rennen nutzen. Gezielt würden sie sich kurvenreiche Abschnitte rausuchen, um diese dann auf Zeit zu fahren. Natürlich gebe es auch Biker, die mit ihren getunten Auspuffanlagen richtig Krach machen, aber das seien nur wenige.

2019 waren in Hessen etwa 320.000 Motorräder angemeldet, weiß Eduard Dreiller. Demgegenüber stünden 155 eingeleitete Verfahren, unter anderem wegen Lautstärke. Die Zahlen zeigen: Es ist nur ein kleiner Anteil, der derzeit die gesamte Motorradzunft kaputt mache, so der 40-Jährige.

»

Wenn Lärm der Grund ist, müssten ebenso alle Sportwagenfahrer mit einbezogen werden.

Andreas Krause, Biker

Das jetzt wegen einiger schwarzer Schafe alle Motorradfahrer bestraft werden sollen, stößt auf wenig Verständnis. „In der Szene spricht man schon von Sippenhaft“, sagt Michael Mohnes, der Präsident der „Road Crawlers Germany“. Dabei würden sich 98 Prozent der Motorradfahrer an die Vorschriften halten. Im Sommer sind er und seine Freunde fast jedes

Wochenende mit ihren Choppern unterwegs. „Wir fahren gern in den Spessart, treffen uns mit anderen Clubs“, erzählt er. Motorradfahrer seien wie eine Familie. Man kommt schnell miteinander ins Gespräch, knüpft Freundschaften. Der Zusammenhalt untereinander sei groß. Negative Erfahrungen haben sie bisher nicht gemacht. Weder inner- noch außerhalb der Szene. „Wenn wir in der Gruppe durch die Orte fahren, winken Kinder und ältere Leute uns immer zu.“ Hass von Anwohnern sei ihnen nie begegnet. Im Gegenteil. „Scheiße, die sind echt nett“, laute oft die Resonanz. Motorradfahren ist ihr Hobby – und das wird am Wochenende ausgelebt. „Wann auch sonst“, fragt Andreas Krause. „Unter der Woche gehen wir arbeiten.“

Den Forderungen der Länder zur Minderung von Motorradlärm stehen sie skeptisch gegenüber. Die Diskussion über leisere Maschinen und ein Limit von 80 Dezibel kann Michael Mohles nicht nachvollziehen. „Vergangene Woche habe ich einen neuen Rasenmäher gekauft. Da steht ‚104 Dezibel‘ drauf. Wir haben bei Motorrädern in der Regel 93 Dezibel. Uns will man drosseln, aber im Baumarkt kann jeder einen 100-Dezibel-Rasenmäher kaufen und nutzen, wann er will.“

Verbote bringen nichts, so die einhellige Meinung der Biker. Stattdessen fordert Andreas Krause mehr Kontrollen und härtere Strafen. „Vor ein paar Wochen haben sie hier in der 70er Zone einen mit 150 rausgezogen. Da sage selbst ich: So Leuten gehört Lebenslang der Führerschein abgenommen. Die lernen es nie.“

Jahr ist ohnehin die schlechteste Zeit, die ich in den 33 Jahren als Hotel- und Gaststättenbetreiber jemals erlebt habe.“

Er fordert daher Maßnahmen vom Gesetzgeber, aber auch von der Motorrad-Industrie. Die teilweise extrem lauten Maschinen würden oft schon in Werksausführung auf den hohen Lärm ausstoß vorbereitet. „Das ist eine Fehlentwicklung.“

Eine Meinung, die auch Schottens Bürgermeisterin Susanne Schaab (SPD) vertritt. „Ein großes Problem ist die Möglichkeit, Auspuffanlagen mit geringem Aufwand zu manipulieren. Hier ist der Gesetzgeber gefordert. Es darf nicht zulässig sein, dass solche Anlagen gebaut, zugelassen und einge-

setzt werden. Auch legale Anlagen sind oft schon zu laut.“ Schaab plädiert für mehr Polizeikontrollen und striktere Maßnahmen. „Solche überlauten Maschinen gehören sofort aus dem Verkehr gezogen, egal, an welcher Stelle. Dann muss der Pilot sehen, wie er nach Hause kommt.“ Fahrverbote sind für die Rathauschefin nur die „Ultima Ratio“, wenn alle anderen Maßnahmen erfolglos blieben.

Das glaubt auch Jo Teichert. „Wenn in verschiedenen Städten illegale Autorennen gefahren werden, kommt auch niemand auf die Idee, die Straßen zu sperren. Mit Fahrverboten wäre das Problem zwar mit einem Schlag gelöst. Aber dann kommen auch die anderen 3000 Motorradfahrer nicht mehr, die für uns ein treues Klientel sind.“ Man komme gegen die Szene nur durch verstärkte Kontrollen durch die Polizei an, ist sich Teichert sicher. „Tempo 80 oder 60 oder durchgezogene Linien in den Kurven interessieren die Raser nicht.“ Permanente Kontrolle und der Einsatz modernster Technik, etwa kleine Kameras, die man in die Leitpfosten einbauen könne, seien mit Sicherheit effektiv.

Wenn der Auspuff richtig röhrt

Es ist Sommer und die Motorrad-Saison in vollem Gang. Tausende Biker sind wieder auf den kurvenreichen Straßen in Mittelhessen unterwegs. Damit steigt vielerorts der Lärm. Die Anwohner sind genervt und fordern hartes Durchgreifen. Tirol macht es vor und hat die ersten Motorrad-Lärmfahrverbote verhängt. Bestimmte Straßen sind damit für Maschinen über 95 Dezibel tabu. Auch in Deutschland wird darüber diskutiert. Der Bundesrat fordert leisere Motorräder und Fahrverbote. Die Biker sind sauer. Der Streit um den Lärm ist voll entbrannt.

Von Ines Jachmann und Stefan Weil

KREIS GIESSEN. Kai Uwe Stein ist Motorradfahrer aus Leidenenschaft. Mit 15 hatte er bereits ein Mofa, mit 16 ein Moped und mit 18 das erste Motorrad. Heute ist er 57 und fährt eine 1800er Suzuki Intruder. Stein arbeitet als Polizist und ist Chapter-Präsident der „Blue Knights“ Mittelhessen. Die „Blue Knights“ (Blaue Ritter) sind eine internationale Vereinigung von motorrad-fahrenden Polizeibeamten, gegründet 1974 in den USA. Der Name leitet sich von der blauen Uniform der amerikanischen Polizei ab. Weltweit ist es der größte Motorradclub. Allein in Deutschland gibt es mittlerweile über 40 Chapter, so nennt man die selbstständigen Untergruppen. Sie engagieren sich für Motorradfahrer, Völkerverständigung, gemeinsames Miteinander und soziale Zwecke. Im Interview erzählt Kai Uwe Stein, wie er die geplanten Motorrad-Fahrverbote sieht und welche Maßnahmen effektiver wären.

Was halten Sie von der Diskussion zu geplanten Fahrverboten an Sonn- und Feiertagen aufgrund von zu lauten Motorrädern?

Nicht viel. Bundesweit gibt es 4,3 Millionen zugelassene Motorräder, von denen nur ein Bruchteil in einem nicht vorschriftsmäßigen Zustand ist. Mit dem Fahrverbot treffe ich 4,25 Millionen Fahrer, deren Maschinen ordnungsgemäß und technisch einwandfrei – also nicht zu laut – sind. Die bestrafe ich kollektiv mit. Das kann nicht sein.

Nun gibt es ja unter den Bikern sehr beliebte Strecken wie zum Beispiel Laubach-Schotten. Sehr zum Ärger vieler Anwohner, die sich über den Lärm beschweren. Wäre eine Sperrung nicht eine Option, die Geräuschbelastung dort zu reduzieren?

Ich kenne diese Strecke sehr gut. In den

1990er Jahren gab es dort eine Bürgerinitiative, die eine Streckensperrung forderte. Ich habe mich damals mit der Thematik beschäftigt, war auch bei diversen Versammlungen. Ich kann die Anwohner verstehen. Aber: Streckensperrungen haben Vor- und Nachteile. Natürlich kann es sinnvoll sein, einzelne Abschnitte auch mal zu sperren. Das gibt es in Bayern zum Beispiel von Kochel bis zum Walchensee. Da ist die Strecke für Motorräder einseitig gesperrt. Auch am Feldberg gab es einen Testversuch. Erfahrungen zeigen aber, dass gesperrte Strecken umfahren werden. Das bedeutet: Die Leute würden trotzdem in den Vogelsberg fahren. Dann zwar nicht über Laubach-Schotten, sondern über Gonterskirchen und Freiensee. Ich verlagere quasi nur das Problem an eine andere Stelle. Das halte ich nicht für zielführend. Es gibt andere Möglichkeiten, um gegen Raser beziehungsweise technisch veränderte Maschinen vorzugehen.

Mehr Kontrollen etwa?

Auf der Strecke Laubach-Schotten werden ja inzwischen mehr Kontrollen durchgeführt. Die Polizei ist dort in jüngster Zeit sehr präsent und hat auch schon einige schwarze Schafe aus dem Verkehr gezogen.

Welche Handhabe hat die Polizei, um gegen Raser und getunte Maschinen vorzugehen?

Naja, wenn die Betriebs- oder Fahrsericherheit durch technische Veränderungen nicht mehr gewährleistet ist, die Zulassung erloschen oder durch Leistungssteigerung sogar eine Straftat vorliegt, können wir eine Maschine auch sicherstellen.

Der Bundesrat fordert in seinem Beschluss, eben diese Sicherstellung zu erleichtern.

Ja, aber wo? Bei was soll das erleichtert werden? Wenn der Auspuff verändert ist? Dann ist die Maschine lauter. Dann reicht es auch, wenn ich eine Geräuschpegelmessung mache und die Anzeige schreibe. Der Fahrer bekommt eine Mängelkarte und muss innerhalb von drei Tagen die Maschine im ordnungsgemäßen Zustand vorführen. Mehr gibt das Ge-

setz auch nicht her. Das Löschen der Betriebs-erlaubnis bedeutet ein hohes Bußgeld und Punkte. Jetzt habe ich vielleicht eine Motorradgruppe, die kommt aus dem Ruhrgebiet oder gar aus den Niederlanden. Ist es verhältnismäßig, die ganze Maschine sicherzustellen und denjenigen mit dem Zug heimfahren zu lassen, weil einer einen zu lauten Auspuff hat? Man muss immer abwägen. Die Maßnahme sollte im Verhältnis zu den Auswirkungen stehen.

Eine weitere Forderung sind ja 80 Dezibel in allen Fahrzuständen. Ist das realistisch?

Im Leerlauf ja. Ob das technisch machbar ist, eine Maschine beim Beschleunigen auf 80 Dezibel zu drosseln, weiß ich nicht. Ich kann es mir nur sehr schwer vorstellen.

Wie aber kann man den Lärm verringern?

Das Problem ist ja meistens am Ortsausgang. Durch das Beschleunigen der Maschinen geht auch die Drehzahl hoch. Das verursacht in der Regel den Lärm. Gerade bei Sport- oder getunten Motorrädern. Um das zu unterbin-



» *Am sinnvollsten sind die mobilen Kontrollen von der Polizei.*

Kai Uwe Stein, Polizist und Chapter-Präsident der „Blue Knights“ Mittelhessen

den, helfen zum Beispiel Bodenschwellen, eine Fahrbahnverengung mit Zick-Zack-Kurs oder eine Ampel mit Kontaktschleife. Das sind bauliche technische Maßnahmen, die auch den Lautstärkepegel senken können.

Das stand im Fall der Strecke Laubach-Schotten schon mehrfach zur Diskussion. Passiert ist bisher wenig.

Für bauliche Maßnahmen oder Veränderungen sind wir nicht zuständig. Aktuell werden aber durch Hessen Mobil einige Maßnahmen auf dieser Strecke umgesetzt.

Die geplanten Fahrverbote sorgen für viel Aufregung. Bundesweit gab es Biker-Demos. Die Diskussion ist voll entbrannt.

Das ist auch gut. Denn jetzt sind es die Motorradfahrer, die quasi gesetzlich dazu gezwungen werden sollen, ihr Hobby nicht mehr an Sonn- und Feiertagen auszuüben. Ist das überhaupt mit dem Grundgesetz vereinbar? Und was kommt als Nächstes? Die Ultraleichtflieger? Die knattern genauso laut. Es gibt noch mehr Hobbys, die Lärm verursachen. Wo will man da die Grenze ziehen? Gegen einzelne aus verkehrsrechtlichen Gründen begründete Fahrverbote auf bestimmten Strecken kann man wenig machen. Das ist manchmal auch sinnvoll. Aber ein pauschales Verbot an Wochenenden und Feiertagen für alle Strecken ist der falsche Ansatz. Das hätte auch Auswirkungen auf Menschen, die vielleicht nur ein Motorrad haben und das täglich auf dem Weg zur Arbeit nutzen. Die Motorradindustrie würde extrem einbrechen. Ebenso die Gastronomie. So ein Verbot würde weite Kreise ziehen. Motorradfreunde, die gemeinsam am Wochenende einen Ausflug nach Österreich, ins Allgäu oder in den Vogelsberg planen, können dann nicht mehr fahren. Da kann ich meine Maschine auch verkaufen.

Was erhoffen Sie sich als Motorradfahrer von der Diskussion?

Ich hoffe, dass die Politik die Argumente der Motorradfahrer anerkennt und sieht, was das insgesamt drän hängt. Und nicht 4,3 Millionen bestraft wegen Hunderttausenden anderer, die ihre Maschinen illegal frisiert und zu laut gemacht haben. Ich sehe es ja aus zwei Perspektiven: Als Polizeibeamter, der selber Kontrollen macht, und als Motorradfahrer, der eine Maschine fährt, an der nichts verändert ist. Ich hoffe und erwarte, dass auf jeden Fall mit Augenmaß gehandelt wird.

Sind die Hersteller in der Verantwortung, leisere Maschinen herzustellen?

Vonseiten der Hersteller entsprechen die Motorräder den Richtlinien und sämtlichen

