Rede von Dr. Gudrun Lukin 17.6.2020 (Plenarprotokoll 7/16)

Verschärfungsmaßnahmen gegenüber Motorradfahrern stoppen – pauschale Diskriminierung Thüringer Motorradfahrer verhindern

Aktuelle Stunde auf Antrag der Fraktion der CDU - Drucksache 7/947

Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Abgeordnete, ich möchte mich ganz herzlich für die Aktuelle Stunde zu einem Verkehrsthema bedanken, aber musste es ausgerechnet dieses sein? Wenn man die Überschrift und die Begründung der Aktuellen Stunde durch die CDU liest, erhebt sich der begründete Verdacht, dass zumindest Kollege Malsch die entsprechende Entschließung des Bundesrats 125/20, die übrigens mit großer Mehrheit auch von CDU-regierten Ländern unterstützt wurde, nicht gelesen hat. Die Bundesratsinitiative beabsichtigt nämlich konkrete Maßnahmen zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorradlärm. Wir wissen es genau: Das Anliegen ist ein wichtiges, denn mittlerweile klagen mehr als 76 Prozent der Bürgerinnen und Bürger über die zunehmende Belästigung durch Straßenlärm – klar, nicht nur durch Motorräder, aber dieser ist ein Teil davon.

Außerdem beabsichtigt diese Beschlussvorlage und Entschließung die Verbesserung der Verkehrssicherheit. So wird die Bundesregierung gebeten, eine Verschärfung der Grenzwerte für Neuzulassungen vorzunehmen, die Begrenzung der Geräuschemissionen in realen Fahrtzuständen zu messen, die Verschärfung der Strafen bei Manipulation, die Förderung alternativer Antriebe und die Diskussion zur Halterhaftung und die bessere Fahreridentifizierung bei Verstößen auf die Tagesordnung zu setzen. Und was machen Sie daraus? Schon die Überschrift ist putzig: Verschärfungsmaßnahmen gegenüber Motorradfahrern stoppen – pauschale Diskriminierung Thüringer Motorradfahrer verhindern.

(Zwischenruf Abg. Heym, CDU: Ist vollkommen richtig so!)

Beabsichtigt sind ganz konkrete Maßnahmen und das Vorgehen gegen Gesetzesverstöße. Also im Ernst, wenn Sie die Einhaltung von Lärmgrenzwerten, die Einhaltung von Regeln im Straßenverkehr, die Ermittlung und Bestrafung von Verantwortlichen für Geschwindigkeitsüberschreitung als pauschale Diskriminierung auffassen, dann habe ich ein Problem mit ihrem Rechtsverständnis.

(Beifall DIE LINKE)

Was genau wollen Sie davon stoppen?

Weiterhin erschließt sich mir die pauschale Betroffenheit Thüringer Motorradfahrer nicht. Sie sind bundesweit weder als Raser noch als Lärmbolzen aufgefallen und in der Entschließung wurde auch nicht auf Thüringen eingegangen.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

So, jetzt zu ihrer Begründung: Klar, NRW hat das eingebracht. Aber, wie gesagt, eine große Mehrheit der Länder hat das unterstützt. Es ging auch nicht vordergründig um die

von Ihnen behauptete Interessenharmonisierung von Anwohnern und Fahrern, sondern schlicht um die Verminderung von Lärmbelästigung und die Ahndung von Gesetzesverstößen. Wieso behaupten Sie, dass die Regelungen für Hersteller und die allgemeine Betriebserlaubnis für Umbauten und deren Prüfung ausreichend ist? Da ist Ihre Bundesregierung wesentlich weiter. Bereits seit 2018 steht auf der Tagesordnung, dass bei Prüfverfahren, bei denen die Hersteller lediglich die zusätzlichen Bestimmungen der Geräuschemission, gemessen bei Kilometern zwischen 20 und 80, behaupten und bestätigen sollen, die realen Geräuschemissionen nicht mehr gemessen werden. Also ich will nur sagen: Wenn der Bundesverband der Motorrad e.V. selbst die Industrie auffordert, freiwillig Motorräder zu produzieren, die im realen Fahrbetrieb sozial verträglich leise sind, dann sollten Sie ihre Forderung wirklich überdenken.

(Beifall DIE LINKE, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Es ist außerdem in dem Zusammenhang – das ist jetzt ein bisschen weg vom Thema – vom Sprecher des Industrieverbands der Motorradhersteller eine Frechheit, zu behaupten, wir sehen die Hauptverantwortung beim Fahrer selbst. Es ist keine Art, die Fahrer pauschal zu kritisieren, wenn die Industrie und die Testverfahren legal mit technischen Maßnahmen, wie zum Beispiel elektronisch gesteuerten Klappen im Auspuffsystem, den Lärmpegel erhöhen, und zwar bei bestimmten Kilometerzahlen.

Ich möchte in diesem Zusammenhang nur daran erinnern, dass auch die Autoindustrie mit Fragen zu Tests und Manipulation von Abgaswerten unrühmlich erwähnt werden muss. Deshalb ist es genau richtig, dass sich die BASt, das Umweltbundesamt und das Kraftfahrzeugbundesamt mit diesen Testverfahren und den Verbesserungen bei der Herstellung von Motorrädern, vor allen Dingen bei den Kontrollen, beschäftigen müssen. Zweitens: Wieso skandalisieren Sie die Möglichkeit von zeitlich beschränkten Fahrverboten an Sonn- und Feiertagen aus Gründen des Lärmschutzes? Ich zitiere noch mal: Es sollen nur bei besonderen Konfliktsituationen Geschwindigkeitsbegrenzungen und zeitlich begrenzte Fahrverbote ermöglicht werden, in Kurorten zum Beispiel. In jeder Gartenkolonie ist in der Mittagszeit das Rasenmähen verboten. Auch das wird nicht als Diskriminierungstatbestand seitens der CDU skandalisiert.

(Beifall DIE LINKE)

Mein Problem an der Stelle ist, dass die Diskussion über die Halterhaftung aus Sicht der Unfallforschung und Verkehrssicherheit ganz dringend notwendig ist. Nicht nur der Deutsche Verkehrssicherheitsrat, sondern auch verschiedene andere Gremien beschäftigen sich damit. Sie können in diesem Zusammenhang ihren Kollegen Walk mal befragen, wie viel Kraft und Kapazitäten die Polizei aufwenden muss, um Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen, und dann über 51 Prozent der Temposünder nicht belangen kann, weil eben diese Halterhaftung bzw. die Identifizierung ein Problem ist.

Vizepräsident Bergner:

Frau Kollegin, ihre Redezeit endet.

Abgeordnete Dr. Lukin, DIE LINKE:

Im Übrigen: Bei Park- und Haltevergehen ist diese Halterhaftung laut § 25a StVG (Strafverkehrsgesetz) bereits möglich. Außerdem: Das Fahrtenbuch kann auch schon jetzt

laut § 31a StVZO verfügt werden.

Vizepräsident Bergner:

Frau Kollegin, ihre Redezeit ist zu Ende.

Abgeordnete Dr. Lukin, DIE LINKE:

Also bitte, die Aktuelle Stunde ist weder aktuell, noch neu. Danke schön.

(Beifall DIE LINKE)