

16.06.2020

Antrag

der Fraktion der AfD

Die Freiheit der Motorradfahrer schützen

I. Ausgangslage

Motorradfahren als freiheitliches Hobby

Motorradfahren stellt für viele Menschen in Deutschland sowohl ein Freizeitvergnügen als auch eine Leidenschaft dar. So verbinden Motorradfahrer ihr Hobby mit dem Erkunden der Welt, mit dem individuellen Reisen und geben dem Motorrad einen symbolischen Wert von Freiheit und Unabhängigkeit. Das Motorrad erweist sich für Millionen von Bürgern als Alternative in der Mobilität, auf die sie bei der Wahl ihres Verkehrsmittels nicht verzichten möchten.

Zudem bedeutet das Motorradfahren aber nicht nur eine Möglichkeit individueller Mobilität. Für viele Motorradfahrer ist diese Art der Fortbewegung auch ein „Kulturgut“, eine Tradition, die in ihren Jugendjahren wurzelt, als sie bereits Mofa, Moped oder Motorrad gefahren sind.¹ Über 45 eingetragenen Clubs und Vereine allein in Nordrhein-Westfalen beweisen, dass Motorradfahren eine beliebte Leidenschaft ist.²

Motorrad als Wirtschaftsfaktor

Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamts (Stand: 01. Januar 2020) belegen, dass derzeit 4.506.410 Krafträder deutschlandweit zugelassen sind.³ Der Bestand von Krafträdern bzw. Motorrädern in Deutschland steigt seit dem Jahre 1990 stetig an und bestätigt damit eine steigende Beliebtheit.⁴ Mit einem Anteil von rund 19 Prozent (852.574) aller zugelassenen Motorräder stellt Nordrhein-Westfalen nach Bayern das zweitgrößte Zuhause für Motorräder dar.⁵ Mit über 3.745.314 Fahrerlaubnissen (Stand 2019) hat Nordrhein-Westfalen zudem mit Abstand die meisten Motorradfahrer.

1 Vgl. <https://www.waz.de/staedte/duisburg/duisburger-mopedclub-betreibt-eigenes-museum-mit-unikat-id227411103.html>, abgerufen am 31.05.2020 um 01:17 Uhr.

2 Vgl. <https://www.motorevent.info/clubverzeichnis/motorrad-clubs-vereine.html>, abgerufen am 08.06.2020 um 15:27 Uhr.

3 Vgl. https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/b_fzkl_zeitreihe.html, abgerufen am 28.05.2020 um 19:24 Uhr.

4 Vgl. https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/b_fzkl_zeitreihe.html, abgerufen am 28.05.2020 um 19:24 Uhr.

5 Vgl. https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/2020_b_fzkl_eckdaten_pk_w_dusl.html?nn=652402, abgerufen am 28.05.2020 um 19:30 Uhr.

Datum des Originals: 16.06.2020/Ausgegeben: 17.06.2020

Im Jahre 2019 wurden in Deutschland 113.000 Motorräder neu gekauft.⁶ Mit über 22 Prozent Anteil der neu verkauften Motorrädern ist der deutsche Automobil- und Motorradhersteller Bayerische Motoren Werke, kurz BMW, Marktführer in der Motorradbranche. Anfang des Jahres 2020 waren in Deutschland 582.061 BMW-Krafträder zugelassen, was mit rund 13 Prozent dem Spitzenplatz bei allen in Deutschland zugelassenen Motorrädern entspricht. An Hand der Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamts lässt sich in den Jahren 2017 und davor eine jährliche Erteilung von neuen Fahrerlaubnissen in Höhe von ca. 40.000 verzeichnen.⁷

Das Institut für Wirtschaftsforschung „Economica“ befasste sich im Jahre 2016 in einer umfangreichen Studie unter dem Titel „Die ökonomische Bedeutung der Motorradwirtschaft in Deutschland“ mit dem Wirtschaftsfaktor „Motorrad“.⁸ Die vom Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V. (IVM) in Auftrag gegebene Studie kam zu dem eindeutigen Ergebnis, dass die Motorradbranche mit einem Umsatz von 11,6 Milliarden Euro in dem genannten Jahr und mit einer Bruttowertschöpfung von 6,6 Milliarden Euro (in gleicher Höhe wie die Möbelherstellung und die Apothekenbranche) einen bedeutenden Beitrag zur Volkswirtschaft leistet.

Der wirtschaftliche Erfolg der deutschen Motorradwirtschaft lässt sich auch mit Hilfe der Exportleistung von Motorrädern dokumentieren; die Exporte weisen in den vergangenen 30 Jahren ein dynamisches Wachstum von durchschnittlich 12 Prozent auf. Nennenswert ist, dass 57 Prozent aller Exporte von Motorrädern in die Mitgliedsländer der Europäischen Union gehen.⁹

In der Motorradwirtschaft im engeren Sinne (Herstellung, Vertrieb und Reparatur) sind über 50.100 Menschen beschäftigt; dazu kommen über 72.400 Arbeitsstellen, die in indirekter Verbindung mit dem Bereich „Motorrad“ stehen. Zu erwähnen wären an dieser Stelle unter anderem der Einzelhandel mit Motorradkraftstoffen, der Zubehörhandel im weitesten Sinne (einschließlich der Herstellung und des Vertriebs entsprechender Kleidung), die Vermietung von Maschinen und das Verlegen von themenspezifischen Zeitschriften wie etwa „Motorrad“, die zu den auflagestärksten Motorradzeitschriften Europas zählt.

Motorrad in der Tourismusbranche

Wie der ADAC richtig erkennt, gehören zu einer Motorradreise neben einer schönen Landschaft und Strecken, die für das Motorradfahren attraktiv gestaltet sind, auch „bikerfreundliche“ Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten, die unter anderem der ADAC zertifiziert.¹⁰ Im touristischen Wirtschaftssektor handelt es sich um viele Gaststätten, Hotels und Campingplätze, die im Zusammenhang mit dem Motorradfahren einen nennenswerten Beitrag zur Wirtschaft Nordrhein-Westfalens leisten.

In Partnerschaft mit dem Dachverband Tourismus NRW e.V. für Nordrhein-Westfalen präsentiert die Eifel auf ihrer Internetseite Motorradtouren. Der Tourismus NRW e.V. ist unter anderem Partner des Ministeriums für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen. Auch das Sauerland wirbt mit einer modernen, informativ

6 Vgl. <https://www.tichyseinblick.de/kolumnen/josef-kraus-lernen-und-bildung/gruene-wollen-motorradfahrer-ihr-hobby-austreiben/>, abgerufen am 08.06.2020 um 10:53 Uhr.

7 Vgl. https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubniserteilungen/2017/2017_fe_e_dust_f_eklassen.html?nn=2233448, abgerufen am 28.05.2020 um 19:33 Uhr.

8 Vgl. <https://www.ivm-ev.de/assets/bulkUpload/Studie-Economica-Die-oekonomische-Bedeutung-der-Motorradwirtschaft-in-Deutschland.pdf>, abgerufen am 02.06.2020 um 12:35 Uhr.

9 Vgl. <https://www.ivm-ev.de/assets/bulkUpload/Studie-Economica-Die-oekonomische-Bedeutung-der-Motorradwirtschaft-in-Deutschland.pdf>, Seite 5, angerufen am 02.06.2020 um 12:45 Uhr.

10 Vgl. <https://adac-clubleben.de/touristik/motorrad>, abgerufen am 10.06.2020 um 11:39 Uhr.

umfangreichen Internetpräsenz für das Motorradfahren als Aktivität im Freien.¹¹ Dieser Internetauftritt wird sowohl von der Europäischen Union als auch vom Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen unterstützt. Neben Hotels und Gaststätten werden im Netz auch Arrangements speziell für Motorradfahrer sowie Tourenführer angeboten.¹²

Nachvollziehbar ist die Tatsache, dass das Freizeitvergnügen des einen Bürgers subjektiv eine Lärmbelastung für den anderen bedeuten kann. So, wie an den Wochenenden die Nachbarschaftsruhe durch Rasenmähen, Familientreffen, das Läuten der Kirchenglocken oder gut besuchte Spielplätze und Sportveranstaltungen beeinträchtigt werden kann, so wird eben auch das Motorradfahren als Lärm wahrgenommen. Dieser Sachstand beruht in den meisten Fällen auf einer Überschreitung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, auf einem hochtourigen Fahrstil oder auf einer unerlaubten Veränderung an Motorrädern. Hier gilt es, mögliches Konfliktpotenzial zu reduzieren.

Entschließung des Bundesrates auf Grundlage des Antrages von CDU und FDP

Am 15. Mai 2020 reichte der Bundesrat bei der Bundesregierung seine „Entschließung zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorrädlerlärm“ unter der Drucksache 125/20 (Beschluss)¹³ ein. Die Anregung zu dieser Thematik erhielt der Bundesrat am 10. März 2020 auf Antrag der Landesregierung des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen unter der Drucksache 125/20¹⁴.

Zum parlamentarischen Werdegang der Entschließung ist es notwendig festzuhalten, dass der notwendige Beschluss des Landtags NRW erst am 12. März 2020 im Plenum gefasst wurde. Der Antrag „Verantwortungsvolles Miteinander von Motorradfahrern und Anwohnern“ der regierungstragenden Fraktionen CDU und FDP wurde beim Landtag als Drucksache 17/8775 am 03. März 2020 eingereicht.¹⁵ Der zeitliche Ablauf zeigt, dass die Landesregierung den Abgeordneten nicht die notwendige Zeit einräumte, sich eine Meinung zu bilden. Dies Vorgehensweise, der sich die Landesregierung bediente, bot dem Landtag keine ausreichende Möglichkeit zum Meinungsbildungsprozess und wird der Wichtigkeit dieser Thematik nicht gerecht.

So handelte es sich am 12. März 2020 um eine direkte Abstimmung, wodurch sowohl über den Antrag als auch über die diesem zu entnehmenden sämtlichen Forderungen an die NRW-Landesregierung nur im Plenum gesprochen wurde, statt dies tiefergreifend im Verkehrsausschuss zu flankieren. An dieser Stelle wäre wegen der besonderen Wichtigkeit der Problematik auch eine Anhörung angebracht gewesen.

Aus diesen Gründen ist im Nachgang ein genauer Blick auf die Forderungen des Bundesrats an die Bundesregierung (die sich schon im Beschluss des Landtags von NRW finden) von Nöten.

11 Vgl. <https://www.sauerland.com/erleben/Outdooraktivitaeten/Motorradfahren>, abgerufen am 31.05.2020 um 00:25 Uhr.

12 Vgl. <https://www.bikers-world-sauerland.de/Arrangements>, abgerufen am 10.06.2020 um 11:50 Uhr.

13 Vgl. <https://www.bikers-world-sauerland.de/Arrangements>, abgerufen am 10.06.2020 um 11:50 Uhr.

14 [https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0101-0200/125-20\(B\).pdf?__blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0101-0200/125-20(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1), abgerufen am 08.06.2020 um 14:14 Uhr.

15 <http://dipbt.bundestag.de/dip21/brd/2020/0125-20.pdf>, abgerufen am 08.06.2020 um 14:12 Uhr.

16 <http://landtag.portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD17-8775.pdf>, abgerufen am 08.06.2020 um 14:15 Uhr.

Freiheitseinschränkung durch Fahrverbot an Sonn-/Feiertagen

Nach Feststellung des Bundesrats sind Motorradfahrer überwiegend an Ruhetagen unterwegs, da sie wie alle anderen berufstätigen Bürger generell an Wochen-/Werktagen nicht die Möglichkeit haben, sich ihrem Hobby zu widmen. Das ist zwar plausibel, bedarf aber einer belastbaren, möglichst wissenschaftlich begleiteten Untersuchung über Verkehrsaufkommen und -ströme von Motorrädern.

Die Förderung von Verständnis und Toleranz zwischen den Verkehrsteilnehmern jeglicher Art und den Anwohnern von Erholungs- und Ausflugszielen ist eine fundamentale Forderung zum Schutz der Interessen aller Beteiligten. Dieses verständnisvolle Miteinander wird nicht durch eine Verschärfung von Gesetzen erreicht, die das „Aussterben“ von Motorrädern in ganz Deutschland mit sich bringen kann. Die unter Punkt 7 der Entschließung des Bundesrates über „zeitlich beschränkte Verkehrsverbote an Sonn- und Feiertagen aus Gründen des Lärmschutzes“ geforderte Maßnahme stellt jeden Bürger, der ein Motorrad nutzt, unter Generalverdacht.

Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club e. V., (ADAC), Vertreter von 21,1 Millionen Mitgliedern¹⁶, äußerte sich am 25. Mai 2020 in einer Stellungnahme kritisch zu den Forderungen des Bundesrats. In Verkehrsverboten an Sonn- und Feiertagen sieht der Verein eine ungerechtfertigte „Kollektivstrafe“, da „die überwiegende Mehrheit der Motorradfahrer ordnungsgemäß unterwegs“¹⁷ sei. Die Umsetzung eines zeitlichen Fahrverbots an Sonn- und Feiertagen stellt eine Bestrafung für den Großteil aller Motorradfahrer dar, auch wenn diese sich besonnen und rücksichtsvoll verhalten.

Der BUND schätzte den Anteil der verantwortungsbewussten Fahrer dabei „großzügig“ auf zwei Drittel und die sogenannten „Raser“ auf ein Drittel.¹⁸ Das Magazin „Der Spiegel“ berichtet allerdings entgegen diesen Angaben, dass dem Umweltbundesamt auf Nachfrage hin überhaupt „keine Daten vor[liegen], wie viele Motorräder außergewöhnlich laut im Straßenverkehr betrieben werden“¹⁹. Eine solche Form ideologie-getriebener Verbotspolitik entspricht nicht der eigentlich gewollten Förderung von gegenseitigem Verständnis und von Toleranz.

Geburt neuer Gesetze statt Ressourcenschonung

In ihrem Antrag an den Bundesrat wird von der Landesregierung neben weichen Maßnahmen, wie Kampagnen, die Flankierung durch „wirkungsvolle Kontrollen und Sanktionen“²⁰ gewünscht, was zu der Annahme verführen könnte, die derzeitigen Strafgesetze und vorhandenen Kontrollen seien unwirksam. Die Forderung einer Verschärfung von Strafen bei Manipulationen am Auspuff, am Luftfilter sowie bei sonstigen Eingriffen wird ohne Überprüfung der Wirksamkeit vorhandener Strafregelungen gestellt.

Es fehlen Grundlagen von Berichte der polizeilichen Behörden, sowohl über die Anzahl von Kontrollen als auch über die jeweiligen Kontrollergebnisse, zudem gibt es auch keine

16 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/13054/umfrage/entwicklung-der-adac-mitgliedschaften/#:~:text=V.,%2C2%20Millionen%20ADAC%2DMitglieder.>, abgerufen am 03.06.2020 um 17:21 Uhr.

17 <https://www.adac.de/news/bundesrat-motorradfahrer-laermschutz/>, abgerufen am 03.06.2020 um 17:22 Uhr.

18 Vgl.

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/dokumente/zusammenfassung_verbraucherforum.pdf, abgerufen am 03.06.2020 um 17:47 Uhr.

19 <https://www.spiegel.de/auto/fahrkultur/dann-aber-fahrverbote-fuer-alle-a-3931a8dc-1c4c-4dbf-b032-573c1b8af9ef>, abgerufen am 10.06.2020 um 11:27 Uhr.

20 <http://dipbt.bundestag.de/dip21/brd/2020/0125-20.pdf>, abgerufen am 28.05.2020 um 13:34 Uhr.

Statistiken zu Motorrädern mit Überschreitung derzeitiger Grenzwerte oder zur Anzahl von Fällen mit Erlöschen der Allgemeinen Betriebserlaubnis wegen geänderter Motorsoftware hin.²¹ Demnach stützen sich die Forderungen nach Verschärfung der in der EU geltenden Grenzwerte für Lärmemissionen auf reinen Aktionismus. Auf dieser lückenhaften Basis darf und kann eine Umsetzung von Forderungen weder auf Landes- noch auf Bundesebene erfolgen.

„Tarnen, täuschen und verschleiern“ 2.0

In der Ausgangslage des Plenums-Antrages der Fraktionen der CDU und FDP vom 03. März 2020 wurde ein „Pilotprojekt“ beschrieben, das dazu beitragen soll, dass „die Polizei vor Ort unkompliziert und rechtssicher die Geräuschentwicklung eines Auspuffs ohne Hintergrundgeräusche messen und Manipulationen erkennen kann“. Der Wunsch nach Einrichtung eines solchen „Pilotprojekts“ wurde allerdings nicht in dem Antrag formuliert. Stattdessen wurde vage und undefiniert von „deutliche[n] Strafen“ bei Manipulationen am Auspuff, am Luftfilter sowie bei sonstigen Eingriffen, die eine erhebliche Steigerung der Lärmemissionen zur Folge haben, gesprochen. Gefordert wurden in diesem Zusammenhang lediglich die bereits vorhandenen rechtlichen Folgen der Stilllegung vor Ort und Stelle und das Erlöschen der Betriebserlaubnis.

Ein „Instrument“, wie es dann im Antrag vom 10. März 2020 an den Bundesrat zu lesen war, „das den Polizeibehörden der Länder bei gravierenden Überschreitungen der Lärmemissionen die sofortige Sicherstellung oder Beschlagnahme des Fahrzeugs an Ort und Stelle ermöglicht“, ist eine neue und gänzlich andere Forderung, die vom Landtag Nordrhein-Westfalen überhaupt nicht beschlossen worden ist.

Diese sofortige Sicherstellung oder Beschlagnahme war nicht Bestandteil des Beschlusses vom 12. März 2020 und stellt in ihrem Ausmaß einen gravierenden Eingriff in das Eigentumsrecht der Bürger dar. Die Sicherherstellung oder Beschlagnahme eines Motorrads durch die Polizei oder durch zuständige Behörden ist bereits nach heutiger Gesetzeslage möglich, wenn eine Straftat wie beispielweise Fälschungshandlung bzw. Urkundenfälschung vorliegt.²² Dabei handelt es sich um die Einziehung des Fahrzeugs als Beweisgrundlage. Die Polizei selbst sieht eine Beschlagnahme, das daraus folgende Abschleppen und den Einsatz eines Gutachters auch bei einer bedeutenden Ordnungswidrigkeit als „unverhältnismäßig“²³ an.

Freie Fahrt für Wissenschaft und Forschung

Nach Meinung des ADAC sollte die „Ahndung von Motorradfahrten, bei denen Fahrer bewusst mit hoher Drehzahl und manipulierten oder nicht zugelassenen Auspuffanlagen unterwegs sind“, sichergestellt werden.²⁴ Die Redaktion der Zeitschrift „Motorrad“ kann an Hand von regelmäßigen Produkttests belegen, dass Nachrüstungsteile auf dem Markt vorzufinden sind, die höhere Fahrgeräuschpegel verursachen als erlaubt.

Die Ursache dafür wird unter anderem in Fehlern bei der vorgeschriebenen Produktionskontrollen vermutet. Der Leiter der TÜV-Prüfstelle in Bayern, Philip Puls, sieht in

21 Vgl. <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/152/1915295.pdf>, abgerufen am 29.05.2020 um 11:23 Uhr.

22 Vgl. <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/dokumente/lechner.pdf>, abgerufen am 03.06.2020 um 17:52 Uhr.

23 <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/dokumente/lechner.pdf>, abgerufen am 03.06.2020 um 18:00 Uhr.

24 <https://www.adac.de/news/bundesrat-motorradfahrer-laermschutz/>, abgerufen am 08.06.2020 um 14:43 Uhr.

dem Zusammenhang Komplikationen bei der Interpretation von Spielräumen.²⁵ Unter dem Dach der EU und wegen der landesübergreifenden Geltung der Gesetze können Nachrüstungsteile wie Auspuffklappen im Ausland auf den Markt gelangen, die in Deutschland keine Typgenehmigung erhielten und nicht zugelassen werden würden.²⁶

Gleichzeitig zweifeln Experten wie der Chefredakteur der Zeitschrift „Motorrad“ und der Vorsitzende des Bundesverbands der Motorradfahrer, Michael Lenzen, an der technischen Möglichkeit, noch leisere Motorräder zu entwickeln. Der Chefredakteur der Zeitschrift „Motorrad“ will den politischen Willen erkennen, den Verbrennungsmotor für Neu-Maschinen praktisch zu verbieten,²⁷ Lenzen sieht vor allem Wissenslücken und fehlende fachwissenschaftliche Kompetenz in den Reihen der politischen Akteure.²⁸

Kommunikationsbedarf in Nordrhein-Westfalen

Die Überschrift „Verantwortungsvolles Miteinander von Motorradfahrern und Anwohnern“ des Ursprungsantrags der CDU und der FDP im Landtag NRW ist schwer mit dem dem Forderungskatalog des Bundesrats in Übereinklang zu bringen. Das gemeinte „Miteinander“ erscheint für die Öffentlichkeit kaum erkennbar. So berichtet die Süddeutsche Zeitung in einem Artikel vom 29. Mai 2020, Nordrhein-Westfalen wolle „den Kampf gegen den Motorradlärm“²⁹. Der einseitige Fokus auf Motorradfahrer – und zwar auf alle – ist nicht zu übersehen und wird von Seiten der Motorradverbände stark kritisiert.

Unter der von den Fraktionen der CDU und der FDP versprochenen Prämisse der Technologieoffenheit sollte vor allem den Ingenieuren und den Fahrzeugherstellern aus der Motorradbranche Gehör geschenkt werden. Folgt man der Devise einer „nutzerorientierten“ Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen, schuldet die Landesregierung den Motorradfahrern die Möglichkeit, im Rahmen des Verfahrens zu Wort zu kommen.

Der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM) , mit über 15.000 Mitgliedern (Stand 2014) bietet seine fachlichen Kenntnisse und seine Unterstützung an, um Maßnahmen gegen den Lärm zu erarbeiten. Diesem Angebot sollte Folge geleistet werden.

II. Der Landtag stellt fest,

1. dass der Landtag am 12. März 2020 keiner Ermöglichung einer sofortigen Sicherstellung oder Beschlagnahme des Fahrzeuges an Ort und Stelle zustimmte,
2. dass der Landtag am 12. März 2020 der Durchführung verstärkter polizeilicher Schwerpunktkontrollen insbesondere an Sonn- und Feiertagen in den von Motorradlärm betroffenen Regionen zustimmte,
3. dass polizeiliche Kontrollen jeglicher Schwerpunkte personalaufwendig sind,
4. dass der Befürwortung eines Pilotprojekts zur rechtssicheren und unkomplizierten Messung der Geräuschentwicklung eines Auspuffs ohne Hintergrundgeräusche zur Erkennung von Manipulationen noch keine Rechnung getragen wurde,

25 Vgl. <https://www.motorradonline.de/ratgeber/neue-geraueschvorschrift-fuer-motorraeder-ab-2016-sound-oder-zumutung/>, abgerufen am 08.06.2020 um 14:59 Uhr.

26 Vgl. <https://www.motorradonline.de/ratgeber/neue-geraueschvorschrift-fuer-motorraeder-ab-2016-sound-oder-zumutung/>, abgerufen am 31.05.2020 um 01:06 Uhr.

27 Vgl. <https://www.motorradonline.de/heft-13-2020-ausgabe-vorschau/>, abgerufen am 08.06.2020 um 15:05 Uhr.

28 Vgl. <https://blog.bvdm.de/wp-content/uploads/2020/05/Swr3.mp3>, abgerufen am 08.06.2020 um 15:12 Uhr.

29 <https://www.sueddeutsche.de/auto/motorrad-motorradlaerm-streckensperrung-1.4915975?reduced=true>, abgerufen am 08.06.2020 um 14:17 Uhr.

5. dass Konflikte nicht durch Kollektivstrafen bei einem Fehlverhalten Einzelner gelöst werden können, sondern im Gegenteil durch solche Anordnungen verschärft werden,
6. dass die Motorradbranche ein wichtiger Arbeitgeber mit über 50.100 direkten und über 72.000 indirekten Beschäftigten in Deutschland ist,
7. dass Motorradfahrer einen wichtigen Faktor für die Tourismusbranche in Nordrhein-Westfalen darstellen,
8. dass „Tourismus NRW“ die Motorradfahrer bei der Marketingstrategie vernachlässigt.

III. Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. sich zum Schutz der Interessen aller Betroffenen einzusetzen, indem sie sich gemeinsam mit den Kreisen, Städten und Gemeinden sowie mit Motorradverbänden, mit Anwohnerinitiativen und auch mit Motorradherstellern zu einem runden Tisch zusammenfindet, um Möglichkeiten und Lösungen im Bereich von infrastrukturellen, technischen, gesetzlichen und wirtschaftlichen Änderungen zu erarbeiten und die aus dem Forderungskatalog der Entschließung des Bundesrates vom 15. Mai 2020 resultierenden wirtschaftlichen, zivilrechtlichen und infrastrukturellen Folgen in den betroffenen Räumen zu eruieren;
2. sich zum Schutz der Freiheit von Motorradfahrern einzusetzen, indem
 - a. sie im Bundesrat gegen die Einführung eines zeitlichen Fahrverbots für Motorräder an Sonn-/Feiertagen eintritt und
 - b. sie die vorhandene Gesetzeslage auf ihre Umsetzung, den behördlichen Aufwand und die entstehenden Kosten überprüfen lässt;
3. sich zur Förderung polizeilicher Arbeit bei der Kontrolle von Motorrädern einzusetzen, indem (a. weg, weil es kein b. gibt) sie Fördermittel aus dem Haushalt zur Verfügung stellt, um ein Instrument zur rechtssicheren und einfacheren Messung von Lärmemissionen zu ermöglichen;
4. sie ein Pilotprojekt mit dem in 3 genannten Instrument in die Wege leitet, um die Polizei vor Ort in ihrer Kontrollarbeit zu entlasten, sich für die Tourismusbranche des Motorrads einzusetzen, indem sie „Tourismus NRW“ beauftragt, die Attraktivität der touristischen Ziele in NRW für Motorradtouren zu stärken und – neben Wander- und Radfahrertipps – auch Tipps für Motorradfahrer zur Verfügung zu stellen.

Nic Vogel
Andreas Keith
Christian Loose
Markus Wagner

und Fraktion