LOUD PIPES SAVE LIVES: FAKE OR FACT?

Foto: Fotolia

Ah, Lärm … Eine alte Debatte unter Fahrern. Und immer mehr, wenn es übertrieben ist, ein erhebliches Ärgernis für andere Verkehrsteilnehmer und Anwohner, bis es jetzt in den Mittelpunkt politischer Bedenken gerät und unsere Fahrfreiheit bedroht.

Laut dem jüngsten Unfallbericht (2018) des Nationalen Ministeriums für Verkehrssicherheit (ONISR) in Frankreich sind 44 % der an tödlichen Unfällen beteiligten Motorradfahrer nicht verantwortlich. In 63 % dieser Fälle wurde das Motorrad von anderen Fahrzeugen einfach nicht erkannt – das ist enorm. Um diesem Risiko vorzubeugen, verwenden einige von uns lautere Schalldämpfer und / oder Verhaltensweisen, die unsere «Erkennbarkeit» verbessern sollen. Es ist klar, dass das Spielen der Lärmkarte besser wahrgenommen wird. Aus dieser Tendenz heraus entstand der berühmte Slogan «Laute Pfeifen retten Leben». Glücklicherweise ist diese Prämisse keineswegs einstimmig, sondern vor allem fraglich.

Nach den Regeln der Physik / Akustik breiten sich Schallemissionen in Richtung ihres Austritts aus. Ironischerweise sind die Fahrzeugauspuffanlagen, einschliesslich der Motorradschalldämpfer, bekanntlich hinten eingebaut. Ein Motorrad ist daher beim Vorbeifahren und rückwärtig zu hören – im Gegensatz zu den Fahrzeugen von Feuerwehren und Polizeien, die vorn mit Sirenen ausgestattet sind, um gehört zu werden, wenn sie vorbeifahren, um sich durch den Verkehr zu bewegen.

Laut ONISR-Bericht ereignen sich in 31 % der Fälle tödliche Motorradunfälle in bebauten Gebieten. Wenn laute Auspuffanlagen nicht ermöglichen, dass Sie von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen werden, ausser als Belästigung, bleibt die Vorahnung die beste Lösung, um unsere Sicherheit zu gewährleisten.

Ein paar übliche Vorsichtsmassnahmen könnten uns retten: ein effizientes Beleuchtungssystem, farbenfrohe Ausrüstung, defensives Fahren usw. Ganz zu schweigen von der Verwendung der Hupe, da sie nach vorn gerichtet ist und daher nach vorn emittiert und dazu gut ist, um andere zu warnen. Die Hupe ist zudem legal und weitaus erträglicher als starke Gasstösse, um von anderen Verkehrsteilnehmern bemerkt zu werden.

«SAGEN WIR ES NOCH EINMAL: DAS GERÄUSCH FOLGT DEM MOTORRAD, GEHT IHM ABER NICHT VORAUS.

Der Klang eines Schalldämpfers ist oft eine Quelle der Faszination in der Motorradwelt und Gegenstand einer echten Suche, sowohl für Fahrer als auch für Hersteller. Wenn bestimmte Marken beträchtliche Ressourcen für die akustische Forschung einsetzen, um die perfekte Übereinstimmung zu erzielen, jonglieren andere leicht mit rechtlichen Standards, um Maschinen genehmigen zu lassen, die ursprünglich übermässigen Lärm erzeugen.

Auf der Eigentümerseite sind die Montage anpassbarer Auspuffanlagen (Klappenendschalldämpfer), die nicht immer für den Strassenverkehr zugelassen sind, und das Entfernen des db-Killers üblich.

Wenn einige dazu neigen, den Klang (im guten Sinne) zu verbessern, streben andere nur danach, übermässigen Lärm zu erzeugen. Als unglückliche Folge stellt es eine enorme Bedrohung für unser Verkehrsrecht und die Nachhaltigkeit des Einsatzes motorisierter Zweiräder dar. Die derzeitige Zunahme der Motorradverbote in mehreren Regionen Europas erinnert fast täglich daran.

www.femamotorcycling.eu/loud-pipes

Federation of European Motorcyclists' Associations: der europäische Dachverband nationaler Motorrad-Interessenvertretungen und Lobby bei der Europäischen Union.

TÖFF IM SOZIALEN EINSATZ

Ja es gibt sie, die anderen Töff, die oft im Einsatz für Menschen mit Handicaps sind und nicht zu den Vertretern übermässigen Lärms gehören. Sie sind allerdings meist schon etwas älter, der Altersdurchschnitt liegt bald einmal bei dreissig Jahren.

Die Rede ist, wie könnte es anders sein, von Motorrädern mit Seitenwagen.

Sie sind verkehrstechnische Relikte aus einer anderen Zeit, gehen bei der Verkehrsraumplanung gerne vergessen genauso wie bei der Gesetzgebung. Auch Nachwuchs in Form von neuen Fahrzeugen mit Geburtsland Schweiz gibt es nahezu nicht. Weiter verschlechterte sich ihre Lage dadurch, dass der letzte Schweizer Gespannbauer seine Produktion diesen Sommer eingestellt hat.

Dennoch lassen sie sich nicht unterkriegen und leisten weiterhin ihren sozialen Beitrag. Sie sind dafür verantwortlich, dass es Ausfahrten für Menschen mit Handicap gibt. Auch dank eines ehemaligen Redaktors von Moto Sport Schweiz, welcher in der Organisation unzähliger Ausfahrten involviert war, konnten viele Menschen eine Fahrt im Seitenwagen geniessen.

Diese Fahrzeuge sind ein Quell der Freude, bei den Passagieren der obengenannten Ausfahrten, bei Passanten, und ja sogar bei motorradfeindlichen Personen haben diese Fahrzeuge ein positives Image.

Diese positive Energie würde ich gerne auf andere Töffler übertragen, damit wir auch als normale (Solo-)Töffbenutzer in der Öffentlichkeit positiver wahrgenommen werden und nicht nur durch Negatives auffallen. Allerdings wird uns das nicht einfach gemacht, denn die Fachmedien berichten auch nur gerade über den einen Grossanlass. Dabei gibt es viele kleinere Anlässe über die ganze Schweiz verteilt, die wesentlich mehr zum Positiven beitragen und es oft auch schon länger gibt.

Covid-19 hat vielen Anlässen einen Strich durch die Rechnung gemacht, doch glücklicherweise nicht allen. Einige haben sich Gedanken gemacht und die Herausforderung gemeistert, um Menschen Momente des Glücks schenken zu können.

Diesen wenigen Organisatoren und Piloten von Seitenwagen, welche sich mit Kreativität und Leidenschaft den Schwierigkeiten erfolgreich stellen, denen danke ich von Herzen für das Geschenk von Momenten unbeschwerter Freude und Glück.

Dieser Dank gilt auch allen Mitgliedern der IG Motorrad Schweiz, welche sich unermüdlich für die Belange von uns Töfflern einsetzen, egal in welchem Bereich des täglichen Lebens.

Thomas Golser

ZU LAUTE MOTORRÄDER – DAS PARLAMENTARISCHE VERFAHREN

Die Nationalrätin Gabriela Suter (SP, AG) hat in diesem Sommer zwei parlamentarische Initiativen eingereicht, in denen unter anderem ein generelles Verbot homologierter Motorräder mit einem Geräuschpegel im Stand von mehr als 95 Dezibel und die Verwendung von Lärmmessgeräten (Lärmradar), die Radargeräten ähnlich sind, welche zur Kontrolle der Geschwindigkeit eingesetzt werden, gefordert wird.

Wie läuft das parlamentarische Verfahren nun ab?
Die beiden Initiativen werden am 16. und 17. November der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK) des Nationalrates zur vorgängigen Überprüfung vorgelegt. Mit dieser Überprüfung soll festgestellt werden, ob Rechtsvorschriften erforderlich sind.

Die Kommission entscheidet, ob die Initiative weiterverfolgt wird oder nicht. Wenn die Kommission beschliesst, darauf zu reagieren, wird sie dem zuständigen Ausschuss des Ständerates vorgelegt. Sollte dieser der Entscheidung zustimmen, werden Massnahmen in Bezug auf die eingereichten Initiativen ergriffen.

Wenn andererseits die zuständige Kommission des anderen Prioritätsrates (Ständerat) seinem Rat vorschlägt, die Initiativen nicht weiter zu verfolgen, und dieser dem Vorschlag zustimmt, gelten die Initiativen als liquidiert.

Unter der Annahme, dass diese Initiativen wohl akzeptiert werden, werden sie daher im Nationalrat und im Ständerat behandelt. Im Allgemeinen bestätigt das Parlament die von den Kommissionen getroffenen Entscheidungen. Dieser Vorgang kann zwischen zwei und drei Jahren dauern.

Die übermässigen Geräusche bestimmter motorisierter Zweiräder führt zu vielen Unzufriedenheiten. Die IG Motorrad Schweiz kann das verstehen. Die Initiative, alle homologierten Motorräder mit einem Standgeräuschpegel von mehr als 95 Dezibel zu verbieten, ist jedoch absurd und muss daher vehement bekämpft werden.

Wir werden zusammen mit den Motorradverbänden den Kampf auf politischer Ebene führen. Wir werden uns energisch an der politischen Debatte beteiligen. In der Tat werden wir unsere Position den Parlamentarierinnen und Parlamentariern vorlegen und weiterhin die Politik beobachten.

Die Entscheidungen, die von den Kommissionen (UREK) des Parlaments getroffen werden, werden daher entscheidend sein. Wir haben bereits darauf hingewiesen, dass je nach Richtung dieser parlamentarischen Initiativen eine Demonstration auf nationaler Ebene nicht ausgeschlossen werden kann.

Die IG Motorrad Schweiz lädt Sie ein, die Strassenverkehrsregeln zu beachten und übermässig lautes Fahren zu vermeiden.

Bernard Niquille, Präsident IG Motorrad Schweiz

IN EIGENER SACHE

MITGLIED WERDEN
Willst auch du in zehn Jahren noch mit Freude Motorrad fahren? Dann unterstütze unsere Anliegen mit deiner Mitgliedschaft! Wie du beitreten kannst, erfährst du auf unserer Website:
www.ig-motorrad.ch

IMPRESSUM
Anfragen und Kommentare an
IG Motorrad Schweiz
8000 Zürich
mail@ig-motorrad.ch

REDAKTION
Thomas Golser

NEWSLETTER UND WEITERE INFOS
www.ig-motorrad.ch

KONTO
PC 87-46735-9
IBAN CH55 0900 0000 8704 6735 9

GENERALVERSAMMLUNG 2020 DER IG MOTORRAD SCHWEIZ DEFINITIV ABGESAGT
Die GV vom 5. April 2020 wurde ja aufgrund der Massnahmen gegen Covid-19 auf unbestimmten Termin verschoben. Der Vorstand hat nun beschlossen, dass die GV für das Jahr 2020 final abgesagt ist.
Wir freuen uns, euch an der Generalversammlung 2021 am Sonntag, 25. April 2021 zahlreich begrüssen zu dürfen.

ERRATA ZU LAUT IST OUT (TÖFF 08/2020)
Wir wurden von verschiedenen Lesern und Mitgliedern darauf hingewiesen, dass uns im besagten Text ein Fehler passiert ist. Es gab dazu auch die eine oder andere Anekdote, welche schmunzeln liess. Die neuen Vorschriften (EG 97/24/9) traten mit Publikation vom 18. August 1997 im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft und nicht wie geschrieben 1986.
Für diesen Lapsus bitten wir um Entschuldigung.