

Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 78/1015/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffanlagen von Krafträdern

KOM(84) 438 endg.; EG-Dok. 9148/84

Punkt der 544. Sitzung des Bundesrates am 7. Dezember 1984

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Gemeinschaften,

der Ausschuß für Innere Angelegenheiten und

der Ausschuß für Verkehr und Post

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Richtlinienvorschlag wie folgt Stellung zu nehmen:

Der Bundesrat lehnt den vorgelegten Richtlinienvorschlag in der jetzigen Fassung ab, da er dem Stand der Lärminderungs-technik nicht gerecht wird, unvertretbar lange Übergangsfristen vorsieht und keine verbindliche Regelung für alle Mitgliedstaaten trifft.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, insbesondere darauf hinzuwirken, daß eine Vorstufe der Lärmgrenzwerte entfällt und die ab 1. Oktober 1995 vorgesehenen Grenzwerte bereits zum 1. Januar 1988 eingeführt werden. Die Regelung für das Inkrafttreten der geänderten Richtlinie ist so zu fassen, daß die Mitgliedstaaten von diesem Zeitpunkt an die erste Inbetriebnahme der Krafträder verbieten müssen, die den neuen Vorschriften nicht entsprechen.

Begründung

(nur für das Plenum des Bundesrates):

Die für die erste Stufe der Regelung vorgesehenen Grenzwerte bringen infolge des gleichzeitig geänderten Meßverfahrens praktisch keine Verbesserung des Lärmschutzes gegenüber dem bisherigen Stand. Arbeiten des Forschungsinstituts Geräusche und Erschütterung GmbH Aachen zeigten, daß bei mehr als 350 cm³ Hubraum das neue Meßverfahren 2 bis 3 dB(A) niedrigere Schallpegel ergibt. Damit beträgt die Verschärfung der tatsächlichen Lärmemissionsbegrenzung nur noch ca. 1 dB(A). Bei einem Hubraum unter 350 cm³ beträgt die hier geforderte Lärmminderung 0 bis 2 dB(A).

Die im Richtlinienentwurf für die zweite Stufe ab 1995 vorgesehenen Werte lassen sich mit geringem Aufwand kurzfristig erreichen. Dies belegt eine im Auftrag des Umweltbundesamtes (UBA) durchgeführte Entwicklungsarbeit, in der sechs verschiedene ausländische Motorräder unterschiedlicher Hubraumkategorien nachträglich umgerüstet wurden (erzielte Werte: 76,5 bis 80 dB(A)). Die bedeutenden akustischen Verbesserungen wurden im wesentlichen erreicht durch optimale Anpassung von Ansaug- und Auspuffschalldämpfern (keine Mehrkosten) und eine optimierte Verkleidung (Verteuerung lediglich der Verkleidung um ca. 10 %). Gleichzeitig mit der Lärmminderung wurde eine höhere Spitzenleistung, ein besserer Drehmomentverlauf und ein geringerer Kraftstoffverbrauch erzielt. Deshalb werden nachträgliche Manipulationen uninteressant, da sie die optimale Abstimmung nur zunichte machen würden.

Es sei noch erwähnt, daß bereits 1981 ein umweltfreundliches Leichtkraftrad (100 cm³, 69 dB(A), ebenfalls im Auftrag des UBA entwickelt) vorgestellt wurde.

Die in der Begründung zum Richtlinienentwurf genannten Kostensteigerungen sind damit widerlegt. Eine technische Begründung für die angeblichen Schwierigkeiten sowie die lange Übergangszeit wurde dort

ohnehin nicht gegeben; das positive Ergebnis der o. a. Entwicklungsarbeit des UBA wurde offensichtlich nicht berücksichtigt.

Die Regelung für das Inkrafttreten (Artikel 3 des Richtlinienentwurfs) ist unklar. Darüber hinaus ist insbesondere die in Artikel 3 Abs. 3 vorgesehene Kannvorschrift unzureichend. Eine wirksame Lärm-minderung wird nur erzielt, wenn die Grenzwerte in allen Mitgliedstaaten verbindlich werden.

40 bis 50 % der Bevölkerung fühlen sich nach Umfragen erheblich durch Lärm gestört. Lärm von Motorrädern führt dabei besonders häufig zu Beschwerden (hohe Schallpegel, sehr auffällige hohe Frequenzen, starke Schwankungen der Geräusche). Daher ist eine kurzfristige Herabsetzung der Grenzwerte dringend erforderlich. Würden gemäß dem vorliegenden EG-Richtlinienvorschlag die Emissionen erst ab 1995 merklich gesenkt, so würde erst etwa im Jahre 2005 eine wesentliche immissionsseitige Entlastung eintreten, d. h. in über 20 Jahren (Lebensdauer der Altfahrzeuge ca. 10 Jahre). Dies stünde auch in krassem Widerspruch zu dem von den Mitgliedstaaten 1978 gesetzten Ziel, daß "insbesondere für die leistungsstärkeren Krafträder eine Herabsetzung der derzeit festgelegten Grenzwerte bis 1985 auf etwa 80 dB(A) angestrebt werden muß.