

Bundesrat

Drucksache 242/90

02.04.90

U - G - VP

Antrag

des Landes Berlin

EntschlieBung des Bundesrates über den Erlaß einer Rechts-
verordnung zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen
durch Emissionen von Bootsmotoren

DIE BÜRGERMEISTERIN VON BERLIN Berlin, den 29. März 1990

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Walter Momper

Sehr geehrter Herr Präsident,

der Senat von Berlin hat beschlossen, dem Bundesrat den
anliegenden Antrag für eine

EntschlieBung des Bundesrates über den
Erlaß einer Rechtsverordnung zum Schutz
vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch
Emissionen von Bootsmotoren

zuzuleiten.

Ich bitte, den Antrag gemäß § 36 Absatz 1 der Geschäftsordnung
den zuständigen Ausschüssen zur Beratung zuzuweisen.

Mit freundlichem Gruß

Ingrid Stahmer

Ingrid Stahmer

Allenvertrieb Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, 5300 Bonn 2
ISSN 0720-2946

-1-

Drucksache 242/90

Anlage

EntschlieBung des Bundesrates über
den Erlaß einer Rechtsverordnung zum Schutz vor schädlichen
Umwelteinwirkungen durch Emissionen von Bootsmotoren

I. Die beim Betrieb von Sportfahrzeugen auf den Binnengewässern durch Verbrennungsmotore entstehenden Geräuschemissionen und Luftverunreinigungen belasten Anlieger und Erholungssuchende. Der Bundesrat stellt mit Besorgnis fest, daß die Freisetzung dieser umwelt- und gesundheitsgefährdenden Emissionen bisher nicht begrenzt wurde.

Er hält es daher für dringend erforderlich, die gegebenen rechtlichen und technischen Möglichkeiten zur Begrenzung und Reduzierung der Emissionen rasch und umfassend zu nutzen.

II. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß eine gebietsübergreifende Begrenzung und Reduzierung der von Wasserfahrzeugen ausgehenden Emissionen durch den Erlaß einer Rechtsverordnung des Bundes auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes erreicht werden kann.

III. In Anbetracht der Tatsache, daß es sich hierbei um verkehrsbedingte Emissionen handelt, fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, eine Rechtsverordnung vorzulegen, in der Lärmhöchstgrenzwerte sowie Abgashöchstwerte für Sportfahrzeuge gesetzlich festgelegt werden. Er erwartet in diesem Zusammenhang, daß die Überprüfung der Einhaltung der Grenzwerte für Lärm und Abgase durch unabhängige Sachverständige in periodisch wiederkehrenden Abständen vorgeschrieben wird.

242/90

- IV. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, einen entsprechenden Verordnungsentwurf, der die Festlegung von Grenzwerten für die durch den Betrieb von Wasserfahrzeugen mit Maschinenantrieb verursachten Emissionen vorsieht, noch im Jahre 1990 dem Bundesrat zur Zustimmung vorzulegen.

Es ist nicht erstrebenswert, daß einzelne Bundesländer landesrechtliche Maßnahmen zur Emissionsbegrenzung treffen, da insbesondere die Bekämpfung von Schadstoffemissionen bundesweite Vorkehrungen verlangt. Um die Einheitlichkeit emissionsschutzrechtlicher Regelungen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland so weit wie möglich zu gewährleisten, ist daher die Bundesregierung aufgefordert, tätig zu werden.

Begründung:

1. Die bei dem Betrieb von Fahrzeugen auf den Binnengewässern entstehenden Geräuschemissionen belasten Anlieger sowie Erholungsuchende. Vor allem die Zunahme des Motorsportbootverkehrs in den letzten Jahren hat zu einer Minderung des Erholungswertes der Binnengewässer und deren Uferzonen geführt. Besonders in Ballungsgebieten, wo der Freizeitwert der umliegenden Erholungsgebiete eine herausragende Bedeutung hat, ist der Minderung des Erholungs- und Freizeitwertes durch die Aufstellung von Lärmhöchstgrenzen entgegenzuwirken. In Erholungsgebieten liegen die von der motorisierten Freizeitschiffahrt verursachten Störgeräusche zum Teil erheblich über dem allgemeinen Umweltgeräuschpegel und entsprechenden Planungsrichtwerten.

Das höchstzulässige Fahrgeräusch von Binnenwasserfahrzeugen ist in der internationalen Rheinschifffahrt und in der Binnenschifffahrt außerhalb des Rheins auf 75 dB(A), gemessen in 25 m Entfernung vom Schiff, festgelegt (§ 5.09 Rheinschiffsuntersuchungs-Ordnung - Anlage 1 der Verordnung zur Einführung der Rheinschiffsuntersuchungs-Ordnung vom 26. März 1976 (BGBl. I S. 773). Diese Regelung gilt nicht für Sportboote mit weniger als 15 m³ Wasserverdrängung. Auch für sonstige Kleinfahrzeuge bestehen keine bundesgesetzlichen Lärmhöchstgrenzwerte. Im Freistaat Bayern darf auf Landesgewässern der Schallpegel des Außengeräusches von Fahrzeugen, gemessen nach DIN-Norm 45 640 im seitlichen Abstand von 25 m von der Bordwand, 65 dB(A) nicht übersteigen.

Nach dem Stand der Technik erscheint es sinnvoll und praktikabel, für die motorisierte Sport- und Freizeitschifffahrt auf allen Gewässern generelle Geräuschlimitierungen vorzugeben. Die Höchstgrenze für Lärmeinwirkungen von 65 dB(A) hat sich auf den bayerischen Gewässern bewährt und kann daher bundesweit als Lärmgrenzwert für alle Kleinfahrzeuge unterhalb der 15 m³ Wasserverdrängungsgrenze angesetzt werden.

Geräuschpegelmessungen sind ohne Probleme durchführbar. Die zur Messung erforderlichen Geräte sind z. B. bei den Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr vorhanden. Der Schallpegel wird beim Vorbeifahren des Wasserfahrzeugs in 25 m Abstand zur Meßstelle bei Höchstgeschwindigkeit gemessen. Um Meßungenauigkeiten auszuschalten, sind mindestens drei Meßwerte aufzunehmen, wobei der Mittelwert hieraus als Betriebsschallpegel des Bootes bei Höchstgeschwindigkeit anzusehen ist.

2. Unstreitig sind die durch den Betrieb von Verbrennungsmotoren verursachten Schadstoffemissionen geeignet, schädliche Luftverunreinigungen hervorzurufen.

Dies hat bei Kraftfahrzeugen zu einer gesetzlichen Festlegung von Abgashöchstwerten (§ 47 StVZO 1) in Verbindung mit Anlage XXIII und XXIV) und zu einer Abgassonderuntersuchungspflicht (§ 47 a StVZO) geführt. Gleiches muß für die Bewertung von Bootsmotoren gelten. Ein Grund, die Abträglichkeit des Betriebes von Bootsmotoren für die Umwelt geringer einzuschätzen als bei Kraftfahrzeugen, ist nicht erkennbar. Tatsache ist, daß die Luft durch Gemische von Öl und Benzin sowie ihre Verbrennungs- und Restabbauprodukte verunreinigt wird. Je nach Bootstyp und Standort der Auspuffanlage gelangen diese Schadstoffe in die Luft oder in das umgebende Gewässer. Auch die über den Auspuff in das Wasser abgegebenen Schadstoffe gelangen zum Teil in die Atmosphäre und tragen dort zur Luftverunreinigung bei.

Die Frage des Regelungsbedürfnisses ist bereits dann zu bejahen, wenn die Befürchtungen im Hinblick auf die Bedeutung des in Rede stehenden Rechtsgutes und der Gefahren, denen konkret begegnet werden soll, im einzelnen nicht nachgewiesen, wissenschaftlich aber auch nicht ausgeräumt sind. Gerade im Bereich des Umweltschutzes darf eine gesetzliche Maßnahme nicht erst dann eingreifen, wenn die Störung bereits eingetreten ist.

1) Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793/GVBl. S. 1987), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Juli 1989 (BGBl. I S. 1510/GVBl. S. 1620)

Im übrigen liegen technische Untersuchungen, die das Regelungsbedürfnis belegen, bereits vor. Auf der Grundlage eines Forschungsauftrages der Bodenseeländer und -kantone zur Festlegung von "Emissionsnormen für Bootsmotoren" ist ein Verordnungsentwurf vom 30. November 1988 zur Festlegung von Emissionsgrenzwerten für motorgetriebene Wasserfahrzeuge erarbeitet worden. Wegen der Pilotfunktion des Bodenseeprojektes für alle Binnengewässer sollten die Emissionsgrenzen bundesweit an die für den Bodensee vorgeschlagenen Grenzwerte angelehnt werden.

3. Die Einführung von Lärm- und Abgasgrenzwerten sollte schon wegen der Verbindung der Wasserstraßen untereinander nicht auf einen Teilbereich der Bundesrepublik Deutschland beschränkt werden. Es besteht zudem die Gefahr, daß landesrechtlich unterschiedliche Regelungen aus Gewässerschutzgründen erlassen werden.

Der vorliegende Antrag verfolgt mithin auch das Ziel, diese Situation im Vorfeld zu vermeiden und damit eine weitgehende Einheitlichkeit emissionsschutzrechtlicher Regelungen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland zu erzielen.