

19.03.01**Empfehlungen
der Ausschüsse**EU - AS - In - U - Vkzu **Punkt** der 761. Sitzung des Bundesrates am 30. März 2001

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 94/25/EG zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote

KOM (2000) 639 endg.; Ratsdok. 12463/00

A

Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union (EU),
der Ausschuss für Arbeit und Sozialpolitik (AS),
der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und
der Verkehrsausschuss (Vk)
empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt
Stellung zu nehmen:

Zu Artikel 1 bis 5 des Richtlinienvorschlags

- EU
U
Vk
1. Der Bundesrat begrüßt die Absicht der Kommission, erstmals Grenzwerte für die Abgas- und Lärmemissionen von Sportbooten einzuführen. Allerdings bestehen gegen den Richtlinienvorschlag folgende Bedenken:

Ausgeliefert am 20. MRZ. 2001

...

EU
U
Vk

2. Bei der Festlegung von Grenzwerten ist auch zu berücksichtigen, dass stehende Binnengewässer (Seen) zur Versorgung der Bevölkerung mit Trinkwasser dienen. Durch die Abgasbelastung aus Motorbooten werden Kohlenwasserstoffe und andere zum Teil toxische organische Verbindungen (u. a. polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe, emulgierte Öle) in Seen eingetragen.

So gelten z. B. für den Bodensee schon seit 1993/1996 zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz abgestimmte Grenzwerte für die Abgas- und Lärmemissionen aller Wasserfahrzeuge, die im Bereich der Benzinmotoren strenger sind als die von der Kommission geplanten Anforderungen an die Emissionen. Außerdem zeigen die Erfahrungen mit den bisher auf der Basis der Bodensee-Regelungen zertifizierten Motoren, dass diese auch für den Bereich der Dieselmotoren überwiegend deutlich niedrigere Emissions-Messwerte als die von der Kommission vorgeschlagenen Grenzwerte einhalten. Dies gilt auch für die Kohlenwasserstoffemissionen (HC), die aus ökologischer Sicht für stehende Binnengewässer besonders kritisch zu betrachten sind.

Vor diesem Hintergrund berücksichtigt der Richtlinienvorschlag nur unzureichend die bereits vorhandenen Techniken zur Verminderung der Abgasemissionen sowie die bereits geltenden Vorschriften zur Emissionsbegrenzung von Wasserfahrzeugen. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, bei den weiteren Beratungen darauf hinzuwirken, dass für stehende Gewässer, die tatsächlich oder potenziell der Trinkwasserversorgung dienen, strengere Abgasemissionswerte für Antriebsmotoren festgesetzt werden. Diese sollten sich an den heute schon vorhandenen technischen Möglichkeiten sowie an bereits geltenden Rechtsvorschriften (z. B. die entsprechenden Regelungen der Bodensee-Schiffahrts-Ordnung) orientieren. Darüber hinaus sollte im Richtlinienvorschlag klargestellt werden, dass die Mitgliedstaaten für diese Gewässer strengere Emissions-Grenzwerte für Sportboote festsetzen können.

U
Vk

3. Nach dem Richtlinienvorschlag soll die Kommission ermächtigt werden, unterstützt von einem Regelungsausschuss, Änderungen in den in Artikel 6a genannten Anhängen vorzunehmen. Für die Kommission böte sich somit die Möglichkeit, technische Anforderungen und Grenzwerte, also den zentralen Regelungsgehalt der Vorschrift, ohne Beteiligung des Ministerrats zu ändern. Die Bundesregierung wird gebeten, sich dafür einzusetzen, dass derartige Än-

derungen eines förmlichen Richtlinienverfahrens bedürfen.

- EU
U
Vk
4. Die Kommission sollte verpflichtet werden, spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten den Vorschlag einer Änderungsrichtlinie vorzulegen, durch den die Anforderungen und Grenzwerte für Emissionen von Sportbootmotoren dem technischen Fortschritt angepasst werden.
- EU
U
Vk
5. Ferner sind die Abgasemissionsgrenzwerte in der vorgesehenen Richtlinie hinsichtlich der Partikelangaben für Dieselmotoren unkonkret. Es wird hier nur die Zahl "1", jedoch ohne Angabe einer Einheit genannt. Soweit diese Zahl den Partikelgrenzwert in g/kWh bezeichnen soll, ist der Grenzwert im Vergleich zu schon bestehenden Regelungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) deutlich schwächer. Der Grenzwert für Partikelemissionen ist zu konkretisieren und unter Orientierung an den genannten Regelungen der ZKR festzusetzen.
- EU
U
Vk
6. Die Richtlinie regelt lediglich das Inverkehrbringen der Sportboote. Regelungen über die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte bis zum Ende der Lebensdauer der Motoren können nicht im Rahmen der Richtlinie getroffen werden. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, dafür Sorge zu tragen, dass auch Motoren, die längere Zeit in Betrieb sind, die Grenzwerte einhalten. Dies könnte durch die Pflicht zur Durchführung einer regelmäßigen Nachuntersuchung erfolgen; als Beispiel wird auf eine entsprechende Regelung der Bodensee-Schifffahrts-Ordnung verwiesen.
- EU
AS
7. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Verlauf der Beratungen darauf hinzuwirken, dass Artikel 2 gestrichen wird.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Richtlinie 94/25/EG stützt sich auf Artikel 95 EU-Vertrag und gilt für das Inverkehrbringen von Sportbooten, unvollständigen Booten und für alle einzelnen oder eingesetzten Bauteile. Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen außerdem Grenzwerte für die Abgas- und Geräuschemissionen von Sportbootmotoren festgelegt und in die Sportbootrichtlinie aufgenommen werden.

Der Artikel 2 sieht vor, dass zwei Jahre nach der Umsetzung durch die Kommission ein Bericht vorgelegt wird, wie ein System der Feldüberwachungsprüfungen einzurichten ist.

Die Feldüberwachungsprüfungen laufen letztendlich – wie die ASU im PKW-

Sektor - auf die Einführung von regelmäßig wiederkehrenden Prüfungen der Abgas- und Lärmemissionswerte hinaus. Diese Anforderungen gehen über die Regelungen für das Inverkehrbringen hinaus und beziehen sich auf in Betrieb befindliche Sportboote. Damit wird die bisherige Systematik durchbrochen, in einer Richtlinie nach Artikel 95 nur die Anforderungen für das Inverkehrbringen niederzulegen.

Feldüberwachungsprüfungen sollten daher gesondert in einer Richtlinie nach Artikel 137 erfasst und behandelt werden.

Zu Anhang A (Anhang I Nr. 6 Teil C Nr. 1.1 Tabelle 2)

EU
U

8. In Anhang A ist im Anhang I Nr. 6 Teil C in Nummer 1.1 in der Tabelle 2 und im Absatz 2 das Maß für die Grenzwerte der Geräuschemissionen von " L_{pASmax} " (= maximaler AS-bewerteter Schalldruckpegel in dB (gem. ISO 14509)) in " L_{pAFmax} " (maximaler AF-bewerteter Schalldruckpegel in dB) zu ändern.

Mit der Festlegung der Grenzwerte auf der Basis maximaler AS-bewerteter Schalldruckpegel werden den Anrainern höhere Lärmbelastungen (> 1 dB) gegenüber einer AF-Bewertung zugemutet.

Um eine Vergleichbarkeit der einzelnen Lärmquellen im europäischen Maßstab zu erreichen bzw. beizubehalten ist es hier zwingend erforderlich, diese Richtlinie der EU der bisherigen Herangehensweise des Grünbuches entsprechend anzupassen.

Initiiert durch die Festlegungen im Grünbuch werden in der Europäischen Gemeinschaft alle Anstrengungen unternommen, die nationalen Normen zu harmonisieren. Die ersten Ergebnisse der Workgroups liegen hierzu vor. Dabei werden alle Messungen mit der Zeitbewertung "Fast" durchgeführt.

Die in den einschlägigen Rechtsgrundlagen aufgeführten Grenzwerte sind dementsprechend ebenfalls in der Zeitbewertung "Fast" ausgewiesen. So werden z. B. die höchstzulässigen Fahrgeräusche für Berufsschiffe in der Rheinschifffahrtsuntersuchungsordnung (RheinSchUO vom 19. Dezember 1994, geändert 1997, 1998), § 8.08 Ziffer 2 mit einem maximalen Schalldruckpegel L_{pAFmax} von 75 dB(A) im Abstand von 25 m ausgewiesen.

Selbst unter der Maßgabe, dass die Geräuschprüfung nach der ISO 14509 durchgeführt wird, indem eine Erfassung der Geräuschemission mit der Zeiterfassung "Slow" erfolgt, kann der ermittelte Wert durch eine Korrektur der "Fast"-Zeitbewertung angepasst und mit dem Grenzwert L_{pAFmax} der Tabelle 2 verglichen werden.

Die höchstzulässigen Betriebsgeräusche der Berufsschifffahrt werden ebenfalls als AF-bewerteter Schalldruckpegel in dB angegeben. Eine Gleichbehandlung der Wasserfahrzeuge für Sport- und Vergnügungszwecke mit denen der Berufsschifffahrt ist sicherzustellen. Die Berufsschifffahrt darf nicht durch eine andere Bewertung benachteiligt werden.

Da Sportboote häufig in Erholungsgebieten genutzt werden bzw. in Tageszeiten mit erhöhtem Ruheanspruch, müsste jedoch für diese Wasserfahrzeuge ein schärferer Grenzwert als Vergleich herangezogen werden, aber der Grundsatz der Gleichbehandlung ist zu wahren.

EU
Vk

9. Im Hinblick auf die im Richtlinienvorschlag enthaltenen Geräuschpegel bittet der Bundesrat die Bundesregierung, bei den weiteren Beratungen darauf hinzuwirken, dass die Grenzwerte der Tabelle 2 im Anhang I, Ziffer 6., Buchstabe C, Nr. 1.1 auch für zwei- und mehrmotorige Einheiten ohne Erhöhung des maximalen Schalldruckpegels einzuhalten sind.

Zu Anhang A (Anhang I Nr. 6 Teil C Nr. 1.1 Abs. 3)

EU
U

10. In Anhang A ist im Anhang I Nr. 6 Teil C in Nummer 1.1 der Absatz 3 zu streichen.

EU
U
Vk

11. Eine Überschreitung der Grenzwerte (Nummer 1.1, Tabelle 2) durch zwei- und mehrmotorige Einheiten stellt eine ungerechtfertigte Bevorteilung dieser Boot-Motor-Kombinationen dar, die sachlich nicht gerechtfertigt ist und zu einer nicht vertretbaren gesundheitlichen Beeinträchtigung der Bevölkerung führt.

Mit einer Ausnahmeregelung für mehrmotorige Einheiten, wie sie unter Ziffer 1.1 im Richtlinienvorschlag ausgewiesen wird, wird das angestrebte Ziel, durch Verringerung der Geräuschemissionen die menschliche Gesundheit, das Wohl der Bevölkerung und eine intakte Umwelt zu schützen, nicht erreicht.

Durch die ganzheitliche Betrachtung der Boot-Motor-Kombination, die sowohl beim Bau als auch bei der Zertifizierung zu Grunde gelegt werden muss, ist eine Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie möglich und technisch realisierbar. Demzufolge kann auch bei mehrmotorigen Boot-Motor-Kombinationen eine Unterschreitung der maximal zulässigen Schalldruckpegel erreicht werden, wenn entsprechend leisere Motoren genutzt werden.

B

12. Der Ausschuss für Innere Angelegenheiten

empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.