

Beschlußempfehlung und Bericht des Innenausschusses (4. Ausschuß)

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 10/2076 Nr. 7 —**

**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. Nr. 9148/84«**

A. Problem

Die Geräuschgrenzwerte für Krafträder, die in der Richtlinie des Rates 78/1015/EWG vom 23. November 1978 festgelegt sind, sollen verschärft werden.

B. Lösung

Der Vorschlag der Kommission sieht dazu Grenzwertverschärfungen in zwei Stufen bis zum Jahre 1995 vor. Gleichzeitig enthält der Regelungsvorschlag eine Änderung des Geräuschmeßverfahrens. Diese Änderung führt bei Fahrzeugen mit einem Hubraum von mehr als 350 ccm zu niedrigeren Meßwerten als nach dem bisherigen Verfahren.

In der Beschlußempfehlung des Innenausschusses wird der Richtlinienvorschlag unter anderem nicht für ausreichend gehalten, da er weder dem Stand der Lärminderungstechnik entspricht noch die Zielvorstellungen erfüllt, die sich der Rat in den Erwägungsgründen zur Richtlinie 78/1015/EWG selbst vorgegeben hat. Die Bundesregierung wird daher gebeten, darauf hinzuwirken, daß die geplante Vorstufe für die Einführung neuer Grenzwerte bereits in den 80er Jahren eingeführt werden.

Einstimmigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

keine

D. Kosten

keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag hält den Richtlinienvorschlag (Anlage) nicht für ausreichend. Der Vorschlag entspricht weder dem Stand der Lärminderungstechnik, noch erfüllt er die Zielvorstellungen hinsichtlich Grenzwerten und Zeitrahmen, die sich der Rat in den Erwägungsgründen zu der Richtlinie 78/1015/EWG vom 23. November 1978 selbst vorgegeben hat.

In der Bundesrepublik Deutschland sind Forschungs- und Entwicklungsprojekte zur Lärminderung an Krafträdern europäischer Hersteller durchgeführt worden. Sie haben den Nachweis erbracht, daß Grenzwerte von 80 dB(A) — auch für die leistungsstarken Krafträder — durch einfache technische Maßnahmen erreichbar, wirtschaftlich vertretbar und damit kurzfristig realisierbar sind.

2. Der Deutsche Bundestag bittet die Bundesregierung, bei ihren Verhandlungen in Brüssel darauf hinzuwirken, daß die geplante Vorstufe für die Einführung neuer Grenzwerte entfällt und die ab 1. Oktober 1995 vorgesehenen Grenzwerte bereits in den achtziger Jahren eingeführt werden.

Bonn, den 16. Oktober 1986

Der Innenausschuß

Dr. Wernitz	Wartenberg (Berlin)	Schulte (Menden)	Schmidbauer
Vorsitzender	Berichterstatler		

Anlage

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 Auspuffanlage von Krafträdern

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Richtlinie 78/1015/EWG des Rates¹⁾ legt in ihrem Anhang I Grenzwerte für die Geräuschpegel von Krafträdern fest. Nach Artikel 8 der Richtlinie beschließt der Rat bis zum 31. Dezember 1984 auf Vorschlag der Kommission eine Herabsetzung der zulässigen Grenzwerte für den Geräuschpegel nach Anhang I.

Beim Erlass der Richtlinie 78/1015/EWG wurde der Akzent auf die Tatsache gelegt, daß sie einen ersten Schritt zur Verbesserung der Umwelt darstellt. Gleichzeitig sollte die technische Entwicklung geräuschärmerer Krafträder weiter gefördert werden. Die festgelegten Werte mußten vor 1985 insbesondere für die leistungstärkeren Krafträder herabgesetzt werden. Bei den festzusetzenden Geräuschpegeln mußten die technischen Mittel, die zu dieser Zeit eingesetzt werden konnten, berücksichtigt werden.

Der Schutz der Bevölkerung in Stadtgebieten gegen die Lärmbelastigungen erfordert Maßnahmen zur Verminderung des Geräuschpegels der Krafträder; eine solche Verminderung muß durch den in der Konstruktion dieser Fahrzeugtypen bereits erzielten oder durch Förderung zu erzielenden technischen Fortschritt ermöglicht werden.

Zu diesem Zweck ist die Richtlinie 78/1015/EWG so zu ändern, daß das Meßverfahren für den tatsächlichen Einsatz der Krafträder im Stadtverkehr repräsentativer ist und die Zahl der Kraftradklassen vermindert wird; hierbei ist der unterschiedlichen Methodologie Rechnung zu tragen und die unterschiedliche Behandlung möglichst zu vereinheitlichen. Die Festlegung von Grenzwerten des Geräuschpegels

¹⁾ ABl. Nr. L 349 vom 13. Dezember 1978, S. 21.

für jede dieser neuen Kraftradklassen stellt eine tatsächliche Verminderung des Geräuschpegels dieser Fahrzeugtypen dar. Diese Verminderungen sollten in zwei Stufen vorgenommen werden, damit den Herstellern Zeit zu einer Verbesserung ihrer Erzeugnisse gewährt wird.

Diese Verminderungen stellen einen bedeutenden Schritt zur Verbesserung der Umweltsituation dar —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

1. Anhang I der Richtlinie 78/1015/EWG wird gemäß dem Anhang dieser Richtlinie geändert.

Hubraumklasse cm ³	Grenzwerte des Geräuschpegels dB(A)	
	vom Datum der Inkraftsetzung der Richtlinie an	ab 1. Oktober 1995
≤ 80	77	75
> 80 ≤ 175	80	78
> 175	82	80

Artikel 2

Vor dem 1. Oktober 1992 werden die ab 1. Oktober 1995 geltenden Geräuschpegel und/oder dieses in Punkt 2.1.1 von Anhang I der Richtlinie 78/1015/EWG angegebene Datum vom Rat auf Vorschlag der Kommission auf etwaige Änderungen geprüft, die sich infolge neuer technischer und/oder wirtschaftlicher Elemente, die nach dem Erlass dieser Richtlinie eintreten, als notwendig erweisen könnten.

Artikel 3

1. Ab 1. Oktober 1986

— wenden die Mitgliedstaaten, in denen für Krafträder oder bestimmte Klassen von Krafträdern eine Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung erforderlich ist, auf Verlangen des Herstellers oder seines Beauftragten die harmonisierten technischen Vorschriften der Richtlinie 78/1015/EWG anstelle der entsprechenden einzelstaatlichen Vorschriften als

Grundlage für eine Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung an,

- die Mitgliedstaaten, in denen für Krafträder oder bestimmte Klassen von Krafträdern keine Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung erforderlich ist, dürfen die Zulassung, den Verkauf, die Inbetriebnahme oder den Einsatz dieser Krafträder nicht unter dem Vorwand verweigern bzw. verbieten, daß die nach der Richtlinie 78/1015/EWG harmonisierten Vorschriften anstelle der entsprechenden einzelstaatlichen Vorschriften eingehalten worden sind.

2. Ab 1. Oktober 1987

- dürfen die Mitgliedstaaten die in Artikel 3 Abs. 1 der Richtlinie 78/1015/EWG bezeichnete Bescheinigung für einen Kraftradtyp, dessen Geräuschpegel und Auspuffanlage den Bestimmungen der genannten Richtlinie nicht entsprechen, nicht mehr ausstellen,
- können die Mitgliedstaaten die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern oder die Zulassung, den Verkauf, die Inbetriebnahme und den Einsatz eines Kraftradtyps

verbieten, dessen Geräuschpegel und Auspuffanlage den Vorschriften der Richtlinie 78/1015/EWG nicht entspricht.

3. Am Ende des dritten Jahres nach der Einführung der in Punkt 2.1.1 von Anhang I der Richtlinie 78/1015/EWG festgelegten Grenzwerte können die Mitgliedstaaten die erste Inbetriebnahme der Krafträder verbieten, deren Geräuschpegel und Auspuffanlage den Vorschriften der genannten Richtlinie nicht entsprechen.

Artikel 4

Vor dem 1. Oktober 1986 erlassen und veröffentlichten die Mitgliedstaaten die erforderlichen Vorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen, und setzen die Kommission hiervon unverzüglich in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften ab 1. Oktober 1986 an.

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Anhang

Änderung des Anhangs I zur Richtlinie 78/1015/EWG

Die Punkte 2.1.1, 2.1.4.3.1 und 2.1.4.3.2 erhalten folgende Fassung:

„2.1.1 Grenzwerte

Der Geräuschpegel der Krafträder darf unter den in 2.1.2 bis 2.1.5 festgelegten Bedingungen folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

Hubraumklasse cm ³	Grenzwerte des Geräuschpegels dB(A)	
	vom Datum der Inkraftsetzung der Richtlinie an	ab 1. Oktober 1995
≤ 80	77	75
> 80 ≤ 175	80	78
> 175	82	80

2.1.4.3.1 Krafträder mit handgeschaltetem Getriebe

2.1.4.3.1.1 Geschwindigkeit des Heranfahrens

Das Kraftrad ist mit gleichförmiger Geschwindigkeit von 50 km/h an die Linie AA' heranzufahren, wobei die Motordrehzahl 75% des in 2.4 von Anhang II festgelegten Wertes betragen muß.

2.1.4.3.1.2 Wahl des Ganges

2.1.4.3.1.2.1 Krafträder mit einem Getriebe mit vier oder weniger Gängen werden unabhängig von ihrem Hubraum im zweiten Gang geprüft.

2.1.4.3.1.2.2 Krafträder mit einem Hubraum von höchstens 175 cm³ und einem Getriebe mit fünf oder mehr Gängen werden ausschließlich im dritten Gang geprüft.

2.1.4.3.1.2.3 Krafträder mit einem Motor mit einem Hubraum von mehr als 175 cm³ und einem Getriebe mit fünf oder mehr Gängen werden im zweiten und im dritten Gang geprüft. Als Ergebnis gilt der Mittelwert beider Prüfungen.

2.1.4.3.1.2.4 Falls die gleichförmige Drehzahl beim Heranfahren an die Linie am Ende der Teststrecke während der Prüfung im zweiten Gang (siehe 2.1.4.3.1.2.1 und 2.1.4.3.1.2.3) 110 % des in 2.4 von Anhang II festgelegten Wertes übersteigt, so wird der Versuch im dritten Gang durch-

geführt, und der dabei festgestellte Geräuschpegel gilt allein als Prüfungsergebnis.

2.1.4.3.2 Krafträder mit automatischem Getriebe

2.1.4.3.2.1 Krafträder ohne Handschaltung

2.1.4.3.2.1.1 Geschwindigkeit des Heranfahrens

Das Kraftrad nähert sich der Linie AA' mit verschiedenen gleichförmigen Geschwindigkeiten von 30, 40 und 50 km/h oder 75% der Höchstgeschwindigkeit auf der Straße, wenn dieser Wert niedriger ist. Es wird die Bedingung gewählt, bei der der Geräuschpegel am höchsten ist.

2.1.4.3.2.2 Krafträder mit Handschaltung mit x Vorwärtsgängen

2.1.4.3.2.2.1 Geschwindigkeit des Heranfahrens

Das Kraftrad nähert sich der Linie AA' mit einer gleichförmigen Geschwindigkeit von weniger als 50 km/h, wobei die Drehzahl des Motors 75% des in 2.4, Anhang II, festgelegten Wertes oder einer gleichförmigen Geschwindigkeit von 50 km/h entspricht, wenn die Drehzahl des Motors weniger als 75% des in 2.4 von Anhang II festgelegten Wertes beträgt. Erfolgt während der Prüfung bei gleichförmiger Geschwindigkeit von 50 km/h eine Rückschaltung in den ersten Gang, so kann die Geschwindigkeit des Kraftrades auf höchstens 60 km/h erhöht werden, um das Herabschalten zu vermeiden.

2.1.4.3.2.2.2 Einstellung der Handschaltung

Bei Krafträdern mit Handschaltung mit x Gängen ist die Prüfung mit der Gangschaltung in der höchsten Stellung durchzuführen; die wahlfreie Herabschaltvorrichtung (z. B. das 'kick-down') ist nicht zu verwenden. Erfolgt nach der Linie AA' eine automatische Herabschaltung, so ist die Prüfung zu wiederholen, wobei die höchste Stellung — 1 und die höchste Stellung — 2 — wenn notwendig — verwendet wird, um die höchste Stellung der Gangschaltung zu finden, bei der die Prüfung ohne automatisches Herabschalten (ohne Verwendung des 'kick-down') durchgeführt werden kann.“

Begründung

1. Überblick

Die zulässigen Höchstwerte des Geräuschpegels für Krafträder sind auf Gemeinschaftsebene in der Richtlinie 78/1015/EWG¹⁾ festgelegt worden, in der auch die Meßmethode und die Prüfverfahren angegeben sind.

Zur Erinnerung seien die zulässigen Grenzwerte des Geräuschpegels von Krafträdern nach fünf Hubraumklassen angegeben:

Hubraumklasse der Krafträder	Grenzwerte in dB(A)
≤ 80 cm ³	78
80 cm ³ ≤ 125 cm ³	80
125 cm ³ ≤ 350 cm ³	83
350 cm ³ ≤ 500 cm ³	85
> 500 cm ³	86

Die Meßmethode ist dadurch gekennzeichnet, daß die Wahl der Gänge vorgeschrieben, die Geschwindigkeit des heranfahrenden Kraftrades und/oder die Motordrehzahl in Prozent der Vollastdrehzahl angegeben sind, daß eine Prüfung bei Beschleunigung und Vollast auf einer bestimmten Meßstrecke und eine zusätzliche Messung des Geräuschpegels in der Nähe des stillstehenden Kraftrades durchgeführt wird.

Bei der Annahme dieser Richtlinie hatten die Mitgliedstaaten folgendes vereinbart und im fünften Erwägungsgrund festgelegt: „... die Festsetzung von Grenzwerten für den Geräuschpegel von Krafträdern stellt einen Schritt auf dem Weg zur Verbesserung der Umweltbedingungen dar. Gleichzeitig ist auch die technische Entwicklung geräuschärmerer Krafträder weiter voranzutreiben. Insbesondere muß für die leistungsstärkeren Krafträder eine Herabsetzung der derzeit festgelegten Grenzwerte bis 1985 auf etwa 80 dB(A) angestrebt werden. Auch bei den übrigen Klassen von Krafträdern ist es dringend geboten, die Bemühungen um eine Geräuschminderung fortzusetzen. Bei den festzusetzenden Geräuschpegeln müssen die technischen Mittel, die zu diesem Zeitpunkt eingesetzt werden können, berücksichtigt werden. Darüber hinaus müssen die Grenzwerte rechtzeitig festgesetzt werden, damit die Hersteller über genügend Zeit verfügen, um ihre Ergebnisse zu verbessern.“

Diese Vereinbarung fand ihren Niederschlag in Artikel 8, nachdem der Rat auf Vorschlag der Kommission vor Ende 1984 die Herabsetzung der zulässigen Grenzwerte für den Geräuschpegel nach Anhang I beschließen soll. Um diesen Bestimmungen nachzu-

kommen, hat die Kommission die Arbeiten unternommen, die ihr die Ausarbeitung geeigneter Vorschläge ermöglichen sollen.

Diese Arbeiten gliedern sich in zwei Phasen; in der ersten wurde das Battelle-Institut Frankfurt mit einer Untersuchung über die verfügbare Technologie zur Verminderung der Geräuschemissionen von Krafträdern beauftragt, während in der zweiten Phase die Ad-hoc-Gruppen „ERGA-Lärm“ — die gleichzeitig mit den Gruppen „ERGA-Luftverschmutzung“ und „ERGA-Sicherheit“ eingesetzt wurde — nach Stellungnahme der Kommission zur europäischen Kraftfahrzeugindustrie 1981 mit der Ausarbeitung eines Berichts über die technischen und wirtschaftlichen Elemente zur Verminderung der derzeitigen Geräuschpegel von Krafträdern betraut wurde, um die Wahl der dem Rat vorzulegenden Vorschläge und ihre Folgen näher zu beleuchten.

Die Arbeiten dieser Ad-hoc-Gruppe liefen im September 1983 sofort nach den ersten Ergebnissen der Battelle-Untersuchung an und konzentrierten sich unter Berücksichtigung der angesetzten Frist — Ende 1983 — auf die Zeit von September bis Dezember 1983.

In diesem Bericht²⁾, der Anfang März 1984 verteilt wurde, ist die klassische Szenarien-Methodologie angewandt worden. Fünf Szenarien wurden geprüft und für jedes die Durchführbarkeit der Verminderungen der Grenzwerte des Geräuschpegels und die Auswirkungen geschätzt, die diese Verminderungen für die Konzeption und Konstruktion der Krafträder zur Folge hätten, sowie die Kostenzunahme und die Gefahr unstatthafter Änderungen durch die Kundschaft.

Die Auswirkungen auf die Schadstoffemissionen und den Kraftstoffverbrauch konnten nicht in Betracht gezogen werden, da sie von einzelnen oder kumulativen technischen Lösungen abhängen, die im Bericht angegeben sind und die die Hersteller zur Einhaltung der geschlossenen Verminderung des Geräuschpegels festlegen werden, wobei die Wahl den Herstellern überlassen bleibt und somit zur Zeit noch nicht bekannt ist.

2. Ausmaße des Technischen Problems und Vorschläge

Das derzeitige Meßverfahren für alle fünf Kraftradklassen nach der Richtlinie 78/1015/EWG und der Regelung Nr. 41 der ECE (UNO-Wirtschaftskommission für Europa) mit ähnlichem Inhalt hat vielseitige Kritik hervorgerufen; den Ergebnissen wird mangelnder Realismus vorgeworfen, da die Krafträder

¹⁾ ABl. Nr. L 349 vom 13. Dezember 1978, S. 21.

²⁾ Dok. III/1366/83-Rev. 1

unter künstlichen Bedingungen geprüft würden, die nicht den tatsächlichen Einsatzbedingungen dieser Räder im Stadtverkehr entsprächen. Es wurde die Frage aufgeworfen, inwiefern dieses Meßverfahren den tatsächlichen Geräuschpegel der Krafträder im Straßenverkehr beeinflusse und ob es das gewünschte Ergebnis, d. h. den Einsatz geräuschärmerer Krafträder, zur Folge haben könne.

Es wurde ernsthaft bezweifelt, ob eine Verminderung der zulässigen Werte des Geräuschpegels in Verbindung mit dieser Meßmethode zu einer Verminderung des tatsächlichen Lärms im Stadtverkehr führen könne.

Angesichts der Möglichkeit, ein überholtes Meßverfahren beizubehalten (diese Anforderungen beruhen auf einer ISO-Norm von 1964, der die Technologie und das Stadtverkehrsaufkommen dieser Zeit zugrunde lagen), das sowohl für die Verwaltung als auch für die Industrie Probleme aufwirft, die technischen Möglichkeiten zur Verbesserung der „geräuscharmen Konzeption“ einschränkt und für die tatsächlichen Einsatzbedingungen der Krafträder nicht repräsentativ ist, einerseits und der Möglichkeit einer Änderung dieses Verfahrens aufgrund der bereits für die Kraftfahrzeuge angewandten Methodologie durch Beseitigung oder Verminderung der oben erwähnten Nachteile andererseits hat man sich für diese zweite Möglichkeit entschieden.

Die Einhaltung folgender Kriterien durch diese neue Methodologie wurde für notwendig befunden:

- a) Charakterisierung des Lärms so, wie er am Straßenrand vom Menschen als störend empfunden wird;
- b) Charakterisierung des Lärms während der störendsten Phasen des Betriebs der üblichen Kraftäder;
- c) Messung des Geräuschpegels nach einem für alle Kraftäder vergleichbaren Verfahren;
- d) einfaches, zuverlässiges, wiederholbares und durch Umweltbedingungen möglichst wenig beeinflusstes Meßverfahren.

Diese Voraussetzungen mußten zur Berücksichtigung der amerikanischen Erfahrungen und der sich aus diesen ergebenden Folgerungen führen, denen sehr eingehende Forschungen über die Verwendung und den Einsatz dieses Fahrzeugtyps im Straßenverkehr zugrunde liegen. Mit der neuen Unterteilung in Hubraumklassen (drei anstelle der derzeit fünf) ist eine bessere Unterscheidung der Grenze zwischen den Kraftädern mittlerer und hoher Leistung und denjenigen mit beschränkter Leistung, deren Motoren leichter hohe Drehzahlbereiche erreichen würden, angestrebt. Hierbei soll der mittlere Einsatz des Motors im Stadtverkehr berücksichtigt werden, den die amerikanischen Untersuchungen sehr klar zum Ausdruck gebracht haben, wobei auch den Unterschieden zwischen dem Straßenverkehr in Europa und in Amerika Rechnung getragen werden soll.

Die neue Unterteilung der Kraftäder wird ferner dazu beitragen, daß die verschiedenen Kraftadklassen weniger unterschiedlich behandelt werden, da-

mit nicht diejenigen unnötig belastet werden, deren Geräuschpegel in der Praxis als hinreichend niedrig betrachtet werden konnte.

Die übrigen Änderungen des Meßverfahrens, die mit den neuen Unterteilungen in Klassen zusammenhängen, betreffen hauptsächlich folgende Punkte:

Die wichtigste Neuerung zur Annäherung der Prüfung an die Bedingungen des tatsächlichen Einsatzes im Stadtverkehr war die Streichung der Bedingung, daß der Drehzahlbereich des Motors nicht unter die Hälfte der Vollastdrehzahl sinken darf und daß die Geschwindigkeit des Heranfahrens an die Linie, an der die Messung des Geräuschpegels beginnt (und somit die Geschwindigkeit zu Beginn der Beschleunigung), 50 km/h nicht übersteigen darf. Vor dieser Änderung kam es vor, daß insbesondere Kraftäder mit großem Hubraum mit Geschwindigkeiten in die Prüfstrecke einfuhren und diese verließen, die höher waren als die in den Stadtzentren zulässigen Geschwindigkeiten, so daß sie für Kraftäder in einem — auch nicht besonders dichten — Verkehrsstrom kaum erreicht würden.

Ferner ist die indiskriminierte Verwendung des zweiten Ganges für alle Kraftäder eingeschränkt worden, da dieser zu übermäßigen Drehzahlen des Motors führte. Der zweite und dritte Gang entspricht den verschiedenen Einsatzbedingungen in der Praxis besser und macht die Methodologie repräsentativer.

Schließlich verhindert die Bestimmung, daß die Drehzahl des Motors während der Prüfung 110 % der Vollastdrehzahl nicht übersteigen darf, das Eintreten bestimmter anomaler Situationen, die bei einigen Kraftädern mit besonderer technischer Konzeption vorkamen.

Alle diese Änderungen sind von der UNO-Wirtschaftskommission für Europa in ihrer neuesten Änderung 01 der Regelung Nr. 41 bereits angenommen worden.

3. Inhalt des Vorschlags (Grenzwerte des Geräuschpegels)

Die vom Rat gewünschte Herabsetzung der derzeitigen Geräuschpegel der Kraftäder auf rund 80 dB(A) kann nicht vor den neunziger Jahren vollzogen werden — zumindest nicht für alle Kraftadklassen.

Für die leistungsstärksten Kraftäder sind angesichts der derzeitigen technischen Möglichkeiten und der gegenwärtigen Wirtschaftslage Verminderungen um 5 bis 6 dB(A), die einer tatsächlichen Verminderung des zulässigen Lärmpegels um 50 % entsprechen, nicht möglich, da die Skala der Meßeinheit dB(A) logarithmisch und nicht linear ist.

Es wird somit vorgeschlagen, die Herabsetzung in zwei Stufen vorzunehmen: Eine erste Stufe mit „vernünftigen“ Verminderungen wird auf den 1. Oktober 1987 angesetzt und eine zweite mit beträchtlicheren Verminderungen — größer oder gleich den obenerwähnten, vom Rat gewünschten Werten — auf den 1. Oktober 1995. Für die zweite Serie von Verminderungen wird jedoch ausbedingte, daß drei Jahre vor

ihrem Inkrafttreten zu prüfen ist, ob infolge neuer wirtschaftlicher und/oder technischer Elemente Änderungen notwendig sind.

Die erste Serie von Verminderungen umfaßt eine Herabsetzung der derzeitigen Grenzwerte von 1 bis 4 dB(A) je nach Krafradklasse.

Die Folgen für den Bau und die Konzeption der Krafräder umfassen die folgenden technischen Änderungen einzeln oder kumulativ: Verbesserung des Einlaß- und Auspuffsystems, des Antriebsritzels, des Getriebes, der Fertigungstoleranzen und in bestimmten Fällen eine Verminderung der Höchstleistung bis zu 30 %. Die Kostenzunahme und daraus resultierende Kaufpreiserhöhung, die auf die Herstellung der zusätzlichen Ausrüstungsteile, die strengeren Bearbeitungstoleranzen und die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten zurückzuführen sind, wurden auf 2 bis 5 % geschätzt. Die vorhersehbare Gefahr von unstatthaften Änderungen durch die Kundschaft wurde für „unverändert“ und „erhöht“ befunden.

Die zweite Serie von Verminderungen umfaßt eine weitere Herabsetzung um 2 dB(A) gegenüber der ersten Serie von Verminderungen, dies entspricht einer Verminderung von 3 auf 6 dB(A) im Vergleich zu den derzeit geltenden Grenzwerten.

Die Folgen auf die Konstruktion und Konzeption der Krafräder umfassen einzeln oder kumulativ: die Verbesserung des Einlaß- und Auspuffsystems, des Antriebs- und Abtriebsritzels, des Getriebes und der Fertigungstoleranzen, die Verminderung der Höchstleistung in bestimmten Fällen bis zu 50 % und

in bestimmten Fällen den Anbau von Schalldämpfern. Die Folgen für die Kosten wurden hoch geschätzt (10 % und mehr). Die voraussehbare Gefahr unstatthafter Änderungen durch die Kundschaft wurde ebenfalls hoch geschätzt, d. h. es wird erwartet, daß die Benutzer von Krafrädern unstatthafte Änderungen an den Fahrzeugen in sehr hohem Maße selbst vornehmen werden.

Mit der Ausarbeitung dieser Änderung glaubt die Kommission, einen wichtigen Schritt zur Verbesserung der Umwelt getan zu haben, die das wesentliche Ziel dieser Maßnahmen darstellt; sie glaubt ferner, daß die finanziellen Anstrengungen seitens der Industrie und der Käufer in einem vernünftigen Verhältnis zu dem angestrebten Ziel stehen.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, daß der größte Nutzen erreicht wird, wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen in den Mitgliedstaaten durch strengere Kontrollen der bereits im Verkehr befindlichen Krafräder ergänzt werden, um die Lärmbelästigungen infolge „nicht normaler“ Verwendung dieser Fahrzeuge (Lärm infolge unnötiger Beschleunigungen und Bremsvorgänge, mißbräuchlicher Betätigung der Hupen und beschädigter oder unstatthafte geänderter Auspuffvorrichtungen) zu bekämpfen.

4. Befragung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Nach den Bestimmungen von Artikel 100 Abs. 2 ist die Stellungnahme dieser beiden Organe notwendig.

Bericht der Abgeordneten Wartenberg (Berlin), Schulte (Menden) und Schmidbauer

Der Richtlinienentwurf wurde mit Sammelübersicht über die in der Zeit vom 19. September bis 2. Oktober 1984 eingegangenen EG-Vorlagen — Drucksache 10/2076, lfd. Nr. 7 — an den Innenausschuß federführend sowie an den Ausschuß für Verkehr zur Mitberatung überwiesen. Der Ausschuß für Verkehr hat einmütig empfohlen, daß die Bundesregierung ersucht werden sollte, in Brüssel auf wesentliche Verschärfungen der in dem Richtlinienentwurf vorgesehenen Regelung hinzuwirken und hat sich der Beschlußvorlage des Bundesrates vom 26. November 1984 angeschlossen. Der Innenausschuß hat die Vorlage in seiner 81. Sitzung beraten und einvernehmlich der vorgelegten Beschlußempfehlung zugestimmt.

Zum Richtlinienvorschlag ist hervorzuheben, daß dieser dem Ziel dient, die Geräuschgrenzwerte für Krafträder zu verschärfen. Die derzeit geltenden Geräuschgrenzwerte sind in der Richtlinie des Rates 78/1015/EWG vom 23. November 1978 festgelegt. Schon damals schien es dem Rat geboten, künftig schärfere Grenzwerte festzulegen. In Artikel 8 der genannten Richtlinie ist die Vorgabe enthalten, daß der Rat bis zum 31. Dezember 1984 auf Vorschlag der Kommission eine Herabsetzung der zulässigen Grenzwerte für den Geräuschpegel nach Anhang I beschließt. In den Erwägungsgründen zu dieser Richtlinie wird unter anderem ausgeführt, daß gleichzeitig auch die technische Entwicklung geräuschärmerer Krafträder weiter voranzutreiben sei. Insbesondere müßte für die leistungsstärkeren Krafträder eine Herabsetzung der derzeit festgelegten Grenzwerte bis 1985 auf etwa 80 dB(A) angestrebt werden. Auch bei den übrigen Klassen von Krafträdern sei es dringend geboten, die Bemühungen um eine Geräuschminderung fortzusetzen. In dem nunmehr vorgelegten Vorschlag der Kommission werden Grenzwertverschärfungen in zwei Stufen bis zum Jahre 1995 vorgeschlagen. Gleichzeitig hat der Vorschlag eine Änderung des Geräuschmeßverfahrens zum Inhalt. Diese Änderung führt bei Fahrzeugen mit einem Hubraum von mehr als 350 ccm zu niedrigeren Meßwerten als nach dem bisherigen Verfahren.

In einer Stellungnahme, die seitens der Bundesregierung im Rahmen der Beratungen vorgelegt worden war, hatte diese es begrüßt, daß die Kommission nunmehr einen Vorschlag zur Herabsetzung der Geräuschgrenzwerte für Krafträder vorgelegt habe. Die Bundesregierung sehe gewisse Vorteile in dem von der Kommission vorgeschlagenen Meßverfahren. Sie halte es aber für erforderlich, die durch die Meßverfahrensänderung eintretende Begünstigung großvolumiger Krafträder durch entsprechend niedrigere Grenzwerte auszugleichen. Die Bundesregierung stelle fest, daß der Vorschlag der Kommission, die in den Erwägungsgründen des Rates vom 23. November 1978 dargestellten Zielvorstellungen nicht

erfülle. Insbesondere halte die Bundesregierung den vorgeschlagenen Zeitrahmen für zu weit gespannt. Die Bundesregierung habe in der Vergangenheit entsprechend der Aufforderung des Rates gehandelt und die technische Entwicklung geräuschärmerer Krafträder vorangetrieben. Sie habe durch Förderung von Forschungs- und Entwicklungsprojekten den Nachweis erhalten, daß Grenzwerte von 80 dB(A) auch für leistungsstarke Krafträder durch einfache technische Maßnahmen einhaltbar, wirtschaftlich vertretbar und damit auch kurzfristig realisierbar seien. Die Bundesregierung werde sich daher im Rat der Europäischen Gemeinschaften für anspruchsvolle Geräuschgrenzwerte noch in den 80er Jahren einsetzen. Die Bundesregierung teile ferner die Sorge der Bevölkerung über den Lärm motorisierter Zweiräder. Sie weise darauf hin, daß motorisierte Zweiräder auch in lärmsensiblen Gebieten und auch zu Zeiten besonderen Ruhebedürfnisses betrieben würden. Nachdem die Europäischen Gemeinschaften für Nutzfahrzeuge bereits anspruchsvolle Verschärfungen der Geräuschgrenzwerte beschlossen hätten, sollte bei einer Verschärfung der Geräuschgrenzwerte für Krafträder kein anderer Maßstab angelegt werden.

Der Bundesrat hat in einem Beschluß vom 7. Dezember 1984 den Richtlinienvorschlag in der vorliegenden Fassung abgelehnt, da er dem Stand der Lärminderungstechnik nicht gerecht werde, unverträglich lange Übergangsfristen vorsehe und keine verbindliche Regelung für alle Mitgliedstaaten treffe. Der Bundesrat hatte daher die Bundesregierung gebeten, insbesondere darauf hinzuwirken, daß eine Vorstufe der Lärmgrenzwerte entfalle und die ab 1. Oktober 1995 vorgesehenen Grenzwerte bereits zum 1. Januar 1988 eingeführt würden. Die Regelung für das Inkrafttreten der geänderten Richtlinie sei so zu fassen, daß die Mitgliedstaaten von diesem Zeitpunkt an die erste Inbetriebnahme der Krafträder verbieten müßten, die den neuen Vorschriften nicht entsprächen.

Das Europäische Parlament hat in einem Beschluß vom 15. März 1985 unter anderem den Vorschlag der Kommission begrüßt, jedoch die Ansicht geäußert, daß der Grenzwert von 80 dB(A) für die stärkeren Krafträder und entsprechend niedrigere Werte für die übrigen Typen schneller eingeführt werden könnten, als im Vorschlag der Kommission vorgesehen sei, und die sehr gemäßigten Vorschläge der Kommission zur Verringerung der Geräuschemissionen der Krafträder mit geringerem Hubraum (bis 125 ccm) seien völlig unzureichend gehalten. Die Einführung eines neuen Meßverfahrens wurde als durchführbar angesehen, jedoch die Ansicht geäußert, daß bei der Festlegung neuer Grenzwerte die Unterschiede zwischen dem alten und dem neuen Meßverfahren berücksichtigt werden müßten, was bedeute, daß der Grenzwert für Krafträder mit ei-

nem Hubraum von über 350 ccm auf 78 dB(A) anstelle von 80 dB(A) festgelegt werden sollte. Die vorgeschlagene Vereinfachung der Typeneinteilung in drei Klassen wurde begrüßt, jedoch die Auffassung geäußert, daß es mit Rücksicht auf die Anpassung an die neuen Grenzwerte des Geräuschpegels sinnvoll wäre, die bestehende Einteilung in fünf Klassen für eine Übergangsperiode noch beizubehalten. Außerdem war das Europäische Parlament der Auffassung, daß die Frist für den Abbau der alten Bestände an Krafträdern wie auch bei Motorfahrzeugen mit mehr als zwei Rädern nicht länger als ein Jahr zu sein brauche.

Der Innenausschuß hat einvernehmlich die Auffassung vertreten, daß die Werte des Richtlinienentwurfes als auch der vorgesehene Zeitrahmen nicht seinen Vorstellungen über eine möglichst schnelle, dem aktuellen Stand der Technik entsprechende Herabsetzung der Lärmgrenzwerte für Krafträder entsprächen. Der Richtlinienentwurf sei deshalb in der von der Kommission vorgelegten Fassung nicht akzeptabel. Die Haltung des Bundesrates, der Bundesregierung und des Ausschusses für Verkehr waren geteilt worden. Von daher war es als notwendig angesehen worden, in der Beschlußempfehlung zu unterstreichen, daß der Richtlinienvorschlag als nicht ausreichend angesehen wird und er weder dem Stand der Lärminderungstechnik entspricht, noch in bezug auf Grenzwerte und Zeitrahmen die

Zielvorstellungen erfüllt, die sich der Rat selbst vorgegeben hat. Hinsichtlich des Standes der Lärminderungstechnik wurde auf die von der Bundesregierung in ihrer Stellungnahme erwähnten Forschungs- und Entwicklungsprojekte hingewiesen, die den Nachweis erbracht haben, daß Grenzwerte von 80 dB(A) — auch für die leistungsstarken Krafträder — durch einfache technische Maßnahmen einhaltbar, wirtschaftlich vertretbar und damit auch kurzfristig realisierbar sind. Im Hinblick darauf hat es der Ausschuß als notwendig angesehen, die Bundesregierung zu bitten, darauf hinzuwirken, daß die geplante Vorstufe für die Einführung neuer Grenzwerte entfällt und die ab 1. Oktober 1995 vorgesehenen Grenzwerte bereits in den 80er Jahren eingeführt werden.

Seitens der Bundesregierung war im Rahmen der Beratungen unterstrichen worden, daß aufgrund des Standes der Technik weitergehendere Vorgaben als im vorgelegten Kommissionsvorschlag vorgesehen werden könnten und damit mehr als auf der Grundlage des Richtlinienvorschlages möglich sei, erreicht werden könnte. Die vorgesehenen Fristen sehe die Bundesregierung als unvertretbar lang an. In bezug auf einige Mitgliedstaaten gebe es im Rahmen der Verhandlungen auf EG-Ebene große Schwierigkeiten. Die vorgesehene Beschlußempfehlung wurde als eine Hilfe für die weiteren Verhandlungen auf EG-Ebene begrüßt.

Bonn, den 16. Oktober 1986

Wartenberg (Berlin) Schulte (Menden) Schmidbauer
Berichterstatter

