



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Umweltbundesamt
Verbraucherforum Motorradlärm
Berlin, 26. April 2010

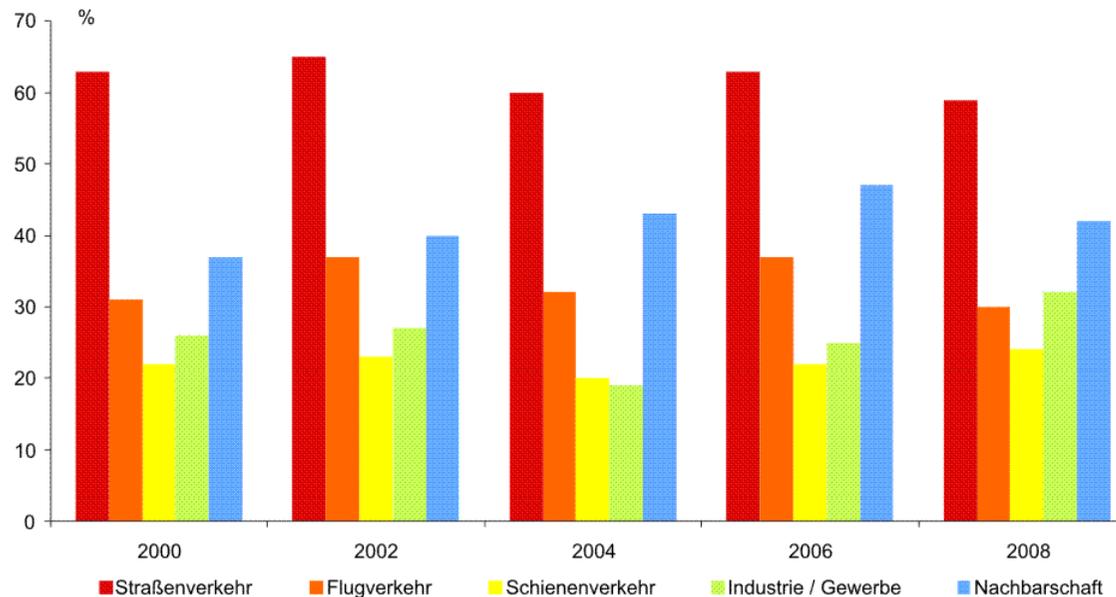
Sicht der Umweltpolitik

MR Dr. Franz-Josef Feldmann
Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit, Bonn



Belästigungen durch Straßenverkehrslärm

Anteil der Bevölkerung, der angibt, von Lärm belästigt zu werden



Quelle: Umweltbundesamt, Umweltbewusstsein in Deutschland 2008, Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage, Berlin 2008

- Straßenverkehrslärm ist ein massives Problem
- Über 60% der Bevölkerung fühlt sich durch Straßenverkehrslärm belästigt

Schutzziele

Night Noise Guidelines der World Health Organization 2009:

Langfristiges Ziel:	$L_{\text{night, outside}} = 40 \text{ dB}$
Zwischenziel:	$L_{\text{night, outside}} = 55 \text{ dB}$

Umweltgutachten 1999 & 2008 des Sachverständigenrates für Umweltfragen:

„Die Bevölkerung leidet weiterhin unter einer **hohen Lärmbelastung**, wobei der **Straßenverkehr die bedeutendste Belastungsquelle** darstellt. Für einen wirksamen Gesundheitsschutz ist es unabdingbar, die Lärmgrenzwerte für Wohnnutzungen flächendeckend **kurzfristig tagsüber auf 65 dB(A) und nachts auf 55 dB(A)**, mittelfristig auf tagsüber 62 dB(A) und nachts auf 52 dB(A) und **langfristig auf tagsüber 55 dB(A) und nachts auf 45 dB(A) zu reduzieren.**“

Zudem ist zu prüfen, ob die daneben anwendbaren Maximalpegel weiter abgesenkt werden müssen.



Nationales Verkehrslärmschutzpaket II (September 2009)

- Entlastung von Lärmbrennpunkten
- Reduzierung der Verkehrslärmbelastung trotz steigenden Verkehrsaufkommens
- Minderung der Belästigung durch Lärm um 20 Prozent im Flugverkehr, um 30 Prozent im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt sowie um 50 Prozent im Schienenverkehr

Koalitionsvertrag (Oktober 2009)

Die Akzeptanz für einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hängt entscheidend davon ab, dass die Lärmbelastung der Bevölkerung reduziert wird. Wir wollen deshalb den Lärmschutz ausweiten.

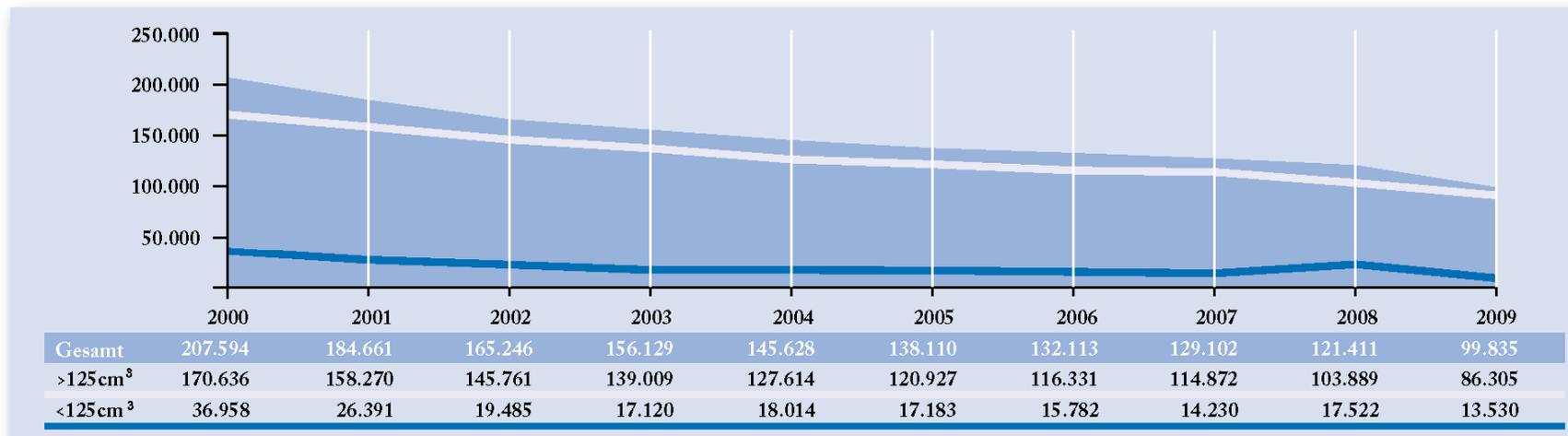


Struktur des Fahrzeugmarktes

In Deutschland: 3,57 Mio. zugelassene Krafträder.

Zum Vergleich: 41,18 Mio zugelassene Pkw

Statistisches Bundesamt, Stand 01.2008



Neuzulassungen Motorräder (> 125 cm³) und Leichtkraftfahrzeuge (< 125 cm³)*



Beitrag von Motorrädern zum Mittelungspegel

Hoher Belästigungsgrad bei geringem Beitrag zum Mittelungspegel

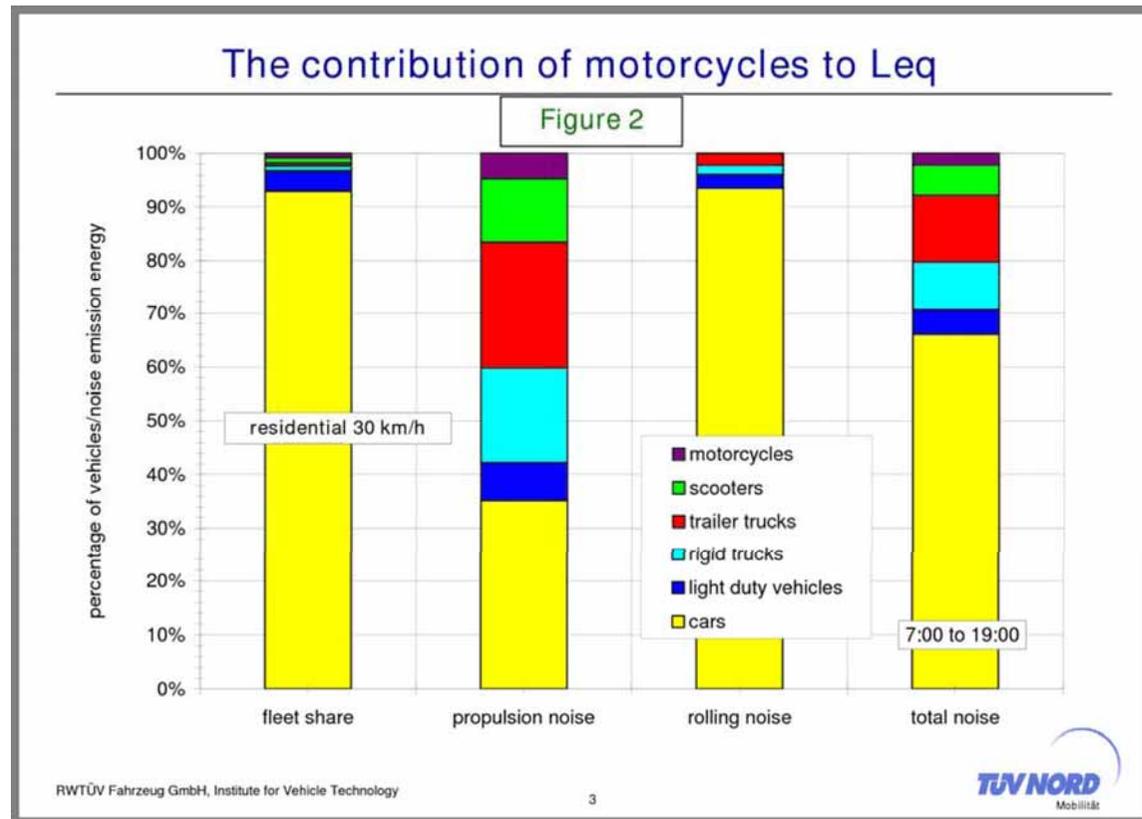
„Motorcycles do not contribute significantly to the L_{eq} in agglomerations and even on rural roads, but their annoyance potential at the boundaries of urban locations is high. This annoyance is not only related to the use of illegal exhaust systems but also to single events with high accelerations and high engine speeds that can lead to noise levels of up to 90 db(A) even for a non modified motorcylce.“

Forschungsbericht „Untersuchungen für Geräuschvorschriften von Kfz“,
H. Steven, 2006



Beitrag von Motorrädern zum Mittelungspegel

Tempo-30-Zone:

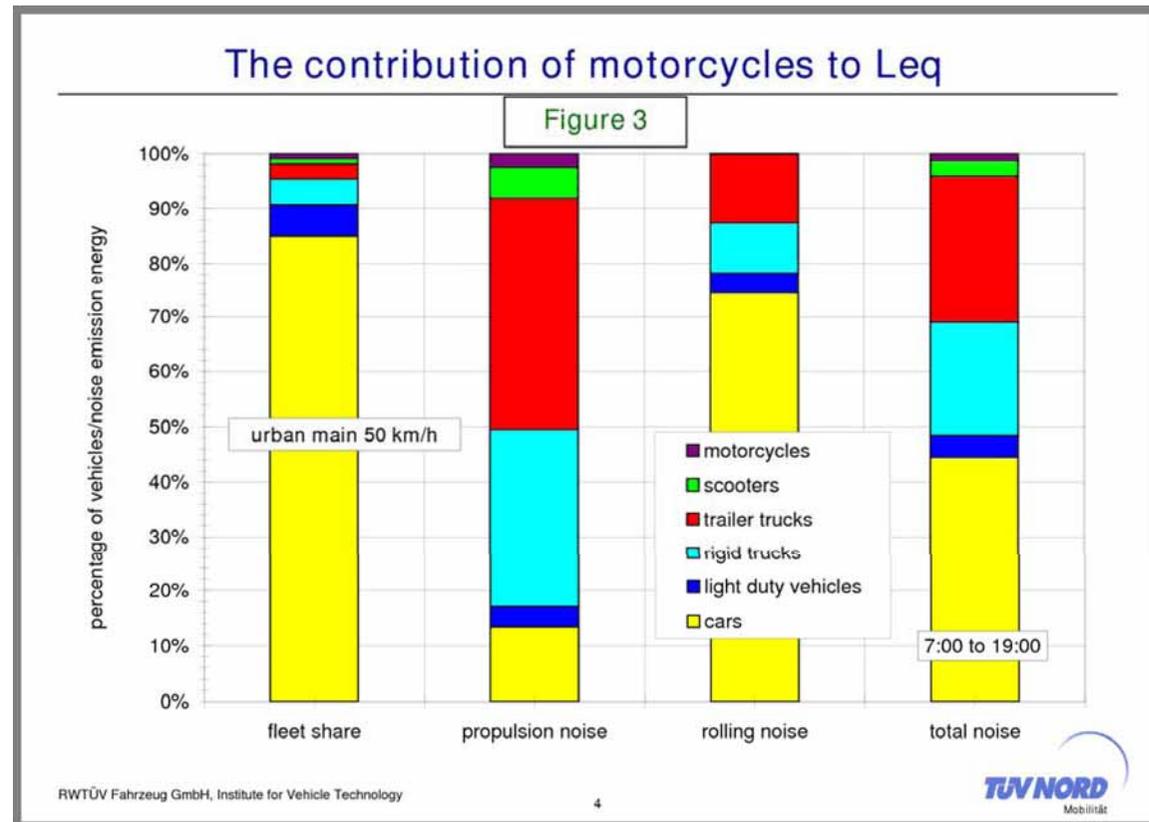


Forschungsbericht „Untersuchungen für Geräuschvorschriften von Kfz“, H. Steven 2006



Beitrag von Motorrädern zum Mittelungspegel

Stadtverkehr:

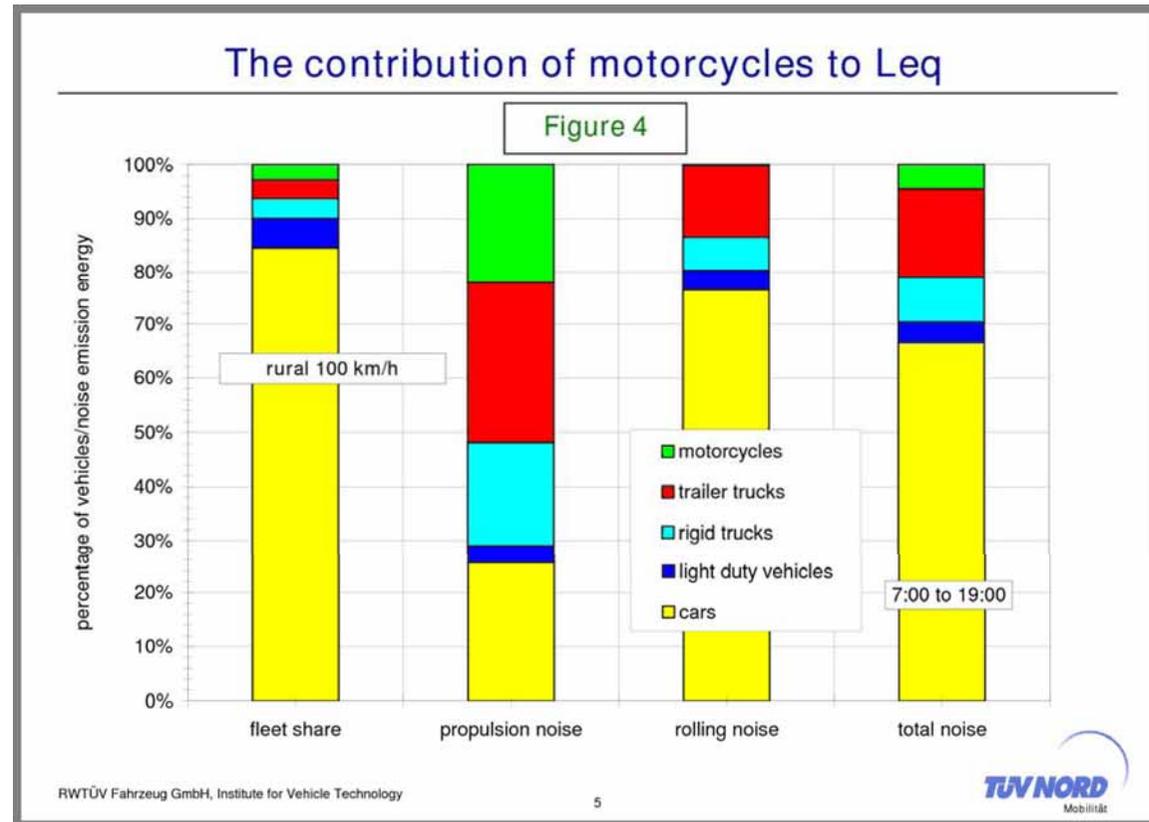


Forschungsbericht „Untersuchungen für Geräuschvorschriften von Kfz“, H. Steven 2006



Beitrag von Motorrädern zum Mittelungspegel

Landstraßen:



Forschungsbericht „Untersuchungen für Geräuschvorschriften von Kfz“, H. Steven 2006



Besonderheiten des Motorradlärms

- Große regionale und saisonale Unterschiede
- Fahrverhalten jedes einzelnen Fahrers hat einen sehr starken Einfluss auf die Geräuschemissionen
- Verhältnismäßig hoher Anteil von Fahrern mit Wunsch nach einem bestimmten *Sound*
- Lärmschutzwände aufgrund der Geräuschcharakteristik wenig effektiv; Maßnahmen an der Quelle erforderlich



Problem Nachrüstmarkt

- Großer Markt für Ersatzschalldämpfer und Auspuffanlagen, die der Gestaltung von Sound einen großen Spielraum erlauben
- Leicht manipulierbare Nachrüstanlagen z.B. mit Klappensystemen oder dB-Eatern
- Mit manipulierten Ersatzteilen um 10 dB und mehr erhöhte Spitzenschallpegel verglichen zu den Originalfahrzeugen
- Erschwerter Vollzug, da Nachweisbarkeit vorsätzlicher Manipulation schwierig



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Rolle des Bundes

Überarbeitung gesetzlicher Rahmenbedingungen, so dass

- Motorräder und Auspuffanlagen so leise konstruiert werden, wie es der Stand der Technik erlaubt
- Manipulationen erschwert werden
- der Vollzug erleichtert wird.



Überarbeitung der R41

R41 legt auf Ebene der United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) Anforderungen an die Geräuschemissionen von Krafträdern fest

Ziele der derzeitigen Überarbeitung:

- Modifiziertes Typprüfverfahren zur verbesserten Abbildung der Fahrzustände im realen Verkehr
- Additional Sound Emission Provisions (ASEP) zur Begrenzung der Geräuschemissionen über einen weiten Drehzahlbereich
- Anti-Tampering Maßnahmen zum wirksamen Schutz vor Manipulationen am Schalldämpfer oder der Auspuffanlage
- Verpflichtendes Anbringen einer Datenplakette zur Verbesserung des Vollzugs



Aktueller Stand zur Überarbeitung der R41

Weitgehende Einigung auf

- ein modifiziertes Typprüfverfahren unter Betrachtung eines gemittelten Geräuschpegels L_{urban}
- ein Verfahren zur Bestimmung von ASEP
- Festschreibung von Anti-Tampering Maßnahmen
- Verpflichtung zum Anbringen einer Datenplakette

Weitere Schritte:

- Festlegung von Grenzwerten für das neue Typprüfverfahren
- Festlegung der Parameter für die ASEP-Kurve



Fazit

- Bei der Umstellung des Typprüfverfahrens muss darauf geachtet werden, dass adäquate Grenzwerte festgelegt werden.
- Die Rahmenbedingungen für den Vollzug müssen verbessert werden; in einem ersten Schritt dient dazu das verpflichtende Anbringen einer Datenplakette am Motorrad.
- Es müssen Maßnahmen durchgesetzt werden, um Manipulationen an Schalldämpfern und Auspuffanlagen zu unterbinden
- Es sollten Geräuschgrenzwerte über einen weiten Drehzahlbereich und nicht nur für einen Messpunkt festgelegt werden (Einführung von ASEP).