

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Matthias Gastel, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/4376 –**

Sachstand bei der Verringerung von Straßenverkehrslärm

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Europäische Kommission schätzte die durch Verkehrslärm verursachten Kosten – etwa für Gesundheitsaufwendungen – schon im Jahr 2012 auf rund 40 Mrd. Euro pro Jahr. Jeder vierte Europäer ist gesundheitsschädlichem Verkehrslärm ausgesetzt. Der Straßenlärm stellt demnach die dominierende Lärmursache dar (Handelsblatt, 27. Januar 2015). In Deutschland fühlen sich 54 Prozent der Bevölkerung vom Straßenverkehrslärm gestört oder belästigt. Das ist mehr als beim Schienen- oder Fluglärm. Auch sind viele Menschen gegenüber negativen Umwelteinwirkungen generell und insbesondere im Hinblick auf Lärm deutlich sensibler geworden. Dem Schutz der Menschen vor Verkehrslärm ist daher eine größere Aufmerksamkeit entgegenzubringen als bisher. Ein besonderes Problem stellen Motorräder dar. Die bisherigen Lärmschutzvorgaben greifen hier nicht und sind schwer zu überwachen. Gleichzeitig steigt die Anzahl der Motorräder deutlich an und offenbar haben sich auch die Erwartungen vieler Motorradkäufer an ihre Maschine gewandelt: „Heute fühlen sich die Kunden als ‚Streetfighter‘ mit entsprechendem Soundbedürfnis“ wird etwa ein Motorradhersteller zitiert (WELT am SONNTAG vom 5. Oktober 2014).

1. Wie weit ist die Bundesregierung mit der Umsetzung ihres Versprechens im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, in dem es heißt „Wir wollen im Rahmen einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen überprüfen, um die Belastungen der Bevölkerung im Sinne eines Miteinanders von Mensch und Verkehr zu vermindern“, wie oft hat sich die Arbeitsgruppe getroffen, und welche Ergebnisse wurden dabei erzielt?

Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD sieht unter der Überschrift „Verkehrssicherheit – Mobilität für alle“ die Einrichtung einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Überprüfung der straßenverkehrsrechtlichen Regelungen vor, um die Belastungen für die Bevölkerung im Sinne eines Miteinanders von Mensch und Verkehr zu vermindern. Hierzu fand im Februar 2015 ein Treffen

mit Ländervertretern im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) statt. Einigkeit bestand, dass das Thema Lärmschutz über den Auftrag der Koalitionsvereinbarung hinausgeht. Die Länder baten daher um Einberufung einer eigenständigen Bund-Länder-Arbeitsgruppe zu Lärmfragen. Die Teilnehmer waren dabei der Auffassung, dass ein ganzheitlicher Ansatz förderlich sei und sich die Betrachtung nicht auf das Straßenverkehrsrecht beschränken dürfe. Derzeit wird im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geprüft, wie diese Bitte am effizientesten umgesetzt werden kann.

2. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Versprechen im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, in dem es heißt „Wir werden deshalb den Schutz vor Verkehrslärm deutlich verbessern und Regelungen für verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz an Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen treffen. Der Gesamtlärm von Straße und Schiene muss als Grundlage für Lärmschutzmaßnahmen herangezogen werden“, und was unternimmt die Bundesregierung, um dieses umzusetzen?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die effizienteste und nachhaltigste Methode der Lärminderung die Minderung des Lärms an der Quelle, beispielsweise durch leisere Fahrzeuge, Reifen und Fahrbahnen ist. Fortschritte im Verkehrslärmschutz an der Quelle benötigen allerdings wegen komplexer technischer und administrativer Zusammenhänge – zum Beispiel bei der Entwicklung und Zulassung leiser Komponenten und Fahrzeuge – und hoher Investitionserfordernisse einige Zeit, bis sie wirken. Die Bundesregierung setzt sich hierzu u. a. in den internationalen Gremien konsequent für eine Lärmreduzierung bei Fahrzeugen ein, um die noch vorhandenen technischen Möglichkeiten und die Innovationsspielräume möglichst auszuschöpfen.

Die bestehenden rechtlichen Grundlagen für den Verkehrslärmschutz sind im Zusammenhang mit den freiwilligen Aktivitäten des Bundes für einen effektiven und nachhaltigen Lärmschutz zu betrachten, wie beispielsweise der Aufstockung der für die Lärmsanierung vorgesehenen Haushaltsmittel, der Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen und der Förderung der Umrüstung von Güterwaggons auf geräuschärmere Bremssysteme, also der Lärmreduzierung an der Quelle.

Bei Neu- und Ausbau von Straßen in der Baulast des Bundes und von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes werden im Einzelfall, wie etwa bei intensiver zu erwartender Gesamtlärmbelastung, beide Verkehrsträger auf der Grundlage der bestehenden Berechnungsverfahren betrachtet und der Lärmschutz entsprechend dimensioniert. Für die Lärmsanierung in Bündelungslagen von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes und Straßen in der Baulast des Bundes sollen deshalb bestehende Instrumente und Regelungen zur Lärmsanierung zukünftig genutzt und bedarfsgerecht weiter entwickelt werden.

3. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Versprechen im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, in dem es heißt „Das freiwillige Lärmsanierungsprogramm für Bestandsstrecken wird ausgebaut und rechtlich abgesichert“, und was unternimmt die Bundesregierung, um dieses umzusetzen?

Bereits für das Haushaltsjahr 2014 wurden Lärmsanierungsmittel für die Bundesfernstraße um 5 Mio. Euro auf ca. 55 Mio. Euro erhöht. Für das Haushaltsjahr 2015 wurden die Lärmsanierungsmittel nunmehr auf ca. 65 Mio. Euro erhöht. Der Mittelansatz des Titels „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ (Kapitel 12 22 Titel 891 05)

wurde bereits im Haushalt 2014 um 30 Mio. Euro auf 130 Mio. Euro erhöht. Im Haushalt 2015 beträgt der Mittelansatz ebenfalls 130 Mio. Euro. Eine rechtliche Absicherung der Lärmsanierungsmittel ist über das Bundeshaushaltsgesetz gegeben.

4. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Versprechen im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, in dem es heißt „Der Stand der Technik zur Geräuschminderung muss konsequenter in die Praxis eingeführt werden“, und was unternimmt die Bundesregierung, um dieses umzusetzen?

Derzeit werden die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) mit dem vorrangigen Ziel der Aktualisierung der Emissionsansätze überarbeitet. Die RLS sind ein technisches Regelwerk zur Berechnung des von Straßen ausgehenden Lärms. Sie sind für alle Baulasträger verbindlich. Darüber hinaus sollen ergänzende Regelungen getroffen werden, wie zukünftig die lärmindernden Eigenschaften von Fahrbahndeckschichten ermittelt werden. Zukünftig soll es möglich sein, für Straßen mit Geschwindigkeiten bis 60 km/h die lärmindernden Eigenschaften eines Fahrbahnbelages zu berücksichtigen. Damit können insbesondere im kommunalen Bereich zukünftig lärmindernde Fahrbahnbeläge mit feststehenden Lärminderungswerten eingesetzt werden.

Für den Bereich der Schiene wurde die im Koalitionsvertrag vereinbarte konsequente Einführung des Stands der Technik für die Praxis der Immissionsberechnung mit der Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der als Anlage 2 dieser Verordnung angefügten Schallberechnungsvorschrift für den Schienenverkehr (Schall 03) erreicht, die am 1. Januar 2015 in Kraft getreten sind.

Die Bundesregierung ist aktiv bei der Weiterentwicklung der Typgenehmigungsvorschriften im Zusammenhang mit der Senkung der Geräuschemissionen von Kraftfahrzeugen beteiligt und hat wesentlich zur erfolgreichen Anpassung der Vorschriften in folgenden Bereichen beigetragen.

Mit der Verabschiedung der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 wurde bei den Geräuschanforderungen an Kraftfahrzeuge der Klassen M und N der fortschreitende Stand der Technik berücksichtigt. Dies betrifft Pkw, Lkw und Busse.

Bei Zweirädern müssen durch die Einführung der UN-Regelung Nr. 41.04 zur Erlangung einer EU-Typgenehmigung ab dem 1. Januar 2016 für Motorräder neue Anforderungen erfüllt werden.

Zusätzlich sind die verminderten Geräuschgrenzwerte der UN-R 41.04 einzuhalten.

Soweit es die Reifen betrifft, dürfen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 661/2009 seit dem 1. November 2013 EU-Typgenehmigungen und nationale Einzelgenehmigungen für Pkw, Lkw und Busse (Fahrzeuge der Klassen M und N) nur erteilt werden, wenn deren Reifen die Rollgeräusche die Stufe 2 der UN-Regelung Nr. 117 erfüllen. Die hierbei einzuhaltenden Grenzwerte des Reifenrollgeräuschs der Stufe 2 liegen ca. 2 bis 3 dB(A) unterhalb der vorher geforderten Stufe 1. Gemäß vorgenannter EU-Verordnung wird ab dem 1. November 2016 der Verkauf von Reifen mit einem Rollgeräusch Stufe 1 der UN-Regelung Nr. 117 für diese Fahrzeuge untersagt. Zu diesem Zeitpunkt bereits produzierte Reifen der Klassen C1, C2 und C3 dürfen bis zum 30. April 2019 verkauft werden.

Die Vorschriften in EG-Typgenehmigungsverordnungen (bzw. die darin referenzierten UNECE-Regelungen) bedürfen keiner separaten nationalen Umsetzung, sie finden über die EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung unmittelbare Anwendung in Deutschland.

5. Wird der Bund interessierten Bundesländern wie Baden-Württemberg Modellversuche für die Ausweisung von Tempo 120 auf ausgewählten Autobahnabschnitten ermöglichen, um unter wissenschaftlicher Begleitung die Auswirkungen auf Lärm- und Verkehrssicherheitsaspekte zu erforschen, und wann hat nach Kenntnis der Bundesregierung letztmalig ein wissenschaftlich begleiteter Versuch auf einer ausreichend langen Strecke über einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren stattgefunden?

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, ein generelles Tempolimit auf Autobahnen einzuführen. Im konkreten Einzelfall wäre zu prüfen, ob die Durchführung eines Modellversuches auf ausgewählten Autobahnabschnitten mit straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben vereinbar ist.

6. Welche Geschwindigkeiten (Durchschnittsgeschwindigkeit wie auch Anteil der „Ausreißer“) werden der Lärmberechnung an Autobahnen zugrunde gelegt, und entsprechen diese Geschwindigkeitsannahmen nach Kenntnis der Bundesregierung den real gefahrenen Geschwindigkeiten?

Wenn ja, woher hat die Bundesregierung diese Erkenntnis gewonnen?

Wenn nein, was wird die Bundesregierung ändern, um zu realistischen Geschwindigkeitsannahmen zu kommen?

Die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90), nach denen der von Straßen ausgehende Lärm berechnet wird, sehen vor, dass die für den betreffenden Straßenabschnitt zulässige Höchstgeschwindigkeit anzusetzen ist, mindestens jedoch 30 km/h und höchstens 130 km/h. Diese höchstens anzusetzende Geschwindigkeit entspricht der für Autobahnen geltenden Richtgeschwindigkeit für Pkw. Für Lkw werden 80 km/h angesetzt. Die real gefahrene Geschwindigkeit kann, soweit es Pkw betrifft, höher liegen. Solche „Ausreißer“ werden jedoch bei der Berechnung nicht berücksichtigt. Es wird nicht die durchschnittliche Geschwindigkeit zugrunde gelegt. Letztere würde sich deutlich geringer einstellen, da Stauzustände usw. mitberücksichtigt werden müssten.

7. Wird die Bundesregierung den Kommunen einen größeren Entscheidungsspielraum bei der Ausweisung von Tempo 30 innerhalb geschlossener Ortschaften verlaufenden Abschnitten von Bundesstraßen einräumen?

Wenn nein, wie lässt sich dies aus Sicht der Bundesregierung mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbaren, und auf welche andere Weise soll der Belastung durch gesundheitsschädliche Lärmbelastungen in Ortsdurchfahrten begegnet werden?

Die Bundesregierung plant eine Änderung des § 45 Absatz 9 der Straßenverkehrs-Ordnung dahin gehend, dass die zuständigen Landesbehörden künftig streckenbezogene Geschwindigkeitsabsenkungen auch auf den klassifizierten Straßen in besonders qualifizierten Bereichen, u. a. in den Bereichen von Grundschulen und Seniorenheimen, leichter vornehmen können.

8. Welche Versuche mit „Flüsterasphalt“ sind der Bundesregierung bekannt (bitte tabellarisch mit Versuchszeiträumen, jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, Ergebnissen bei der Lärminderung, Lebensdauer des Belages und Mehrkosten gegenüber herkömmlichen Fahrbahnbelagen angeben)?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass mit „Flüsterasphalt“ der Einsatz von offenporigen Asphaltdeckschichten (OPA) auf Straßen in der Baulast des Bundes gemeint ist. Diese Bauweise ist bereits in das Technische Regelwerk ein-

geflossen. Voraussetzung für die Etablierung als Standardbauweise mit einem anerkannten Fahrbahn-Oberflächen-Korrekturwert (D_{StrO} -Wert) für die Verkehrslärmemissionen waren Untersuchungen zur bautechnischen Ausführung und zur akustischen Wirkung und Dauerhaftigkeit. Diese Untersuchungen wurden gegen Ende der 1990er-Jahre durchgeführt und sind abgeschlossen.

Eine weitere lärmindernde Bauweise, die derzeit Gegenstand von akustischen Messungen ist, ist die Dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung (DSH-V). Die Bauweise ist bereits Bestandteil des technischen Regelwerks und soll mittelfristig mit einem Fahrbahn-Oberflächen-Korrekturwert versehen werden. Hierfür werden wiederkehrend auf den Streckenabschnitten akustische Messungen durchgeführt, die Aussagen zum Langzeitverhalten geben sollen. Die Messungen sind noch nicht abgeschlossen, es liegen daher noch keine ausreichenden Messergebnisse zur abschließenden Beurteilung vor. Gleiches gilt auch für den in der Entwicklung befindenden lärmarmen Splittmastixasphalt (SMA LA). Bezüglich möglicher Vergleichskosten ist eine pauschale Aussage nicht zielführend, da nicht nur die einmaligen Investitionskosten berücksichtigt werden dürfen, sondern in Abhängigkeit der akustischen und bautechnischen Nutzungsdauer auch der im Vergleich zu anderen Bauweisen ggf. vorzeitige Ersatz der lärmindernden Deckschicht Berücksichtigung finden muss. Die zugehörigen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten der Streckenbereiche orientieren sich am üblichen Niveau der jeweiligen Straßenklasse.

9. Aus welchem Grund wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die im Jahr 2010 vorgenommene Absenkung der Grenzwerte für bauliche Lärmsanierung nicht im Bereich des Verkehrsrechts vollzogen, sodass die Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV nun deutlich über den Werten für bauliche Maßnahme liegen?

„Lärmsanierung“ wird als positiv wirkende Maßnahme auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt. Bei der Anordnung von Verkehrszeichen zum Zwecke des Verbots oder der Beschränkung oder der Umleitung von Verkehren handelt es sich hingegen um Verwaltungsakte, mit denen in Grundrechte der Verkehrsteilnehmer eingegriffen wird. Ein solches belastendes Verwaltungshandeln muss verhältnismäßig sein. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV geben den zuständigen Behörden vor Ort eine Entscheidungshilfe bei Erfüllung dieses Abwägungsprozesses, in den teils sehr gegenläufige Interessen (z. B. Ruhe- gegen Mobilitätsbedürfnis, Funktion der Straße) einfließen.

10. Von welchem Ausgangswert bzw. -niveau soll nach dem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II der Straßenverkehrslärm bis zum Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2008 um 30 Prozent reduziert werden, und wie wird die Zielerreichung gemessen, geprüft und dokumentiert?
12. Konnten die im Verkehrslärmschutzpaket II abgesteckten Ziele in den drei Handlungsfeldern erreicht werden?
Wenn nein, warum nicht, und wie und bis wann will die Bundesregierung ihre Ziele erreichen?

Die Fragen 10 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ausgangsjahr für das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II ist das in der Frage angesprochene Jahr 2008. Ein einheitliches Ausgangsniveau für dieses Jahr oder ein einheitliches Schutzniveau für das Jahr 2020 sind nicht definiert worden. Die erwarteten Wirkungen der einzelnen Maßnahmen sind, soweit möglich, im

Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II beschrieben. Diese Wirkungen werden zu gegebener Zeit einer gesamthaft wertenden Betrachtung zugänglich sein.

11. Welche Fortschritte sind aus Sicht der Bundesregierung seit Verabschiedung des Verkehrslärmschutzpakets II bei den Geräuschgrenzwerten für Kraftfahrzeuge, den Geräuschgrenzwerten für Reifen und der Überwachung des Geräuschverhaltens von Motorrädern erreicht worden?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

13. Welche Gesetzesinitiativen oder Anpassungen von Verordnungen plant die Bundesregierung in der 18. Wahlperiode, um die Ziele des Verkehrslärmschutzpakets II in Bezug auf den Straßenverkehrslärm zu erreichen?

Derzeit werden die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) überarbeitet (siehe Antwort zu Frage 4). Die neuen Richtlinien sollen durch Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) eingeführt werden.

Im Rahmen der zukünftig auf europäischer Ebene festzulegenden Grenzwerte der Emissionsstufe Euro 5 der VO (EU) Nr. 168/2013 wird sich die Bundesregierung für eine weitere Absenkung der ab dem 1. Januar 2020 für Motorräder anzuwendenden Geräuschgrenzwerte einsetzen.

Motorradlärm

14. Wie bewertet die Bundesregierung Lärmbelästigungen durch Motorradverkehr, und welche Entwicklungen sieht sie hierbei angesichts einer Zunahme auf inzwischen über vier Millionen Krafträdern (www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2014/fz21_2014_pdf.pdf?_blob=publicationFile&v=3)?

Aus der reinen Anzahl der zugelassenen Motorräder ist kein maßgebliches Indiz einer stärkeren Lärmbelästigung ableitbar. In die Betrachtung mit aufzunehmen sind zumindest die jährlichen Fahrleistungen von Motorrädern. Diese sind gemäß den Daten des Statistischen Bundesamtes in den letzten 15 Jahren um ca. 25 Prozent auf nunmehr 3 000 km/Jahr gesunken.

Lärmbelästigungen durch Motorräder werden maßgeblich durch das Verhalten des Fahrers bestimmt. Die Möglichkeiten zur Manipulation an Motorrad-Schalldämpfern werden durch die ab dem 1. Januar 2016 verbindlich anzuwendende UN-Regelung Nr. 41.04 wesentlich erschwert. Nicht vorschriftenkonformes Fahrverhalten im Sinne der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) lässt sich dem hingegen lediglich durch Verkehrskontrollen beeinflussen.

15. In welchen Regionen Deutschlands sieht die Bundesregierung besondere Lärmprobleme durch Motorradverkehr für Anwohnerinnen und Anwohner sowie für den Tourismus?

Lärmprobleme aufgrund von Motorrädern treten in Deutschland vorwiegend in topographisch und landschaftlich interessanten Gebieten an Schön-Wetter-Weekenden in den Monaten April bis Oktober auf.

16. Wie beurteilt die Bundesregierung die im Jahr 2016 in Kraft tretende neue Europäische Verordnung für die Durchführung von Lärmtests (Ausweitung des zugrunde gelegten Geschwindigkeitskorridors von bisher 50 bis 80 km/h auf 20 bis 80 km/h), und wie soll kontrolliert werden, dass Schalldämpfereinsätze tatsächlich nicht entfernt werden können bzw. entfernt wurden?
19. Welche Verbesserungen hat in diesem Zusammenhang die Überarbeitung der UNECE-Regelung Nummer 41 (UNECE – United Nations Economic Commission for Europe) und deren Übernahme in europäisches Recht gebracht?

Die Fragen 16 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung begrüßt die ab dem 1. Januar 2016 in Kraft tretenden erweiterten Bestimmungen zur Geräuschmessung von Motorrädern (vgl. Antwort zu Frage 4). Durch die neuen Anforderungen wird die z. T. bei Fahrzeugen heute vorhandene Testzykluserkennung, einschließlich der zur Grenzwertüberfüllung eingesetzten Steuerung von eventuell vorhandenen Schalldämpferklappen, untersagt.

Sollte es trotz der manipulationserschwerenden Bestimmungen des Paragraphen 6.5.1 der UN-R 41.04 zum Entfernen von Schalldämpferteilen kommen, so sind diese im Rahmen der Hauptuntersuchungen gemäß § 29 StVZO und/oder im Rahmen von Verkehrskontrollen mittels Sichtprüfungen in Verbindung mit eventuell durchzuführenden Standgeräuschmessungen festzustellen.

17. Ist die Bundesregierung weiterhin der Ansicht, dass die Regelungen bezüglich des Inverkehrbringens zu lauter Ersatzschalldämpfer ausreichend sind (siehe Bundestagsdrucksache 17/9380)?

Bei Ersatzschalldämpfern handelt es sich um zu genehmigende Bauteile, welche die Anforderungen der jeweiligen EU-Vorschriften zu erfüllen haben. Der Aufbau nicht genehmigter Ersatzschalldämpfer ist gemäß § 49 Absatz 2a StVZO für nach dem 1. April 1994 erstmals zugelassene Krafträder nicht zulässig.

Die Marktüberwachung ist als wesentlicher Bestandteil (Kapitel II) in die Rahmenverordnung (EU) Nr. 168/2013, neben der Typgenehmigung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen und deren Bauteilen, aufgenommen worden. Es bleibt die Aufgabe der Marktüberwachung, für die weiterhin die Länder zuständig sind, zu verhindern, dass zu laute Ersatzschalldämpfer oder Schalldämpfer ohne Typgenehmigung in den Verkehr gebracht werden.

18. Hält die Bundesregierung es für möglich, über die Veränderung der Typgenehmigung der entsprechenden Bauteile dafür zu sorgen, dass nur manipulationssichere Schalldämpfer auf den Markt kommen?

Wenn nein, über welche Veränderungen bei der Marktüberwachung kann gewährleistet werden, dass zu laute Ersatzschalldämpfer und Schalldämpfer erst gar nicht in den Verkehr gebracht werden?

Das BMVI informierte im November 2014 die Europäische Kommission über die Problematik der nicht ausreichenden Manipulationssicherheit und der nunmehr vereinzelt anzutreffenden Klappensteuerungen von EU-genehmigten Austauschschalldämpfern. Das BMVI schlug als Lösung u. a. die Übernahme der UN-Regelung Nr. 92 durch die EU vor. In der Antwort der Europäischen Kommission erklärte diese, dass sie beabsichtigt, die UN-Regelung Nr. 92 vor der Umsetzung in europäisches Recht in verschiedenen Punkten anzupassen. Die

Europäische Kommission ist jedoch bestrebt die entsprechenden UN-Paragrafen zur Manipulationserschwerung und zur Steuerung der Schalldämpferklappen von Austauschschalldämpfern im Rahmen einer Ergänzung zur Verordnung (EU) Nr. 134/2014 noch im Jahr 2015 aufzunehmen.

20. Hält die Bundesregierung es für nachvollziehbar, dass auf europäischer Ebene der Geschwindigkeitskorridor für die Durchführung von Lärmtests weiterhin auf 80 km/h begrenzt werden soll angesichts der Tatsache, dass besonders belastigende Lärmentwicklungen häufig erst im höheren Geschwindigkeitsbereich entstehen?

Aufgrund des nicht in allen Mitgliedstaaten der EU gegebenen hohen Stellenwertes der Minimierung von Motorrad-Lärmemissionen, in Zusammenhang mit den gegenwärtig oftmals anzutreffenden baulichen Einschränkungen der ISO-Teststrecken, sieht die Bundesregierung im Rahmen der EU-/UN-Vorschriftenentwicklung keine realistischen Chancen zur Ausweitung über den derzeitigen „Geschwindigkeitskorridor“ hinaus.

21. Hält die Bundesregierung die Reduzierung der EU-Grenzwerte für Motorräder um 2 bis 3 dB(A) bis zum 1. Januar 2017 (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 68 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 18/2038) für ausreichend, und wenn nein, was unternimmt sie konkret, um eine deutlich spürbare Absenkung der zulässigen Lärmwerte zu erreichen?

Im Rahmen der zukünftig festzulegenden Grenzwerte der Emissionsstufe Euro 5 der VO (EU) Nr. 168/2013 wird sich die Bundesregierung für eine weitere Absenkung der ab dem 1. Januar 2020 für Motorräder anzuwendenden Geräuschgrenzwerte einsetzen.