



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.000/0019-I/PR3/2017
DVR:0000175

Wien, am 10. Oktober 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Neuroth, Willi, Freundinnen und Freunde haben am 10. August 2017 unter der **Nr. 13997/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Motorrad-Lärm gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie lauten die aktuellen europarechtlichen Vorgaben für die maximale Lärmemission von einspurigen Kraftfahrzeugen und wo sind diese verankert?*

Die aktuell für die erstmalige Zulassung geltenden Grenzwerte für Motorräder (Klasse L3e) sind in der UNECE-Regelung Nr. 41, Änderungsserie 04 mit den folgenden Werten festgelegt:

Klasse	Leistungs-Masse-Verhältnis (PMR)	Grenzwerte für L_{urban} in dB(A)
Klasse 1	$PMR \leq 25$	73
Klasse 2	$25 < PMR \leq 50$	74
Klasse 3	$PMR > 50$	77 (a)

(Anmerkung: unter bestimmten Bedingungen ist der Grenzwert von 77 dB(A) um 1 dB(A) erhöht.)

Die aktuell für die erstmalige Zulassung geltenden Grenzwerte für Motorfahräder (Klasse L1e) sind in der Richtlinie 97/24/EG, Kapitel 9, Anhang I (ABI L 226 vom 18.8.1997, S 1) mit folgenden Werten festgelegt:

Zweirädrige Motorfahräder ≤ 25 km/h - 66 dB(A)

Zweirädrige Motorfahräder > 25 km/h - 71 dB(A)

(Anmerkung: diese Werte gelten auch ab dem 1.1.2018, diese sind dann im Anhang IV Teil D der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 festgelegt.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Welche inhaltliche Position hat Österreich zu dieser Regelung/diesen Regelungen a) auf UNECE-Ebene, b) auf EU-Ebene vertreten?*
- *Welches Stimmverhalten Österreichs zu dieser Regelung/diesen Regelungen erfolgte im Rat?*

Hinsichtlich der Krafträder hat Österreich die von der Kommission vorgeschlagenen Grenzwerte unterstützt. Diese wurden von der Kommission auch in der UNECE vertreten, daher ergab sich keine Notwendigkeit, hierzu in der UNECE eigene Positionen zu vertreten.

Die in der Antwort zu Frage 1 angeführten EU-Grenzwerte für Motorfahräder gelten seit etwa 1997. Es existieren keine Aufzeichnungen mehr zu den damaligen Verhandlungen.

Zu Frage 4:

- *Gelten diese Vorgaben für das gesamte Geschwindigkeitsband oder nur für bestimmte Bereiche davon, wenn letzteres für welche?*

Die oben angeführten Grenzwerte gelten für das vorgeschriebene Messverfahren auf der Prüfstrecke. Zusätzlich müssen für Geschwindigkeiten zwischen 20 und 80 km/h mittels Rechenverfahren festgelegte höchste zulässige Schallpegel eingehalten werden, wobei die in der Antwort zu Frage 1 angeführten Schallpegel in keinem Fall um mehr als 5 dB(A) überschritten werden dürfen.

Die Grenzwerte für Motorfahräder gelten für das vorgeschriebene Messverfahren auf der Prüfstrecke. Vor der Einfahrt in die Messstrecke muss die Geschwindigkeit 30 km/h betragen,

anschließend ist über eine Strecke von 20 m mit Vollgas zu beschleunigen. Die sich dabei ergebende höchste Geschwindigkeit ist vom Leistungsvermögen des Fahrzeugs beschränkt.

Zu Frage 5:

- *Gelten diese Vorgaben für das gesamte Drehzahlband oder nur für bestimmte Bereiche davon, wenn letzteres für welche?*

Die oben angeführten Grenzwerte gelten für das vorgeschriebene Messverfahren auf der Prüfstrecke. Zusätzlich müssen für höhere Motordrehzahlen von bis zu etwa 85% der Motornenn Drehzahl die mittels Rechenverfahren festgelegten höchsten zulässigen Schallpegel eingehalten werden, wobei die in der Antwort zu Frage 1 angeführten Schallpegel in keinem Fall um mehr als 5 dB(A) überschritten werden dürfen. Diese höheren Motordrehzahlen hängen vom Leistungsgewicht und der Nenn Drehzahl des Motors ab und es kann daher keine allgemein gültige Motordrehzahl angegeben werden.

Zu Frage 6:

- *Welche schriftlichen oder mündlichen Interventionen seitens*
 - a. österreichischer Motorradhersteller,*
 - b. österreichischer Hersteller lärmvermehrenden Zubehörs (Tauschuspuffe, Sportuspuffe, sonstiges Tuningmaterial, ...) ,*
 - c. deren Vertretern aus WKÖ oder IV**sind im Zuge dieses Regelungsprozesses bei Ihren Amtsvorgängern, deren BüromitarbeiterInnen oder sonstigen VertreterInnen des BMVIT wann erfolgt? Wir ersuchen um Beantwortung samt Unternehmensnennung und Aktenzahlen, unter denen diese schriftlichen oder mündlichen Kontakte veraktet sind.*

Hinsichtlich der Grenzwerte und Messverfahren für die Motorräder sind keine Interventionen erfolgt. Hinsichtlich der Grenzwerte für die Motorfahräder kann keine Auskunft gegeben werden, da die Grenzwerte etwa 1997 erlassen wurden, keiner der damals damit befassten MitarbeiterInnen mehr im Bedienstetenstand des bmvit ist und keine diesbezüglichen Aufzeichnungen existieren.

Zu Frage 7:

- *Hat Österreich a) vor der Entscheidung über diese Regelung, b) seitdem Initiativen gesetzt, um Lärmemissionsgrenzen für den gesamten Geschwindigkeitsbereich zu erreichen, wenn ja welche, wenn nein warum nicht?*

Da in der Anfrage kein konkreter Geschwindigkeitsbereich angegeben ist, kann diese Frage nicht beantwortet werden.

Zu Frage 8:

- *Hat Österreich a) vor der Entscheidung über diese Regelung, b) seitdem Initiativen gesetzt, um Lärmemissionsgrenzen für den gesamten Drehzahlbereich zu erreichen, wenn ja welche, wenn nein warum nicht?*

Da in der Anfrage kein konkreter Drehzahlbereich angegeben ist, kann diese Frage nicht beantwortet werden.

Zu Frage 9:

- *Hat Österreich a) vor der Entscheidung über diese Regelung, b) seitdem Initiativen gesetzt, um generell niedrigere Lärmemissionsgrenzen zu erreichen, wenn ja welche, wenn nein warum nicht?*

Diese seit dem 1. Jänner 2017 für Neuzulassungen von Motorrädern geltende neue Regelung für die Motorräder beinhaltet jetzt im Gegensatz zu früher auch Lärmvorschriften außerhalb des Messzyklus. Daher werden zukünftig die Lärmbelastungen abnehmen.

Österreich unterstützt die von der Kommission geplanten Absenkungen der Grenzwerte und das von der Kommission geplante neue vereinfachte Messverfahren auf der Straße. Dieses wird wesentlich aussagekräftiger sein, als die derzeitige Messung des Standgeräuschpegels.

Zu Frage 10:

- *Was ist Ihnen über "abgas-/dieselskandal-artige" Manipulationen, Tricksereien und ggfs. Betrügereien der Hersteller auch bei der Einhaltung der Lärm-Vorgaben für a) Kfz im allgemeinen, b) einspurigen Kfz im besonderen bekannt, wie sie beispielsweise Thema einer am 9.8.2017 ausgestrahlten ARD-plusminus Reportage waren?*

Diese Manipulationsmöglichkeiten wurden bereits mit der seit 2016 geltenden EU-Verordnung für die KFZ ausdrücklich verboten, auch im Bereich der Krafträder sind diese Manipulationsmöglichkeiten seit dem 1. Jänner 2016 verboten. Für Nachbau-Schalldämpfer gelten im EU-Recht genauso strenge neue Regeln. Auf Ebene der UNECE werden die Regeln derzeit an das EU-Recht angeglichen.

Zu den Fragen 11 bis 13:

- *Was haben Sie bzw. Ihre VorgängerInnen wann konkret unternommen, um "abgas/dieselskandal-artige" Manipulationen, Tricksereien und ggfs. Betrügereien der Hersteller auch bei der Einhaltung der Lärm-Vorgaben für a) Kfz im allgemeinen, b) einspurigen Kfz im besonderen in Österreich auszuschließen bzw. abzustellen? Bitte um Beantwortung im Einzelnen.*
- *Welche konkreten Verstöße bzw. Umgehungshandlungen welcher Hersteller bei welchen Fabrikaten wurden im Zuge der in Frage 11 angesprochenen Aktivitäten konkret festgestellt? Bitte um Beantwortung im Einzelnen.*
- *Falls nichts im Sinne von Frage 11 unternommen wurde - warum nicht?*

Österreich hat bislang im Bereich der mehrspurigen Kraftfahrzeuge keine geräuschrelevanten EG-Typgenehmigungen und auch keine Gesamtfahrzeug-Typgenehmigungen für solche Fahrzeuge erteilt. Daher ergibt sich für Österreich keine Zuständigkeit als Typgenehmigungsbehörde.

Bei den einspurigen Krafträdern, bei denen Österreich in der Vergangenheit nach alten Vorschriften eine EU-Betriebserlaubnis erteilt hat, sind keine Konstruktionselemente vorhanden, die eine Umgehung der Lärmvorschriften durch den Fahrzeughersteller erwarten lassen. Diese Typgenehmigungen sind bereits mit 1. Jänner 2017 ungültig geworden. Österreich hat nach den neuen Vorschriften keine Typgenehmigung erteilt, für die Österreich dann zuständig wäre. Wie bei den anderen Typgenehmigungen in diesem Bereich, ist für eine eventuelle Aufhebung derzeit ausschließlich die Typgenehmigungsbehörde zuständig, welche die betroffene Typgenehmigung erteilt hat. Diese Problematik wird mit der neuen Typgenehmigungs- und Marktüberwachungsverordnung behoben werden.

Im Bereich der Motorfahräder hat Österreich mehrere Gesamtfahrzeug-Typgenehmigungen erteilt. Auch hier sind keine Konstruktionselemente vorhanden, die eine Umgehung der Lärmvorschriften durch den Fahrzeughersteller erwarten lassen. Diese Typgenehmigungen werden mit 1. Jänner 2018 ungültig und werden von Seiten Österreichs nicht verlängert. In diesem Bereich wurden an gebrauchten Fahrzeugen nicht originale Auspuffanlagen von Fremdherstellern mit und ohne EG-Genehmigung aus anderen Ländern beobachtet, die jedoch von den FahrzeugbesitzerInnen angebaut wurden und weder im Verantwortungsbereich des Fahrzeugherstellers noch in dem der Verantwortung der österreichischen Typgenehmigungsbehörde liegen.

Österreich hat gemeinsam mit mehreren anderen Mitgliedsstaaten die Kommission seit vielen Jahren auf die unbefriedigende Situation hinsichtlich solcher Klappen, entfernbare Drosseln, etc. aufmerksam gemacht. Die entsprechenden Verbesserungen wurden erst sehr spät von der Kommission vorgeschlagen.

Zu den Fragen 14 bis 23:

- *Welche Maßnahmen haben Sie bzw. Ihre Vorgänger wann gesetzt, um für die lärmbelastungsreduzierende Anwendung der bestehenden Regelung in § 60 Abs. 1 StVO hinsichtlich unzulässiger Lärmbelastung über ein „gewöhnliches Maß“ hinaus zu sorgen?*
- *Falls Sie bzw. Ihre Vorgänger keine Maßnahmen gesetzt haben: Warum nicht?*
- *Welche Maßnahmen haben Sie bzw. Ihre Vorgänger wann gesetzt, um für eine lärmbelastungsreduzierende Vorgabe für alle einspurigen Kfz analog bzw. in Erweiterung zum bestehenden § 69 Abs. 2 lit c StVO, der sich gegen Extra-Lärmen mit Mopeds auf bestimmten Teilen des Straßennetzes wendet, zu sorgen?*
- *Falls Sie bzw. Ihre Vorgänger keine Maßnahmen gesetzt haben: Warum nicht?*
- *Welche Maßnahmen haben Sie bzw. Ihre Vorgänger wann gesetzt, um für eine lärmbelastungsreduzierende Anwendung von § 102 Abs. 4 KFG hinsichtlich der Frage, ob lärmmaximierender Betrieb einspuriger Kfz sachgemäßer bzw. eben nicht sachgemäßer Betrieb ist, zu sorgen?*
- *Falls Sie bzw. Ihre Vorgänger keine Maßnahmen gesetzt haben: Warum nicht?*
- *Welche Maßnahmen haben Sie bzw. Ihre Vorgänger wann gesetzt, um für die Anwendung von § 4 Abs. 2 KFG hinsichtlich der dort vorgesehenen Betriebsverbote für Kfz, deren Betrieb "übermäßig Lärm" entstehen lässt, wie es bei einspurigen Kfz regelmäßig der Fall ist, zu sorgen?*
- *Falls Sie bzw. Ihre Vorgänger keine Maßnahmen gesetzt haben: Warum nicht?*
- *Welche künftigen Maßnahmen sind bei den vier in der Begründung sowie in Frage 14, 16, 18 und 20 angesprochenen bestehenden rechtlichen „Hebeln“ gegen zuviel Motorradlärm vorgesehen?*
- *Falls auch künftig keine Maßnahmen vorgesehen sein sollten: Warum nicht?*

Maßnahmen im Bereich der Straßenpolizei fallen als Angelegenheit des Art. 11 B-VG hinsichtlich Gesetzgebung in die Zuständigkeit des Bundes, hinsichtlich der Vollziehung jedoch in die alleinige Zuständigkeit der Länder. Es obliegt daher den Ländern, bei Bedarf und Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen entsprechende Vollzugsmaßnahmen zu setzen. Maßnahmen auf Bundesebene können sich daher lediglich auf solche im Rahmen der gesetzlichen Grundlage beschränken. Eine Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen wird jedoch derzeit nicht für erforderlich erachtet, da ein hinreichender Handlungsspielraum für die Behörden jedenfalls gewährleistet wird.

§ 102 Abs. 4 KFG ist eine lärmbelastungsreduzierende Vorschrift. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass diese Vorschrift besonders großzügig hinsichtlich des Lärms ausgelegt oder angewendet würde. Auch hinsichtlich des Begriffes des sachgemäßen Betriebes ist keine besonders großzügige Auslegung in der Anwendung dieser Vorschrift bekannt. Es kommt auf den ordnungsgemäßen Zustand und den sachgemäßen Betrieb eines Fahrzeuges an. Diese beiden Faktoren sind ausschlaggebend: Es darf nicht mehr Lärm als für diese beiden Faktoren unvermeidbar erzeugt werden.

Darüber hinaus jenen Lärm, welcher bei ordnungsgemäßigem Zustand und sachgemäßem Betrieb des Fahrzeuges unvermeidbar ist, zu verbieten, würde die Verwendung von genehmigten und den Vorschriften entsprechenden Fahrzeugen verunmöglichen. Entsprechende Schwerpunktkontrollen wären in diesem Zusammenhang möglich. Dazu ist jedoch anzumerken, dass Kontrollaktivitäten nicht in die Kompetenz des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie fallen.

§ 4 Abs. 2 KFG regelt Näheres zum ordnungsgemäßen Zustand des Fahrzeuges. Anhaltspunkte für eine generelle Nichtanwendung dieser Vorschrift liegen nicht vor.

Beide genannten Vorschriften können nicht so angewendet werden, dass Fahrzeuge, die den Vorgaben der Europäischen Union entsprechen und eine EU-Betriebserlaubnis haben, nicht verwendet werden dürfen. Es existiert die Verpflichtung seitens der Republik, Genehmigungen aus dem gesamten EU-Raum anzuerkennen.

Mit der 21. Novelle des Kraftfahrzeuggesetzes, BGBl. I Nr. 80/2002, wurde § 58 Abs. 2 KFG geändert. Es wurde im neuen zweiten Satz die Möglichkeit eröffnet, auch vor Ort die Kennzeichentafeln abzunehmen, wenn mit dem Fahrzeug zu starke Umweltbelastung verbunden ist und dies auf Grund unzulässiger, nicht genehmigter Änderungen oder auf Grund von schadhafte(n) Teilen oder Ausrüstungsgegenständen erfolgt.

Weiters wurden mit der 2. Novelle zur Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV), BGBl. II Nr. 101/2004, im Katalog der Prüfpositionen in der in Anlage 6 in Pkt. 8.1. festgelegt, dass es sich bei einer Überschreitung des Stand- und/oder Fahrgeräusches um mehr als 12 dB(A) über dem genehmigten Wert um einen Mangel mit Gefahr im Verzug handelt und somit die Kennzeichentafeln unverzüglich abgenommen werden können.

Mag. Jörg Leichtfried

