

## **Bericht**

### **des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS)  
am 13./14. März 2019 in Berlin

und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 4./5. April 2019 in Saarbrücken

#### **TOP 6.6      Verbesserung des Schutzes vor Motorenlärm verursacht durch Klappenauspuffanlagen** (Bezug: UMK-Beschluss vom 9. November 2018)

Auslöser für Beschwerden über zu laute Zweiräder und Pkw sind fast ausnahmslos

- Manipulationen wie z.B. Anbau nicht genehmigter Schalldämpfer, Entfernen von Schalldämpfereinsätzen oder Einbau von Zusatzsteuergeräten,
- rücksichtsloses Verhalten wie z.B. Fahren mit extrem hohen Drehzahlen oder das
- Ausnutzen von in den Vorschriften vorhandenen „Grauzonen“ durch Hersteller.

Damit Fahrzeuge und Austauschschalldämpfer nicht nur während der Fahrbedingungen der Typprüfung, sondern ebenfalls im realen Verkehrsgeschehen geräuscharm sind, setzt sich das BMVI seit vielen Jahren bei der EU und UN für die Schließung von „Grauzonen“ ein.

U.a. arbeitet das BMVI an den folgenden Maßnahmen im Sinne des UMK-Beschlusses:

1. Der Änderung der EU-/UN-Vorschriften zu Austauschschalldämpfern mit Klappentechnik. Die Arbeiten zum deutschen Vorschlag zur Änderung der UN-Regelung 92 für Motorradaustauschschalldämpfer wurden Ende 2018 abgeschlossen. Die Änderung führt dazu, dass Klappenschalldämpfer mit Laut-/Leise-Umschaltung zukünftig nicht mehr genehmigungsfähig sein werden. Dies wird zu einer Reduzierung der Realgeräuschemissionen führen, da diese Schalldämpfer in den letzten Jahren bei einigen Motorradfahrergruppen immer beliebter wurden. Vorschriftenänderungen zur UN-Regelung 59 für Pkw-Austauschschalldämpfer mit gleicher Wirkung sollen folgen.
2. Der Änderung der „Zusätzlichen Geräuschbestimmungen“ (ASEP<sup>1</sup>) hin zu „Additional Real Driving Sound Emissions Provisions“ (ARDSEP) im Geschwindigkeitsbereich bis 100 km/h in allen Fahrsituationen und Getriebestufen. Die Arbeiten der hierfür eingerichteten Informal Working Group ASEP unter deutscher Leitung werden

---

<sup>1</sup> Additional Sound Emission Provisions (Zusätzliche Geräuschbestimmungen der EU-/UN-Vorschriften für Pkw u. Motorräder)

voraussichtlich Ende 2020 abgeschlossen, brachten jedoch bereits 2018 erste Verbesserungen. Der „Interim Report der GRB Informal Working Group ASEP“ zum Geräuschverhalten von Pkw definiert erstmals die in der UN-Regelung 51.03 genannten Begriffe „typische Straßenfahrbedingungen“ und die hierbei zulässigen „signifikanten Abweichungen zu den Prüfergebnissen“. Hierdurch wird die extreme Steuerung von Klappenschalldämpfern außerhalb der Prüfbedingungen zukünftig unzulässig, was zu einer Reduzierung der Realverkehrsgeräusche führen wird.

3. Die Durchführung der ASEP-Prüfungen durch unabhängige Sachverständige des Technischen Dienstes und nicht wie bisher durch den Hersteller wurde im Bereich der Motorradgeräuschgenehmigungen gemäß der UN-Regelung 41 im September 2018 ebenfalls auf deutsche Initiative bereits umgesetzt. Es ist beabsichtigt, dass dies im Pkw-Bereich und bei Austauschschalldämpfern in gleicher Weise erfolgt.

Das BMVI beurteilt die Möglichkeit von zusätzlichen Geräuschmessungen innerhalb von Hauptuntersuchungen (HU) anders als der UMK-Beschluss: Fahrgeräuschmessungen sind im Rahmen der HU auf Grund der Ortsgegebenheiten, der vorgeschriebenen Mindestausstattung an den Untersuchungsstellen sowie den hierfür notwendigen Zeit-, Personal- und Messaufwänden nicht praktikabel. Im Rahmen von Verkehrskontrollen wären solche „Fahrgeräuschmessungen light“ lediglich praktikabel, sofern die harmonisierten Vorschriften die für die Messung notwendigen Messinformationen wie Anfahr- geschwindigkeit, Getriebestufe und Geräuschpegel an jedem Fahrzeug vorschreiben würden. Dies ist bisher nur bei Motorrädern ab 2017 der Fall. Das BMVI befürwortet diese Kennzeichnung auch an Pkw.

Auffälligkeiten können nach subjektiver Beurteilung des Fahr- und/oder Standgeräuschs durch den Kontrollierenden zu einer Standgeräuschmessung gemäß den hierzu erlassenen nationalen Richtlinien führen. Sollte auf Grund einer Manipulation z.B. an einem Klappenschalldämpfer diese Messung kein negatives Ergebnis liefern, kann der Kontrollierende seine subjektive Beurteilung zum fahrenden Fahrzeug über die Feststellung der Manipulation als Abweichung vom Eintragungs-/Serienzustand konkretisieren und ahnden. Diese Vorgehensweise entspricht auch der derzeitigen „Richtlinie zur Standgeräuschmessung im Rahmen der HU und Verkehrskontrollen“.

Ein nationales Verbot von Kfz oder Austauschschalldämpfern mit Klappentechnik ist auf Grund der harmonisierten Vorschriften rechtlich derzeit nicht möglich. Nationale Verbote abseits der harmonisierten Vorschriften zur Nachrüstung von Soundgeneratoren bzw. zu Änderungen serienmäßiger Soundgeneratoren und Klappenschalldämpferanlagen erfolgten 2018 in Abstimmung zwischen Bund und Ländern.

Der Vorschlag Deutschlands zur Änderung der UN-Regelung 92 für Motorrad-austauschschalldämpfer führt zukünftig zu einer Reduzierung der Realgeräusch-emissionen. UN-Vorschriftenänderungen für Pkw-Austauschschalldämpfer sollen folgen. Der Marktüberwachungsbereich des KBA überprüft zur Zeit verschiedene Pkw und Motorräder auf deren Konformität zu den Vorschriften.