

EU-KLIMAPOLITIK

Kyoto-Ziele noch in Reichweite

Neue Prognosen der Europäischen Umweltagentur (EEA) zeigen, dass die EU-15 ihr gemeinsames Reduktionsziel von acht Prozent unter dem Kyoto-Protokoll erreichen werden. Die Mitte Oktober veröffentlichten Ergebnisse der einzelnen Staaten fallen jedoch sehr unterschiedlich aus.

Das EU-15-Kyoto-Gesamtziel einer Reduktion um acht Prozent setzt sich aus den differenzierten Emissionszielen für die einzelnen Mitgliedstaaten zusammen.

Die Berechnungen der EEA basieren auf den Prognosen der 27 Mitgliedstaaten für die Jahre 2008-2012 und für 2020. Fünf Staaten der EU-15 und drei neue Mitgliedstaaten haben seit dem vergangenen Jahr neue Zahlen vorgelegt.

Bis 2010 erwartet die EEA ein Sinken der Emissionen um 3,6 Prozent unter den Wert des Referenzjahres 1990. Weitere Faktoren könnten diesen Wert noch um weitere 3,3 Prozent ansteigen lassen. Dazu zählt die EEA eine strengere Klimapolitik, wie sie einige Mitgliedstaaten derzeit diskutierten, sowie Aufforstungsprojekte und die Nutzung der so genannten Kyoto-Mechanismen. Zehn EU-15-Mitgliedstaaten planen, diese zu nutzen, um ihre Ziele zu erreichen. Dadurch erwartet die EEA weitere 3,0 Prozent Reduktion.

Frankreich, Griechenland, Schweden und das Vereinigte Königreich haben bereits 2006 ein Emissionsniveau erreicht, das unter ihrem Kyoto-Ziel liegt. Acht weitere EU-15-Mitgliedstaaten (Österreich, Belgien, Finnland, Deutschland, Irland, Luxemburg, die Niederlande und Portugal) gehen nach ihren Hochrechnungen davon aus, dass sie ihre Ziele erreichen werden.

Die Hochrechnungen aus drei Mitgliedstaaten (Dänemark, Italien und Spanien) deuten jedoch daraufhin, dass diese Länder ihre Reduzierungsziele nicht erreichen werden.

Mehraufendsonline.de: Webcode 249

ANALYSE

Innovative Technik bleibt versteckt

Den Herstellern gehen die geplanten EU-Grenzwerte für Reifenlärm zu weit. Damit verpassen sie eine Chance. Im Richtlinienentwurf der EU fehlt zudem ein Label für die Kennzeichnung der Lärmwerte auf den Reifen. **Von Volker Eidems**

Zwei Entwicklungen auf EU-Ebene führen derzeit dazu, dass den Geräuschemissionen von Pkw- und Lkw-Reifen wieder mehr Aufmerksamkeit zukommt. Zum

einen ist dies die Umgebungslärmrichtlinie, zum anderen die Neufassung der Vorschriften für den Reifenlärm selbst.

Dokumentiert, aber noch nicht reduziert

Gemäß den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie haben die Bundesländer in den vergangenen Jahren detailliert die Lärmbelastung in den Ballungsräumen und entlang der Hauptverkehrsstrecken aufgearbeitet. Dabei wurde deutlich, wo sich die „Hot Spots“, die brisanten Lärmschwerpunkte befinden. Die Ergebnisse müssen die Länder öffentlich zugänglich machen, was die Behörden erheblich unter Druck setzen kann. Denn die deutschen Lärmvorschriften sehen im Verkehrsbereich eine rechtsverbindliche und wirksame Lärmvorsorge nur für den Neu- oder Ausbau von Verkehrswegen vor. Bestehende Straßen werden nur freiwillig saniert, nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel oder bei extrem hohen Belastungen.

Die Umgebungslärmrichtlinie verlangt darüber hinaus, Aktionspläne gegen Lärm aufzustellen und öffentlich zu diskutieren. Hier steht zu erwarten, dass Menschen, die an Hot Spots wohnen, vermehrt auf Gegenmaßnahmen drängen.

Dabei ist bekannt, dass passive Lärmschutzmaßnahmen wie offener Straßenbelag oder Lärmschutzwände ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis haben. So genannter „Flüsterasphalt“ etwa kostet ein Vielfaches des konventionellen Straßenbelags. Teure Lärmschutzwände stören außerdem Landschaftsbild und Ökologie vor Ort.

Meist fehlen den Kommunen für derartige Schallschutzmaßnahmen ohnehin die Mittel. Daher liegt es nahe, schon an der Hauptquelle des Straßenlärms auf Minderung zu drängen, dem Rollgeräusch der Reifen. Früher galt dies erst bei hohen Geschwindigkeiten, heute übersteigt der Reifenlärm bereits ab rund 40 Kilometern pro Stunde das Antriebsgeräusch – je nach Fahrbahnbelag. Die großen Fortschritte der Fahrzeughersteller bei den Antriebsgeräuschen wurden von schwereren Fahrzeugen mit größeren Reifen wieder zunichte gemacht. Auf Initiative von Baden-Württemberg forderte daher bereits Anfang 2007 eine Bundratsinitiative strengere Lärmgrenzwerte für die novellierte Reifenlärmrichtlinie.

Verschärfte Grenzwerte für Reifenlärm

Die Reifenhersteller hatten bislang durch die wenig ambitionierten Vorgaben der EU-Reifenlärmrichtlinie (2001/43/EG) von 2001 kaum Anreize, stärker in die Entwicklung geräuscharmer Reifen zu investieren. Der von der EU-Kommission in Auftrag gegebene FEHRL-Report (Forum of European Highway Research Laboratories) hat 2006 gezeigt, dass etwa die Hälfte der am Markt erhältlichen Reifen die Grenzwerte aus der EU-Reifenlärmrichtlinie um mindestens drei Dezibel unterschreitet.

Die Autoren des Reports halten daher um 2,5 bis 5,5 Dezibel geringere Lärmemissionen für möglich. Ein um drei Dezibel verminderter Lärmpegel entspräche nach Studien des TÜV Nord sowie der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg etwa einer Halbierung des Verkehrsgeräuschs. Und zahlreiche Modelle auf dem Markt unterschreiten nicht nur die aktuellen Lärmgrenzwerte

deutlich, sondern weisen zugleich sehr gute Haftungseigenschaften auf. Damit geht der Lärmschutz – entgegen der oft vorgebrachten Argumentation der Hersteller – nicht zulasten der Sicherheit.

Ende Mai 2008 hat die EU-Kommission einen Vorschlag für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit vorgelegt. Der Entwurf sieht vor, die Grenzwerte für Reifenlärm je nach Reifenklasse um bis zu fünf Dezibel zu verschärfen – allerdings mit Übergangsfristen bis 2016. Ab 2012 sollen Hersteller zudem verpflichtet werden, den Rollwiderstand mithilfe von Leichtlaufreifen zu verringern und Reifen mit einer automatischen Druckkontrolle auszustatten. Auf diese Weise wäre es nach Angaben der Kommission nicht nur möglich, 7 Gramm CO₂ je Kilometer einzusparen, sondern auch die Lärmemissionen zu mindern – über das Ausmaß liegen jedoch keine Angaben vor.

Der Verordnungsentwurf soll rund 150 bestehende Richtlinien aufheben oder ersetzen. Da die Vorgaben miteinander verknüpft sind, ließe sich verhindern, dass geräuschärmere Reifen auf Kosten der Sicherheit erreicht werden. So soll etwa zugleich das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) verpflichtend eingeführt werden.

Die Kommission setzt nach eigenen Angaben klar auf ordnungsrechtliche Maßnahmen. Sie verwirft hingegen Empfehlungen, die Kunden über ein Reifenlärm-Label stärker einzubeziehen.

Wie reagieren die Hersteller?

Der Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. sowie der Verband der europäischen Reifenhersteller forderten von der EU-Kommission, die Grenzwerte weniger stark abzusenken. Zur Begründung heißt es, die Erfahrungen der Hersteller bei dem Versuch, Sicherheit und Rollgeräusch gleichermaßen zu berücksichtigen, entsprächen nicht den Ergebnissen des FEHRL-Reports.

Damit verpassen die europäischen Hersteller die Chance, ihre durchaus vorhandenen, innovativen und lärmarmen Spitzenprodukte offensiv am Markt zu positionieren. Sie riskieren, dass sich die umweltbewussten Käufer zum Beispiel dem koreanischen Hersteller

Hankook zuwenden. Dieser hat seinen Ganzjahresreifen Optimo 4S mit dem Blauen Engel auszeichnen lassen und verkündet: „Sicherheit und Umweltschutz sind kein Gegensatz.“

Transparenz für Innovation

Nach allen Prognosen werden die Zahl der Kraftfahrzeuge und der Verkehr in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Zudem erwarten Experten, dass Elektroantriebe in Pkw nach und nach die Verbrennungsmotoren ablösen. Dies wird die Antriebsgeräusche weiter minimieren. Auf der anderen Seite wird der Druck auf die Reifenhersteller wachsen, ihren Teil beizutragen, um das Lärmproblem in Ballungsräumen zu lösen.

Ein Entwurf des Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI) von März 2008 schlägt zum Beispiel ein Label für Reifen vor, vergleichbar dem EnergyStar für europäische Elektrogeräte. Es sollte auf der Reifenwand angebracht sein und die Geräuschentwicklung in Dezibel sowie den Rollwiderstandskoeffizienten beinhalten.

Kritiker eines Labels, etwa der Hersteller Continental, sehen die Sicherheit auf Europas Straßen sinken, wenn ein Label die Kunden nur über Geräusch und Rollwiderstand informieren würde – und diese Angaben zur Grundlage der Kaufentscheidung würden. Das Label sollte also um Informationen zu den Haftungseigenschaften eines Reifens, etwa der Länge des Bremswegs, ergänzt werden. Die Produzenten erwarten, dass sich durch strengere Grenzwerte die Unterschiede zwischen den Reifen nivellieren und somit die Kennzeichnung überflüssig würde. Dennoch sind aber innovative Produkte zu erwarten, die sich etwa als besonders lärmarm von der Masse abheben. Über das Label wären die Hersteller in der Lage, ihre Vorzüge herauszustellen – und die umweltbewussten Konsumenten hätten eine bessere Grundlage für ihre Kaufentscheidung.

Solange den Kunden kein Vergleich der entscheidenden Werte eines Reifens möglich ist, wird die Nachfrage nach den innovativsten Produkten wohl gering bleiben. Ein europäisches Reifenlabel könnte dem Markt der lärmarmen Reifen die notwendige Transparenz verleihen.

Wir können es uns angesichts der Lärmbelastung nicht leisten, innovative Technik zu verstecken und den Verbraucher im Dunklen tappen zu lassen.

Ulrich Müller, ehemaliger baden-württembergischer Umweltminister, im Jahr 1999



Label für emissionsarme Reifen

Das Umweltbundesamt (UBA) bemüht sich seit 1997, den „Blauen Engel“ für besonders lärmarme und kraftstoffsparende Reifen (RAL-UZ 89) zu etablieren. Resultat: Nur ein einziges Produkt des koreanischen und weltweit siebtgrößten Reifenherstellers **Hankook** (Abbildung) trägt das Umweltsiegel. Man erwarte, dass andere Hersteller nachziehen werden, erklärte ein Sprecher des Unternehmens gegenüber ENDS. Auch Thomas Holzmann,

Vizepräsident des Umweltbundesamtes, hofft, „dass weitere Reifenhersteller diesem guten Beispiel folgen und bei der Produktion ihrer Reifen verstärkt auf den Gesundheits- und Umweltschutz achten“.

Doch die Konkurrenz hält sich bislang offenbar zurück. Die führenden Reifenhersteller Goodyear, Michelin, Pirelli und Vredestein teilten auf ENDS-Anfrage mit, sie sähen keinen Bedarf für den spezifisch deutschen Blauen Engel, da Autoreifen international verkauft würden.

Die Ablehnung rührt weniger von zu ambitionierten Grenzwerten, als vielmehr vom **aufwendigen Zulassungsverfahren** her. Die Vergabekriterien regeln Anforderungen an den Rollwiderstand, das Gewicht der Reifen sowie sicherheitsrelevante Eigenschaften wie Nassbrems- und Aquaplaningverhalten.