

Hintergrundpapier Fahrzeuglärm

Viele Menschen leiden unter Straßenverkehrslärm - vor allem in den mit Autos verstopften Städten, aber auch im ländlichen Raum auf hochfrequentierten Durchgangsstraßen. Er nervt und macht krank. Das muss aber nicht sein! Denn es gibt eine Reihe wirksamer Maßnahmen gegen den Lärm – allen voran Geschwindigkeitsbegrenzungen, wie die Einführung von Tempo 30 innerorts und zusätzlich die deutliche Reduktion des Kfz-Verkehrs. Damit die gesundheitlichen Auswirkungen minimiert werden, brauchen wir gesetzlich bindende Grenzwerte für Straßenverkehrslärm entsprechend der Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO).

Lärmbelastung wirkt sich negativ auf die Lebensqualität der Menschen aus und ist eine Gefahr für die Gesundheit. Nach der Luftverschmutzung ist Lärm die zweitgrößte umweltbedingte Ursache für Gesundheitsprobleme. Unter den Lärmquellen ist nach Angaben des Umweltbundesamts (UBA) der Straßenverkehr – vor dem Flug- und Schienenverkehr – die mit Abstand dominanteste: Drei Viertel der Menschen in Deutschland werden durch Straßenverkehrslärm gestört oder gar belästigt. Hinzu kommt: Der Lärm, der vom Straßenverkehr ausgeht, ist besonders unangenehm für unsere Ohren. So werden Geräusche aus anderen Quellen, wie zum Beispiel aus Gesprächen oder der Natur – bei gleicher Lautstärke – als weitaus weniger störend wahrgenommen.

Eine erhöhte Lärmexposition kann zu Schlafstörungen und einer Reihe von Krankheiten führen, wie zum Beispiel Bluthochdruck und Gefäßerkrankungen. Das hat fatale Folgen: Laut UBA lassen sich hierzulande jedes Jahr rund 50.000 Herzinfarkte mit Todesfolge auf Straßenverkehrslärm zurückführen. Verkehrslärm kostet nicht nur Menschenleben, sondern schluckt auch jährlich Steuergeld in Milliardenhöhe. Allein die Gesundheitskosten betragen im Jahr 2016 laut UBA 1,77 Milliarden Euro.

In Deutschland sind rund 8,5 Millionen Menschen durch einen regelmäßigen Lärmpegel von 55 dB(A) aus dem Straßenverkehr belastet. Zur Einordnung: Die WHO spricht bereits ab einem Wert von 53 Dezibel (dB(A)) von einem ernsten Gesundheitsrisiko. Da diese Erhebung die besonders störenden Lärmspitzen nicht berücksichtigt, dürfte die Anzahl der belasteten Menschen noch deutlich höher liegen. Lärmspitzen sind einzelne extreme Lärmsituationen, die insbesondere von Motorrädern und „sportlichen“ Pkw verursacht werden. Außerdem wird das Straßen-Nebennetz nicht in die Erfassung der belasteten Gebiete einbezogen, obwohl es auch hier zu erheblicher Lärmbelastung kommen kann. So verursachen etwa Straßenschäden und Straßenbeläge wie Kopfstein- und Kleinsteinpflaster beim Befahren – selbst mit Tempo 30 – viel Lärm.

Lärmspitzen: Angriff nicht nur auf die Ohren

Verkehrslärm macht krank. Und wer hierbei nur an stark befahrene Straßen, Schienenwege oder Einflugschneisen von Flughäfen denkt, der blendet eine besonders relevante Ursache aus: sogenannte Lärmspitzen. Dabei handelt es sich um einzelne extreme Lärmsituationen, die vor allem von Motorrädern und Sport-Pkw verursacht werden – und zwar sowohl im städtischen Verkehr als auch auf beliebten Ausflugstrecken im ländlichen Raum. Doch was steckt hinter den extremen Lärmemissionen? Oft sind die Übeltäter sogenannte Auspuffklappensysteme sowie Soundgeneratoren (UBA Studie¹), die vom Hersteller verbaut wurden. Hinzu kommen nachträglich durch die Fahrzeughalter*innen eingebaute Ersatzschalldämpfer, die – absurd aber wahr – teilweise deutlich lauter sein dürfen als das Originalbauteil. Zu guter Letzt unterliegen vor allem ältere Bestandsfahrzeuge lascheren Grenzwertvorgaben und dürfen daher bis heute besonders laut sein.

¹<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/ueberpruefung-der-geraeuschmissionen-von>

Und das trotz der nachgewiesenen negativen Folgen für Umwelt und Gesundheit. Da drängt sich doch die Frage auf: Was macht die Politik, um uns vor Lärm zu schützen? Die ernüchternde Antwort: Zu wenig.

Bundesregierung und EU stellen sich taub

In Deutschland gibt es deutlich zu wenig Kontrollen von zu lauten Fahrzeugen und selbst wenn, ist die Ahndung von Regelverstößen – gerade bei Motorrädern – schwierig und aufwändig. Provokant lautes und damit meist zu schnelles Fahren endet vereinzelt durch einen Blitzler. Doch dabei ist oft das Kennzeichen nicht erkennbar, geschweige denn die Fahrer*in durch den Helm. Wenn neue Fahrzeuge auf den Markt kommen, sind die Regelungen für Geräuschemissionen bei der Typzulassung viel zu lasch und die Messverfahren äußerst speziell und kompliziert. Das Resultat sind unzählige Schlupflöcher für lärmende Vehikel. Erst im Frühjahr 2022 wurde die zukünftige Lärm-Zulassungsnorm (UNECE-R 41.05) für Motorräder veröffentlicht. Die Motorradlobby hat hierbei vollen Einsatz gezeigt, es werden weiterhin nicht alle Fahrzustände abgedeckt und die Herabsetzung der Lautstärke ist faktisch gleich null. Eine simple Lösung für all diese Probleme wäre eine Obergrenze für Lärm in allen Betriebszuständen. Umsetzung? Fehlanzeige.

Und die Liste der Versäumnisse geht noch weiter! Bislang müssen etwa bei Motorrädern die Effekte von Klappen nicht mitgemessen werden, wenn sie von der Fahrer*in nicht selber eingestellt werden können – also gibt es „automatisierte“ Effekte, bei denen sich die Klappen öffnen. Ebenso fehlt bislang eine wirksame Marktüberwachung ähnlich wie bei Abgasen. Denn bisher machen die Behörden kaum von ihrem Recht Gebrauch, bei der Typzulassung Zusatzprüfungen zu verlangen. Zwar ist eine Geräuschprüfung Bestandteil der regelmäßigen Hauptuntersuchung. Jedoch wird die Abgasanlage lediglich auf Undichtigkeiten überprüft und die Lautstärke nur subjektiv bewertet. Es gibt keine Obergrenze, nach der ein zu lautes Fahrzeug verbindlich bemängelt und die Ursache abgestellt wird.

Schutz vor Lärm – was macht der Staat?

Lärmsanierung und Lärmvorsorge durch den Bund

Bislang wurde in Deutschland kein wirksamer Lärmschutz durchgesetzt. Rechtlich bindende Grenzwerte gibt es nur in der Lärmvorsorge, das heißt beim Neubau beziehungsweise bei wesentlichen Änderungen von Straßen. Doch selbst die hier anzusetzenden Grenzwerte entsprechen einem geringen Standard und liegen weit oberhalb der Empfehlungen der WHO. Für die sogenannte Lärmsanierung an vorhandenen Straßen kann der Bund auf freiwilliger Basis Lärmschutzmaßnahmen an stark lärmbelasteten Straßen in der Baulast des Bundes (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) finanzieren. Das bedeutet, es gibt zwar Schwellenwerte, doch auch bei Überschreitungen haben die betroffenen Personen keinerlei Rechtsanspruch auf Lärmschutz. Bei der Lärmvorsorge und Lärmsanierung werden aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen unterschieden. Aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie zum Beispiel Lärmschutzwälle und lärmindernde Fahrbahnbeläge, wirken am Entstehungsort der Lärmemissionen – also an der Straße. Passive Lärmschutzmaßnahmen sind schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden, zum Beispiel in Form von Lärmschutzfenstern oder Dämmungen. Sie kommen dann zum Einsatz, wenn aktive Maßnahmen nicht ausreichen oder möglich sind. Diese herkömmlichen Lärmschutzmaßnahmen sind teuer, weshalb Behörden oft die Umsetzung scheuen.