



Hintergrundpapier Fahrzeuglärm

Gesundheitliche Risiken

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 hat laut WHO Lärm die höchste umweltbedingte Krankheitslast. Unter den Lärmquellen ist nach Angaben des Umweltbundesamts (UBA) der Straßenverkehr – vor Flug- und Schienenverkehr – die mit Abstand dominanteste: Drei Viertel der Menschen in Deutschland werden durch Straßenverkehrslärm gestört und belästigt. Hinzu kommt: Der Lärm, der vom Straßenverkehr ausgeht, wird als besonders störend wahrgenommen. So werden Geräusche aus anderen Quellen – zum Beispiel aus Gesprächen oder der Natur – bei gleicher Lautstärke als weit 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. Hinzu kommen Kosten für Baumaßnahmen vom Lärmschutzfenster bis zur Lärmschutzwand.

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 ernstem 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, 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 und Naherholungsgebieten im ländlichen Raum. Doch was steckt hinter diesen extremen Lärmemissionen? Oft ist der Verursacher sogenanntes „Sounddesign“, also Auspuffklappensysteme oder Soundgeneratoren (UBA Studie¹), die schon vom Fahrzeughersteller gegen Aufpreis verbaut wurden. Hinzu kommt nachträglich durch die Fahrzeughalter*innen eingebautes Tuning durch Zubehörschalldämpfer, offene Luftfilter oder elektronische Anpassungen, die teilweise deutlich lauter sein dürfen als das Originalbauteil. Zu guter Letzt unterliegen vor allem alte Bestandsfahrzeuge unzeitgemäßen Grenzwertvorgaben und dürfen besonders laut sein.

Und das trotz der nachgewiesenen negativen Folgen für Umwelt, Lebensqualität und Gesundheit. Da drängt sich 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 lauten Fahrzeugen und selbst wenn, ist die Ahndung von Regelverstößen – gerade bei Motorrädern – schwierig und aufwändig. Provokant lautem und damit meist zu schnellem Fahren ist mit herkömmlichen Methoden schwer beizukommen. Bei Radarkontrollen ist das kleine Motorrad-Kennzeichen oft nicht erkennbar, geschweige denn die Person hinterm Lenker, denn sie trägt ja einen Helm. Wenn neue Fahrzeuge auf den Markt kommen, sind die Regelungen für Lärmemissionen bei der Typzulassung intransparent und wirken oft nur auf dem Papier lärmmindernd. Die Messverfahren sind äußerst umfangreich und kompliziert. Das Resultat sind unzählige Schlupflöcher. Das wird sich auch mit der aktuell laufenden Überarbeitung der voraussichtlich ab Januar 2024 geltenden Lärm-Zulassungsnorm (UNECE-R 41.05) für Motorräder nicht ändern. Die Motorradhersteller haben hierbei vollen Einsatz gezeigt, es werden weiterhin nicht alle Fahrzustände durch die Zulassungsmessungen abgedeckt und die Herabsetzung der Lärmentwicklung ist in der Praxis gleich null. Eine simple Lösung für all diese Probleme wäre eine verbindliche Obergrenze für Lärm in allen Betriebszuständen.

Die Liste der Versäumnisse geht noch weiter: Bislang müssen bei Motorrädern die Wirkung von automatisierten Auspuffklappen nicht mitgemessen werden. Gleichzeitig ist dies das zentrale Problem bei der Umgehung der Lärmnormen: Die elektronisch gesteuerte Klappe verschließt den lauten Auspuff am Messpunkt für die Zulassung und erzielt somit deutlich geringere Lärmemissionen.

Darüber hinaus fehlt eine wirksame Marktüberwachung - ähnlich wie bei Abgasen. Zudem machen Behörden kaum von ihrem Recht Gebrauch, bei der Typzulassung Zusatzprüfungen (Stichwort ASEP) zu verlangen. Zwar ist eine Geräuschprüfung Bestandteil der regelmäßigen Hauptuntersuchung. Jedoch wird die Abgasanlage hier 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.

Das Urproblem: Zulassungsnormen zum Fahrzeuglärm werden – wie andere technische Normen – von interessierten Kreisen in aufwändigen, jahrelangen Verfahren verfasst. Hauptbeteiligte sind dabei die Vertreter der Fahrzeugindustrie, die Normen als Stand der Technik zu ihren Gunsten auslegen. Die Entwicklung von gesundheitsrelevanten Normen kann nicht denen überlassen werden, die wie hier mit lärmender Sonderausstattung viel Geld verdienen. Unabhängige und vereidigte Gutachter aus Forschung und Wissenschaft müssen die Wirkungen von Normenanpassungen zertifizieren, bevor sie wirksam werden und auf Jahrzehnte Fehlentwicklungen zementieren. Wirtschaftlich orientierte Prüfinstitute, die ansonsten überwiegende von der Fahrzeugindustrie ihre Aufträge beziehen, sollten als Gutachter nicht infrage kommen.

Schutz vor Lärm – was macht der Staat?

Bislang wird 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 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.

Daher ist es besonders wichtig, den Lärm an der Quelle zu bekämpfen – mit leiseren Fahrzeugen und einem auf der Straße und in der Werkstatt überprüfbaren Lärm-Grenzwert, der in jeder Fahrsituation einzuhalten ist.

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

Stand: 22.03.2023



Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 0 77 32 9995 - 0

Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0

Ansprechpartner

Holger Siegel
VAGM e.V.
Tel.: 015678-703365
E-Mail: presse@motorradlaerm.de

Patrick Pohle
Deutsche Umwelthilfe
E-Mail: pohle@duh.de

www.duh.de info@duh.de [umwelthilfe](https://www.duh.de)

Wir halten Sie auf dem Laufenden: www.duh.de/newsletter-abo

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation anerkannt. Wir sind unabhängig, klageberechtigt und kämpfen seit über 40 Jahren für den Erhalt von Natur und Artenvielfalt. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende: www.duh.de/spenden

Transparent gemäß der Initiative Transparente Zivilgesellschaft. Ausgezeichnet mit dem DZI Spenden-Siegel für seriöse Spendenorganisationen.



Initiative
Transparente
Zivilgesellschaft

