EP-U-01-268

Kapitel 1: Erhalten, was uns erhält: unsere natürlichen Lebensgrundlagen schützen

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN

43. Ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz
9. - 11. November 2018, Leipzig

Antragsteller*in: Carl Ulrich Gminder (Reutlingen KV)

Änderungsantrag zu EP-U-01

Nach Zeile 268 einfügen:
Den Superlärm von Motorrädern und Autos stoppen

Der Lärm aus extra laut designten Auspufftöpfen von Motorrädern und Autos (Kfz) schwillt immer unerträglicher an. In den Fahrzeugpapieren alles ganz legal. Realität ist jedoch, dass wie beim Dieselskandal die Grenzwerte gezielt per Softwaresteuerung umgangen werden. Im Normtest für die Zulassung bleiben die Auspuffklappen geschlossen. Der Grenzwert von 78 Dezibel dB (A) wird eingehalten. Außerhalb der Normtests oder auf Knopfdruck öffnen die Klappen und erzeugen sofort jedweden Lärm bis zu gehörschädigenden 120 dB (A). Zwar hat die EU solche Klappen mittlerweile verboten, Ausnahmen sind jedoch die Regel. Ganz legal sind auch künstliche Fehlzündungen, die Autos lautstark knallen lassen. Zudem verlegen die Hersteller Lautstärke in tiefe Frequenzbereiche, die die gesetzliche dB (A)-Messung nicht erfasst. Alles absichtlich, alles serienmäßig ab Werk oder Tuningwerkstatt. Alles teuer und deshalb ein lukratives, gezieltes Geschäft.

Als Konsequenz verwandeln sich Europas Straßen akustisch immer öfter in Rennstrecken. Reizvolle Landstriche und Erholungsgebiete sind mit Lärmteppichen überzogen. 270 Hotspots sind in allein in Deutschland identifiziert. In den Städten lärmterrorisieren sogenannte „Poser“ ganze Viertel und Straßenzüge. Nachts reißen einzelne Krachmacher tausende aus dem Schlaf. Kinder müssen auf dem Schulweg Düsenjet-Lautstärken neben sich verkraften. Es werden Gesundheitsschäden in Höhe von ca. 2 Mrd. €/Jahr beziffert – nur für lärmbedingte Herzinfarkte.

Wir wollen, dass die Bürger Europas – Anwohner, Urlauber, Erholungssuchende und Naturliebhaber - wieder Ruhe finden. Wir wollen diesen mutwilligen Superlärm beenden. In allen Betriebszuständen sind die Lärmgrenzwerte einzuhalten, nicht nur im gesetzlichen Normtest. Die Tests sind an die Realität anzupassen. Umgehungstricks wollen wir ausnahmslos unterbinden, Hersteller und Fahrer*innen deutlich sanktionieren. Wir werden den Vollzug für Polizei, Zulassungsstellen und Bürger einfach und effektiv gestalten.

In Zeile 291:

- ein Ende der Steuerbefreiung für Kerosin~~.~~,
- den Stopp des gezielten Superlärms durch Autos und Motorräder.

Begründung

Die bisherige Gesetzgebung (Zulassungsvorschriften, Straßenverkehrsordnungen, EU-Umgebungs-lärmrichtlinie, Immissionsschutzgesetze, Kotrollinstrumente für die Polizei) ist zu schwach, um

diesen mutwilligen Superlärm in den Griff zu bekommen. Die taz hat zusammen mit dem BUND-Arbeitskreis Motorradlärm deutschlandweit bereits über 270 Lärm-Hotspots identifiziert, vor allem an Ortsausgängen und kurvigen Straßen, an den Bürger verzweifelt um ihre Ruhe und Gesundheit kämpfen. Das Problem nimmt in den letzten Jahren schleichend, aber lautstark zu. Höchste Zeit, diesen Krach - wie einst das öffentliche Rauchen – europaweit zu beenden.

Wie beim Diesel ist es softwaretechnisch möglich, den gesetzlichen Testzyklus zu erkennen und die Grenzwerte per Auspuffsteuerung einzuhalten. Eine gute Zusammenfassung gibt der ARD-Plusminus-Beitrag vom 9.8.17 (hier klicken). Die Hersteller bauen ihr Angebot ganz bewusst für die Zielgruppe „Soundfetischisten “ aus. Das meistverkaufte Motorrad in Deutschland, die BMW GS-Serie, ein Touren-, kein Sportmotorrad, kommt nur mit Auspuffklappen durch die Zulassung. Zudem gibt es ganz legales Zubehör, für das „Lärmfahrer“ gern Geld ausgeben, um durch Krach aufzufallen. Dabei sind ihre Ohren sind durch einen Motorradhelm, den Autoinnenraum und die Physik geschützt: Sie fahren dem Schall vorneweg. Technisch wäre heutzutage der „Sound“ elektronisch genauso gut im Innenraum oder im Helm erzeugbar, ohne die Allgemeinheit damit zu belasten. Doch solche Alternativen werden nur durch gesetzlichen Druck entwickelt.

Aber auch die gesetzlichen Lärmgrenzwerte zur Fahrzeug- oder Zubehörzulassung sind zu tief. Sie müssen für den lautesten Betriebszeitpunkt gelten und alle Frequenzen umfassen. Die EU hat zwar erst 2016 die Testverfahren 250 Seiten-stark angepasst. Doch dank der starken Lobby wurden die Lücken im Normenmodus, der aus den 1960er Jahren stammt, nicht geschlossen. Die Hersteller haben einen Freibrief für weitere Trickserei ausgestellt bekommen, wie die grün-rote baden-württembergische Landesregierung schon 2015 mit ihren Versuchen in Lahr ermittelte. Hilflos zeigt man nach Europa. Deswegen müssen wir Grünen genau dort das Problem lösen. Sonst schürt die Unzufriedenheit nicht zuletzt auch leider Europaverdrossenheit bei den Betroffenen.

Die gesundheitlichen Schäden des Lärms – Ohr, Herz, Gehirn, Psyche - sind enorm. Nur für straßenlärmbedingte Herzinfarkte werden Schäden in Höhe von ca. 2 Mrd. €/Jahr beziffert, ca. 8 Mrd. € Verlust an Immobilienwerten (Professorin Dr. Kerstin Giering, Hochschule Trier). Der Verlust an Lebensqualität und Wohlbefinden lässt sich nicht in Geld aufwiegen. Einige wenige Krachmacher bürden – zum Spaß oder aus Frust – diese Kosten der gesamten Gesellschaft auf.

Lärmbekämpfung ist ein urgrünes Thema, Wirtschaftsbetrug auch. Lasst uns dieses Problem ins Wahlprogramm aufnehmen. Lasst uns dieses Übel bei der Wurzel packen, bei den zu laschen Gesetzen und Sanktionen für die Lärmverursacher.

weitere Antragsteller*innen

Ulrike Siemens (Wolfenbüttel KV); Jürgen Wolf (Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg KV); Iris Förster (Rems/Murr KV); Trudis Fisch (Breisgau-Hochschwarzwald KV); Dora Pfeifer-Suger (Breisgau-Hochschwarzwald KV); Rolf Schmidt (Rems/Murr KV); Susanne Menge (Oldenburg-Stadt KV); Theresa Theune (Berlin-Pankow KV); Philipp Buchholz (Stuttgart KV); Krystyna Grendus (Odenwald-Kraichgau KV); Dominica Schemat (Berlin-Pankow KV); Georg Hoffmann (Lörrach KV); Hans Hagedorn (Berlin-Pankow KV); Ralf Lottes (Berlin-Pankow KV); Siegfried Vix (Berlin-Charlottenburg/ Wilmersdorf KV); Mathias Kraatz (Berlin-Pankow KV); Manuel Arend (Birkenfeld KV); Thomas Marwein (Ortenau KV); Michael Schumann (Lörrach KV); Gisela Splett (Karlsruhe KV)