

Geräusche von Pkw

Welche Anforderungen im Rahmen der Fahrzeugtypgenehmigung gelten, welche Geräuschprüfungen in der Praxis möglich sind, mit entsprechenden Konsequenzen, sowie Ansprechpartner bei Lärmbelastung haben wir nachfolgend zusammengefasst.

Anforderungen an die Geräusche von Pkw im Rahmen der Fahrzeugtypgenehmigung sowie für Austauschschalldämpferanlagen

Die Anforderungen an die Geräusche von Pkw im Rahmen der Fahrzeugtypgenehmigung sind in der „Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG“ festgeschrieben.

Die neue Verordnung schreibt zwar **strengere Geräuschgrenzwerte** (Fahrgeräusche) vor, deren **Einführung ist jedoch zeitlich gestaffelt** und sie sind darüber hinaus **auf das Leistungs-/Masse-Verhältnis bezogen** (Anhang III). Für Pkw (Klasse M1) gibt es vier Kategorien. Je höher das Leistungsgewicht ist, desto höher der zulässige Grenzwert. Sportwagen haben somit immer noch genügend „Freiraum“.

Die Grenzwerte für Pkw sowie deren Einführungs- und Übergangsfristen sind in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Tabelle 1: Geräusch-Grenzwerte für Pkw sowie deren Einführungs- und Übergangsfristen

Fahrzeug- klasse	Beschreibung der Fahrzeugklasse	Grenzwerte in dB(A) [Dezibel(A)]		
		Phase 1 anwendbar für neue Fahrzeugtypen ab dem 1. Juli 2016	Phase 2 anwendbar für neue Fahrzeugtypen ab dem 1. Juli 2020 und für erstmalige Zulassung ab dem 1. Juli 2022	Phase 3 anwendbar für neue Fahrzeugtypen ab dem 1. Juli 2024 und für erstmalige Zulassung ab dem 1. Juli 2026
M	Fahrzeuge zur Perso- nenbeförderung			
M₁	Leistungs-Masse- Verhältnis ≤ 120 kW/1000 kg	72 ⁽¹⁾	70 ⁽¹⁾	68 ⁽¹⁾
M₁	120 kW/1000 kg < Leistungs-Masse- Verhältnis ≤ 160 kW/1000 kg	73	71	69
M₁	160 kW/1000 kg < Leistungs-Masse- Verhältnis	75	73	71
M₁	Leistungs-Masse- Verhältnis > 200 kW/1000 kg; Anzahl Sitzplätze ≤ 4; R-Punkt Fahrersitz ≤ 450 mm über dem Boden	75	74	72

(1) Von Fahrzeugen der Klasse N1 abgeleitete Fahrzeuge der Klasse M1: Fahrzeuge der Klasse M1 mit einem R-Punkt > 850 mm über dem Boden und einer zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand über 2500 kg müssen die Grenzwerte der Klasse N1 (2500 kg < Masse ≤ 3500 kg) einhalten.

Für Fahrzeuge, die der einschlägigen Definition für **Geländefahrzeuge** in Anhang II Teil A Nummer 4 der Richtlinie 2007/46/EG entsprechen, werden die Grenzwerte um 1 dB (2 dB(A) für Fahrzeuge der Klassen N3 und M3) erhöht.

Für **rollstuhlgerechte Fahrzeuge und beschussgeschützte Fahrzeuge** gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG werden die Grenzwerte um 2 dB(A) erhöht.

Neu in der Verordnung sind die **„Zusätzliche Bestimmungen zu Geräuschemissionen (Additional Sound Emission Provisions – ASEP)“** (Artikel 6). Hiermit soll sichergestellt werden, dass die Geräuschemissionen des Fahrzeugs oder der Austauschschalldämpferanlage unter typischen Straßenfahrbedingungen, die sich von den im Rahmen der Typgenehmigungsprüfung gemäß Anhang II und Anhang VII berücksichtigten Bedingungen unterscheiden, nicht wesentlich vom Prüfergebnis abweichen dürfen. **Damit soll sichergestellt werden, dass die Geräuschemissionen im realen Fahrbetrieb im Wesentlichen der Typgenehmigung entsprechen.**

Aktueller Beschluss des Bund-Länder-Fachausschusses Technisches Kraftfahrwesen (BLFA-TK) zur Eindämmung unzulässiger Lärmbelästigung durch Auspuff-Soundtuning

Im Rahmen des Bund-Länder-Fachausschusses Technisches Kraftfahrwesen (BLFA-TK) wurden Beschlüsse zu Nachrüst-Soundgeneratoren und zu nachträglichen Änderungen der Steuerung von Klappen-Schalldämpferanlagen und serienmäßig an Kraftfahrzeugen verbauten Soundgeneratoren in Zusammenhang mit § 19 StVZO gefasst. Diese wurden im Verkehrsblatt VkBl. 2018 S. 214, Nr. 53 veröffentlicht.

Damit werden Nachrüst-Soundgeneratoren sowie das Tuning von Soundgeneratoren und Klappen-Schalldämpferanlagen verboten, da diese eine nach Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) unzulässige Lärmbelästigung darstellen.

In der Sache **geht es um nationale Genehmigungen** wie z.B. Teilegutachten. Wenn das Fahrzeug nach der Umrüstung lauter wird, ist das entsprechende Teilegutachten bei der Änderungsabnahme abzulehnen. Änderungen sind nur dann zulässig, wenn das Fahrzeug nach der Umrüstung unter allen realen Betriebszuständen nicht lauter als im serienmäßigen und dem in der Betriebserlaubnis überprüften Zustand ist.

EU-typgenehmigte Anlagen, die die Anforderungen der aktuellen Verordnung (EU) Nr. 540/2014 hinsichtlich der Fahrgeräusche und der zusätzlichen Geräuschbestimmungen ASEP (Additional Sound Emission Provisions – ASEP) einhalten, **sind von den Beschlüssen nicht betroffen.**

Bei den erwähnten Beschlüssen des BLFA handelt es sich um Feststellungen des zuständigen Bundesministeriums und der zuständigen Länderministerien. Darin liegt eine Selbstbindung der Verwaltung zu Verständnis und Auslegung von Normen, wodurch Behörden (z.B. Zulassungsbehörden) in der Anwendung der entsprechenden Vorschriften an den jeweiligen Beschluss gebunden sind. Ein Gesetz im förmlichen Sinne ist darin nicht zu sehen, ein Gericht ist somit nicht daran gebunden.

Geräuschprüfung bei Pkw im Rahmen der Hauptuntersuchung

Eine **Geräuschprüfung ist fester Bestandteil der Hauptuntersuchung** (Punkt 6.8.1, Anlage VIIIa zu § 29 StVZO). Im Rahmen der Pflichtuntersuchung werden Zustand (Auffälligkeiten) und Ausführung (Zulässigkeit) der Schalldämpferanlage überprüft sowie eine subjektive Geräuschbeurteilung (Auffälligkeiten) durchgeführt. Wenn dem Prüfer das Geräuschverhalten negativ auffällt, muss er zur Bestätigung eine Messung des Standgeräusches im Rahmen einer Ergänzungsuntersuchung vornehmen. Mängel an der Schalldämpferanlage sowie am Geräuschverhalten bzw. an der Geräuschkämmung werden als „Erheblicher Mangel“ eingestuft (Punkt 8.1, „HU-Richtlinie“ zu § 29 StVZO). Liegt ein solcher Mangel vor, erfolgt keine Zuteilung einer Prüfplakette, der Mangel ist abzustellen und es ist eine Nachprüfung erforderlich.

Sollte die Überschreitung des zulässigen Standgeräusches durch eine unzulässige technische Änderung verursacht sein, kann auch die Betriebserlaubnis des gegenständlichen Kfz erloschen sein.

Geräuschprüfung bei Pkw im Rahmen von Verkehrskontrollen

Wenn die Polizei bei einer Verkehrskontrolle ein mobiles Messgerät einsetzt und dieses eine Grenzwertüberschreitung zeigt oder eine vermutliche Manipulation bereits ohne Einsatz von Messtechnik deutlich zu hören ist, besteht ein Anfangsverdacht in Bezug auf eine Manipulation des Schalldämpfers.

In diesem Fall kann das Fahrzeug beschlagnahmt und zu einer technischen Überwachungsorganisation verbracht werden. Dort wird eine genaue Geräuschmessung mit geeichten Messgeräten durchgeführt.

Manipulation an Schalldämpferanlagen und ihre Folgen

Führt eine Änderung an der Schalldämpferanlage bzw. ein Einbau illegaler Zubehörteile zu einer Verschlechterung des Abgas- oder Geräuschverhaltens, kann dies zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen. In diesem Fall darf das Fahrzeug nicht mehr auf öffentlichen Straßen in Betrieb genommen werden. Es sind nur noch Fahrten zulässig, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Erlangung einer neuen Betriebserlaubnis stehen. Das kann z.B. eine Fahrt zum Sachverständigen zur Begutachtung sein.

Theoretisch ist auch eine Gefährdung des Versicherungsschutzes wegen des Erlöschens der Betriebserlaubnis denkbar. In der Praxis ist dies aber kaum der Fall, da Manipulationen der Schalldämpferanlage kaum ursächlich für einen Schadensfall sein dürften.

Ansprechpartner für Bürger, die sich durch punktuelle Lärmbelastung belästigt fühlen

Wenn sich jemand durch eine vermeintlich manipulierte Abgasanlage belästigt fühlt, ist die Polizei in der Regel Ansprechpartner für akute Fälle.

Darüber hinaus kann es – je nach Organisationsstruktur der Gemeinde oder Gebietskörperschaft – auch auf kommunaler Ebene oder Landkreisebene Anlaufstellen geben, um solche Beschwerden vorzubringen.

Bei Lärmproblemen können sich Bürger auch an das Landesumweltamt des Bundeslandes oder an die kommunale Umweltbehörde wenden. Der Arbeitsring Lärm der DEGA (ALD), eine Fachgruppe der Deutschen Gesellschaft für Akustik e.V. (DEGA), setzt sich dafür ein, den Lärmschutz in Deutschland und Europa zu verbessern. Für den ALD sind ehrenamtliche Fachberater tätig und beraten die interessierte Öffentlichkeit und Lärmbetroffene bei Anfragen.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de