

---

# Straßenverkehrslärm eindämmen

## Betroffene effektiv schützen

---

In Deutschland sind über 16 Millionen Menschen gesundheitsschädlichem Dauerlärmpegeln durch Straßenverkehr ausgesetzt.<sup>1</sup> Drei Viertel der Menschen in Deutschland fühlen sich von Straßenverkehrslärm gestört oder sogar belästigt.<sup>2</sup> Trotz dieser alarmierenden Zahlen bleibt der Schutz vor Verkehrslärm in Deutschland völlig unzureichend. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) fordert deshalb, das Thema Lärmschutz auf Bundesebene zu priorisieren, um der Schutzpflicht gegenüber Betroffenen endlich gerecht zu werden.

In der Lärmbilanz 2020 stellte das Umweltbundesamt (UBA) bereits klar, dass die meisten Schutzmöglichkeiten für die Menschen schon länger bekannt sind.<sup>3</sup> Es gebe daher weniger Erkenntnisdefizite als vielmehr Umsetzungsdefizite, die vor allem auf fehlende politische Prioritäten zurückzuführen seien. Gelänge es, diese Prioritäten anders zu gewichten, könnten innerhalb kurzer Zeit deutlich mehr Menschen von Verkehrslärm entlastet werden als bisher. In den letzten Jahren hat sich die Situation jedoch nicht nennenswert verbessert – das zeigt der jüngste Umweltmonitor des UBA.<sup>4</sup>

### Verbindliche Grenzwerte und wirksamer Lärmschutz

Für den Neubau oder wesentliche Änderungen öffentlicher Straßen gibt es bereits verbindliche Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm – diese gelten allerdings nicht für den Bestand. Für die Gesundheit der Menschen spielt es jedoch keine Rolle, ob Lärmemissionen an Bestandsstraßen oder an neu gebauten Straßen entstehen. Die körperlichen Stressreaktionen und damit einhergehende Gesundheitsfolgen sind die gleichen. Zwar werden die in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegten Immissionsgrenzwerte in der Rechtsprechung bereits als Orientierung für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmpegeln an Bestandsstraßen herangezogen, die Rechtssicherheit für Betroffene ist damit jedoch nicht gewährleistet. Um Betroffene angemessen zu schützen, fordert die DUH, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV gleichermaßen verbindlich für Bestandsstraßen gelten. Diese Grenzwerte müssen rechtlich bindend sein, damit sich Betroffene bei Verstößen darauf berufen können. Hierzu muss der Anwendungsbereich der 16. BImSchV entsprechend erweitert werden.

---

<sup>1</sup> Umweltbundesamt (2024). *Gesundheitsrisiken durch Umgebungslärm*. Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/gesundheitsrisiken-durch-umgebungs-laerm>

<sup>2</sup> Umweltbundesamt (2021). *Umweltbewusstsein in Deutschland 2020*. Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltbewusstsein-in-deutschland-2020>

<sup>3</sup> Umweltbundesamt. (2021). *Lärmbilanz 2020. Analyse der Lärminderungsplanung in Deutschland*. Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/laermbilanz-2020>

<sup>4</sup> Umweltbundesamt (2024). *Umweltmonitor 2024*. Verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltmonitor-2024>

Ferner liegt bereits ein Regelungsentwurf für ein umfassendes Lärmschutzgesetz beim BMUV vor, der einen Rechtsanspruch auf Lärmschutz nicht nur wie derzeit beim Neubau, sondern auch an Bestandsstraßen vorsieht.<sup>5</sup> Bundesregierung und Bundestag werden hiermit aufgerufen, ein entsprechendes Lärmschutzgesetz unverzüglich umzusetzen, um Lärmsanierung in Deutschland endlich flächendeckend strukturiert voranzutreiben.

## Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts

Tempo 30 in Städten und Gemeinden ist die effektivste und kostengünstigste Maßnahme zur Lärminderung. Studien belegen, dass Tempo 30 die Lärmbelastung erheblich senkt.<sup>6</sup> Tempo 30 erhöht zudem die Verkehrssicherheit, senkt den Energieverbrauch und verbessert die Luftqualität. Vereinfacht ausgedrückt: Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts ist überfällig.

Die aktuellen Regelungen zur Anordnung von Tempo 30 sind durch hohe bürokratische Hürden gekennzeichnet, was die Umsetzung solcher Maßnahmen unnötig erschwert. Bestehende Möglichkeiten zur Umsetzung von Tempo 30 reichen in der Praxis nicht aus, um Tempo 30 als Lärmschutzmaßnahme schnell und großräumig umzusetzen.<sup>7</sup> Die Deutsche Umwelthilfe fordert die Bundespolitik dringend auf, die rechtlichen Rahmenbedingungen zu vereinfachen, um Tempo 30 effektiver umzusetzen. Am sinnvollsten wäre es, Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit zu erklären. Höhere Geschwindigkeiten innerorts würden in begründeten Ausnahmen möglich bleiben.

## Stärkung der Lärmaktionsplanung und Unterstützung von Kommunen

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet Kommunen bzw. die zuständigen Behörden, im 5-Jahres-Rhythmus Lärmaktionspläne zu erstellen. In der Praxis hat sich die Umsetzung jedoch als mangelhaft erwiesen. Weniger als ein Viertel der Großstädte konnte die gesetzliche Frist zur Erstellung der Lärmaktionspläne 2024 einhalten.<sup>8</sup> Doch dies ist nur die Spitze des Eisbergs: Kleinere Kommunen schaffen es mangels notwendiger Ressourcen häufig gar nicht, einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Obwohl es sich hierbei um einen Gesetzesverstoß handelt, können Betroffene die Erstellung eines wirksamen Lärmaktionsplans nicht ohne weiteres einklagen. Da Deutschland seiner Pflicht zum Lärmschutz nicht angemessen nachkommt, hat die EU-Kommission im März 2024 weitere Schritte im seit 2016 laufenden Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet – hier drohen bei fortgesetzten Verstößen hohe Strafzahlungen. Vor diesem Hintergrund fordert die Deutsche Umwelthilfe eine konsequente Priorisierung von Lärmschutz und eine stärkere Unterstützung der Kommunen durch Bund und Länder, um sicherzustellen, dass Lärmaktionspläne mit wirksamen Lärminderungsmaßnahmen fristgerecht erstellt und konsequent umgesetzt werden.

---

<sup>5</sup> Umweltbundesamt (2022). *Gesamtlärbewertung: Umsetzungskonzept und Planspiel*. Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/gesamtlarbewertung-umsetzungskonzept-planspiel>

<sup>6</sup> Umweltbundesamt (2022). *Umweltwirkungen einer innerörtlichen Umgehungsstraße*. Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/dokument/umweltwirkungen-einer-innereortlichen>

<sup>7</sup> Deutsche Umwelthilfe (2022). *Rechtliche Möglichkeiten der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30*. Geulen & Klinger Rechtsanwälte. Verfügbar unter: [https://www.duh.de/fileadmin/user\\_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Tempo\\_30/Rechtsgutachten\\_Tempo30\\_Kommunen.pdf](https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Tempo_30/Rechtsgutachten_Tempo30_Kommunen.pdf)

<sup>8</sup> Deutsche Umwelthilfe (2024). *Abfrage belegt flächendeckend Verstöße beim Lärmschutz*. Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltmonitor-2024>

## Lärmreduktionsziele und qualitative Überprüfung von Lärmaktionsplänen

Auf EU-Ebene existieren bereits Lärmreduktionsziele im Rahmen des Null-Schadstoff-Aktionsplans. Bis 2030 soll die Zahl der durch Verkehrslärm chronisch beeinträchtigten Menschen um 30 Prozent im Vergleich zu 2017 gesenkt werden. Das proklamierte Ziel ist jedoch unverbindlich und es existiert kein Durchsetzungsmechanismus. So verwundert es kaum, dass laut einem Umsetzungsbericht aus dem Jahr 2023 die Lärmbelastung in den letzten Jahren unverändert hoch blieb und das Ziel absehbar verfehlt wird.

Um eine tatsächliche Verbesserung zu erreichen, bedarf es verbindlicher Reduktionsziele. Die Deutsche Umwelthilfe fordert die Bundespolitik deshalb auf, verbindliche Lärmreduktionsziele auf nationaler Ebene festzulegen und Durchsetzungsmechanismen zu entwickeln, um zur Erreichung der Ziele des Null-Schadstoff-Aktionsplans beizutragen. Hierzu müssen Lärmaktionspläne durch übergeordnete Landes- oder Bundesbehörden auch auf ihre Qualität und das Potenzial zur Lärminderung geprüft werden. Sind die Lärmaktionspläne ungeeignet, um zur Erreichung der Ziele beizutragen, da beispielsweise keine konkreten Anordnungen für Lärminderungsmaßnahmen enthalten sind, müssen sie nachgebessert werden.

## Reduzierung von Lärmspitzen und Verbot von Abschaltvorrichtungen

Besonders belastend – und frustrierend, da unnötig – sind sogenannte Lärmspitzen, die insbesondere von Motorrädern und Sportwagen verursacht werden. Auffällig sind hier vor allem Fahrzeuge mit Klappenauspuffanlagen. Diese Klappen ermöglichen einen Austritt der Abgase durch einen nicht schalldämmenden Teil im Endschalldämpfer (Auspuff).

Bei der Typzulassung werden die Geräuschemissionen zwar geprüft, doch das Messverfahren weist etliche Grauzonen auf und ist ungeeignet, Lärmemissionen im Realbetrieb angemessen abzubilden. Messungen zeigen, dass Fahrzeuge im Alltag ganz erheblich lauter sein können als bei der Typprüfung. Ein aggressiv betriebenes Fahrzeug kann Schallpegel erzeugen, die dem Pegel von über 100 normkonform betriebenen Fahrzeugen gleicht. Dies deutet auf den Einsatz von illegalen Abschaltvorrichtungen zur Umgehung gesetzlicher Grenzwerte hin<sup>9</sup>, beispielsweise durch das vollständige Öffnen der Abgasklappen außerhalb der Typprüfungsszenarien.

Die DUH fordert deshalb die Einführung eines absoluten Schallpegel-Höchstwerts, der unter allen Fahrbedingungen eingehalten werden muss sowie ein Verbot von Klappenauspuffanlagen. Dazu fordern wir die Umsetzung der Bundesratsinitiative 125/20 gegen Motorradlärm mit Ergänzung um Sport-PKW sowie eine Vereinfachung der UNECE Prüfrichtlinien für Geräuschemissionen mithilfe des genannten Schallpegel-Maximums.

Um den Lärm durch manipulierte Bestandsfahrzeuge einzudämmen, braucht es außerdem die Schaffung einer Rechtsgrundlage für Lärmblitzer und deren flächendeckenden Einsatz. Zusätzlich empfehlen wir die Bereitstellung von mehr Mitteln für die Polizei zur wirkungsvollen Durchführung entsprechender Kontrollen.

## Fazit

Der Schutz vor Verkehrslärm in Deutschland ist unzureichend und muss dringend verbessert werden. Die schwerwiegenden gesundheitlichen Folgen sind bekannt und wirksame Lärminderungsmaßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen kostengünstig und unmittelbar umsetzbar. Um Betroffene angemessen

---

<sup>9</sup> Umweltbundesamt (2020). *Überprüfung der Geräuschemissionen von Motorrädern im realen Verkehr*. Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/ueberpruefung-der-geraeuschemissionen-von>

zu schützen, bedarf es verbindlicher Immissionsgrenzwerte, die sich am aktuellen Stand der Wissenschaft orientieren. Hierzu bedarf es mindestens einer Änderung der 16. BImSchV oder besser der Einführung eines dezidierten Lärmschutzgesetzes. Um die Einhaltung entsprechender Immissionsgrenzwerte flächendeckend zu gewährleisten, müssen wirksame Lärminderungsmaßnahmen wie Tempo 30 vereinfacht angeordnet werden können. Kommunen müssen bei der Umsetzung von Maßnahmen mit tragfähigen Gesetzesgrundlagen und der Bereitstellung angemessener finanzieller Ressourcen unterstützt werden. Um die Entlastung Betroffener strukturiert in einem angemessenen Zeitrahmen umzusetzen, bedarf es verbindlicher nationaler Lärmreduktionsziele sowie einer qualitativen Überprüfung von Lärmaktionsplänen mit entsprechenden Durchsetzungsmechanismen, um bei Bedarf nachzubessern. Um Lärmspitzen zu vermeiden, fordern wir die Einführung eines absoluten Schallpegel-Höchstwert für alle Fahrzeuge sowie ein Verbot von Klappenauspuffanlagen.



**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**

Dorothee Saar  
Bereichsleitung  
Verkehr und Luftreinhaltung  
Tel.: 0 77 32 9995-72  
E-Mail: saar@duh.de

Marcel Hoß  
Referent  
Verkehr und Luftreinhaltung  
Tel.: 030 2400867-755  
E-Mail: hoss@duh.de

[www.duh.de](http://www.duh.de) [@ info@duh.de](mailto:info@duh.de)     [umwelthilfe](https://www.instagram.com/umwelthilfe)

 Wir halten Sie auf dem Laufenden: [www.duh.de/newsletter-abo](http://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](http://www.duh.de/spenden)

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



Initiative  
Transparente  
Zivilgesellschaft

