

Weniger Lärm - hohe Kosten

Das vom ÖAMTC aufgezogene 8. Symposium „Reifen und Fahrwerk“ befasste sich mit dem Thema Rollgeräuscherzeugung und Lärmemissionsminderung im Straßenverkehr. Ein wichtiges Problem, das von der Normsetzung der EU aktualisiert wird.



DI Manfred Halder vom Austrian Institute of Technology



ÖAMTC Reifen spezialist Dipl.-Ing Friedrich Eppel

Schreibt die EU seit 2009 vor, dass die Fahrzeuggeräusche neuer Modelle ein bestimmtes Maß nicht überschreiten dürfen, gilt dies ab 2012 gesondert auch für die Abrollgeräusche der Reifen. Ziel dieser Maßnahmen ist eine nachhaltige Verringerung des Straßenverkehrslärms.

Neue Geißel der Menschheit

Lärm gilt derzeit als größte Geißel der Menschheit in puncto Krankheitsverursachung. Bereits der Bakteriologe Robert Koch ging im 19. Jahrhundert davon aus, dass der Lärm einst als Seuche wie Pest und Cholera bekämpft werden müsse. Nach einer heimischen Befragung ist Lärm laut Lebensministerium der größte Störfaktor für die Bevölkerung. 38,9 Prozent geben an, darunter zu leiden. Von dieser Personengruppe fühlen 64,2 Prozent sich durch Verkehrslärm und davon wiederum 83,9 Prozent von Straßenverkehrslärm gestört. Trotz einer messtechnisch schwierigen Beweislage steht fest, dass ein wesentlicher Teil des verkehrsabhängigen „Umgebungs-lärms“ von den Reifenabrollgeräuschen stammt, nachdem die Autoindustrie in Bereichen wie Chassis und Antrieb ihre diesbezüglichen Hausaufgaben weitgehend erfüllt hat. Nach den Richtlinien der EU werden auf nationaler Ebene Lärmkarten erstellt und davon abgeleitete Aktionspläne föderalismuskonform auf die ASFINAG und die Bundesländer heruntergebrochen.

Um die einschlägigen Ziele zu erreichen, wird die Reifenindustrie in Europa durch entsprechende

Vorschriften in die Pflicht genommen. Nach Berechnungen der Experten, die auf dem Symposium das Wort ergriffen, beläuft das Lärmeinsparpotenzial im Straßenverkehr sich derzeit jedoch nur auf rund drei Dezibel. Zum angepeilten Gesamtergebnis können Reifen ein Drittel und Straßenbeläge zwei Drittel beitragen.

Wertvolles Knowhow

Sprecher von Bridgestone, Continental, Daimler, Magna und Michelin erläuterten, dass die Produktion lärmärmerer Reifen zwar möglich ist, aber einen erheblichen zusätzlichen Forschungsaufwand erfordert. Darüber hinaus machen es schon allein die Anforderungen an die Sicherheit und die Umweltkonformität in Punkten wie Langlebigkeit oder CO₂-Emission erforderlich, Kompromisse einzugehen. Der Effekt eines Einsparpotenzials von drei Dezibel erscheint nicht gerade berauschend. Für die Straßenplaner der ASFINAG ist es jedoch Geld wert, rechtzeitig zu wissen, was in zehn bis zwanzig Jahren Sache sein wird. ● (LHO)

