

Lärm ist auch erwünscht

Autos machen Lärm – und viele Fahrer finden das gut. Genau wie bei Abgasen manipuliert die Industrie, um die gesetzlichen Grenzwerte offiziell einzuhalten. → von Annette Jensen

Wer schnell ist, darf auch laut sein: Vor drei Jahren setzte die EU die zulässigen Lärmgrenzwerte für Sportwagen und Dickschlitten mit mehr als 163 PS nach oben. Nachweislich hatte dabei auch ein Porsche-Akustikexperte seine Finger im Spiel gehabt; seine Präsentation war vom Berichterstatter im EU-Umweltausschuss übernommen worden.

Die weitverbreitete Vorstellung, dass kraftvolle Motoren nun einmal Krach machen, ist falsch – in der Anfangszeit fuhren die schnellsten Wagen elektrisch. 1899 erreichte der Belgier Camille Jenatzy bei einem Wettrennen nördlich von Paris erstmals eine Geschwindigkeit von über 100 Stundenkilometern. Im Vergleich zu seinem leise summenden, zigarrenförmigen Batteriefahrzeug erschienen die mit Sprit betriebenen Wagen wie lärmende, schwer zu beherrschende Monster. Gelang es nach langem Kurbeln endlich, das Gefährt in Gang zu setzen, knatterte und puffte die Maschine ununterbrochen und verlangte die ständige Konzentration des Fahrers. Laufend musste er schalten – ein Vorgang, der ebenfalls mit viel Krach verbunden war. Darüber hinaus kamen aus dem Auspuff übel stinkende Abgase, weil der Treibstoff nur teilweise verbrannte.

Zunächst sah es so aus, als würden Elektrofahrzeuge die Benziner abhängen – doch trotz ihrer zahlreichen Vorteile verschwanden sie bald für ein Jahrhundert von der Bildfläche, und stattdessen machten Wagen mit Ottomotor das Rennen. Grund dafür war zum einen die fehlende Möglichkeit, Batterien ausserhalb der Städte nachzuladen. Im Gegensatz dazu liess sich Sprit mitnehmen oder zu einem Bahnhof auf der Strecke vorausschicken. Zum andern entsprachen die knatternden Wagen aber auch stärker dem Lebensgefühl der reichen Käufer-schicht. Sie sahen Autos zunächst vor allem als Freizeitmobile, mit denen sie erlebnisreiche Landpartien unternahmen. Dabei wollten sie

die Kraft und Geschwindigkeit ihres Gefährts selbst hören und spüren; der Radau des Explosionsmotors war also erwünscht. Pannen gehörten durchaus zum Eventcharakter solcher Unternehmungen, und es gefiel den Besitzern, die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen.

Lärm, Gestank und vor allem die Gefahren für Leib und Leben provozierten autolose Zeitgenossen – nicht selten kam es zu Steinwürfen auf die vorbeibretternden Blechkisten. Doch bald entstanden Automobilistenclubs, die nicht nur sehr erfolgreich politische Lobbyarbeit betrieben, sondern auch zur «Selbsthilfe» griffen: Sie stellten Verkehrsschilder auf, um sich Vorfahrt zu verschaffen und die Fahrbahnen fussgängerfrei zu halten.

In der Anfangszeit war Autolärm trotzdem ein seltenes Ereignis: In ganz Deutschland fuhren 1905 nur 16 000 Autos herum – inzwischen sind es 46 Millionen. Jeder sechste Einwohner ist in seiner Wohnung oder am Arbeitsplatz gesundheitsgefährdendem Verkehrskrach ausgesetzt. Rund 50 000 Menschen

Die weitverbreitete Vorstellung, dass kraftvolle Motoren nun einmal Krach machen, ist falsch – in der Anfangszeit fuhren die schnellsten Autos elektrisch.

sterben jährlich vorzeitig an den Folgen derart verursachter Herz-Kreislaufkrankungen, wie das deutsche Umweltbundesamt schätzt. Überdurchschnittlich stark betroffen sind Menschen mit kleinem Einkommen, weil die Mieten an lauten Strassen deutlich günstiger sind als in ruhigen Wohngebieten.

Zum Schutz lärmgeplagter Zeitgenossen geschieht kaum etwas. Zwar schreibt die Strassenverkehrsordnung vor, dass vermeidbare Lärmbelästigung unrechtmässig ist und neue

Fahrzeuge so geräuscharm sein sollen, wie es nach dem Stand der Technik möglich ist. Doch die Realität sieht anders aus.

Wer im Internet surft, findet dort nicht nur «aktive Soundmodule» und ähnliches Zubehör, sondern auch die dazu passende Lyrik: «Bei einem Thema sind sich alle Autofreaks einig – starke Persönlichkeiten brauchen ein Auto mit unverwechselbarem Charakter. Dabei geht es vor allem auch um ein Klangbild, das auf den individuellen Fahrstil und den Geschmack des Fahrers abgestimmt ist.» Im Angebot sind beispielsweise ein «brachialer V8-Sound, aggressiv und druckvoll – und das bereits im Stand» oder ein «extrem dumpfer, satter Auspuff-Klang».

Den Lobbyisten ist es auch bei diesem Thema wie bei den Autoabgasen gelungen, die von der EU-Kommission vorgeschlagene Regulierung zu verwässern. Die schrittweise Senkung der Grenzwerte wurde auf die lange Bank geschoben und gilt darüber hinaus nur für Neuwagen, so dass der gesamte Fuhrpark absehbar erst in 25 bis 30 Jahren relativ lärmarm sein wird. Zumindest offiziell. Denn auch hier tricksten die Autohersteller, wie die ARD-Fernsehsendung Plusminus vor kurzem berichtete. Das soll ganz ähnlich funktionieren wie bei den Manipulationen der Stickoxid- und CO₂-Emissionen: Während das Fahrzeug den Testzyklus für die Typenzulassung durchläuft, werden die gesetzlichen 72 Dezibel eingehalten – im Alltag danach ist dann alles anders. Kaum fahren die Autos schneller als die 50 Stundenkilometer auf dem Prüfstand, verdoppelt sich nicht selten ihre Lautstärke, berichtet der Leiter der Mannheimer Verkehrspolizeidirektion Dieter Schäfer. Hinzu kommt, dass beispielsweise manipulierte Auspuffklappensteuerungen für ein rauschhaftes Fortissimo sorgen oder Computerprogramme permanente Fehlzündungen erzeugen. Viele Kunden finden so etwas schliesslich super – und die Politik stellt sich bisher taub. ●