

Vorsicht, Lärmblitzer!

Sogenannte Autoposer sind das neue Thema im Strassenverkehr. Nach dem harten Winter erwachen sie wieder. Eine neue Einnahmequelle etabliert sich. Eine Historie bis hin zu Lärmblitzern.

Das neueste Problem in der automobilien Gesellschaft nennt sich Autoposer – laut Duden «Poseur», «Wichtig-tuer». Gemäss verschiedenen Umfragen gehört der Verkehrslärm zu den hauptsächlichsten Ursachen zulasten der Lebensqualität in Städten.

Zu Beginn der Massenmotorisierung in den 1950er-Jahren waren sich Volk und Politik in Sachen Automobilismus noch einig: Die Verkehrswege sind den neuen Gegebenheiten anzupassen und die Infrastruktur ist auch in den Städten voranzutreiben. 1958 wurde die Nationalstrassenbauvorlage mit einem heute – in jedem Sachgeschäft nicht mehr denkbaren – Mehr von 85 Prozent angenommen.

Umgekehrte Wahrnehmung

Interessant aus heutiger Sicht: Im Zugerland war das Resultat knapp, Schwyz stimmte als einziger Kanton sogar dagegen. Basel-Stadt, Genf und Zürich votierten besonders euphorisch für den Automobilismus. Die Wahrnehmung ist heute bei entsprechenden Abstimmungen umgekehrt. In den 1960er-Jahren ging es engagiert weiter, und viele Garagisten reiften zu Persönlichkeiten in der Gesellschaft. Letztere spaltete sich in

den 1970-Jahren, dem Geburtsjahrzehnt der Grünen, ideologisch. Verkehrsunfälle, Luftverschmutzung, Raumannspruch, dann mangelnde Ölressourcen, das Waldsterben und die schrumpfende Ozonschicht nährten in der Folge ihre Wählersubstanz.

Die Politik reagierte darauf, und die Autoindustrie antwortete mit Verzug, aber überzeugend, bis hin zum Aktionismus in Sachen Klimaschutz. Es existiert keine andere Industrie, die den offiziellen Forderungen derart erfolgreich nachgekommen ist wie die Autobranche. Dazu braucht es den politischen Druck, da die Hersteller unter massivem Konsumentenspruch Preispressing stehen. Freiwillig geht kein Autobauer über die Mindestforderungen hinaus.

In verschiedenen Schritten konnte der Strassenlärm über mehrere Normstufen auf ein erträgliches Mass reduziert werden, und er stellt heute ausser bei Regen kaum mehr ein Problem dar. Ausgenommen sind Kreuzungen mit Beschleunigungslärm. Und der steigende Automatikanteil minimiert gar das Krachniveau selbst an den Verkehrsknoten.

Neues Problem

Einige rücksichtslos gebliebene Autofahrer unterwerfen sich dem Bevölkerungswillen jedoch nicht. Trotz

Verkehrsverdichtung finden sie den Blinker weiterhin kaum, parkieren unsortiert und/oder produzieren unnötig Krach. Und sie werden von der Autoindustrie bedient. Politik, Medien und Aktionäre lechzen nach Wirtschaftswachstum. Ergo sind auch Bedürfnisse zu bedienen, die weniger opportunistisch sind. So erfand die Industrie im Zuge verschärfter Lärmnormen die noch erlaubten Auspuffklappen, um gewisse Autoprodukte zwecks Sicherung der Arbeitsplätze vor der Insolvenz zu schützen. Es gibt Zulieferer, die raffinierte Auspuffanlagen mit mehr Sound anbieten – völlig legal, wohlgemerkt. Deren Kunden sind bereit, die noch bestehenden Toleranzen weiter auszureizen. Autoposer eben. Der Duden definiert sie auch als solche «die durch ihre Art, sich zu geben, ein bestimmtes der eigenen Persönlichkeit nicht entsprechendes Bild von sich selbst zu vermitteln suchen, um andere zu beeindrucken».

Autovoyeure

Im März erwachen mit ihnen die Autovoyeure, die zum Beispiel am Bürkliplatz in Zürich auf die lauten Schlitten warten. Nicht nur dort, sondern auch in Winterthur, im Aargauischen, Bündnerischen und anderswo. Die Polizei ist über Anrufe auf die Lärm-

Im März erwachen zusammen mit den Posern die Autovoyeure, welche beispielsweise am Bürkliplatz in Zürich auf die lauten Autos warten.



Es existieren noch andere vermeidbare Lärmquellen: Zum Beispiel Lärm- beziehungsweise Abfallbläser, Rasenmähen zur Unzeit oder ein neues Stadtviertel in der Flughafen-Abflugschneise.



Weltmarktführer: Geht es um Lärmunterdrückung in Automobilen, liegt Autoneum aus Winterthur ganz vorn!q.

entwicklung aufmerksam geworden und reagiert energisch auf unverhältnismässig krachmachende Autofahrer. «Neben Eigenbeobachtungen der Polizei treffen vermehrt Meldungen aus der Bevölkerung ein», bestätigt Stefan Blättler, Präsident der kantonalen Polizeikommandanten, auf Anfrage der Nachrichtenagentur SDA. Dementsprechend würden die Korps ein Augenmerk auf die Problematik haben.

Zumeist sind es junge Leute. Ein Fan und Fotografierer: «Motorsound ist lässiger als Tramquietschen.» Damit liegt er nicht mal falsch. Aber die Polizei hat Lunte gerochen und mit politischer Unterstützung Busen-Konsequenzen bis hin zur Konfiszierung der Autos ausgesprochen. Nachdem die Budgets wegen Überschreitung der Tempolimits eingebrochen sind, entsteht eine neue Einnahmequelle. Lärmblitzer sind gefordert, um das Ganze beweissicherer zu machen. Start-ups spriessen ins Land. Das schafft Arbeitsplätze, generiert Wachstum! Hervé Lissek, der Akustik-Leiter an der ETH Lausanne, sagte vor Abgeordneten in Genf, dass ein solches Gerät machbar und in wenigen Jahren realisierbar sei. Ein immerwährender Kreis. Die, die es betrifft, täten gut daran, den Schalter «Sound» nur dort zu drü-

cken, wo es legitim ist, nämlich auf einer abgesperrten Strecke. Selber schuld, wenn sie es nicht kapieren. Einzuklinken in die Lärmproblematik wären dann aber auch die Motorräder, gerade dann, wenn sie in Herden belästigen.

Nachtsatz

Im Nachsatz zur lärmempfindlichen Bevölkerung könnte man das Thema Autolärm weiter ausdehnen. Das Tatütata der Polizei, der Sanität und der Feuer- und Ölwehren liesse sich durch zu schulende Beifahrer auf situativ statt auf permanent dezimieren. Wohngemeinschaften könnten sich absprechen, wenn Rasenmähen angesagt ist, und die Bauwirtschaft müsste sich auf Ruhezeiten zurückbesinnen. Einige Gemeinden haben aufgrund von Reklamationen den viertelstündlichen Glockenschlag der Kirchen ab Mitternacht unterbunden. Das Zusammenleben wird schwierig. Es gibt Benachteiligte ebenso wie kaum Betroffene.

Viele Wohnsiedlungen sind Lärm-oasen geblieben, jetzt werden sie zugunsten der Verdichtung abgerissen und höherstöckig und schattenwerfend neu aufgebaut. Folge: mehr Lärm, mehr Kindergeschrei, mehr Onlinezubringer. Das ist die Zukunft. Wegen der Verdichtung zieht es die

Menschen vermehrt in Freizeit-zonen, wo sie um freie Vertunplätze mit Grillmöglichkeit kämpfen.

Wachstum

Die Postzustellung mit den elektrischen Kyburz-Gespanssen war ein sympathischer Lärmfortschritt, der wird aber durch die Öffnung des Zustelldienst-Marktes untergraben. Zwei bis fünf Online-Lieferdienste pro Tag in einer Siedlung mit 50 Einwohnern — Realität.

Wo wird die Deregulierung enden? Mit autonomem Fahren? Das ist noch weit weg. Zurzeit und in naher Zukunft werden wir es mit nicht blinkenden, links fahrenden Autonutzern zu tun haben, die sich in das dichter werdende Verkehrsaufkommen nicht einbringen wollen. Das dürfte künftig wenigstens monetär über Lärmblitzer etwas einbringen. Das Problem reicht über die automobilen Wichtigtüer hinaus, aber Rasenmäher, Abfallbläser oder Motorsägen tragen kein Nummernschild.

Text: Jürg Wick

Die Meinung des Autors entspricht nicht zwingend der der Redaktion.

Was meinen Sie dazu?

Schreiben Sie uns:
redaktion@
auto-illustrierte.ch
oder per Post:
auto-illustrierte,
Schützenstrasse 19,
8902 Urdorf