Strassenverkehr

Die Lizenz zum Lärmen

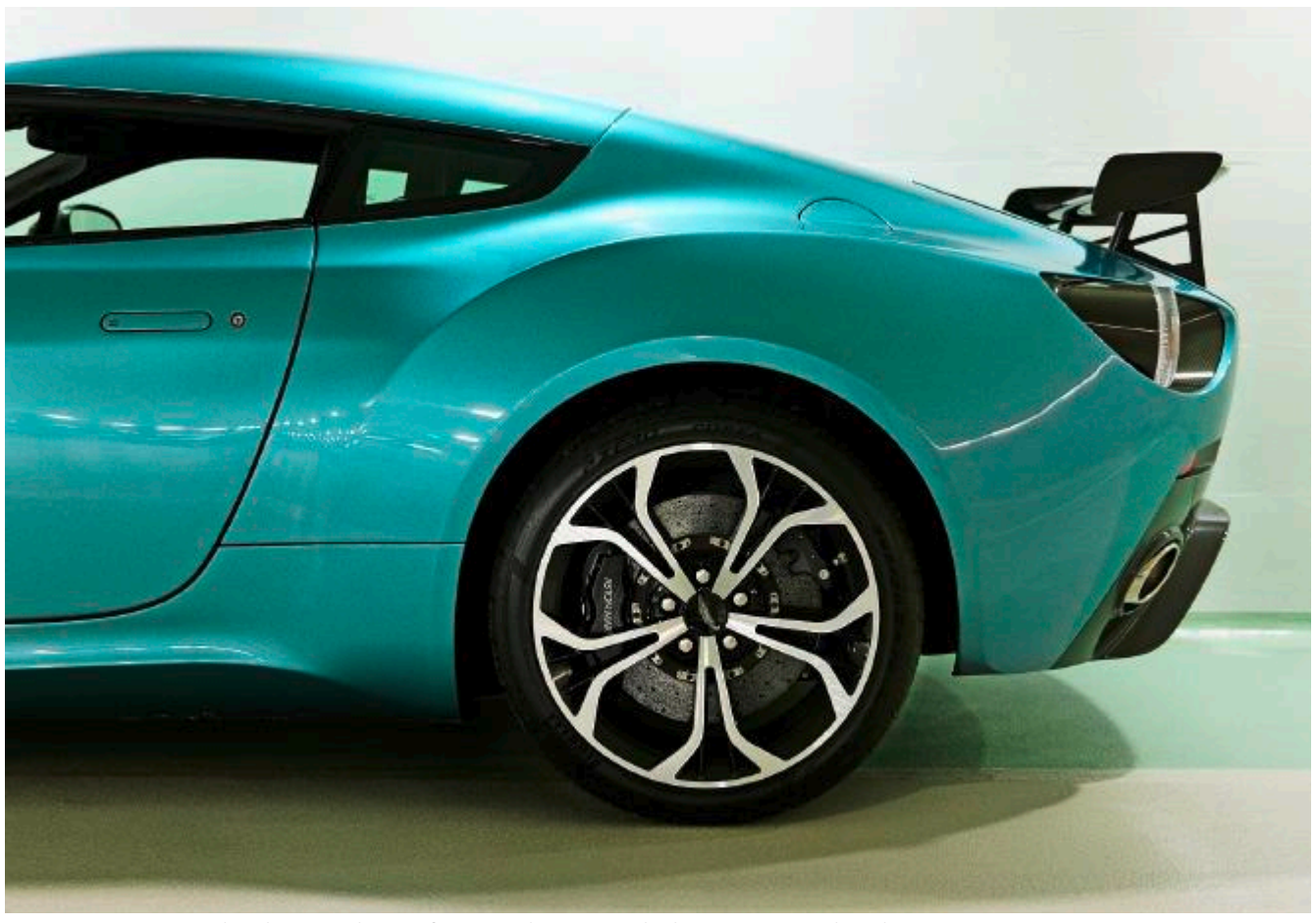
Autohersteller lassen bei Sportwagen serienmässig spezielle Auspuffanlagen einbauen, welche die Lärmgrenzwerte deutlich überschreiten. Dank einer Rechtslücke ist die Geräuschtrickserei legal.

Von Michael Soukup

Die Neustadt gehört zu den am dichtesten besiedelten Quartieren Luzerns. Wenn jeweils am Wochenende Partygänger aus der halben Deutschschweiz nach Luzern fahren, ist kaum mehr ein freier Parkplatz zu finden. Ganz Gewitzte stellen ihr Fahrzeug mit Vorliebe in Innenhöfen ab. Wie der Besitzer eines weissen Lamborghini Gallardo Spyder. Wenn er sich dann um 3 Uhr wieder in seinen Sportwagen setzt und den Zündschlüssel umdreht, ist es mit der Nachtruhe vorbei. «Der Motor schallt, röhrt, brüllt – man könnte es auch einen motorischen Urschrei nennen, wenn die Gänge wie mit Fanfarenklängen hör- und spürbar einrasten», stellte einmal die «SonntagsZeitung» das mit 560 PS wohl schnellste Cabrio der Welt vor.

Im Rahmen der bilateralen Abkommen gelten die EU-Grenzwerte bei den Geräuschemissionen auch in der Schweiz. Zulässig ist ein Geräuschpegel von maximal 74 Dezibel. Das ist etwas lauter als ein Staubsauger. «Leistungsstarke Personenwagen mit einer Nennleistung von mehr als 190 PS und mit einem Verhältnis zwischen Leistung und Masse von mehr als 102 PS pro Tonne dürfen ein 1 Dezibel lauter sein», heisst es beim Bundesamt für Strassen (Astra). Dazu gehören vornehmlich die Sportwagenmodelle der Edelmarken wie Aston Martin, Ferrari, Maserati, Jaguar, Porsche oder Audi.

«Nach der Regelung darf also ein leistungsstarker Sportwagen höchstens 1 Dezibel lauter sein. Das ist eine geringfügige Differenz, die für Menschen aber wahrnehmbar ist», sagt Dominique Schneuwly, stellvertretender Sektionschef Sektion Strassenlärm beim Bundesamt für Umwelt (Bafu).



Sportwagen verursachen laut Bundesamt für Umwelt eine «stark überproportionale Belästigung». Foto: Sally Montana (13 Photo)

Sportmodus auf Knopfdruck

Diese «geringfügige Differenz von höchstens 1 Dezibel» erfahren Autojournalisten etwa so: «Startet man den Sportmodus, donnert und grollt es aus dem Klappenauspuff, als gäbe es kein Morgen» (der «Blick» über den Jaguar XKR-S Convertible). Oder: «Öffnen sich in der Auspuffanlage die Klappen, lassen sie den V8-Motor ohrenbetäubend röhren und bei jedem Schaltvorgang lautstarke Spucksalven ausstossen» (der TA über den Porsche Panamera GTS). Dazu das Bundesamt für Umwelt: «Im Alltag können die Unterschiede zwischen einem gewöhnlichen Auto und einem Sportwagen tatsächlich gewaltig sein.»

Doch wie ist möglich, dass hierzulande zugelassene Autos legal Lärmgrenzwerte deutlich überschreiten dürfen? Das Zauberwort heisst Klappenauspuff. In der Autowerbung ist auch von Sportmodus oder Sport-Abgasanlage die Rede. Dabei handelt es sich um eine spezielle Auspuffanlage mit einer Klappe, die sich teils vom Fahrer per Knopfdruck öffnen und schliessen lässt.

Im geschlossenen Zustand ist kaum ein Unterschied zu einem herkömmlichen Auto zu hören. Wenn er geöffnet wird, entweicht dagegen ein brachiales Motorengeräusch. Dabei nutzen die Autohersteller die Schwächen des EU-Zulassungsverfahren aus: Die Geräuschemissionen werden bei der Beschleunigung im zweiten und dritten Gang bei 50 bis 60 km/h gemessen. «Wer jemals ein so leistungsstarkes Auto im dritten Gang auf Tempo 50 beschleunigt hat, weiss, dass der Motor das ohne jegliche Anstrengung und ohne grosse Geräuschkulisse erledigt», sagte ein Techniker des deutschen Automobilclubs ADAC vergangenen August in der «Zeit». Gemäss Bundesamt für Umwelt kommt dazu, dass während der Typengenehmigungsprüfung die Auspuffklappen geschlossenen bleiben und so die Lärmgrenzwerte eingehalten werden.

Ist das Auto einmal in der EU und damit der Schweiz zugelassen, besteht laut der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) keine rechtliche Handhabe gegen Fahrer, die mit eingeschaltetem Sportmodus die Lärmgrenzwerte überschreiten. Dies ganz im Unterschied zu den illegalen Auspuffen, die gerne in alten Golf oder BMW nachträglich eingebaut werden und seit Jahren im Visier der Polizei sind.

«Dass Klappenauspuffe legal sind, die keinen weiteren Nutzen haben, ausser mehr Lärm zu produzieren, ist für die Lärmbekämpfung bedauerlich», sagt Dominique Schneuwly. Wie mehrere Autoimporteure bestätigen, werden heute die meisten oder gar alle Sportmodelle im oberen Preissegment standardmässig mit Klappenauspuff-Systemen ausgestattet. Das sei ein wichtiges Verkaufsargument. Allerdings ist man sich in der Branche durchaus auch der Nachteile bewusst: «Aus Imagegründen empfehlen wir unseren Kunden, nur auf Rennstrecken mit eingeschaltetem Sportmodus herumzufahren.»

Strassenlärm
1,3 Millionen Menschen betroffen

Trotz Fortschritten bei der Bekämpfung des Strassenlärms ist die Bevölkerung heute vielerorts stärkeren Belastungen ausgesetzt als vor 20 Jahren. Hauptgründe dafür sind die immer schwereren Motorfahrzeuge und das steigende Verkehrsaufkommen. Der Strassenverkehr ist laut Bundesamt für Umwelt die bedeutendste Lärmquelle in der Schweiz. Rund 1,3 Millionen Personen sind Opfer von übermässigem Strassenverkehrslärm. *(mso)*

Die Schweiz als kleines, aber reiches Land ist traditionell ein Schlüsselmarkt für Luxusautos. Gemäss Statistik des Importeureverbands Auto-Schweiz wurden letztes Jahr (Januar bis November) über 3000 Fahrzeuge in dieser Kategorie verkauft, 2012 waren es über 5000. Wie viele sogenannte leistungsstarke Sportwagen hierzulande zugelassen sind, konnte das Bundesamt für Strassen nicht angeben. «Obwohl der Anteil solcher Sportwagen am Gesamtbestand relativ gering ist, verursachen sie eine stark überproportionale Belästigung», sagt Dominique Schneuwly. Im Bundesamt für Umwelt stört man sich daran, dass zwar die Grenzwerte bei den Luftschadstoffen in den letzten zwanzig Jahren mehrmals stark verschärft wurden, die Fortschritte beim Lärm aber weitgehend ausgeblieben seien.

> Bei geöffneter Auspuffklappe sind Sportwagen brachial laut.

Mächtige deutsche Autolobby

Auto-Schweiz-Direktor Andreas Burgener betont, dass alle Fahrzeuge, die offiziell importiert werden, nach geltendem Recht typengenehmigt und somit regelkonform seien. Immerhin: «Über geltende Messverfahren könnte auf Stufe EU durchaus diskutiert werden.» Zwar plant die EU tatsächlich bis Mitte 2018 leicht tiefere Grenzwerte einzuführen, doch auf Druck der mächtigen deutschen Autolobby soll es weiterhin Ausnahmeregelungen für schwere oder leistungsstarke Fahrzeuge geben.

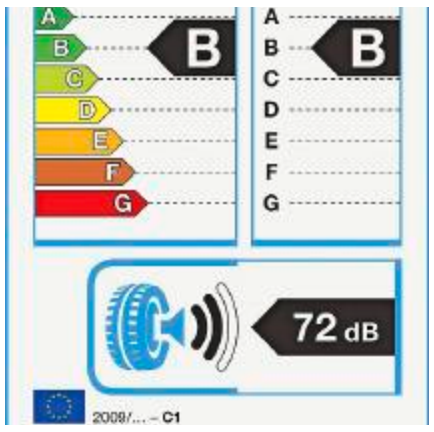
Trotzdem müssen Lärmgeplagte nicht alles hinnehmen. Artikel 42 des Strassenverkehrsgesetzes besagt, dass der Lenker jede vermeidbare Lärmbelästigung zu unterlassen habe. Auf den weissen Lamborghini Gallardo Spyder angesprochen, sagt Urs Wigger, Mediensprecher der Luzerner Polizei: «In Wohn- und Erholungsgebieten sowie nachts darf kein vermeidbarer Lärm erzeugt werden. Damit müsste jemand, der absichtlich mit geöffnetem Klappenauspuff herumfährt, mit einer Anzeige rechnen.» Dies kann zu einer Geldbusse von hundert bis mehreren Hundert Franken und zum Entzug des Führerausweises führen.

Mit politischen Nebengeräuschen zu leiseren Pneus

Doris Leuthard will die EU-Reifenetikette in der Schweiz für obligatorisch erklären – gegen den Willen des Parlaments. Verärgert ist auch die Autolobby.

Von Stefan Häne

Der Strassenverkehr ist die grösste Lärmquelle in der Schweiz. Dass hierzulande jeder sechste Einwohner schädlichem oder lästigem Lärm ausgesetzt ist, resultiert nicht zuletzt aus einer wenig bedachten Wahl der Autoreifen. Das Problem ist das Abrollgeräusch: Bereits ab einer Geschwindigkeit von 35 Kilometern pro Stunde erzeugt es mehr Lärm als der Motor eines Autos, wie das Bundesamt für Umwelt (Bafu) schreibt. Dabei gilt die Faustregel: Je schneller das Fahrzeug fährt, desto dominanter wird der Reifen-Fahrbahn-Lärm. Bei Reifen gleicher Dimensionen schwankt die Differenz der Lärmwerte um 6 Dezibel. Zur Einordnung: Eine Reduktion um 3 Dezibel entspricht einer Halbierung des Lärms. Das Bafu ortet hier beträchtliches Potenzial für eine Lärmreduktion.



Die Etikette informiert über Effizienz und Lärmemissionen eines Reifen. Foto: PD

Lärm erzeugen die Reifen nicht nur auf der Strasse, sondern auch politisch. In der EU besteht seit November 2012 eine obligatorische Energie- und Umweltetikette für Reifen. Nun will Verkehrsministerin Doris Leuthard (CVP) mit der EU gleichziehen und das Obligatorium in der Schweiz einführen. Die Etikette enthält Informationen über die Lärmemissionen eines Pneus, aber auch über die Sicherheit und die Energieeffizienz. Letzteres ist klimapolitisch relevant: Die Reifen respektive ihr Rollwiderstand sind für rund 20 Prozent des Treibstoffverbrauchs verantwortlich. Eine geschickte Wahl hat also auch Folgen für das eigene Portemonnaie. Mit Reifen der Klasse A anstelle eines Modells der Klasse F lässt sich über deren Lebensdauer rund 200 Franken einsparen, wie das Bundesamt für Energie (BFE) berechnet hat. «Die Konsumenten sollen vermehrt in der Lage sein, beim Reifenkauf eine sachkundige Wahl zu treffen», sagt BFE-Sprecher Matthieu Buchs. Ziel sei es, den Treibstoffverbrauch und den Lärm zu drosseln sowie gleichzeitig einen Beitrag zur Sicherheit auf der Strasse zu leisten.

TCS warnt vor Bürokratie

Heute stammt ein Grossteil der importieren Reifen aus dem EU-Raum; die Etikette ist hierzulande also bereits im Umlauf. Gegen Leuthards Plan formiert sich gleichwohl Widerstand. Der Touring-Club Schweiz (TCS) hält ein Obligatorium für übertrieben, weil dessen Einhaltung «den Aufbau eines kostspieligen administrativen Apparats erfordert». Der TCS will es dabei bewenden lassen, die Konsumenten über die Etikette zu informieren, wie er das in Zusammenarbeit mit dem Bund und weiteren Partnerorganisationen bis anhin getan hat.

Leuthard umgeht Parlament

Beim Reifenverband der Schweiz betont man, die Etikette bilde nicht alle wichtigen Eigenschaften ab, es fehlten etwa sicherheitsrelevante Angaben zu den Wintereigenschaften, zur Trockenperformance und zum Aquaplaning eines Reifens. «Den meisten Kunden sind solche Kriterien wichtiger als Lärm und Energieeffizienz», sagt Sekretär Sven Sievi.

Bürgerliche Energiepolitiker teilen die Bedenken der Autolobby. FDP-Nationalrat Christian Wasserfallen etwa warnt vor «unnötiger Bürokratie». Für Ärger sorgt im Lager der Bürgerlichen zudem, dass Leuthard die Neuerung auf dem Verordnungsweg durchsetzen will, nachdem der Nationalrat 2011 eine Motion mit dieser Forderung abgelehnt hatte.

Die Anhörung zur Teilrevision der Energieverordnung ist gestern Freitag abgelaufen. In Kraft treten soll die neue Regel am 1. August, allerdings gilt eine Übergangsfrist. Reifen ohne Etikette dürfen die Importeure gemäss BFE in der Regel noch bis Ende Jahr ins Land einführen und bis 31. Juli 2017 abgeben oder verkaufen.

Das BFE stellt sich auf den Standpunkt, dass bei der Beratung der Motion der Fokus beim Lärm gelegen und das Thema Energieeffizienz seither «erheblich» an Bedeutung gewonnen habe. Es verweist zudem auf die bereits bestehende Reifenetikette in der EU sowie das Energiegesetz, das die gesetzliche Grundlage für die Massnahme liefere.

«Sehr despektierlich»

Diese Argumentation verfängt bei den Bürgerlichen indes nicht. Hans Killer, dem Präsidenten der nationalrätlichen Energiekommission, erscheint Leuthards Vorgehen «sehr despektierlich» gegenüber dem Parlament. Dies sei kein gutes Signal für die anstehende Beratung der Energiestrategie im Parlament. Applaus erhält Leuthard hingegen von links-grüner Seite. Bastien Girod (Grüne) zum Beispiel sagt, es sei «höchste Zeit», dass die Konsumenten dank eines objektiven Vergleichs einen Kaufentscheid unter ökologischen Gesichtspunkten treffen könnten.