
Glosse: Noch ein Gehorsamssprung

Von Peter Schwerdtmann, cen

Zum 1. Juli 2021 tritt die EU-Verordnung 540/2014 in Kraft. Von da an müssen alle neu zugelassenen Autos mit Elektroantrieb über ein Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS) verfügen. Bei Geschwindigkeiten unter 20 km/h und beim Rückwärtsfahren soll dann ein Geräusch dafür sorgen, das Fußgänger nicht vom unhörbar daherrollenden E-Auto überrascht werden. Was auf den ersten Blick eine sinnvolle Maßnahme zu sein scheint, erweist sich bei näherer Betrachtung als einer der sinnlosen Gehorsamssprünge, mit denen die Menschen auf die Verkehrswende vorbereitet werden sollen.

Am Anfang der EU-Verordnung stand das Missverständnis, dass batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge geräuschlos fahren. In den 90er-Jahren des letzten Jahrhunderts erlebten wir den ersten Geländewagen mit Elektromotor. Der klang wie eine alte Straßenbahn. Seitdem haben die Entwickler große Erfolge bei der Geräuschvermeidung und -dämmung erreicht. Doch Geräusche produzieren sie noch immer, außen meist unangenehmere als innen. Und die wenigsten arbeiten geräuschlos.

In der Realität rollt in den Geschwindigkeitsbereichen vom Anrollen bis 20 km/h so mancher Diesel und Benziner leiser als ein E-Auto. Beim Abbremsen etwa vor einem Zebrastreifen verhindert das heute übliche Start-Stopp-System bei Verbrennern und Hybridantrieben jedes Außengeräusch. Die brauchen aber kein AVAS, zumal die mit einer automatischen Bremsfunktion gekoppelte Fußgänger- und Radfahrererkennungen rasch durch die Wagenklassen nach unten wachsen. Und den Rest der Unfallgefahren verhindern Querverkehrswarner und Rückfahrkamera.

Bleibt noch das jüngste Ziel der Wohlmeinenden – der Verkehrslärm. Der allerdings entsteht in der Regel oberhalb von 20 km/h durch Fahrwind und dem Abrollgeräusch zwischen Reifen und der Straße, ganz unabhängig vom Antriebssystem, es sei denn, Fahrer oder Fahrerinnen lassen es gern mal krachen.

Und doch: Auch diese EU-Vorschrift hat ihre guten Seiten. Sie hat Sounddesignern und sogar berühmten Filmkomponisten eine Aufgabe beschert, weil das Summen von Elektronik und Antrieb auch bei großen PS-Zahlen und hohen Geschwindigkeiten so gar keine Emotionen aufkommen lassen will. Und auch wir Auto-Autoren entwickeln eine neue Art des Hörens. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Peter Schwerdtmann.

Foto: Auto-Medienportal.Net
