



Fridays For Future-Demonstration Mitte November 2025 – die Mobilisierungskraft des Klimathemas hat laut der Studie abgenommen. IMAGO

## ÖKO-LOGISCH

## Viel Geröhre für nichts

Verbrenner-Lärm zum Nachrüsten von E-Autos



Von Rainer Griebhammer

**E**in Viertel der Bevölkerung in Deutschland leidet unter gesundheitsgefährdendem Lärm. Hauptquelle ist der Autoverkehr. Im Hügel- und Bergland mit vielen engen kurvigen Straßen röhren wochenends auch noch Motorräder und beschallen gleich Dutzende Quadratkilometer, gerne auch noch mit Soundverstärker. Zahlreiche Proteste und Petitionen von besonders betroffenen Gemeinden hatten bislang keinen Erfolg. Eine einfache Maßnahme wäre das Verbot klassischer Motorräder und der Umstieg auf Elektro. Vor Jahren hatte ich in einer Glosse vorgeschlagen, so einen Umstieg durch das Angebot von Sound-Software zu erleichtern, die das fehlende Motorgeräusch und das Turbogasgeben in den Helm überträgt.

Aber auch diese Glosse wurde durch die testosterondominierte Realität überholt. So bietet Porsche für E-Modell „Jaycan“ optional den Einbau des „Porsche Electric Sport Sound“-Paketes an. Gerade bei höheren Geschwindigkeiten und Beschleunigungen gibt es damit „klangliche Fahrerlebnisse“. Auch für andere E-Autos wird Nachrüst-Lärm angeboten, um großvolumige Motoren und sogar Fehlzündungen simulieren – nicht nur im Fahrzeug, sondern auch nach außen, und das alles bis 130 Dezibel.

Neben den im Vergleich zu Verbrennern geringeren CO<sub>2</sub>-Emissionen ist der zweite große Vorteil von Elektro das bei geringem Tempo fast lautlose Fahren. Lärm Pakete, die bei Kickstart, mehr kmh und Beschleunigungen die staunende Außenwelt beeindruckend sollen, müssen deshalb ersatzlos verboten werden.

Lärm Pakete dürfen aber nicht mit dem akustischen Warnsystem AVAS verwechselt werden, das auf Initiative des europäischen Blindenverbands für E-Autos gesetzlich festgelegt wurde. AVAS muss bis zu 20 Stundenkilometern einen künstlichen Sound mit mindestens 56 Dezibel erzeugen (vergleichbar mit dem Geräusch eines Kühlschranks). Bei höheren Geschwindigkeiten warnen dagegen schon die Rollgeräusche der Elektroautos.

Bis zu einem Verbot der klassischen Motorräder sind realitätsnahe Lärmprüfungen bei der Zulassung und im Straßenverkehr also absolut notwendig, sowie ein konsequentes Vorgehen gegen notorische Lärmsünder (Führerscheinentzug, Enteignung). Biker: Hört die Signale!

Rainer Griebhammer ist Autor und führt die Stiftung Zukunftserbe.

## Der beschwerliche Weg bis zur Nettonull

Deutschland will Klimaneutralität bis 2045 erreichen. Das wird holprig, aber ist nicht aussichtslos, wie eine Untersuchung der Universität Hamburg zeigt / Von Joachim Wille

Deutschland ist beim Klimaschutz eines der ambitioniertesten Länder weltweit – zumindest auf dem Papier. Bis 2045, in knapp 20 Jahren, will man klimaneutral sein, also unter dem Strich keine Treibhausgase mehr ausstoßen. Doch wie realistisch ist dieses Ziel noch?

Der unlängst vorgelegte „Klimawende-Ausblick 2025“, der zweite Band einer sozialwissenschaftlichen Studienreihe zur ökologischen Transformation, kommt zu einem ernüchternden Befund: Nach heutigem Stand erscheint das Erreichen der Klimaneutralität bis 2045 danach „wenig plausibel“.

Technisch ist der Umbau zur Klimaneutralität in den zwei Jahrzehnten aber zu schaffen – wenn auch sehr ambitioniert gerade beim Verkehr, bei Gebäuden und Industrie. Das hat eine Reihe von Untersuchungen gezeigt. Die neue Studie, die von dem Hamburger Transformationsforscher Professor Stefan Aykut geleitet wurde, analysiert aber nicht nur Technik und Emissionspfade, sondern auch die gesellschaftlichen Voraussetzungen der Klimawende.

Das zentrale Ergebnis: Klimaneutralität erfordert zugleich einen tiefgreifenden Wandel in anderen Feldern – vor allem in Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft. Genau da aber hapert es zunehmend. „Wir haben uns gefragt: Die Technologien sind doch da – warum verläuft die Dekarbonisierung so schleppend?“, sagte Aykut diese Woche bei der Vorstellung der Studie auf einer Tagung des Deutschen Klimakonsortiums in Berlin.

Im Vergleich zu ihrem ersten Klimawende-Ausblick, der 2024 erschien, stellt das Forschungsteam von der Universität Hamburg eine nachlassende Dynamik beim Klimaschutz fest. Danach unterstützt derzeit kein einziger der untersuchten gesellschaftlichen „Treiber“ die Klimawende umfassend. Zwar gebe es weiterhin Entwicklungen, die positiv wirkten. Etwa Fortschritte beim Klimaschutz in vielen Kommunen. Oder die

inzwischen angestregten Klimaklagen vor dem Bundesverfassungsgericht, mit denen überprüft werden soll, ob die Politik der Bundesregierung den eigenen Vorgaben entspricht.

Aykut & Co. stellten jedoch fest: Diese Impulse reichen bei Weitem nicht aus, um auf das 2045-Ziel zuzusteuern. Wichtige Treiber blieben deutlich hinter dem Erforderlichen zurück, so die deutsche Klimapolitik im europäischen Rahmen, die globalen Klimavorgaben – siehe die zähen UN-Klimagipfel – und der Bereich des Konsums, wo es zwar einzelne klimafreundliche Trends gibt, ansonsten aber nicht nachhaltige Entwicklungen dominieren.

### Nachlassende Dynamik beim Klimaschutz

Als besonders kritisch stuft die Studie die politische Entwicklung ein. Zwar bestehen zentrale Regelwerke wie das Klimaschutzgesetz des Bundes – in dem die Netto-Null 2045 verankert ist –, der Green Deal der EU und das Pariser Weltklima-Abkommen fort. Nur: Die Umsetzungslücken wachsen.

Immer häufiger würden bereits beschlossene Ziele infrage gestellt. Stichworte: Abschaffung des Heizungsgesetzes, Aufweichung des Verbrennerverbots, Verschiebung des zweiten EU-Emissionshandels. Das untergrabe die Planungs- und Investitionssicherheit für Kommunen, Unternehmen und Verbraucher:innen.

Hinzu kommt ein spürbarer gesellschaftlicher Gegenwind. Die Studie spricht offen von ei-

nem „anti-ökologischen Backlash“ (Rückschlag), der sich etwa in Konflikten um das Gebäudeenergiegesetz und bei den Bauernprotesten gezeigt habe. Der Klimaschutz werde zunehmend als Bedrohung sozialer Sicherheiten wahrgenommen – ein Gefühl, das politisch aufgegriffen und verstärkt werde, am stärksten von der AfD, teils aber auch von den anderen Parteien.

Aykut betonte, dass solche Dynamiken nicht einfach Ausdruck mangelnden Problembewusstseins seien, sondern auch auf reale soziale Verteilungsfragen verweisen. Der Professor warnte, die Klimapolitik drohe dadurch an gesellschaftlicher Resonanz zu verlieren. Klimaschutz gerate zunehmend in einen Rechtfertigungsmodus, statt als langfristiges Gemeinschaftsprojekt verstanden zu werden.

Auch im Wirtschaftsbereich sieht die Hamburger Forschungsgruppe große Bremsklötze. Wirtschaftswachstum erfülle weiterhin eine zentrale legitimierende Funktion in der Demokratie, während soziale Ungleichheiten zunehmen. Beides erschwere tiefgreifende Strukturveränderungen. Beim konkreten Handeln der Unternehmen gibt es laut der Analyse gegenläufige Entwicklungen: In einigen Branchen schreite die Transformation voran, in anderen dominierten Verzögerung und Abwehr.

In der Zivilgesellschaft wiederum hat die Mobilisierungskraft des Klimathemas stark abgenommen, verglichen vor allem mit der Hoch-Zeit der Fridays for Future-Bewegung zwischen 2018 und 2020. Die

Studie attestiert zwar, dass die frühere Mobilisierungswellen „kulturell“ nachwirkten, der öffentliche Druck der Zivilgesellschaft auf Politik und Wirtschaft habe jedoch klar abgenommen.

Auf der Berliner Tagung machten die dort Teilnehmenden jedoch deutlich, dass gut organisierte Öffentlichkeitskampagnen durchaus weiter auf Resonanz treffen können. Beispiel: der Hamburger Klimavolksentscheid vom Oktober 2025. Hier wurde das Teilnehmer-Quorum deutlich übertroffen, und eine Mehrheit sprach sich für ein Vorziehen des Zieljahres für die Klimaneutralität in dem Stadtstaat von 2045 auf 2040 aus.

Aykut und sein Team malen deswegen die Zukunft des Klimaschutzes hierzulande denn auch keineswegs schwarz in schwarz. Zwar wachse die Gefahr von zunehmenden Spannungen zwischen ambitionierten Klimazielen, wachsenden Umsetzungslücken und sozialen Schiefen, warnen sie. Diese Konflikte seien aber durch kluge politische Entscheidungen lösbar.

Es böten sich sogar neue Chancen, da die grundsätzliche Zustimmung zum Klimaschutz in der Bevölkerung laut Umfragen weiterhin hoch sei und die Energiewende sich zunehmend mit Themen wie einer Steigerung der Energiesicherheit verbinden lasse. Ein Stichwort: Unabhängigkeit von russischen und US-amerikanischen Flüssiggas-Importen.

Für die kommenden Jahre erwarten die Hamburger Wissenschaftler:innen zunächst eine Phase der Verteidigung: Beste-

hende Ziele, Gesetze und Institutionen müssten gegen Rückbau-Versuche abgesichert werden. Parallel gelte es, neue gesellschaftliche Allianzen vorzubereiten – etwa rund um die kommunale Wärmewende und den Umbau der Verkehrsinfrastruktur für mehr Lebensqualität in den Quartieren. Professor Aykut formuliert es so: Die Klimawende ist nicht gescheitert, aber ihre Plausibilität hängt davon ab, ob es gelingt, sie erneut als gemeinsames gesellschaftliches Projekt zu verankern.

### Zunächst Phase der Verteidigung erwartet

Das Projekt „Klimawende-Ausblick“ soll in den nächsten Jahren fortgeführt und thematisch erweitert werden. Der Geschäftsführer des Klima-Konsortiums, Professor Tilman Santarius, betonte die Bedeutung dieser Forschungsarbeit als Ergänzung zu den existierenden Reports und Szenarien, die vor allem technisch machbare Vorkehrungen und Einsparpotentiale ausweisen. „Der Hamburger Klimawende Ausblick füllt eine unverzichtbare Lücke, weil er eine fundierte sozialwissenschaftliche Analyse der gesellschaftlichen Herausforderung bei der Umsetzung von Klimapolitik liefert.“

Von dieser Art Forschung brauche es mehr, fordert Santarius, „wenn die gegenwärtige Umsetzungskrise verstanden und schließlich überwunden werden soll“. Das Konsortium ist der zentrale Dachverband der deutschen Klima- und Klimafolgenforschung.