

## UNTERNEHMEN

# Profitable Stille

Straßenbau, Flugzeughersteller, Autozulieferer: welchen Unternehmen der strengere Lärmschutz gute Geschäfte verschafft.

Den Ärger der Fluglinien über wachsende Lärmschutzaufgaben kann Egon Behle gut verstehen. „Umweltauflagen dürfen nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung zulasten des Standorts Deutschland führen“, warnt der scheidende Chef des Münchner Triebwerksherstellers **MTU**. Doch die Vorschriften bescheren dem Unternehmen auch wachsende Umsätze. Denn den Zwang zu mehr Ruhe in Flughafennähe können Airlines und Airports nur erfüllen, wenn sie neue Flugzeuge kaufen, die dank neuer Turbinen mit MTU-Technik nur halb so laut sind wie heutige Maschinen. Die Nachfrage ist so groß, dass MTU den Umsatz bis 2020 auf rund sechs Milliarden Euro verdoppeln will. Die PW1000G genannte Turbine machte MTU zum Sieger im Deutschen Innovationspreis, den die WirtschaftsWoche Ende April zusammen mit Accenture, dem Versorger EnBW und dem Chemiekonzern Evonik vergeben hat.

Einen ähnlichen Schub verschafft der Lärmschutz auch anderen Unternehmen. So verzeichnet der deutsch-französische Flugzeughersteller **Airbus** allein im ersten Quartal 2013 Aufträge von fast 50 Milliarden Euro, das Gros davon für die neue A320neo genannte, deutlich leisere Flugzeugfamilie.

Von den Schallschutzmaßnahmen der Flughäfen für Anwohner profitieren Hersteller wie die Schweizer **Egokiefer**. Bis zu 500 Euro pro Stück kosten die Schallschutzfenster, die etwa der Frankfurter Flughafen im Rahmen des Ausbaus finanziert – insgesamt gut 100 Millionen Euro.

Der Zwang zur Stille ist auch für Hersteller von Lärmschutzwänden an Flughäfen, Schnellstraßen und Bahnstrecken profitabel. Einer der wenigen Allrounder unter ihnen ist die Stuttgarter **ED. Züblin** aus dem österreichischen Strabag-Konzern, die Lärmschutzwand-Systeme aus Beton, Aluminium oder Holz herstellt. Die Konkur-

renten sind meist Mittelständler wie **Schütte** aus Ganderkesee bei Bremen, mit gut 100 000 verbauten Quadratmetern Marktführer für meist an Bahnstrecken verbaute Aluminium-Lärmschutzwände. Eine Tochter des Essener **Evonik**-Konzerns stellt Acrylglas-Elemente für Lärmschutzwände her. Auf 220 bis 250 Millionen Euro schätzt der Deutsche Verband für Lärmschutz an Verkehrswegen in Bonn den Umsatz der Branche. Verbandschef Hartmut Basanow erwartet, dass „das Geschäftsvolumen mit-



**Straßenlärm halbiert** Neuer Flüsterasphalt auf der Autobahn bei Osnabrück

telfristig steigt“. Rund 100 Millionen Euro steckt allein die Bahn seit 2007 pro Jahr in Lärmschutzwände und -fenster, deren Einbau sie Anwohnern von Bahnstrecken bezahlt. Laut Basanow machen Bahn-Aufträge heute drei Viertel des Marktvolumens aus.

Große Hoffnung setzt die Bahnbranche in neuartige Kunststoffbremsen für Güterwagen. Nischenanbieter wie **Becorit** aus Recklinghausen und **TMD Friction** aus Leverkusen dürften profitieren. Begeht sind auch Hochgeschwindigkeitsschleifzüge von **Vossloh**, die Gleise glätten und den Lärm um zwei Dezibel reduzieren.

Einen Schub verzeichneten ebenfalls Hersteller leiser Straßenbeläge wie dem Flüsterasphalt, dessen offene Poren das Rollgeräusch eines Autos

halbieren. Größte Anbieter sind die zur Werhahn-Gruppe gehörende **Deutag** aus Linz am Rhein und die zum französischen Vinci-Konzern gehörende **Eurovia** in Berlin. Die Unternehmen gleichen mit dem im Vergleich zu normalem Asphalt um die Hälfte teureren Lärmschutz-Belag die Umsatzverluste im Straßenbau teilweise aus.

Bessere Geschäfte verschaffen die Lärmgrenzen auch Autozulieferern, speziell Reifenherstellern wie **Continental**, **Michelin** oder **Dunlop** aus dem Good-year-Konzern. Denn bis zu 90 Prozent des Autolärms sind Abrollgeräusche von Reifen. Möglich werden Flüsterreifen durch synthetische Kautschuke, die der Spezialchemie-Hersteller **Lanxess** herstellt.

Zulieferer sind aber nicht nur beim Lärm außerhalb des Fahrzeugs gefordert. Für nervenschonende Ausgestaltung des Innenraums haben Zulieferbetriebe wie **Carcoustics** Lösungen parat. In der neuen S-Klasse etwa sorgen Dämmmaterialien des Unternehmens aus Leverkusen dafür, dass auch bei Tempo 160 noch entspannte Telefongespräche möglich sind. 67 Dezibel haben Tester bei Tempo 160 im leisesten Auto am Markt, dem 7er-BMW, gemessen.

Dass sich Lärm nie ganz vermeiden lässt, ist gut für Unternehmen, die Gehörschutzprodukte herstellen. Auch wenn **Ohropax** aus Wehrheim im Taunus für die ganze Sparte steht, die breiteste Palette hat der US-Konzern **3M**. Der Erfinder der Post-it Klebezettel bietet kleine Ohrstöpsel und die Mickie-Mäuse genannten großen Ohrschützer, die den Lärm auf weniger als ein Zehntel drücken.

Auch die Hi-Fi-Branche verdankt einen Teil ihres Geschäfts wachsender Lärmempfindlichkeit. Denn vor den Geräuschen in Bus, Bahn oder Flugzeugen schützen sich vor allem Musikfreunde mit großen Kopfhörern von **AKG**, **Bose** oder **Sennheiser**, die die Außenwelt draußen halten mithilfe dicker Polster und einer Elektronik, die den Radau mithilfe eines gezielten Gegengeräuschs mindert.

Lärm kann auch hilfreich sein: Elektroautos gleiten so lautlos, dass Fußgänger sie leicht überhören. Autohersteller versehen viele E-Mobile deshalb mit künstlichem Motorenbrummen, Piepstönen oder futuristischen Raumschiff-Sounds. ■

ruediger.kiani-kress@wiwo.de, harald.schumacher, martin.seiwert, christian.schlesiger | Berlin



**Im nächsten Heft**  
Welche Zukunftstechnologien und Produktinnovationen den Lärm im Alltag reduzieren