

beabsichtigt. Denn die Politik (deren Stellvertreter im Bereich des Symbolischen die Kunst früher einmal war) beabsichtigt keine Dauer mehr. Und selbst mit Deckung durch Politik entzieht sich der Zugriff auf »Gestalt« der infrastrukturellen, organisatorischen und ökonomischen Kompetenz von Kunst, die zum Teil noch nicht einmal mehr in der Lage ist, in den ihr zugewiesenen Reservaten realitätskompatible Aussagen zu erzeugen. (Zugegeben, sie will es meist auch gar nicht.) Also bleibt die »Vision« (paraphrasiert Helmut Schmidt – wer in der Kunst Visionen hat, sollte zum Arzt gehen. Oder Hegel – die Vision ist immer das Konkrete?).

Ein Ansatz: Im Frankfurter Nordend ist mitten in der Stadt eine verkehrsberuhigte Zone entstanden (Beseitigung des Berufsverkehrs durch konsequente Einbahnstraßenregelung, Poller, Schranken, Absperrungen, keine Parkplätze, keine Parkhäuser etc). Folge – es tritt, ganz im Sinne Murray Schafers, Ruhe ein. Soziale Folge allerdings ist – die totale Gentrifizierung des Viertels, Mietpreissteigerung, Beseitigung des Kleingewerbes, Nutzung der Freiflächen als Ereignisflächen etc. – also letztlich eine Säuberung durch Kontrolle. Eine Aufgabe, noch nicht einmal von Kunst – wenn sie dabei helfen könnte, wäre es schön – sehe ich darin, mittels Kleinigkeiten genau solchen Säuberungen entgegenzusteuern, also eine gewisse Lebendigkeit zu erhalten, die mit Lärm einhergeht.

Erwin Stache: Strafzettel für unerlaubte Klänge

Das Klangbild einer Stadt wird zum großen Teil durch Fahrzeuggeräusche wie das von Autos, Straßenbahnen und Bussen bestimmt. Auch wenn der Fahrzeugglärm durchaus sehr abwechslungsreich und differenziert sein kann, beispielsweise an Kreuzungen, wird er natürlich als Belästigung empfunden.

Realität

Das Aufkommen von Elektrofahrzeugen könnte den Lärm mindern. Deren fast lautloses Fortbewegen aber, welches eigentlich ein Riesenpluspunkt darstellt, ist für Gesetzgeber und Unfallforscher bedenklich. Der Fußgänger kennt das Problem mit Fahrradfahrern, die sich von hinten nähern. Eine plötzliche Richtungsänderung oder gar spontanes Stehenbleiben des Passanten kann durchaus zu Karambolagen führen. Der Fahrradfahrer wiederum wünschte sich manchmal ein Fahrgeräusch, um dem Fußgänger auf sanfte und höfliche Art und Weise, und nicht mit schnödem Geklingel mitzuteilen, dass er gewisse, in vielen Städten

auch erlaubte, Rechte hat, sich im Fußgängerbereich zu bewegen.

Die Europäische Union will aus Sicherheitsgründen keine lautlosen Autos zulassen. Sogenannte Flüstermobile sollen synthetische Klänge und Geräusche abspielen, vor allem im unteren Geschwindigkeitsbereich, denn oberhalb von 30km/h reichen die Abrollgeräusche der Reifen völlig aus, um den Passanten zu warnen. Auch bei Elektrofahrzeugen wird es dazu kommen, dass ein eingebauter Lautsprecher Klänge von sich gibt. Einige Fahrzeugtypen wie Toyota Prius, Opel Ampera, Nissan Leaf oder Audi Etron gibt es jetzt bereits, die mit einem 50Watt-Verstärker und Lautsprecher an Bord ausgestattet sind. Die Fahrzeughersteller lassen Klangkünstler, Musiker und Sounddesigner basteln und schreiben Wettbewerbe aus. Mit Fußpedal, Interface und Computer wird getüftelt. Das Auto gibt im Stand, im Rückwärtsfahren und Einparken unterschiedliche Töne ab, kommentiert mit Akkorden das Blinken oder Warten am Zebrastreifen. Beim Anfahren gibt's dann das typische Surren und Brummen, welches den Motorklang simulieren soll. Es sind durchaus interessante Einfälle zu verzeichnen. Über Bienensummen, Meeresrauschen, Klappern, Stimmengewirr und Klopfen bis hin zu wirklich komplexen Tonmodulationen wird alles versucht, um einen Kompromiss zwischen angenehmen, nicht störendem Klang und dem geforderten Warnsignal zu finden. Natürlich muss auch an das emotionale Feedback für den Fahrer gedacht werden. So geben Lautsprecher auch im Innenraum des Fahrzeuges antreibende Motorengeräusche ab.

Nun ist das Manipulieren an Geräuschen im Fahrzeug nicht neu. Mit teils bizarren Mitteln wurde auch jetzt schon der Klang eines Fahrzeugs verändert. Man wollte ein Geräusch angenehmer, attraktiver, interessanter, »stylish« machen. Fast immer aber musste man mit dem vorhandenen, technisch bedingten Geräusch umgehen.

Vision

Der Sounddesigner für Elektrofahrzeuge hat nun aber mit Rechner und Lautsprecheranlage eine viel flexiblere Möglichkeit, die Klänge auf den Straßen zu beeinflussen. Er kann – ähnlich wie der Maler eines Bildes – mit einer leeren Leinwand beginnend, von einer Stille ausgehend, ganz eigene Klangkompositionen entwickeln.

Nun ergibt sich die faszinierende Vision, die vom Hersteller des Fahrzeugs vorgeschlagenen Klänge einfach auszutauschen und eigene, neue hinzuzufügen. Dann würde man sich wundern, wenn zum Beispiel am Montag

Erwin Stache, geb. 1960 in Schlema (Erzgebirge), Musiker, Komponist, Klangobjektbauer, Entwicklung und Herstellung elektro-akustischer und mechanischer Instrumente, lebt in Beucha (bei Leipzig).

früh an der Kreuzung düstere Geräusche zu hören sind, weil die Leute zur Arbeit müssen und ihre Autos mürrisch klingen lassen. Am Freitagabend hingegen wird bei der Fahrt in den Club mit der neusten CD schon »vorgeglüht«. Die dafür notwendige Außenanlage ist ja im Auto bereits integriert. Sensiblere Musikliebhaber würden vielleicht ihr Fahrzeug mit Geigenklängen oder Adagioklaviersätzen von Mozart versehen. An den Straßenkreuzungen könnten ganze Sinfonien erklingen, wenn sich in Flashmobmanier Hunderte mit ihren E-Mobilen treffen und sich vorher aus dem Netz ihre entsprechenden Klänge und Musik in ihr Fahrzeug geladen haben. Dann heißt es vielleicht, heute Abend um sieben mit Schweizer Kuhglockenklang in der Augustinerstraße, Ecke Hohlbeinallee. Oder man veredelt den Stadtklang eine ganze Woche lang mit schweren LanzBulldockTraktorschlägen. Am Sonntag kann man dann mit friedlichem Vogelgezwitscher in die angrenzenden Seenlandschaften fliehen. Hier gibt es eine große Möglichkeit, den Klang einer Stadt komplett zu verändern. Während zu arge Manipulationen sicher vom Ordnungshüter mit Strafzetteln für den unerlaubten Klang geahndet werden, müsste die Verkehrspolizei bei bedachten, nicht so störenden Veränderungen schon klanglich ziemlich geschult werden.

Den Schalldämpfer umbauen ist das eine, aber durch die elektro-akustische serienmäßige Ausstattung von Elektrofahrzeugen, könnten viel komplexere Veränderungen geschaffen werden. Per WLAN oder Internetzugang im Fahrzeug wären auch sofortige Klangwechsel sowie die Wiederherstellung des werkseitigen Geräusches möglich. Eine Eigenkreation wäre spontan spielbar. Mit einem Tastenfeld könnte man zum Beispiel einen Audi wie einen BMW klingen lassen. Sollte es dann Strafzettel geben, weil ein Auto einer bestimmten Marke nicht wie es selbst klingt, sondern wie eine andere Marke?

Wie ist es überhaupt mit dem Schützen von Klängen? Welche Parameter fließen da ein? Wird dann im Nachhinein der Klang einer Flöte oder Violine auch geschützt. Denn immerhin sitzen ja die Sounddesigner stundenlang an den Klängen und werden von den Autoherstellern gut bezahlt. Darf man den Klang zum Beispiel eines Nissan und deren Art der Veränderung beim Gas geben kopieren und auf einem Renault übertragen? Wann ist ein Klang dem anderen überhaupt zu ähnlich?

Vorstudien

Ich erinnere mich an Aktionen, die wir in der Öffentlichkeit bereits mit sich bewegenden Objekten gemacht haben, zum Beispiel inner-



halb einiger Netzwerke Neue Musik. Verschiedene Tonabnehmer habe ich an zwanzig Fahrräder gebaut und Batterieboxen in die Fahrradkörbe montiert. Die Akteure hörten dann das Klicken der Speichen, welche einen Draht berührten, wenn sie geradeaus fuhren. In der Kurve quietschten die Räder durch ein am Gummirad angebrachten Fühler. Die Radfahrer waren gut zu hören, kein Fußgänger konnte sich etwa über plötzliches Auftauchen beschweren. Die Situation war grotesk, weil es natürlich eine immense Verfremdung ist, wenn das Rad plötzlich Geräusche von sich gibt. Ähnliche Inszenierungen gab es auch von anderen Kollegen. Ebenso sehe ich Parallelen zu Events, wo Autoscheiben herunter gedreht wurden, um Autoradios mit CD-Spielern in Aktion zu bringen.

Andere Beispiele wurden durch die Gruppe Atonor präsentiert. Die Musiker liefen mit von mir gebauten Fahrobjekten durch die Stadt Gent und verunsicherten die Leute mit Geräuschen und Klängen, die abhängig von Geschwindigkeit und Richtung sich änderten. Zu den Mozarttagen in Schwetzingen ließ ich Droschken bauen, die vom Spaziergänger geschoben werden konnten und Klaviernoten abspielten, Tempo und Lautstärke konnten dabei durch den Fahrstil geändert werden. Ein spezieller Tacho zeigte als Geschwindigkeit Begriffe wie Largo, Maestoso, Allegro, Presto usw. an. Wir stellten Verkehrsschilder mit Geschwindigkeitsbegrenzungen auf, Viertelnote mit Tempoangabe, so dass man an einer bestimmten Stelle nicht schneller als zum Beispiel Allegro fahren sollte.

Auf die Veränderung des Stadtklangbildes, das mit dem Aufkommen der Elektrofahrzeuge einhergehen wird, bin ich jedenfalls gespannt und vor allem auf die kreativen Reaktionen der Künstler. Aber es ist auch eine Vision, denn wer hat schon Lust an seinem Auto herumzubasteln?



Erwin Staches allen interessierten Benutzern zur Verfügung gestellten Droschken zu den Mozarttagen in Schwetzingen mit eingebautem Tacho für Geschwindigkeitsveränderungen. (Foto: Erwin Stache)