

Gesellschaft für humane Luftfahrt Mainz e.V.

Gemeinnütziger Verein gegen Fluglärm

Geschäftsstelle : 55126 Mainz, Domitianstr. 40 ; Tel./Fax : 06131/478247

E-mail: st.ma-geowiss@web.de ; Bankverbind. : 588574012 Mainzer Volksbank

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Mandatsträger in der Umweltpolitik,

anbei ein **allgemein gehaltener** Beitrag zur aktuellen Debatte über **lärmrelevante Projekte** (Musik-Mega-Events, Autobahnen, Flughafen-Ausbauten, Bahnlinien, Sportarenen)

in Form einer „**physikalisch-philosophisch-psychosozialen**“ **Analyse über das Übel**
„Lärm“

Vielleicht finden Sie, angesichts der auch in vielen Regionen vorhandenen **kommunalpolitischen Brisanz von Lärmproblemen**, Interesse an den Gedanken und Anmerkungen und ziehen sie bei Ihrer konkreten Arbeit vor Ort mit in Betracht.

Friedrich Herzer (1.Vors. der GhL)

These: Lärm, ein Grundproblem unserer Zeit, ist heutzutage nicht mehr nur als rein persönlicher oder subjektiver Aspekt zu sehen, Lärm ist für alle ein Kennzeichen unserer Gesellschaft geworden, die sich als modern begreift, im Bezug auf den Schutz ihrer Bürger vor „auditiver Gewalt“ aber rücksichtsloser kaum sein könnte.

Sind dabei nun alle Lärmarten gleich lästig oder gibt es eine Hierarchie bei der akustischen Belästigung ? Gibt es gar akustische Ereignisse, die von allen Menschen aller Kulturen als störend, d.h. als Lärm betrachtet werden ?

Rein objektiv betrachtet ist **Lärm** bekanntlich nichts anderes als Luftdruckschwankungen, ein physikalisches Phänomen, ein akustisches Ereignis.

Nur durch das Hören und dessen individueller Interpretation wird dieses Ereignis zu Lärm, also durch ein Individuum, das sich an ihm stört und glaubt, dass es auch leiser ginge.

Lärm ist jene Geräuschkulisse, die man nicht für naturgegeben, unumgänglich hält, die viel mehr genau deshalb **Zumutungscharakter** hat, weil man sich vorstellen kann, dass es möglich ist, genauso gut davon verschont zu bleiben.

Weil die Abstellbarkeit oder die Verringerung einer Geräuschkulisse als möglich erscheint, macht es Sinn, sich über das Geräusch zu beklagen, d.h. es als **Lärm** zu bezeichnen.

Die moderne Gesellschaft verdient den Titel einer **Lärmgesellschaft** nun nicht, weil ihre Individuen immer empfindlicher und anspruchsvoller würden, sondern weil Zahl und Intensität der Störungen zugenommen haben, weil die Wahrscheinlichkeit, mit Lärm konfrontiert zu werden, zu dem man sich noch „positiv“ verhalten kann, abgenommen hat. Es genügt deshalb längst nicht mehr, seinen Frieden mit dem Lärm zu machen, indem man ihn mit positiver Einstellung in bloße Geräuschkulisse zurück verwandelt.

Die Ruhestörungen haben Dimensionen angenommen, die ein gesellschaftspolitisches Umdenken erfordern, das zur Zeit aber nicht im Entferntesten in Sicht ist.

Menschen wollen an sich keinen Lärm, denn wer ein bestimmtes Geräusch Lärm nennt, sagt schon, dass er in einem ablehnenden Verhältnis dazu steht.

Lärm ist zuweilen Ansichtssache, die entsprechende Klage manchmal subjektiv und nicht immer konsensfähig. Es macht deshalb auch wenig Sinn, die subjektive Störungswirkung zu quantifizieren, ihr durch Messen der dB-Zahl auf die Spur kommen zu wollen.

Es gibt keine Geräuschkulisse, die sich beim Überschreiten einer gewissen Dezibelmarke automatisch in Lärm verwandelt. Die begriffliche Trennung von Geräusch und Lärm ist keine physikalische. Eine Geräuschkulisse kann ist nicht weniger laut oder weniger schädlich als Lärm. Es sind 2 innere Einstellungsweisen auf ein und dasselbe physikalische Phänomen.

Indizien für die nicht-subjektive Seite des Lärms sind natürlich die wissenschaftlich nachgewiesenen Gesundheitsschäden, die durch die Geräuschflut der modernen Gesellschaft entstehen. Gegen den beliebten Versuch, den Lärm lediglich als Problem der jeweils Betroffenen und Belästigten, d.h. als Folge individueller Konstitution und persönlicher Tagesform abzutun, sprechen die Ergebnisse der aktuellen Lärmwirkungsforschung.

Ein großer Teil des heute erzeugten Krachs ist nicht nur subjektiv, sondern auch objektiv **völlig unnötig**. Die Überzeugung, dass es sich bei der gegenwärtigen Geräuschkulisse in der Regel um eine Widerspiegelung nötiger Arbeits-, Produktions- und Fortbewegungsprozesse handelt, gehört zu den Grundlügen unserer Technologie-Kultur.

Lärm ist heute nicht nur von anhaltender Dauer, sondern auch allgegenwärtig.

Verlärmte sind nun auch jene Nischen, in denen man bislang vor akustischen Belastungen verschont blieb. Handys bimmeln, Hubschrauber dröhnen, selbst in den abgelegensten Regionen. Damit wird die Unfreiheit total, Unfreiheit deswegen, weil die Fähigkeit und Leistung des Hörens - im Unterschied zu der des Schauens - aufgrund fehlender Abschaltbarkeit der Hörorgane „un-beabsichtigt“ ist.

Rund um die Uhr ist man zur Geräuschaufnahme gezwungen, man **muss** hören.

Ein „**Lärmterror**“ herrscht nun auch und gerade an den vermeintlich ruhigen Lebensorten, den Siedlungen auf dem Land. Wie in der Stadt, ist „**Stille**“ auch hier inzwischen ein **spektakulärer Sonderfall**, vor dem manche geradezu erschrecken, wenn er einmal vorliegt.

Ein weiteres Charakteristikum des modernen Lärms ist seine Irrationalität.

Damit ist gemeint, dass kein direkt proportionales Verhältnis zwischen Lautstärke bzw. Dauer eines akustischen Ereignisses und der zugrunde liegenden Zweckerfüllung und Bedeutung besteht.

Durch die oft sinnlose und irrationale Geräuschflut der technischen Zivilisation wird der individuelle Wunsch, vor Lärm geschützt zu werden zu einem gesellschaftlichen Anliegen, zu einem Anliegen, zu dessen Berücksichtigung sich Politik und Gesetzgebung eigentlich verpflichtet fühlen müssten.

In der Umweltpolitik bleibt man hierbei allerdings passiv, gerade auch in Deutschland.

Ein **einheitliches Anti-Lärmgesetz**, das an den Quellen des Lärms ansetzt, gibt es hierzulande **bis heute nicht**. Viele Regelungen datieren noch aus den 70er Jahren.

In den zuständigen Behörden wird Lärm nicht bekämpft, sondern lediglich verwaltet.

Die Hauptbeschäftigung der zuständigen Beamten besteht darin, **Durchschnittspegel zu berechnen und Sondergenehmigungen auszustellen** – etwa für eine „Loveparade“.

Warum wird ein solches Lärmspektakel überhaupt gestattet?

Warum setzt eine Gesellschaft, die offen zugibt, unter Lärm zu leiden, nicht alles daran, die auditiven Belastungen auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken?

Überhaupt: Warum gibt es keine Anti-Lärbewegung, etwa analog zur Friedensbewegung der 80er Jahre oder zur Anti-Atombewegung? Warum wird Natur- und Tierschutz zum Staatsziel erhoben, die Produktion von Lärm aber als Kavaliersdelikt abgetan?

Für das unzureichende Problembewusstsein gibt es folgende Erklärungsmöglichkeiten:

Die erste Erklärung: **Man hat sich an den Lärm gewöhnt**, man ist gegenüber den immer zahlreicher werdenden Umweltgeräuschen längst immun geworden.

Die Medizin geht aber davon aus, dass sich der Organismus an laute Umweltgeräusche zwar anpassen, nicht aber gewöhnen kann. Medizinisch nachgewiesenen Folgen wie Schwerhörigkeit, erhöhte Herzinfarktgefahr, chronischer Konzentrationsmangel sind Indizien hierfür.

Die zweite Erklärung: **man hält den Kampf gegen den Lärm** der modernen Welt **für aussichtslos**; man hat resigniert und fügt sich in sein vermeintliches Schicksal, mit immer dauerhafteren Beschallungen leben zu müssen. Viele Lärmgepeinigten gehen insgeheim mittlerweile wohl davon aus, dass es sich bei der zunehmenden Verlärmung um eine Dynamik handelt, die durch keine Macht der Welt mehr aufzuhalten ist.

Bleibt die dritte, eine eher psychosoziale Erklärung, dass es einen unter der Oberfläche wirkenden „**affektiven Bezug**“ **zum Lärm** gibt und die Verantwortlichen in Politik und Gesetzgebung diesem Bezug indirekt Rechnung tragen wollen.

Denkbar ist dabei: es existiert ein unauslöschliches, im Wesen mancher Menschen liegendes Bedürfnis nach einer lauten Umwelt oder gar eine kulturgeschichtlich begründbare Ehrfurcht vor dem Lärm - und gleichzeitig **eine Angst vor Stille**.

Man respektiert ein **Übermaß an Krach**, weil es **als Beweis für die freie Selbstentfaltung** einer Gruppe oder eines Individuums dient.

Der **Straßenverkehrslärm**, der **Fluglärm**, aber auch der **Freizeitlärm** sind zu **Kennzeichen der modernen Welt geworden** und damit auch zum gesellschaftlichen Problem.

Den entscheidenden Impuls erhielt die Lärmkritik nun durch den unaufhaltsamen Aufstieg **des Automobils, des Flugzeugs und elektroakustischer Geräte**. Automobil und Flugzeug individualisieren die maschinelle Fortbewegung und machen sie somit zum Privileg und zum Privatvergnügen – im Unterschied etwa zur Eisenbahn, der man den von ihr ausgehenden Krach wegen ihrer enormen Transportleistung teilweise nachsieht.

Die wesentliche Bedingung für die Bezeichnung vieler Geräusche als Lärm ist wegen deren akustischer Aufdringlichkeit und der Unmöglichkeit, den Geräuscheiwirkungen einen - über die Befriedigung privater Sonderinteressen hinausgehenden - Sinn zuzusprechen, erfüllt.

Hinzu kommt, dass der Lärm fortan nicht mehr nur auf seine angestammten Orte beschränkt ist. **Lärm** geistert frei herum, er beginnt seinen gewohnten zeitlichen und örtlichen Bezug allmählich aufzugeben und letztlich **endlos und allgegenwärtig** zu werden.