

Der Klang der Stadt

Stundenlang kann man durch die Stadt wandern und ihren leisen und lauten Stimmen zuhören, in der Stille einsamer Gegenden und dem Tosen geschäftiger Straßen ein viel verschlungenes seltsames Leben spüren. Es fehlen die Worte, den Reiz all dieser Dinge zu sagen.

Endell 1908, 32

Ob auf der Straße, zu Hause, im Park, während der Arbeit oder in der Freizeit: überall und in jeder Situation hören die Menschen. Sie erleben ihre städtische Umwelt als eine klingende. Die Stadt braust und rauscht, sie ist enerzierend laut oder andächtig still, sie klingt energetisch und lebendig oder auch verlassen und langweilig; sie kann bedrohlich dröhnen oder vertraut brummen. Der Klang der Stadt ist facettenreich und vielgestaltig und genauso, wie sich die StadtbewohnerInnen durch diesen Klang heimisch und geborgen fühlen können, so kann er auch fremd oder sogar abweisend wirken.

Die Stadt klingt. Davon wie sie klingt oder geklungen hat, zeugen Beschreibungen, wie die von August Endell in dem 1908 veröffentlichten Buch »Die Schönheit der großen Stadt«, aus dem das einführende Zitat stammt. Unter der Kapitelüberschrift »Die Stadt der Geräusche« schrieb Endell weiter:

Wie lustig klingen die rollenden Räder, wie wunderlich plötzlich wirkt ihr Verstummen, wenn eine Querstraße den Wagen aufnimmt. Wie eindringlich tönen die hallenden Schritte einsamer Fußgänger. Wie flüchtig leise, beinah zierlich wirkt das Gehen vieler Menschen in engen Straßen, wo selten ein Wagen hinkommt, wie man es etwa in der Schloßstraße in Dresden oft hören kann. Wie gedämpft leidenschaftlich das Schieben und Schurren

wartender Mengen. [...] Wie heimlich klingt das tiefe Summen der Transformatoren, die, in den Anschlagsäulen verborgen, mit kaum hörbaren Tönen uns berühren, wie ein Hund leise seinen Herrn mit dem Kopfe von hinten berührt. (Endell 1908, 31f)

Der Lärm der Stadt

Während in Endells Schilderungen seine Begeisterung für die auditive Dimension zum Ausdruck kommt, findet in anderen Darstellungen des Stadt-Klangs sehr viel häufiger die Lärmbelästigung eine besondere Erwähnung. Bereits aus dem Altertum ist dergleichen überliefert und Beispiele aus der antiken Millionenstadt Rom machen deutlich, dass Lärm nicht erst in der heutigen Zeit ein Problem darstellt. In der dritten der Satiren des Dichters Juvenal ist zu lesen: »Das Rasseln der Karren und Wagen in dem engen Ge-wirr der Gassen, das Fluchen und Schimpfen, das der Fuhrmann erhebt, wenn sein Vieh muss stehen, das wahrlich kann einem Drusus und Seekälbern den Schlaf wohl verscheuchen« (Juvenalis 1871, 15). Auch der Stoiker Seneca wusste von lauten Umgebungen zu berichten – wenngleich er sich dem Lärm gegenüber durchaus gewappnet fühlte. In einem Brief an Lucilius bemerkte er:

Zu dem, was mich ohne Ablenkung umrauscht, rechne ich fahrende Wagen, einen Schmied im Hause und einen Sägenden in der Nachbarschaft, oder den, der an der ›schwitzenden Säule‹ seine Trompeten probiert und Flöten, und nicht singt, sondern krakeelt; ferner ist mir lästiger [ein] Geräusch, das unterbrochen wird immer wieder, als eines, das andauert. 5 Aber schon habe ich mich so gegen all das abgehärtet, daß ich hören sogar den Rudermeister kann, wie er mit gellender Stimme den Ruderern den Takt angibt. Die Seel nämlich zwinge ich, auf sich gerichtet zu sein und sich nicht ablenken zu lassen zu Äußerlichkeiten. (1995, 451f)

Auch wenn solche Berichte belegen, dass schon in der Antike zumindest einzelne Personen ihre Umwelt als laut oder sogar zu laut empfanden, gewann die Lärmproblematik erst in der Moderne mit der zunehmenden Verstädte-rung, mit der Industrialisierung und mit der Technisierung deutlich an Bri-sanz. Das Kunststück sich nicht an Geräuschen zu stören, das Seneca noch vollbrachte, indem er seine Seele zwang, sich nicht von Äußerlichkeiten ablenken zu lassen, gelang Arthur Schopenhauer offenbar nicht mehr. Er hob in einem Essay, das 1851 unter dem Titel »Über Lerm [sic!] und Geräusch«

erschien hervor: »Der Lerm [sic!] aber ist die impertinenteste aller Unterbrechungen, da er sogar unsere eigenen Gedanken unterbricht, ja, zerbricht« (1851, 518). Noch zusätzlich belastet durch die fortschreitende Motorisierung des Personen- und Güterverkehrs plagte ein halbes Jahrhundert später den Philosophen und Publizisten Theodor Lessing das selbe Problem:

Die Hämmer dröhnen, die Maschinen rasseln. Fleischerwagen und Bäckerkarren rollen früh vor Tag am Hause vorüber. Unaufhörlich läuten zahllose Glocken. Tausend Türen schlagen auf und zu. Tausend hungrige Menschen, rücksichtslos gierig nach Macht, Erfolg, Befriedigung ihrer Eitelkeit oder roher Instinkte, feilschen und schreien, schreien und streiten vor unsren Ohren und erfüllen alle Gassen der Städte mit dem Interesse ihrer Händel und ihres Erwerbs. Nun läutet das Telephon [sic!]. Nun kündet die Huppe [sic!] ein Automobil. Nun rasselt ein elektrischer Wagen vorüber. Ein Bahnzug fährt über die eiserne Brücke. Quer über unser schmerzendes Haupt, quer durch unsere besten Gedanken. (1908a, 14f)

Theodor Lessing kann als ein früher Antilärmaktivist bezeichnet werden. Um den klanglichen Auswüchsen seiner Zeit entgegenzuwirken, gründete er 1908 in Hannover den »Deutschen Lärmschutzverband« (vgl. Radkau 1998, 210). Dieser Verband orientierte sich an der zwei Jahre zuvor von der New Yorkerin Julia Barnett-Rice ins Leben gerufenen »Society for the Suppression of Unnecessary Noise«, welche einige Erfolge im Kampf gegen Lärm vorweisen konnte (vgl. Thompson 2004, 121f; Goldsmith 2012, 140f). Lessings deutsches Pendant war nicht ganz so erfolgreich (vgl. Radkau 1998, 210). Vielleicht lag es unter anderem daran, dass er dieses Vorhaben als Teil einer »sozialpädagogischen Bewegung« (Lessing 1908b, 954) betrachtete, die die Erziehung der Mitmenschen zum Ziel hatte. Lessing identifizierte deren ignorantes Verhalten als eine der Hauptursachen des Lärms:

Alle Augenblick ein neues unangenehmes Geräusch! Auf dem Balkon des Hinterhauses werden Teppiche und Betten geklopft. Ein Stockwerk höher rammeln Handwerker. Im Treppenflure schlägt irgend jemand [sic!] Nägel in eine offenbar mit Eisen beschlagene Kiste. Im Nebenhause prügeln sich Kinder. Sie heulen wie Indianer, sie trommeln an den Türen. (1908a, 15)

Die Gründungen der New Yorker »Society for the Suppression of Unnecessary Noise«, des »Deutschen Lärmschutzverbands« oder auch des »London Street Noise Abatement Committee« Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts zeigen, dass lärmgeplagte StadtbewohnerInnen sich zu organisieren began-

nen (vgl. Goldsmith 2012, 140f). Unterbrochen durch die beiden Weltkriege, gewann das Thema Lärm immer mehr an öffentlicher Präsenz und vor allem in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts wurden die Anstrengungen gegen Lärm zunehmend koordinierter und institutionalisierter. 1959 wurde beispielsweise die »Association Internationale Contre le Bruit« (AICB) gegründet. Die von nationalen Arbeitskreisen aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Frankreich ins Leben gerufene AICB hatte das Ziel, »[...] das gesammelte Wissen über den Lärm und über Schutzmöglichkeiten zu bündeln und damit die Bevölkerung aufzuklären und gleichzeitig Vertreter der Industrie und Politik in die Verantwortung zu nehmen« (Meissner 2014).

Ein aktueller und bedeutender Akteur in Deutschland ist der »Arbeitsring Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik« (ALD). Der ALD veranstaltet jährlich den »Tag gegen Lärm«. Auch hierbei soll vor allem eine weitere Sensibilisierung hinsichtlich der Lärmproblematik erreicht und über die Ursachen und Folgen aufgeklärt werden (vgl. ALD o. J.).

Mittlerweile engagieren sich weltweit verschiedenste Vereinigungen und Initiativen für die Minderung der Lärmbelastung. Die »UK Noise Abatement Society« (NAS) in Großbritannien, die »Right to Quiet Society« in Kanada, »Noise Free America« in den USA, die »Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.« oder die »Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.« in Deutschland sind nur einige wenige Beispiele hierfür. Auch auf lokaler Ebene sind etliche Bürgerinitiativen gegen Lärm aktiv.

Neben solchen nichtstaatlichen Organisationen beschäftigt die Lärmproblematik nicht erst heute auch Gesetzgeber und Behörden. Verordnungen gegen den Lärm, insbesondere gegen bestimmte Geräuschquellen sind schon aus dem antiken Rom überliefert und seit dem Spätmittelalter allmählich aus ganz Europa (vgl. Schafer 2010, 309ff). In größerem Umfang und weltweit wurden Verordnungen und Gesetze zum Lärmschutz dann im zwanzigsten Jahrhundert erlassen (vgl. ebd. 311ff) – wenngleich zu Beginn des Jahrhunderts die Behörden trotz bestehender gesetzlicher Regelungen noch kaum tätig wurden (vgl. Payer 2013, 56f). 1929 wurde vom New Yorker Gesundheitsamt erstmals eine »Noise Abatement Commission« eingesetzt. Deren Aufgabe war »[...] to classify, measure, and map the noise of the city, then to study extant laws and recommend new ones, along with any other measures, that promised to control or eliminate those noises« (Thompson 2004, 157f).

Mittlerweile fühlen sich öffentliche Stellen in erhöhtem Maß für den Schutz der Bevölkerung vor Lärm verantwortlich. In den USA beispielsweise existiert seit 1972 der »Noise Control Act«, welcher den Behörden einen grö-

ßeren Handlungsspielraum als zuvor einräumen sollte (vgl. Goldsmith 2012, 213). Auch auf bundesdeutscher Ebene hat der Lärmschutz gerade in den letzten Jahren einen immer größeren Stellenwert erlangt (vgl. Lärmkontor 2004, 13). Die aktuelle rechtliche Grundlage für die aktive Lärmbekämpfung in Deutschland ist in erster Linie das »Bundes-Immissionsschutzgesetz« (BlmSchG). Seit 2002 wird mit diesem Gesetz auch die Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Union umgesetzt. Gefordert wird in der EU-Umgebungslärmrichtlinie unter anderem die »Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden« (Umgebungslärm-RiL 2002/49/EG, Art. 1, 1a). Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Lärmkarten¹ sollen von den Mitgliedsstaaten Aktionspläne angenommen werden

[...] mit dem Ziel, den Umgebungslärm so weit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist. (Umgebungslärm-RiL 2002/49/EG, Art. 1, 1c)

Ob bei Gesetzgebern, in der Öffentlichkeit oder in Fachkreisen: städtischer Lärm und seine Ausprägungen wie z.B. Straßenverkehrs-, Schienen- oder Fluglärm sind viel diskutierte Themen geworden. Unzählige Beiträge in den öffentlichen Medien hierzu und die große Anzahl an Fachpublikationen belegen dies. Immer wieder finden sich darunter auch sehr kämpferische Appelle. So forderte Peter Androsch von der Linzer »Hörstadt« (Hörstadt o. J.) in seinem 2009 veröffentlichten »Akustischen Manifest«, dass man die »Menschen aus der Sklaverei kapitalistischer Bewegungsideologie« befreien solle, da »Lärmcanyons« das Land zerschneiden und »Lärmschutzfenster [...] unsere Häuser zu Gefängnissen [machen]« (2009). In der Nachrede des Akustischen Manifests ist außerdem zu lesen: »Jeder Mensch hat das Recht, gesunde Luft zu atmen. Jeder Mensch hat das Recht auf eine gesunde Umwelt. Und jeder Mensch hat das Recht auf körperliche Souveränität. Der Mensch hat deshalb auch das Recht, durch das, was in seine Ohren eindringt, nicht krank zu werden« (ebd.).

1 Strategische Lärmkarten für z.B. Ballungsräume stellen die Lärmbelastung durch Kraftfahrzeug-, Schienen- und Luftverkehr sowie durch lärmrelevante Industriebetriebe und Kraftwerke dar (vgl. Umgebungslärm-RiL 2002/49/EG, Anh. IV, 3).

Wie das vorangegangene Zitat oder auch die EU-Umgebungslärmrichtlinie exemplarisch zeigen, geht mit der akustischen Belastung oftmals die Sorge um die Gesundheit der Betroffenen einher. Bereits im ausgehenden 19. Jahrhundert wurde befürchtet, die lärmende Stadt stünde in Zusammenhang mit bestimmten seelischen Problemen und körperlichen Beschwerden. So wurde Lärm beispielsweise mit »Neurasthenie« in Verbindung gebracht (vgl. Radkau 1998, 208ff), einer psychischen Störung, die sich unter anderem durch Nervosität, Geräuschempfindlichkeit oder auch Reizbarkeit äußert. Auch wenn Neurasthenie heute kaum noch diagnostiziert wird – damals war sie vor allem in den gehobenen Gesellschaftsschichten fast schon eine Modeerscheinung (vgl. Radkau 1998, 209) –, betrachten Mediziner und Lärmforscher Umgebungslärm nach wie vor als Mitverursacher von körperlichen und seelischen Leiden (vgl. Guski 1987, 34ff). Das Regionalbüro für Europa der Weltgesundheitsorganisation (WHO) wies 2011 in einem Bericht zu einer Studie über »Burden of disease from environmental noise« sogar darauf hin, dass aufgrund des Umgebungslärms jährlich mindestens eine Million gesunder Lebensjahre von EuropäerInnen verloren gehen (vgl. World Health Organization 2011, V). In der Studie wurde insbesondere untersucht, in welchem Zusammenhang Umgebungslärm mit Herz-Kreislauferkrankungen, kognitiven Beeinträchtigungen, Schlafstörungen, Tinnitus und darüber hinaus Verstimmung steht (vgl. ebd. 3). Auch das Auftreten weiterer gesundheitlicher Störungen wird durch Lärm begünstigt. Das Schweizer Bundesamt für Umwelt (BAFU) nennt in einem Bericht zur Lärmbelastung in der Schweiz zusätzlich Leiden wie Hörverlust, vegetative Funktionsstörungen oder Kopfschmerzen (vgl. BAFU 2009, 17).

Angesichts der Krankheitsrisiken, die durch Lärm bestehen und der großen Zahl an Menschen, die von Lärm betroffenen sind (vgl. z.B. Lärmkontor 2004, 5; Lorenz 2001, 24), ist es dringend geboten, Lösungen für das Problem zu finden. Weitere Auswirkungen des Lärms, wie eine Minderung der Arbeitsleistung und des Wohlbefindens, gedrückte Immobilienpreise und reduzierte Einnahmen von Kommunen (vgl. Bonacker, Heinrichs, Schwedler 2008, 1; Guski 1987, 76ff; Heyn, Wilbert, Hein 2013) machen eine erfolgreiche Suche nach Lösungen noch drängender.