

---

ROTHER BARON:



## DIE FREIHEIT DES RASENMÄHENDEN

### *LÄRM ALS VERFASSUNGSRECHTLICHES PROBLEM*

Der Lärm und die Freiheit der Anderen .....	1
Was ist "Lärm"? .....	1
Lärmstress und die Folgen.....	2
Lärm als Sound des Fortschritts.....	3
Literatur .....	3

#### **DER LÄRM UND DIE FREIHEIT DER ANDEREN**

Dass die eigene Freiheit in der Freiheit des Anderen ihre Grenze findet, ist seit Kant geistiges Allgemeingut. So heißt es in dessen *Metaphysik der Sitten*: "Handle äußerlich so, daß der freie Gebrauch deiner Willkür mit der Freiheit von jedermann nach einem allgemeinen Gesetz zusammen bestehen könne" (Kant 1797, S. 338). Dem Geiste nach verwandt ist diesem moralischen Imperativ auch Artikel 2, Absatz 1 des Grundgesetzes: "Jeder hat das Recht auf die freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit er nicht die Rechte anderer verletzt und nicht gegen die verfassungsmäßige Ordnung oder das Sittengesetz verstößt."

Angesichts der dezibelprotzenden Geräteamme, mit der in Vorstädten und Parks die Grashalme bekriegt werden, der unbekümmerten Pressluftschlämmerei in den Städten, der immer noch wachsenden Auto-Armada und dem ständig zunehmenden Flugverkehr könnte man allerdings fast den Eindruck bekommen, das Grundgesetz sei im Bereich des Lärmschutzes außer Kraft gesetzt. Lärm gilt als etwas, das man zwar subjektiv als unangenehm empfinden mag, aber dennoch hinzunehmen hat. Wer sich von Lärm gestört fühlt, ist oft reflexhaft mit allgemeinen Rechtfertigungstiraden konfrontiert oder versucht sich selbst mit solchen zur Ordnung zu rufen ("muss eben sein"; "was soll man machen"; "nicht zu ändern" etc.). Dabei ist unbestritten, dass Lärm zu ernsthaften Gesundheitsschäden führen kann.

#### **WAS IST "LÄRM"?**

Teilweise ist der nachlässige Umgang mit der Problematik wohl auch darin begründet, dass eine genaue Definition dessen, was "Lärm" ist, nur schwer möglich ist. So wird zur Messung des Lärms oft der in Dezibel gemessene Schalldruckpegel bzw. Schallpegel, der von einer

Geräuschquelle ausgeht, angegeben. Dies lässt jedoch andere Faktoren wie die Geräuschfrequenz – in der Regel als dB(A), also in Klammern hinter dem Dezibelwert, genannt –, die Entfernung von der Geräuschquelle oder auch den Aspekt des Kontrollverlusts außer Acht.

Der als Schmerzgrenze angegebene Wert von 130 Dezibel bezeichnet lediglich den Level, ab dem ein Geräusch unmittelbar zu Hörschäden führen kann. In Abhängigkeit von den genannten sowie anderen Faktoren – etwa der gesundheitlichen Vorbelastung oder dem allgemeinen Stressniveau, dem jemand ausgesetzt ist – können auch weit niedrigere Werte zu ernsthaften gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen. Dies gilt insbesondere bei einer dauerhaften Lärmexposition, wie es etwa bei Verkehrslärm häufig der Fall ist. Hier kann schon ein durchschnittlicher Schallpegel von 65 Dezibel am Tag bzw. 55 Dezibel in der Nacht das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen signifikant erhöhen (vgl. Ising/Kruppa 2001, S. 8).

Zu berücksichtigen ist in dem Zusammenhang auch, dass die Dezibelskala exponentiell ansteigt. Ein Anstieg von 50 auf 53 Dezibel entspricht folglich einer Verdopplung des Schalldrucks, ein Anstieg auf 56 Dezibel einer Vervierfachung. Eine tabellarische Übersicht zum Zusammenhang zwischen dem Schalldruckpegel einzelner Geräuschquellen und Gesundheitsschäden findet sich u.a. im "Hörlabor" der HTW Berlin bei wordpress (Stichwort "Lärmpegel").

#### **LÄRMSTRESS UND DIE FOLGEN**

Auf der physiologischen Ebene löst Lärm beim Menschen eine Stressreaktion aus. Es wird vermehrt Adrenalin ausgeschüttet, der Blutzuckerspiegel steigt an, und ein erhöhter Puls sorgt für eine stärkere Durchblutung der Muskeln. Entwicklungsgeschichtlich betrachtet, ist das durchaus sinnvoll. Jahrtausendlang ermöglichte eben dieser Mechanismus unseren Vorfahren die rasche Reaktion auf Gefahren und sicherte ihnen damit das Überleben.

Heute jedoch erweist sich die Stressreaktion vielfach als Anachronismus. Denn angesichts der Vielfalt der Reize, denen der moderne Mensch ausgesetzt ist, besteht die Gefahr, dass die Stressreaktion von der Ausnahmeerscheinung zum Dauerzustand wird. Als solcher aber führt sie mit der Zeit zu einer Schädigung des Organismus und erhöht insbesondere die Gefahr von Herz-Kreislauf-Erkrankungen (vgl. Selye 1956, Rensing u.a. 2005).

Das Problem ist: Wir können die Stressreaktion nicht einfach abschalten. Die technisch-zivilisatorische Entwicklung ist zu schnell abgelaufen, als dass unser Organismus seine in Jahrtausenden herausgebildeten Reaktionsroutinen daran hätte anpassen können. Auch diejenigen, die von sich behaupten, von Lärm nicht gestresst zu sein, leiden unter ihm. Ja, die gesundheitlichen Schäden sind bei ihnen mitunter sogar noch ausgeprägter, da die "vom Körper für eine physiologische Stressantwort bereitgestellten Aktivierungsenergien" hier noch weniger "in adäquater Weise eingesetzt oder abgebaut werden können" als bei lärmempfindlichen Personen (vgl. Ising/Kruppa 2001, S. 6).

Angesichts der massiven Gesundheitsschäden und der dadurch verursachten Kosten müsste der Lärmschutz dem Staat eigentlich ein Anliegen ersten Ranges sein. Dies gilt jedoch allen-

falls auf der theoretischen Ebene, auf der das Umweltbundesamt in immer neuen Studien die gesundheitsschädliche Wirkung des Lärms nachweist. In einem Akt gelebter Schizophrenie bleibt die Verkehrs- und Wirtschaftspolitik desselben Bundes von diesen Erkenntnissen jedoch völlig unberührt und betreibt weiterhin eben jene wachstumsorientierte Infrastrukturförderung, die für den zunehmenden Lärmstress der Bevölkerung verantwortlich ist.

### **LÄRM ALS SOUND DES FORTSCHRITTS**

Nähme man die Untersuchungen des Umweltbundesamtes ernst, müsste es selbstverständlich sein, dass Menschen, die an Hauptstraßen, Flughäfen oder Bahntrassen wohnen, einen perfekten Dämmschutz für ihre Wohnungen bezahlt und notfalls auch ein Ausweichquartier angeboten bekommen. Die Richtlinien zur Beschränkung des Freizeitlärms müssten wesentlich restriktiver sein und ihre Einhaltung müsste stärker überwacht werden.

Eine entschlosseneren Bekämpfung vermeidbarer Lärmquellen käme dabei auch den Bedürfnissen weiter Bevölkerungskreise entgegen. So ist laut einer Umfrage des Umweltbundesamts aus dem Jahr 2012 Nachbarschaftslärm nach dem Straßenlärm mit 42 Prozent die am zweithäufigsten als störend genannte Lärmquelle. Von der Politik wird Lärm jedoch noch immer als nachrangiges Problem betrachtet, das man nur regelt, um die Vorschriften hinterher im Sinne einer großzügigen Laissez-faire-Haltung zu missachten. So opfert man weiter Tausende von Menschenleben auf dem Altar der Mobilität und lässt es zu, dass ganze Vorstädte und Dörfer Samstag für Samstag zu Hobby-Großbaustellen mutieren.

Der Grund dafür ist offenbar eine Fortschrittsideologie, zu der der Lärm die natürliche Begleitmelodie abgibt. Wo die Bauwirtschaft als Hauptmotor der ökonomischen Entwicklung fungiert, klingt jeder Presslufthammer wie das Geklimper eines Geldregens. Lärm auszuhalten, gilt folglich als Ausweis von Stärke und einer systembejahenden Einstellung, was den Anreiz für Anstrengungen zur – durchaus möglichen – Entwicklung weniger lärmintensiver Geräte verringert. Umgekehrt setzt sich, wer Lärm eindämmen will, automatisch dem Verdacht aus, den gesellschaftlichen Fortschritt zu behindern.

Vor diesem Hintergrund verkommt auch der hehre Anspruch des Grundgesetzes, die "körperliche Unversehrtheit" des Einzelnen und die "Freiheit der Person" schützen zu wollen (vgl. Grundgesetz, Artikel 2, Absatz 2), zum schmückenden Beiwerk von Sonntagsreden. Wenn aber die Erkenntnis, dass die eigene Freiheit dort endet, wo die Freiheit des Anderen anfängt, nur auf dem Papier steht und in der gesellschaftlichen Praxis keine Beachtung findet, bleibt sie nicht nur bedeutungslos, sondern dient de facto der Kaschierung eben jenes Zustands, von dem sie sich argumentativ abgrenzt.

### **LITERATUR**

Babisch, Wolfgang: [Die NaRoMi-Studie](#). Auswertung, Bewertung und vertiefende Analysen zum Verkehrslärm. In: Umweltbundesamt (Hg.): Chronischer Lärm als Risikofaktor für

den Myokardinfarkt. Ergebnisse der "NaRoMi"-Studie; WaBoLu-Hefte 2 (2004), S. 1 – 59. Berlin: Umweltbundesamt (online abrufbar auf der Website des Umweltbundesamts).

Homann, Michel: "Hörlabor" der HTW Berlin bei wordpress (Stichwort ["Lärmpegel"](#)).

Ising, Hartmut: Streßreaktionen und Gesundheitsrisiko bei Verkehrslärmbelastung. WaBoLu Hefte 2 (1983). Berlin: 1983: Reimer (Veröffentlichungen des Instituts für Wasser-, Boden- und Lufthygiene des Bundesgesundheitsamtes).

Ders. / Kruppa, Barbara: [Zum gegenwärtigen Erkenntnisstand der Lärmwirkungsforschung](#): Notwendigkeit eines Paradigmenwechsels. In: Umweltmed Forsch Prax 6 (2001), S. 1 – 9.

Kant, Immanuel: Die Metaphysik der Sitten (1797). In: Ders: Werke in zwölf Bänden, hg. von Wilhelm Weischedel (1956), Bd. VIII: Schriften zur Ethik und Religionsphilosophie 2, S. 309 – 499. Frankfurt/M. 1968: Suhrkamp.

Maschke, Christian / Wolf, Ute / Leitmann, Thilo: [Epidemiologische Untersuchungen zum Einfluss von Lärmstress auf das Immunsystem und die Entstehung von Arteriosklose](#). Robert-Koch-Institut, Berlin. WaBoLu Hefte 1 (2003). Berlin: Umweltbundesamt (online abrufbar auf der Website des Umweltbundesamtes).

Rensing, Ludger / Koch, Michael / Rippe, Bernhard / Rippe, Volker: Mensch im Stress. Psyche, Körper, Moleküle. München 2005: Spektrum Akademischer Verlag.

Selye, Hans: Stress beherrscht unser Leben ('The Stress of Life', 1956). Düsseldorf 1957: Econ.

Umweltbundesamt: [Nachbarschaftslärm und Lärm von Anlagen](#).

Umweltbundesamt: [Lärmwirkungen: Stressreaktionen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen](#).

*Bild: Foltolia*

© Dieter Hoffmann ([rotherbaron](#)), November 2019