



Transkript zum Podcast „Wenden bitte!“: „Wie viel Lärm ist zu viel?“

Einleitung und Vorstellung	2
Einspieler: kurzer Themenüberblick	3
Was ist Lärm?	3
Wirkungen von Lärm	5
Lärmschutz	7
Reicht das geltende Recht?	9
Lärmkonflikte	11
Fluglärm	15
Erkenntnisse aus dem Dialogforum	18
Ausblick und Schluss	21

Einleitung und Vorstellung

Nadine Kreutzer:

Hallo und herzlich willkommen zu einer neuen Folge von „Wenden bitte!“ Ich bin Nadine Kreutzer, Moderatorin und Journalistin, und freue mich, dass ihr dabei seid. Vielleicht kennt ihr das: Ihr sitzt abends auf dem Sofa, die Arbeit ist geschafft, man schmeißt die Tasche in die Ecke und freut sich auf einen Moment der Stille. Und dann rückt jemand über euch seine Möbel oder nebenan läuft total laute Musik oder es piept irgendein Lieferwagen draußen auf der Straße beim Rückwärtsfahren und es will und will nicht aufhören. Und dann wird einem bewusst: Ruhe ist gar nicht so selbstverständlich, wie man denkt.

Mandy Schoßig:

Ja, und was ich daran so interessant finde, ist: Lärm ist ja was, worüber alle sofort irgendeine Geschichte erzählen können. Damit auch hallo von mir. Ich bin Mandy Schoßig. Ich leite die Kommunikation am Öko-Institut. Und die spannende Frage beim Thema Lärm ist, und darum soll es heute auch gehen: Wann ist ein Geräusch einfach nur störend und wann wird es zu einem echten Problem für Gesundheit, Lebensqualität oder die Umwelt.

Nadine Kreutzer:

Genau, und deshalb wollen wir da mal drüber sprechen bei uns im Podcast. Denn eine lebenswerte Stadt, ist nicht nur klimafreundlich, sondern sie soll insgesamt lebenswert sein. Und Lärm ist mehr als persönliche Empfindlichkeit. Lärm kann Stress auslösen, kann den Schlaf stören, kann krank machen und gleichzeitig lässt er sich in vielen Fällen nicht einfach abschalten. Menschen wohnen, sie arbeiten, sie fahren von A nach B, sie feiern, sie bauen, sie reisen und all das macht mehr oder weniger ganz schön viel Geräusche.

Mandy Schoßig:

Und deshalb geht es heute auch um Regeln, um Zuständigkeiten und auch um Konflikte. Und um all unsere Fragen zu beantworten, lade ich uns immer Kolleginnen und Kollegen aus dem Öko-Institut ein. Heute ist das Christoph Brunn. Christoph arbeitet in unserem Darmstädter Standort zu Governance und Public Policy, also zu Fragen der politischen Steuerung. Und er befasst sich unter anderem mit Lärmschutzrecht und Lärmkonflikten, zum Beispiel Freizeitlärm, Gewerbelärm und seit sehr, sehr vielen Jahren auch mit dem Thema Fluglärm am Frankfurter Flughafen. Hallo Christoph, schön, dass du da bist.

Christoph Brunn:

Ja, schön, dass ich hier bin. Hallo.

Nadine Kreutzer:

Ja, herzlich willkommen. Wir freuen uns, dich als Lärmexperten heute dabei zu haben. Also wie wir gerade schon gehört haben, Mandy sagt, du kennst dich aus mit Gesetzen und Grenzwerten. Aber vielleicht erst mal an dich persönlich gefragt: Welcher Lärm stört dich denn am meisten?

Christoph Brunn:

Ja, das ist tatsächlich sehr einfach zu beantworten, weil ich in der Nähe eines Bahnhofs wohne und damit der Bahnlärm letztlich, das ist, was mich am meisten stört. Und ich glaube, das ist schon typisch für fast alle Betroffenen. Immer der Lärm, den man selbst natürlich in seiner unmittelbaren

Umgebung hat, der einen vermutlich auch am Schlafen stört, ist der Lärm, der einen am meisten auch belastet.

Nadine Kreutzer:

Also merkst du, dass es dich einfach nur nervt oder auch, dass das was mit dir macht?

Christoph Brunn:

Na ja, das, was man natürlich unmittelbar merkt, ist erst mal, wenn man Unterhaltung unterbrochen wird, würde ich mal sagen, am Tag. Und natürlich nachts merkt man, dass man wach wird oder nicht einschlafen kann. Das ist das, was man unmittelbar immer merkt. Alles, was ich nicht merke, ist jetzt, welche negativen Folgen in gesundheitlicher Sicht das hat. Das weiß ich aus meiner Arbeit, dass das haben kann, aber das merkt man natürlich nicht unmittelbar.

Mandy Schoßig:

Ja, und darum soll es heute auch gehen. Und wir wollen unbedingt gleich mehr über diesen Lärm und alle anderen Lärmarten wissen. Aber vorab wie immer ein kurzer Themenüberblick für euch.

Einspieler: kurzer Themenüberblick

Lärm begleitet viele Menschen im Alltag. Wenn morgens der Lieferverkehr durchs Wohnviertel rollt, wenn auf dem Nachbargrundstück gebaut wird oder wenn die Straßenbahn auch noch nachts an der Wohnung vorbeifährt. Manche Geräusche blenden wir aus, andere machen uns auf Dauer krank. Denn Lärm ist mehr als ein Ärgernis. Er kann Stress auslösen, den Schlaf beeinträchtigen und die Gesundheit belasten. Gleichzeitig lässt sich Lärm oft nicht vermeiden. Dort, wo Menschen wohnen, arbeiten, reisen oder ihre Freizeit verbringen, entstehen immer auch Geräusche. Andere empfinden diese als Lärm. Genau deshalb gibt es Regeln für den Schutz vor Lärm. Aber reicht das derzeitige Recht, um Menschen zu schützen? Wer ist besonders betroffen? Und wie gelingt ein fairer Ausgleich zwischen wirtschaftlichen Interessen, Mobilitätsbedürfnissen und Gesundheitsschutz?

Was ist Lärm?

Nadine Kreutzer:

Christoph, erzähl uns doch erstmal bitte jetzt am Anfang, was heißt das überhaupt Lärm? Also wenn wir darüber sprechen, was ist das genau?

Christoph Brunn:

Ja, das glaube ich eine sehr gute Frage, denn jeder wird wahrscheinlich selbst merken, dass Lärm gar nicht so einfach abzugrenzen ist. Lärm ist erstmal keine physikalische Größe in dem Sinne, sondern man hat einfach ein Geräusch, ein Schallereignis, was laut sein kann, leise oder auch von verschiedenen Eigenschaften geprägt ist. Und was dann genau Lärm ist, ist für jeden ein bisschen etwas anderes. Also ich glaube, es gibt Geräusche, wo wir uns alle einig sind, dass die Lärm sind. Wenn es total unangenehm ist, lautes Schrillen ist, dann würde wahrscheinlich jeder sagen: Okay, es ist für mich Lärm. Anderes Beispiel: Wenn ich zu Hause Musik höre, dann andere Familienmitglieder ins Wohnzimmer kommen, dann würden die wahrscheinlich sagen: Also für mich ist das gerade Lärm, was du da hörst. Und sagen, das sage ich dann bei anderen Musikarten auch. Zeigt eben auch, dass Lärm schon sehr, sehr subjektiv ist. Und das ist jetzt natürlich ein plumpes Beispiel, sage ich mal, weil wenn wir über Verkehrslärm reden oder Baustellenlärm, dann wird man

sich wahrscheinlich schneller einig werden, dass das einfach Lärm ist, weil es stört. Fast niemand wird wahrscheinlich den Zug, der neben dem Wohnzimmer langfährt, schön finden, oder das Flugzeug, was übers Haus fliegt.

Und nichtsdestotrotz, auch da spielt eine ganz große Rolle: Welche Einstellung habe ich zu der Lärmquelle? Wird das als sinnhaft empfunden oder nicht? Was ist meine persönliche Einstellung dazu? Prägt sehr stark eben das Empfinden, was ist eigentlich Lärm und wie sehr stört mich dieser Lärm tatsächlich auch.

Mandy Schoßig:

Und du hast jetzt gerade schon gesagt Musik, Verkehrslärm. Also was für Sorten oder Arten von Lärm unterscheidet ihr eigentlich, wenn man jetzt wissenschaftlich drauf guckt?

Christoph Brunn:

Ja, meistens nutzen wir da ehrlich gesagt so ein bisschen die rechtliche Abgrenzung. Ich bin jetzt selbst kein Jurist, aber sozusagen das ist halt die Einteilung, die wir meistens nutzen. Aber klar, erst mal hat man natürlich Verkehrslärm, also Bahnlärm, Schienenlärm und dann eben den Fluglärm, mit dem wir uns auch viel beschäftigen. Freizeitlärm, also Lärm der im Prinzip bei allen Freizeitaktivitäten, Spielplätze, Inlineskatebahnen oder Skateboardplätze, Basketballplätze, Fußballplätze, auch da gibt es natürlich Lärm, oder Musik, die eben gemacht wird, oder auch Grillstellen und solche Dinge. Entsprechend Versammlungen auf öffentlichen Plätzen, Brücken in Berlin ist sicherlich ein gutes Beispiel, was immer wieder auch genannt wird.

Und dann haben wir den Gewerbe-Industrielärm natürlich, also Anlagen, wo produziert wird. Baulärm, das sind so die gängigen und dann natürlich alles so Nachbarschaftslärm. Also was vorhin die Beispiele auch mit den rückenden Möbeln, der schnarchende Nachbar, wenn es nicht der Partner ist, der Hund von nebenan. Also all diese Dinge.

Nadine Kreutzer:

Wird denn Lärm immer in Dezibel gemessen? Also ich kenne das aus einem ehemaligen Haus, in dem ich gewohnt habe. Da hat dann unten ein Club aufgemacht und die sagten: Ja, bis zu 100 Dezibel können wir hochgehen. Und dann ist man als Laie erst mal so: Okay, was bedeutet das eigentlich genau? Also was ist da so eine Maßeinheit?

Christoph Brunn:

Genau, grundsätzlich ja. 100 ist jetzt schon nicht sehr leise, muss man durchaus sagen. Aber das ist auch, wenn wir uns damit befassen, man tut es in Dezibel und auch die Grenzwerte, die in irgendwelchen Gesetzen, Verordnungen stehen, sind immer in Dezibel genannt. Ein Problem dessen ist, dass das nicht alles abbildet, was den Lärm für den Betroffenen ausmacht, denn es geht auch darum, welche Frequenzbereiche sind es eigentlich? Also klassisches Beispiel oder modernes Beispiel, muss man eigentlich sagen, ist die Drohne. Die ja glaube ich fast jeder als total unangenehm empfindet durch diese ganz hochfrequenten Anteile. Bei Clubs oder Livemusik ist es dann oft der Bass, der total weit hörbar und dann auch spürbar ist.

Das ist ja dann auch das, was oft unangenehm ist. Auch bei Bahnlärm kann ich zum Beispiel sagen, wenn man schlafen will, es ist nicht nur das Geräusch, das ist eine Erschütterung, es wackelt alles sozusagen. Das habe ich jetzt bei Straßenlärm teilweise auch, wenn LKW mal kommt, aber schon viel weniger. Also all diese Dinge. Spielen schon auch eine Rolle, bilden sich aber im dB-Wert erst mal nicht ab, sind aber eben für das Empfinden durchaus auch wichtig.

Wirkungen von Lärm

Mandy Schoßig:

Und wen betrifft Lärm eigentlich besonders stark? Kann man das so allgemein sagen? Also gibt es da bestimmte Situationen, wo man sagen kann, okay, das ist wirklich Lärm?

Christoph Brunn:

Ich würde schon sagen, hauptsächlich, also sozusagen im Alltag, ist natürlich der Verkehrslärm schon das, was am stärksten, die Lärmwahrnehmung erst mal prägt. Auch weil man sich dem natürlich sehr wenig entziehen kann, muss man sagen. Mit Nachbarn kann man reden. Viele Events sind dann doch auch nicht das ganze Jahr über. Wenn wir irgendwelche Stadtfeste haben, dann sind das ein paar Tage. Aber das, was sozusagen an Verkehr da ist, das ist fast immer da. Und dann gibt es natürlich schon auch eine soziale Komponente, denn die Frage ist: Bin ich selbst in der Lage, mich vor dem Lärm zu schützen, auch durch die Wohnortwahl? Das muss man auch sagen.

Nadine Kreutzer:

Dann hat natürlich dieser Lärm zur Folge, dass man auch durchaus gesundheitliche Probleme bekommen kann. Was macht Lärm mit Menschen?

Christoph Brunn:

Genau, gesundheitliche Probleme. Ich würde einen Punkt früher schon anfangen und sagen, erstmal muss man konstatieren, dass Lärm die Lebensqualität reduziert. Also selbst, wenn ich keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen habe, reduziert der Lärm erstmal meine Lebensqualität. Ich werde im Gespräch unterbrochen, ich kann meine Freizeitaktivitäten nicht selbst ausführen. Ich gehe vielleicht nicht mehr in den Garten, obwohl ich da eigentlich hinwill, weil es mir zu laut ist, und sagen je nach Lärmquelle, also all diese Dinge. Und das Gleiche gilt dann auch beim Schlaf. Auch da geht man natürlich davon aus, dass das gesundheitsschädigend ist, erstmal, wenn ich aufwache vermehrt durch Lärm.

Auf der anderen Seite, auch da gilt erstmal, auch ein guter Schlaf gehört zur Lebensqualität, und wenn ich nicht gut schlafe, dann bin ich am nächsten Tag auch erstmal weniger aufmerksam, weniger kreativ. Ich kann mich eben weniger meinem eigenen Leben, so wie ich es gerne hätte, widmen. Das erstmal vorab und dann gibt es verschiedene Krankheitsrisiken im Bereich der Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Herzinsuffizienz, Schlaganfall. Das sind alles Dinge, die durch Lärm eben beeinflusst werden können. Herzinfarkte, das Depressionsrisiko steigt letztlich. Also all diese Dinge sind auch mit Lärm verbunden.

Mandy Schoßig:

Und manches davon nehmen wir wahrscheinlich auch gar nicht so bewusst wahr, oder? Also ich meine Schlaf, da kann ich schon sagen, oh, ich bin wieder dreimal aufgewacht. Aber was sind noch so andere Wirkung von Lärm, die wir gar nicht so richtig wahrnehmen?

Christoph Brunn:

Genau, ich würde sagen, wahrnehmen tut man hauptsächlich das, was sich auf die Lebensqualität auswirkt. Wir unterscheiden deswegen auch zwischen Belästigung und den eigentlichen Erkrankungsrisiken. Und Belästigung ist schon auch eben sehr stark diese psychische Lebensqualität. Und das nehme ich wahr, wenn ich komplett wach werde, nehme ich das wahr. Aber auch da, das ist gar nicht das, was wir als Aufwachreaktion bezeichnen. Die nimmt man gar nicht

wahr. Der Mensch wacht nachts 25-mal im Schnitt auf. Ungefähr. Nagelt mich jetzt nicht auf die genau drauf fest. Ihr werdet euch wahrscheinlich auch nicht an die letzte Nacht erinnern, dass ihr 25-mal wach wart. Wahrscheinlich 2-, 3-mal. Aber es gibt verschiedene Schlafstadien, und in dem Moment, wo man eins hochwechselt, sage ich jetzt mal platt ausgedrückt, wird es schon als Aufwachreaktion bezeichnet. Weil dann komme ich schon aus einer Tiefschlafphase vielleicht in eine höhere Phase, und dann ist der Schlaf schon nicht mehr von der gleichen Qualität. Auch daran erinnert man sich erstmal nicht und deswegen würde ich schon sagen, ja, auch schon beim Schlaf ist es so, dass man das gar nicht mitkriegt. Ja klar, also das, was ich vorhin gesagt habe, die ganzen Herz-Kreislauf-Risiken. Wenn ich irgendwann eine Depression entwickle, ob das jetzt vom Lärm kam oder nicht, woran will ich das festmachen?

Nadine Kreutzer:

Aber wenn man in so einer Stadt wie Berlin lebt wie wir und hier sind nur Geräusche. Also wenn man ursprünglich vom Land kommt und diese Stille kennengelernt hat, dann ist das noch mal was anderes. Du kommst hierher und dann musst du dich erst mal wirklich dran gewöhnen. Teilweise auch über die Jahre, dass dieses Grundrauschen da ist. Und wenn du aus der Stille oder in der Stille, sag ich mal, groß geworden bist, dann ist dir das ganz anders bewusst. Also kommt das, ist man vielleicht auch einfach, wenn man in diesen Lärm hineingeboren wird, dann wird einem das gar nicht so bewusst, was das alles mit einem macht. Man nimmt das einfach als gegeben an.

Mandy Schoßig:

Und ist es dann immer noch gesundheitsschädlich?

Christoph Brunn:

Genauso diesen Effekt habe ich jedes Frühjahr, wenn ich wieder mit offenem Fenster schlafen will und die Züge wieder höre. Dann brauche ich erstmal eine Weile, bis ich dann überhaupt schlafen kann, und dann geht's. Aber ja, es gibt einen gewissen Gewöhnungseffekt im Verhalten, würde ich sagen. Und klar, wenn man damit aufgewachsen ist, dann nimmt man es wahrscheinlich gar nicht so sehr wahr. Aber nein, sozusagen, das hilft dir bei den Gesundheitseffekten nicht. Das kann sich dann auswirken, möglicherweise auf die Belästigung, dass man sagt, irgendwie, ja gut, jemand, der das jeden Tag hat, der damit aufgewachsen ist, der es gar nicht anders kennt, der wird es jetzt erstmal nicht so wahrnehmen wie jemand, der auf dem Land gelebt hat, wo vielleicht mal der Hahn morgens gekräht hat, sozusagen. Das kann aber auch ganz schön laut sein. Ja, wir haben auch einen Hahn in der Nähe.

Also, es gibt diesen Gewöhnungseffekt erstmal in der eigenen Wahrnehmung, aber die Krankheitsrisiken haben damit nicht so viel zu tun. Sondern da sagt man als Beispiel, wenn das Depressionsrisiko ansteigt pro 10 Dezibel oder ein Herzinfarkttrisiko um 4 Prozent bei 10 dB Anstieg im Innenraum, dann ist es einfach erstmal so. Das hat nichts damit zu tun, ob ich mich daran gewöhnt habe oder nicht und auch nicht, ob ich es wahrnehme oder nicht. Ich kann morgens aufstehen und gar nicht gemerkt haben, dass ich Aufwachreaktionen hatte und nichtsdestotrotz wird das Risiko eben verändert.

Mandy Schoßig:

Du hast jetzt gerade schon so ein paar Daten genannt. Wir haben auch vor einiger Zeit an einer sehr großen Lärmwirkungsstudie mitgewirkt, die NOAH-Studie. Kannst du da noch mal uns ein bisschen reinnehmen, was, also oder wie wichtig sind eigentlich solche Gesundheitsdaten in der Debatte um Lärm?

Nadine Kreutzer:

Und was heißt eigentlich NORAH?

Mandy Schoßig:

Oh je, das Akronym müssen wir noch mal nachliefern.

Mandy Schoßig:

Wir packen den Link in die Shownotes.

Christoph Brunn:

Genau, das ist gut. Das N steht für Noise und das H für Health. Kann ich mir tatsächlich auch nicht immer merken. Es ist schon eine Weile her, dass NORAH durchgeführt wurde. Genau, NORAH ist eine große Studie gewesen, die für den Frankfurter Flughafen gemacht wurde oder am Frankfurter Flughafen. Da haben wir in der Koordination und Qualitätssicherung mitgewirkt. Wir waren jetzt nicht selbst Auftragnehmer der Studie. Ja, aus meiner Sicht sind solche Studien natürlich eminent wichtig, weil sie das einzige Mittel sind, die Eingangsfrage zu prüfen: Schützt denn das Recht genug vor Lärm letztlich?

Irgendwoher müssen die Standards kommen, und alle Grenzwerte oder Schwellenwerte, die es gibt, sind politische Setzungen, aber die müssen sich an irgendwas orientieren. Meistens macht man das in Bezug auch auf die entsprechenden WHO-Richtlinien oder Guidelines. Guidelines, aber auch die bedienen sich natürlich der Wirkungsstudien, der medizinischen Wirkungsstudien.

Und deswegen glaube ich schon, dass es wichtig ist, auch um natürlich ein Bewusstsein zu schaffen. Und ich glaube schon, dass Lärm immer noch, wenn man sich vergegenwärtigt, wie allgegenwärtig Lärm ist, ihr habt es gerade selber gesagt, Stadt wie Berlin, aber das gilt auch für alle anderen Städte, und immer mehr, weil wir natürlich immer mehr auch in Ballungsräumen leben und die Leute zusammenrutschen und trotzdem dort auch ihre Freizeit verbringen wollen. Umso mehr muss man auch darauf achten, was bedeutet das eigentlich.

Lärmschutz

Nadine Kreutzer:

Und diese ganzen Arten von Lärm, wie versucht der Staat jetzt Menschen vor Lärm zu schützen? Wie ist das geregelt?

Christoph Brunn:

Genau, grundsätzlich hat man im Prinzip erstmal unabhängig von den gesetzlichen Regelungen zwei Möglichkeiten, vor Lärm zu schützen. Wir unterscheiden den aktiven und passiven Schallschutz. Aktiver Schallschutz ist letztlich das, wo ich schon versuche, den Lärm zu minimieren, also Wenn ich Straße baue, baue ich sie dahin, wo möglichst wenig Leute betroffen sind, stelle ich Schallschutzwände auf, benutze ich Straßenbeläge, die möglichst geräuscharm sind, bei Zügen genauso, wie kann ich die Schienen präparieren, möglicherweise, dass sie leiser sind, die Bremsen an den Zügen, also all diese Dinge, Lärmschutzwände. Und dann den passiven Schallschutz, der im Prinzip eher versucht, dann die Gebäude so schallzusanieren, sage ich mal, oder so auszurüsten, dass der Schall nicht in die Innenräume kommt. Nützt mir dann im Garten nichts, Lebensqualität wieder die Frage, aber zumindest die Schlafräume dann eben entsprechend zu schützen. Und das

sind erstmal per se die zwei Möglichkeiten. In Deutschland ist es so, dass hauptsächlich erstmal das Bundesimmissionsschutzgesetz der Kernrahmen ist, der nicht nur vor Lärm, sondern auch vor anderen Emissionen, also Einwirkungen aus der Umwelt schützen soll. Auch vor Erschütterung, da geht's auch um Luftverunreinigung, also CO₂, andere Schadstoffe. Wir kennen es auch von Partikeln von Feinstaub, dass es deswegen Fahrverbote gibt.

Also all das ist im gleichen Gesetz. Und dann gibt's aber auch eine Vielzahl an anderen Gesetzen und Verordnungen. Also Straße und Schiene ist unter anderem auch in diesem Bundesimmissionsschutzgesetz geregelt. Aber der Fluglärm zum Beispiel ist im Luftverkehrsrecht geregelt. Da gelten dann wieder andere Regelungen. So unterscheidet sich das ein bisschen je nach Lärmart. Aber diese Wege gibt es erst mal, ganz grob gesagt.

Mandy Schoßig:

Und dieses Immissionsschutzgesetz ist ja ein Bundesgesetz. Also meine Frage wäre jetzt: Wer ist da eigentlich wofür zuständig? Also da gibt es ein übergreifendes Gesetz. Für ganz Deutschland. Wofür sind dann aber Länder, Kommunen zuständig und hängt das auch von der Lärmquelle ab? Oder genau, wie ist das geregelt?

Christoph Brunn:

Genau, würde jetzt den Rahmen sprengen, wahrscheinlich alles detailliert aufzulisten. Aber es sind erst mal Bundesgesetze, die eigentliche Umsetzung und die Grenzwerte, die gesetzlich geregelt sind, die gelten natürlich auch bundesweit. Das ist im Bereich Fluglärm genauso. Da ist es im Fluglärmsschutzgesetz, letztlich stehen die Werte drin. Und die gelten bundesweit. Die eigentliche Umsetzung erfolgt dann durch die zuständigen Behörden und die zuständigen Behörden werden dann üblicherweise auf Landesebene festgelegt. Und da kommt es dann schon tatsächlich stark auf die Lärmquelle an. Also wenn ich jetzt Schienen habe, dann ist es natürlich nicht auf kommunaler Ebene, denn die Schienenwege werden nicht auf kommunaler Ebene geplant. Aber wenn ich jetzt im Bereich Freizeitlärm bin, dann ist es sehr oft doch so, dass die einfach die kommunalen Behörden zuständig sind. Also insofern unterscheidet sich schon von Lärmquelle zu Lärmquelle. Auch da ist ganz interessant, auch die Beschwerdestellen sind unterschiedlich. Also ich habe nicht üblicherweise, mittlerweile gibt's schon so Entwicklungen, ich glaube auch, da hat man verstanden, dass für einen Betroffenen nicht ersichtlich ist, warum ich mich bei 5 verschiedenen Leuten beschweren muss, wenn ich 5 verschiedene Lärmquellen habe, jetzt mal übertrieben gesagt.

Aber faktisch ist es oft schon so, und wenn ich zum Beispiel Freizeitlärm habe und die Kneipe zu laut ist, dann wende ich mich natürlich auf kommunaler Ebene an die Ansprechpartner. Wenn Autobahn oder ein Schienenweg zu laut ist oder Fluglärm zu laut ist, dann haben die überhaupt keine Zuständigkeit.

Nadine Kreuzer:

Gibt es denn da Unterschiede zwischen Tag und Nacht, also beim Lärmschutz? Warum ist die Nacht vielleicht noch mal ein eigenes Schutzgut, so bis 22 Uhr, und danach ist dann der andere Sachbearbeiter zuständig? Oder wie kann man sich das vorstellen?

Christoph Brunn:

Von Sachbearbeiter*innen ist nach 22 Uhr niemand mehr da. Das wird zwischen Tag und Nacht unterschieden. Es gibt auch eine gesetzliche Nacht in Deutschland, 6 bis 22 Uhr ist der Tag und 22 bis 6 Uhr ist die Nacht. Ist auch ganz interessant, weil man weiß aus Studien auch, dass das nicht richtig zum Schlafverhalten passt, weil die meisten Leute gehen eher um 23 Uhr ins Bett und stehen

Stunde später auch wieder auf. Das heißt, gerade die gesetzlichen Regelungen in Bezug auf die Nacht schützen eigentlich den Morgen nicht so gut, weil die meisten Leute eben länger schlafen. Auch das kennt, glaube ich, jeder aus seiner Lebenserfahrung, dass man morgens irgendwann aufwacht, weil Geräusche beginnen. Wenn es nicht der Vogel ist, dann sind die, ist das der Pendelverkehr oder der Flugverkehr, der wieder einsetzt. Und ja, die Nacht gilt erstmal als besonders schützenswert, weil ich da auf Ruhe angewiesen bin, was auch daran liegt, oder was heißt daran liegt, aber auch die anderen vielen Lärmquellen nehmen in der Nacht durchaus ab. Das heißt, die, die ich dann noch habe, nehme ich dann natürlich auch viel schneller wahr.

Mandy Schoßig:

Und wir reden jetzt die ganze Zeit über uns als Menschen, Freizeitlärm und dies und das, was uns belastet. Wird denn auch die Wirkung auf Tiere oder Ökosysteme berücksichtigt? Also wie steht's da beim Lärmschutz oder geht's eigentlich immer um uns?

Christoph Brunn:

Also grundsätzlich die Regelungen, die wir vorhin genannt haben, das Immissionsschutzgesetz und ähnliches Fluglärmschutzgesetz, die sind dazu da, den Menschen zu schützen. Es gibt im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung, also wenn ich genehmigungspflichtige Anlagen habe, dann muss man auch Auswirkungen auf Tiere betrachten, weil da gelten die artenschutzrechtlichen Regelungen. Also ein Tötungsverbot ist im schlimmsten Fall, aber das bedeutet eben auch, ich muss eigentlich darauf achten, dass meine Vorhaben eben nicht dazu führen, dass sich entsprechende geschützte Populationen, sage ich mal, auslöschen. Was auch passieren kann, wenn man sich mal Vögel anguckt, was bedeutet Lärm für die? Es bedeutet erstmal, dass sie vielleicht Paarungsrufe nicht mehr hören, sich nicht mehr fortpflanzen können, dass sie aufgeschreckt werden, ihre Brutgebiete verlassen, aber auch, dass die Geräusche von Jägern, ich meine nicht den menschlichen Jäger, sondern von Raubtieren, überdeckt werden und dann werden sie gefressen. Das ist die Auswirkung von Lärm im Bereich Tiere. Beschäftigen wir uns auch mit, ist auch ein spannendes Thema, viele Sachen sind natürlich gar nicht darauf ausgelegt. Wenn wir schon allein, ich will jetzt nicht zu tief in die Akustik einsteigen, aber einen dB-Wert, den wir angeben oder den wir messen, ist üblicherweise in dBA angegeben. Das ist aufs menschliche Gehör angepasst. Wir wissen, dass es nicht 1:1 umsetzbar oder umlegbar ist auf Tiere. Aber das ist nichtsdestotrotz das, was man üblicherweise anlegt.

Reicht das geltende Recht?

Nadine Kreutzer:

Jetzt gibt es ziemlich viele Regeln und gleichzeitig erleben viele Menschen, dass sie trotzdem immer noch stark belastet sind. Also würdest du sagen als Lärmexperte, dass die Regeln, die wir haben, das geltende Recht, dass das ausreicht?

Christoph Brunn:

Das ist eine spannende Frage und wird sehr unterschiedlich beantwortet, glaube ich. Ich würde sagen, aus reiner Wirkungssicht, also wenn ich gucke, was weiß man über Lärmwirkung und was sind die Werte, die es eben zum Teil gibt, würde ich sagen nein. Aus einer reinen Wirkungssicht muss man klar sagen, müssten viele Dinge auch strenger sein, sozusagen erst mal. Auf der anderen Seite muss man aber auch sagen, alle Regelungen im Bereich, also das gilt für den Lärmschutz, aber es gilt letztlich für alle Umweltgüter oder alle Dinge, die potenziell Menschen gefährden, sind

natürlich auch am Ende eine gesellschaftliche Abwägung. Also wie viel Risiko bin ich oder sind wir als Gesellschaft bereit in Kauf zu nehmen und auch was für Einschränkungen? Denn man muss natürlich ganz klar sagen, wenn nur mal die WHO-Werte, die oft davon ausgehen, die sagen irgendwie 40 dB ist für die Nacht so der Richtwert im Dauerschallpegel, dass man sagt, wenn du das erreichen willst, auch an einem Flughafen zum Beispiel, der Nachtbetrieb hat, das gibt's ja auch in Deutschland, Frankfurt haben wir das glücklicherweise nur sehr eingeschränkt, das ist faktisch nicht machbar.

Dann muss ich eben wirklich konsequent sagen, gut, dann darf nachts nicht mehr geflogen werden, dann darf nachts wahrscheinlich auch bestimmte Straßen nicht mehr genutzt werden, also dann dürfen auch viele Veranstaltungen nicht mehr stattfinden und das gilt natürlich für andere Dinge auch und die Frage ist natürlich, wie weit will man das zulassen. Ich glaube trotzdem, dass man auch heute Dinge strenger machen könnte, ohne zu viel einzuschränken. Aber letztlich ist die Spannung, die man aufmachen muss und die man für sich und als Gesellschaft, die Entscheidung, die man treffen muss am Ende.

Mandy Schoßig:

Und an welchen Stellen würdest du sagen, also da wäre es schon gut, wenn wir politisch ein bisschen nachsteuern, oder kannst du vielleicht ein, zwei Schwachstellen sagen, wo du sagst, ja, hier wäre schon mal gut, aktiv zu werden?

Christoph Brunn:

Ja, persönlich glaube ich schon, dass, wenn man sich die ganzen Regelungen anguckt und wie gesagt, da muss man jetzt auch nicht ins Detail einsteigen, kann jeder auch mal selbst die KI befragen und sich einen Überblick über die Lärmregeln geben lassen. Das ist ganz interessant. Das habe ich jetzt auch noch mal gemacht im Vorlauf und war dann selbst wieder verwirrt am Ende. Zeigt jede Regelung, jede Verordnung hat ihre eigenen Werte. Das Fluglärmschutzgesetz benennt Werte, Es gibt in der TA Lärm sozusagen, wo Vorgaben gemacht werden, welche Werte sollen gelten für bestimmte Sachen aus dem Berufsimmissionsschutzgesetz, aber auch der AVV Baulärm, die wieder Baulärm regelt. Überall stehen bisschen andere Werte, und das kommt auch darauf an, weil die anders definiert sind, weil sie mal Innen-, mal Außenpegel sind. Aber das erstmal zu vereinheitlichen und aus meiner Sicht eben wirklich erstmal zu definieren, was ist eigentlich das Schutzziel, was ich haben will, übergeordnet für Lärm.

Aus Betroffenenensicht ist es doch auch gar nicht verständlich, warum ich X Regelwerke angucken muss, das nehmen wir auch viel in unserer Arbeit wahr, wenn wir mit Betroffenen sprechen und Rückmeldungen kriegen. Für die ist Lärm erst mal Lärm. Und ob der Lärm aus dem Flugzeug kommt, von einem Zug, von einem Hubschrauber, von einer Straße oder was auch immer, ist den Leuten erst mal egal. Die Regelungen sagen auch, du musst es getrennt betrachten. Das hat schon auch alles gute Gründe. Aber erst mal zu sagen, ich definiere ein Schutzziel. Und dann gucke ich, was ich damit mache.

Ein Schutzziel muss nicht zwingend heißen, dass ich ab Überschreitung dieses Wertes sofort alles stilllege. Aber überhaupt erst mal zu sagen: Okay, das ist das, wo wir eigentlich hinwollen. Und dann überlege ich mir im zweiten Schritt, wie ich da hinkomme. Glaube ich schon, dass das erst mal wichtig wäre. Und zweiter großer Aspekt aus meiner Sicht ist tatsächlich ein Problem, was wir gerade im Fluglärm haben, ist, dass es dort keinen Vorrang vom aktiven Schallschutz gibt. Also bei Straße, Schiene ist das ganz klar. Ich muss schon bei der Planung erst mal gucken, es so leise wie möglich zu machen. Das gilt bei Fluglärm zum Beispiel nicht. Und das sind so zwei Sachen, wo ich sagen würde, die könnte man eigentlich oder müsste man nachbessern.

Nadine Kreutzer:

Ich würde einmal zu diesem übergeordneten Schutzziel fragen: Was ist das konkret? Ist es dann eine dB-Zahl oder was ist konkret ein übergeordnetes Schutzziel?

Christoph Brunn:

Ja, kann ein dB-Wert sein. Wir selbst sprechen uns zumindest für die Nacht zunehmend eigentlich dafür aus, dass man es konkret an der Wirkung festmacht, sodass man sagt okay, wie viel zusätzliche Aufwachreaktionen bin ich bereit, den Leuten zuzumuten. Also sagen, ist es eine oder sind es 5 oder ist auch nur eine halbe, sozusagen. Also warum? Weil man auch weiß, dass unterschiedliche Lärmarten unterschiedlich wahrgenommen werden, selbst bei der gleichen dB-Zahl. Beispiel: Wenn ich alle 3 Verkehrsarten nebeneinander lege und ich habe den gleichen dB-Wert, wird Fluglärm immer als viel schlimmer empfunden. Andersrum, bei Bahnlärm hat man oft eine höhere Wahrscheinlichkeit, aufzuwachen.

Mandy Schoßig:

Warum?

Christoph Brunn:

Weil das viel schneller geht, dass der Pegel ansteigt. Dann hat man noch Erschütterungen dazu und solche Dinge. Und mit einem dB-Wert bilde ich solche Dinge nicht ab. Diese Charakteristika kann ich nicht in einem dB-Wert abbilden. In der Nacht spricht aus meiner Sicht viel dafür, direkt einen Wirkungsbezug herzustellen, was man machen kann über Aufwachwahrscheinlichkeiten. Und am Tag glaube ich, ist es am Ende das einfachste, dB-Werte zu nehmen.

Lärmkonflikte

Mandy Schoßig:

Gut, jetzt haben wir ein bisschen sortiert, was Lärm eigentlich ist. Lässt sich aber oft nicht komplett vermeiden, du hast es gesagt. Es gibt Straßen, Flughäfen, Sportanlagen, wir wollen Konzerte hören und so weiter. Lass uns mal ein bisschen da reinschauen, wie geht man damit um, wenn berechnete Interessen so aufeinandertreffen? Ich habe mal so ein Beispiel mir überlegt im Vorfeld, hier aus Berlin. Die Columbiashalle ist eine Konzertlocation in Kreuzberg, die gibt es schon super lange gegenüber dem Tempelhofer Flughafen. Der ist stillgelegt seit langem, also von dort gibt es keinen Lärm. Aber die Columbiashalle, da wird es natürlich um 20 Uhr laut.

So, und dann sind, ich weiß nicht mehr wann, vor 5 oder 7 Jahren direkt nebenan neue Wohnungen entstanden. Die Columbiashalle war schon sehr lange da, es war bekannt, dass sie da ist, und die Menschen oder einige von denen, die dann dort eingezogen sind, fangen an, sich über den Lärm zu beschweren, fangen vielleicht sogar an zu klagen. Und eigentlich müssten sie doch wissen, wo sie hinziehen und dass es diese Konzerthalle gibt. Und dann ist die Frage, wer hat da recht, wenn man das so sagen kann? Die Menschen, die Ruhe wollen, irgendwie auch verständlich, oder der Kulturort, der vorher schon da war? Tja, da sind wir jetzt genau bei deiner Arbeit angekommen, oder?

Christoph Brunn:

Recht haben wahrscheinlich beide. Ich bin kein Jurist, aber juristisch ausgedrückt, gab es wahrscheinlich kein Bauverbot. Es gibt bestimmte Regelungen, gerade beim Bereich Fluglärm, ab

bestimmten Pegelwerten gibt es Bauverbote. Gab es wahrscheinlich nicht, insofern ist natürlich das gute Recht, dort zu bauen. Und wenn ich dann dorthin ziehe, ob man es gewusst hat oder nicht, das wird sehr individuell sein, ehrlich gesagt. Also man wundert sich auch, was Leute teilweise nicht wissen, wenn sie irgendwo hinziehen. Ist aber auch, muss man sagen, sehr zufallsabhängig. Die Frage ist, wie weit geht denn meine Pflicht, mich zu informieren, was in meiner Umgebung ist? Bei mir war das zum Beispiel relativ einfach, weil ich einen Bahnhof gesehen habe, bevor ich mich entschieden habe, da hinzuziehen. Also ich kann niemandem vorwerfen, ich hätte das nicht gewusst. Aber auch selbst dann spricht mir das automatisch das Recht ab, mich dann danach zu beschweren, dass es zu laut ist, wenn ich trotzdem zum Beispiel auch sehe, dass keine Lärmschutzwände aufgestellt sind, obwohl man das machen könnte. Und das Gleiche gilt ja hier. Die Frage ist, recht haben die Leute dann, sich zu beschweren, wenn die gültigen Grenzwerte überschritten werden und die Zeiten überschritten werden, zum Teil in der Nutzung.

Aber ja, das ist so ein ganz typisches Beispiel, was wir bei allen Lärmarten haben, auch im Bereich Fluglärm zum Beispiel. Die Leute ziehen irgendwo hin und dann beschweren sie sich. Ist schon oft so, ist auch verständlich, weil ich glaube, viele werden dann doch überrascht, was es tatsächlich für sie für Effekte hat. Insofern recht haben erstmal beide, würde ich sagen.

Nadine Kreutzer:

Da spielen verschiedene Sachen rein. Stichwort: Fairness, Vertrauen, Akzeptanz. Wie kommt man denn zu einer Akzeptanz?

Christoph Brunn:

Gute Frage.

Mandy Schoßig:

Genau, reicht es, wenn die Columbiashalle, ich bleibe mal bei dem Beispiel, aber reicht es, wenn die da so ein paar Schallschutzwände aufstellen?

Christoph Brunn:

Ja, ich kenne den konkreten Fall jetzt nicht gut genug. Aber man muss auch erstmal rausfinden, worüber beschweren sich die Leute? Ist es wirklich die eigentliche Veranstaltung? Denn ich habe ja dann Anreiseverkehr, Abreiseverkehr. Ob da gar kein anderer Lärm ist vom Tempelhof, kein Flugverkehr, aber da sind auch Menschen sozusagen. Da wird es im Alltag auch noch Geräusche geben. Also ich habe keine Musterlösung. Wir setzen uns selbst jeden Tag damit auseinander und allen recht machen kann man es nie. Das ist auch unsere Erfahrung. Was ich feststelle, oft auch jetzt gar nicht nur beruflich, sondern auch in meinem eigenen Alltag, ist, dass oft zu spät das Thema adressiert wird. Also es wird agiert, wenn die Leute sich beschwert haben.

Und dann wird eben die Nutzungszeit eingeschränkt, dann wird irgendwas verboten, Stadtfeste, wie sie schon immer waren, plötzlich anders ausgestaltet. Und dann bringe ich natürlich aber auch alle Leute, die es nicht gestört hat und die das wiederum wahrnehmen wollen, auch gegen mich auf. Das ist aber eigentlich zu spät. Denn die Frage stellt sich ja, es gibt Regelungen, und ich würde sagen, dass wissen wir auch aus unseren Studien, es wurden Freizeitveranstaltungen zum Beispiel bemessen in solchen Vorhaben. Man sieht, dass die Werte total häufig überschritten werden. Jetzt kann man sich fragen, gut, vielleicht sind dann die Werte zu streng, ist gar nicht möglich. Da müsste man jetzt wahrscheinlich noch mal Akustiker fragen. Bin ich jetzt nicht der Richtige für. Aber auf der anderen Seite zeigt es auch, wenn ich dann hingehe, sehe ich ja, dass sich offensichtlich was ändern könnte. Und es gibt natürlich gerade auch mit moderner Technik schon viele Lösungen, wie ich dann

auch Schall viel gezielter heute ausrichten kann, sodass es eben nicht in die Umgebung abstrahlt. Oft sind es auch so Dinge: Kann ich eine Veranstaltung nicht doch so planen, dass sie eben nicht gerade nicht in den Nachtzeitraum reinragt? Ich weiß, wann die Leute im Schnitt schlafen gehen. Muss die Veranstaltung bis 23 Uhr gehen, oder ist es nicht einfach machbar, die auch um 22 Uhr enden zu lassen?

Es gibt schon viele Dinge, gerade bei solchen Beispielen, was du jetzt genannt hast mit der Columbiashalle, wo neue Wohngebiete sind, frage ich mich schon auch, wurden die Leute denn wirklich aktiv darauf hingewiesen, was da in ihrer Umgebung ist? Ich meine, das könnte schon ein Problem lösen, wenn man vorher schon etwas weiß, dann habe ich mich bewusst entschieden. Ich glaube schon, ich würde mir nicht das Recht absprechen lassen, mich über den Bahnlärm zu beschweren, je nachdem, was passiert. Und nichtsdestotrotz merke ich selbst immer wieder, wenn ich sage, boah, es stört mich, aber ich habe es halt auch gewusst. Und ich glaube, das ist schon für viele Leute ganz entscheidend. Haben sie das wissentlich akzeptiert und sind das eingegangen oder bricht das, unkontrolliert über sie herein?

Nadine Kreuzer:

Ja, oder bin ich als Bauträger vorher im Grunde verpflichtet, das zu kommunizieren?

Mandy Schoßig:

Oder als Kommune, wäre das eine Idee? Wenn du sagst, es kommt eigentlich zu spät, dass man viel früher über Lärm sprechen sollte?

Christoph Brunn:

Aus meiner Sicht ja. Ist eine gute Frage. Ich meine, das ist wieder ein ganz anderes Rechtsgebiet. Ich vermute nicht, dass jemand, der eine Immobilie verkauft, dazu verpflichtet ist, auf sämtliche Risiken in Umgebung hinzuweisen. Aber ich sag mal so dass man zumindest sagt, na ja, also wenn ich in der Umgebung bestimmte Werte überschreite - wir sind wieder beim Schutzziel - kann man auch sagen, na ja, ich muss ja nicht gleich verbieten, dass hier gebaut wird, aber zumindest sagen, also liebe Leute, ihr habt hier eine Umgebung, die nicht frei von Lärm ist, sondern die bestimmte Werte überschreitet. Die liegt hier im Bereich XY. Bei Flughäfen genauso. Da gibt es Lärmschutzzonen, die berechnet werden, da weiß man das dann. Insofern, ja, aus meiner Sicht wäre das schon hilfreich. Ich meine, als Immobilienbesitzer habe ich kein Interesse daran, oder als Makler, sage ich mal, denn am Ende beeinträchtigt das natürlich faktisch den Verkaufswert.

Mandy Schoßig:

Ich habe noch eine Geschichte, die mir gerade einfällt, ich frage mich, was muss man als Lärm akzeptieren. Ich meine, du akzeptierst deinen Bahnlärm. Mein Opa hat sich immer aufgeregt über die Schule, die direkt gegenüberstand, und ich dachte so, Opa, diese Schule steht da schon immer. Du wohnst hier schon immer. Wie kannst du dich immer wieder darüber aufregen? Also wo kommt man als Mensch in eine Akzeptanz?

Christoph Brunn:

Vielleicht sind die Schüler*innen lauter geworden. Ich meine, gut, man muss natürlich auch sagen, Menschen verändern sich. Es kann gut sein, dass dein Opa das früher nicht gestört hat und dann eben irgendwann schon, weil er selbst Kinder die so alt waren, dass sie keinen Lärm mehr gemacht haben hatte. Umso intoleranter wird man vielleicht.

Mandy Schoßig:

Oder als er in Rente war und die ganze Zeit auf seinem Balkon saß.

Christoph Brunn:

Das ist, glaube ich, schon tatsächlich ein Effekt, wenn ich an meinem Wohnort Lärm habe, aber gar nicht ich da bin, sondern arbeite oder drin sitze und arbeite, dann ist mir das erstmal egal, als wenn ich dann draußen bin. Ja, ich glaube, das ist für jeden total individuell. Man kann die Frage nicht beantworten, wie kommt man dahin, sondern es gibt Leute, die kommen da nicht hin. Ist auch interessant, weil man weiß, dass Leute, die sich über den Lärm ärgern und darüber aufregen, auch tatsächlich stärker gesundheitlich reagieren. Aber es hilft natürlich niemandem, das zu sagen, deswegen regt man sich ja nicht weniger auf. Aber den Faktor gibt's schon. Ich glaube, das ist total abhängig von der Lärmquelle.

Also klar, wenn wir im Bereich Fluglärm zum Beispiel Routen verändern und plötzlich Leute betroffen sind, die werde ich nicht alle dazu bringen, das zu akzeptieren. Das kann ich auch nicht erwarten, ehrlich gesagt. Bei einer Schule würde ich jetzt auch sagen, naja, ist ein bisschen wie bei mir, da muss man das erwarten können. Aber ich glaube, auf der anderen Seite, von der individuellen Ebene weg, das ist dann wirklich schwierig zu beantworten und auch sehr von der jeweiligen Person abhängig, aber insgesamt müssen wir glaube als Gesellschaft Lärm akzeptieren. Das geht halt nicht, wie es vorhin gesagt wurde.

Lärm ist immer gleichzeitig der Vor- und der Nachteil dieser Emissionsarten. CO₂ nehme ich nicht wahr, Feinstaub nehme ich nicht wahr, ultrafeine Partikel nehme ich nicht wahr. Es gibt ganz viele Dinge, die ich nicht wahrnehme, die aber auch gesundheitsschädlich sind, über die rege ich mich dann vermutlich erst mal nicht auf, weil ich es nicht wahrnehme. Die sind aber trotzdem schädlich. Und Lärm, da habe ich natürlich sofort eine Reaktion drauf, weil ich ihn unmittelbar wahrnehme.

Nadine Kreutzer:

Und wenn ich sage, ich möchte diesen Lärm nicht mehr ertragen, dann ziehe ich eben nach Dahlem oder in Grunewald und kaufe mir ein Haus und dann habe ich meine Ruhe.

Christoph Brunn:

Ja, wenn du sozial so privilegiert bist, dass du das kannst, ist das ja schön.

Nadine Kreutzer:

Genau darauf wollte ich hinaus. Dass Wohnen oder eine ruhige Wohnlage nicht eben nur ein Privileg für diejenigen ist, die sich das leisten können. Und die anderen müssen halt an der viel befahrenen Straße wohnen oder da, wo dann die Flugroute geändert wird. Und dann kann man eben nicht sagen, jetzt packe ich meine sieben Sachen und such mir eine neue günstigere Wohnung oder kauf mir was anderes.

Christoph Brunn:

Genau, also das ist ganz klar. Und es gibt einen sozialen Zusammenhang. Wenn man aus dem niedrigeren sozioökonomischen Status kommt, hat man eine bis zu 3-mal so hohe Wahrscheinlichkeit, zum Beispiel an einer stark befahrenen Straße zu leben. Und das liegt natürlich daran, Das ist einfach ein Zusammenhang am Ende mit dem Wert der entsprechenden Immobilien, gibt mit der Möglichkeit auszuweichen. Und selbst wenn ich, sag mal, im gleichen Stadtteil wohne, einer in der Wohnung oder einem Haus, was ihm gehört, und einer, was er mietet, da haben wir schon den Punkt, was kann ich eigentlich als Mieter machen? Ja, wahrscheinlich gar nicht viel, oder? Da bin ich drauf angewiesen, dass der Vermieter das macht. Und dann aber auch die ökonomischen

Möglichkeiten, da bin ich einfach in der Lage andere Fenster einzubauen, mein Dach zu isolieren, genauso wie bei Energiethemen. Es gibt die gleichen Fragen am Ende bei Schall, die gleichen Sachen, die man macht. Oder kann ich mir eine Klimaanlage einbauen, damit ich das Fenster zulassen kann im Sommer? Das sind die Fragen. Natürlich kann ich mich dann viel besser schützen. Das ist natürlich ein großes soziales Thema.

Fluglärm

Mandy Schoßig:

Du hast das Thema Fluglärm schon öfter angesprochen. Lass uns da noch mal konkreter draufschauen. Wir am Öko-Institut arbeiten seit langem mit dem Forum Flughafen und Region am Frankfurter Flughafen zusammen. Worum geht es da genau? Was sind eure Aufgaben in dem Projekt?

Christoph Brunn:

Genau, wir machen das mittlerweile seit vielen Jahren, begleiten da ein Dialogforum des Forum Flughafen und Region aus, wo im Prinzip Kommunalpolitik, Landespolitik, aber auch die Vertreter der Luftverkehrsindustrie, vom Flughafen, Flugsicherung und Airlines zusammenkommen und über die Umweltauswirkungen Flughafens reden. Nicht nur, es gibt auch andere Arbeiten. Im Umweltbereich nicht nur Lärm, da geht es auch um ultrafeine Partikel aktuell zum Beispiel. Aber Lärm ist eins der Hauptthemen natürlich, und das war auch der Hauptgrund zu sagen, wie kann man diesen Flughafen möglichst, lärmarm, würde ich mal formulieren, betreiben. In dem Wissen, dass man den Lärm nicht beseitigen kann, und auch in dem Rahmen, dass man sagt, es war von Anfang an klar, dass man innerhalb des bestehenden Rechtsrahmens bleibt. Es ging nie um eine Reduzierung der Flugbewegungen in diesem Forum, denn sozusagen das ist einfach, bei der Genehmigung, da gibt es einen Bewegungsteil und in diesem Dialog sollte es um Lösungen innerhalb dieses Rahmens gehen. Das ist das, was wir tun, und da arbeiten wir seit vielen Jahren zusammen mit denen in diesem Dialogforum. Wir unterstützen das koordinativ, fachlich und suchen letztlich Lösungen, um den Lärm zu reduzieren bzw. die Lärmwirkung zu reduzieren, ist glaube ich an der Stelle ein wichtiger Beisatz.

Nadine Kreutzer:

Kannst du da mal konkret werden? Warum ist das so ein sensibles Thema? Also wenn man jetzt an die Bürgerinnen und Bürger denkt, die dem die ganze Zeit ausgesetzt sind, worum geht das da? Was sind die Sorgen? Worüber? Was geht einem an die Substanz?

Christoph Brunn:

Genau, also bei Fluglärm ganz konkret, habe ich ja schon gesagt, meistens wenn ich verschiedene Lärmquellen habe und davon eine Fluglärm, dann ist der Fluglärm immer in der Wahrnehmung die dominante Lärmquelle. Und die Leute fühlen sich sehr viel stärker belästigt durch Fluglärm als durch andere Lärmarten. Liegt auch einfach an der Charakteristik. Das sind extrem hohe Spitzenpegel, die ich bei Flugzeugen habe, wenn die in der Nähe meines Hauses sind. Das ist nicht wie ein Auto, was vorbeifährt, sondern das sind natürlich ganz andere Pegelwerte, die da erreicht werden. Umso näher ich am Flughafen bin, umso mehr natürlich. Also das ist erstmal von der Lärmcharakteristik her noch mal was ganz anderes. Und auch der Effekt, dass diese Quelle eben von oben irgendwie undefiniert über mir ist, ist schon auch was anderes, als wenn es auf der Straße ist. Gleichzeitig fallen mir

natürlich auch viele Wege weg, davor zu schützen. Ich kann schlecht in irgendeiner Art und Weise eine Schallschutzwand aufbauen, denn der Lärm kommt von oben, funktioniert also nicht.

Und man hat dann, man versucht natürlich erstmal immer Lösungen zu finden, die den Lärm per se reduzieren. Gibt es zum Teil auch. Es gibt ganz kuriose Dinge in der Vergangenheit, wie das bei bestimmten Flugzeugtypen der Wind, der über die Tankstutzenöffnung gezogen ist, wie bei einer Flasche, wenn ich drüber puste, ein Geräusch verursacht hat. Da hat man dann ein kleines Metallteil angeschraubt, das sich Wirbelgenerator nennt, der dieses Geräusch beseitigt hat. Das ist natürlich super. Das ist dann, da habe ich keine negativen Reaktionen. Aber das ist nicht der Regelfall, sondern meistens fast alle Lösungen, die wir haben, entlasten Leute und belasten andere. Und das ist natürlich dann genau der Konfliktfall. Man muss auch sagen, viele andere Flughäfen machen das nicht, zum Teil wahrscheinlich auch bewusst, um diese negativen Reaktionen zu vermeiden. Aber damit vergebe ich dann natürlich auch die Chance, in der Summe erstmal die Lärmwirkung zu reduzieren.

Nadine Kreuzer:

Die machen das nicht, die gehen nicht in den Dialog, oder was meinst du mit die machen das nicht?

Christoph Brunn:

Ja, die lassen das mit Routen zum Beispiel. Ein ganz klassisches Beispiel, was auch am einfachsten verständlich ist, was bei uns die meisten Diskussionen verursacht, sind Routenveränderungen. Ich lege die Routen so, dass möglichst wenig Menschen von dem Lärm betroffen sind.

Mandy Schoßig:

Die Routen meinst du so zum Starten und Landen von den Flugzeugen?

Christoph Brunn:

Genau. Erst mal per se, deswegen kümmern wir uns um diese Dinge. Ich reduziere die Lärmwirkung. Aber natürlich, genau das ruft natürlich wahnsinnige Reaktionen hervor, muss man auch sagen.

Mandy Schoßig:

Weil, also wenn du sagst, okay, die fliegen jetzt nicht mehr da links um den Ort rum, sondern rechts, wenn dann einfach andere Leute hören dann viel mehr den Lärm als vorher. Aber wahrscheinlich in der Summe geht es darum, insgesamt weniger Leute zu belasten.

Christoph Brunn:

Genau, üblicherweise. Also wir haben ein differenziertes Instrumentarium, das zu betrachten. Das ist ein Fluglärmindex, der gibt uns am Ende die Wirkung aus. Also reduziere ich in der Nacht die Aufwachreaktion, reduziere ich am Tag die Zahl der Hochbelästigten nennt man das in diesen entsprechenden Studien. Und das kann ich natürlich einerseits tun dadurch, dass ich einfach den Lärm reduziere. Aber ich habe gerade schon gesagt, naja, das Flugzeug, was von A nach B fliegt, klar, ich kann, da gibt es gewisse technische Entwicklungen, natürlich werden die über die Jahre leiser, das muss man auch sagen, sind leiser als vor 20 Jahren.

Aber irgendwo ist ein Ende mit der Lärmreduzierung, solange das Flugzeug da fliegt, wo es fliegt. Legt man Routen in Gebiete, wo weniger Menschen leben, belastet ich die Leute, die dann in diesen Gebieten leben, viel stärker, als sie vorher belastet waren. Und natürlich muss man auch sagen, leben die in Gebieten, wo es möglicherweise auch weniger Leute gibt. Wo leben die? Die leben

natürlich in kleineren Orten. Das heißt, da ist es per se natürlich, kann man auch sagen, erst mal leiser.

Nadine Kreutzer:

Und das mindert ja auch mal unabhängig davon die Werte von Immobilien ganz doll, ne? Verlegst du eine Flugroute und auf einmal wird das alles wesentlich unattraktiver.

Christoph Brunn:

Genau, das hat durchaus Auswirkungen. Ist gar nicht so ein einfaches Thema, weil das von total vielen anderen Effekten auch überlagert wird, der Effekt auf den Immobilienpreis. Also wenn ich gerade in der aktuellen Situation — vor ein, zwei Jahren wurde auch im Forum Flughafen und Region eine Studie dazu veröffentlicht, da war der Effekt gar nicht so groß, wie man es denkt. Es ist nicht so, dass irgendwie plötzlich 30 Prozent des Immobilienwerts weg sind, aber das liegt daran, dass der Immobilienmarkt einfach so umkämpft ist immer noch, dass diese Effekte dann — [Hund bellt im Hintergrund].

Mandy Schoßig:

Das ist der Podcast-Hund für alle, die ihn nicht sehen.

Christoph Brunn:

Und war das jetzt Lärm oder nicht?

Nadine Kreutzer:

Also das ist so raumgreifend, oder? Ja, genau. Eben so eine Flugroute zu verlegen.

Christoph Brunn:

Genau, und es hat einen Wert, eine Auswirkung auf den Wert, egal wie groß der ist. Und natürlich auch, das darf man nicht unterschätzen, auch der emotionale Wert. Weil natürlich, selbst wenn ich umziehen kann, da leben Leute natürlich seit 50 Jahren, das ist vielleicht ihr Elternhaus, und die möchten, die haben da ja auch ihren Freundeskreis, ihr soziales Umfeld, ne. Das heißt, selbst wenn ich es mir leisten kann, ist ja die Frage, will ich es überhaupt? Finde ich auch eine andere gleichwertige Immobilie überhaupt? Ist auch die nächste Frage, ne. Also da hängen ja viel mehr Dinge dran. Als die reine Lärmbelastung. Ich glaube tatsächlich auch, dass das meistens eher die Dinge sind, die dann diese Reaktionen zutage fördern. Natürlich ist das auch der Lärm, aber es ist natürlich schon auch die Frage: Habe ich mir das ausgesucht? Es wird da einfach was umgelegt. Vorher war es nicht so, warum bleibt es nicht da, wo es war? All diese Dinge. Also das hat schon sehr, sehr große emotionale Komponenten.

Nadine Kreutzer:

Ja, belastend.

Mandy Schoßig:

Du hast ja jetzt gerade schon gesagt, was man so machen kann. Also technische Sachen an den Flugzeugen, Flugrouten verändern, Wänden. Sind das so die wesentlichen Schutzmaßnahmen oder gibt es da noch mehr? Ich denke noch an so Schallschutzfenster.

Christoph Brunn:

Genau das ist das, was ich am Anfang sagte. Wir haben aktiven und passiven Schallschutz. Wir kümmern uns in diesem Forum hauptsächlich um den aktiven Schallschutz. Das heißt, was kann man am Gerät machen? Wobei, da muss man auch mal sagen, ist natürlich in so einem Dialogforum auch die Hände einigermaßen gebunden, weil auch eine Airline baut ja keine Flugzeuge, die muss die Flugzeuge kaufen, die angeboten werden. Und glücklicherweise ist die Entwicklung da schon auch, dass effizientere Triebwerke bisher zum Beispiel auch leisere bedeuteten. Das muss in der Zukunft wahrscheinlich auch nicht immer so bleiben, aber die sind natürlich schon wesentlich leiser geworden, die Flugzeuge, über die Jahre. Und dann hat man eben Möglichkeiten noch. Frage ist, mit welchem Anflug, also wie steil lande ich, starte ich, was hat das für Auswirkungen auf den Lärm? Dann kann ich Routen eben verändern und ähnliche Dinge. Andere Flughäfen international arbeiten auch mit so einer Art Lärmpunktekonto, dass du versuchst, zumindest aus der Nacht die lauten Flugbewegungen rauszukriegen. Also solche Dinge kann ich natürlich auch machen. In Frankfurt gibt es Nachtflugbeschränkungen, an manchen deutschen Flughäfen ja nicht. Köln, Bonn, Leipzig.

Mandy Schoßig:

Hannover?

Christoph Brunn:

Hannover auch nicht meines Wissens.

Nadine Kreutzer:

Ja, ich habe da mal als Moderatorin gearbeitet um 3 Uhr morgens, als es rappend voll war mit Hunderten von Menschen, die morgens Richtung Mallorca geflogen sind. Da habe ich gelernt, dass es auch kein Nachtflugverbot geben kann.

Christoph Brunn:

Nee, genau, also Nachtflugverbot ist in Deutschland überhaupt kein Standard, muss man sagen. Also so wie gesagt, in Leipzig kommen natürlich die Postflugzeuge hauptsächlich, also DHL, Logistik, weg. In Köln-Bonn gibt es Nachtflug, Hannover gibt es Nachtflug. Also es ist auch international, muss man sagen, ist es eher die Ausnahme, dass man in Frankfurt Nachtflugverbot hat. In gewissen Zeiten, nicht in der ganzen Nacht, 2 Stunden wird ja da auch geflogen. Genau, und dann hat man den passiven Schallschutz, um auf deine Frage zurückzukommen. Genau, und das ist eigentlich nur das, was auch im Fluglärm überhaupt gesetzlich geregelt ist, muss man sagen. Also alles, was wir machen zu aktivem Schallschutz, ist im Gesetz gar nicht vorgesehen bisher, anders als bei anderen Lärmarten, wie gesagt. Geht es im Fluglärmschutzgesetz nur um Schwellenwerte, die Ansprüche auf passiven Schallschutz, also auf Schallschutzfenster und Lüfter letztlich generieren. Frage ist, wie viel hilft das?

Erkenntnisse aus dem Dialogforum

Nadine Kreutzer:

Was nehmt ihr denn aus diesem bisherigen Prozess mit? Also in Bezug auf gute Beteiligung, Kommunikation bei Lärmkonflikten? Du bist ja da mittendrin. Was kannst du uns mal da auch denjenigen mitgeben, die sich damit nicht jeden Tag beschäftigen? Warum ist das so wichtig, dass ihr da in den Dialog geht?

Christoph Brunn:

Ja, erstmal stelle ich schon fest, dass ich glaube, gerade bei Lärm hat der Dialog Vor- und Nachteile, sozusagen, weil ich stoße die Leute damit natürlich auch viel mehr auf ein Problem, was da ist. Und ich habe vorhin schon gesagt, umso mehr regen sich die Leute natürlich auch auf. Das merkt man eben auch dann in der Wirkung. Das ist schon die eine Seite. Auf der anderen Seite heißt es natürlich nicht, dass man nicht in den Dialog gehen darf. Übrigens auch, wer eine Verschlechterung der Situation erwartet, reagiert mehr. Auch das sind so Punkte, die man sich, glaube ich, zumindest in der Art der Kommunikation bewusst machen sollte. Heißt natürlich nicht, dass man es nicht tut. Also meine persönliche Lernkurve, auch jetzt aus der aktuellen Routenverlegung, die es gab jetzt letztes Jahr in Frankfurt, und sagen wir die Kommunikation im Vorfeld und die Prozesse im Nachgang, wo es Proteste, Demonstrationen und Beschwerden auch an uns gibt, ist, dass man sich sehr stark in die Situation der Betroffenen reinbegeben muss.

Denn auch wenn man etwas objektiv und wissenschaftlich für korrekt erachtet, und das tue ich nach wie vor und würde auch gar nicht sagen, man sollte das nicht tun, sondern ich halte das erstmal für richtig. Und nichtsdestotrotz muss man sich immer wieder bewusst machen im Prozess, wir berechnen hier Dinge und messen was, und da kommt ein schöner dB-Wert raus, und dann kommt ein Wirkungswert raus, Aufwachreaktion, Das nützt aber den Leuten, die betroffen sind, nichts. Also erstens ist es auch oft nicht verständlich. Zum Beispiel, wenn ich den Leuten sage, euer Dauerschallpegel steigt von 45 auf 50, das klingt dann erst mal nicht so schlimm. Dann gucke ich hier meine Tabelle, sage ich 50 dB, da steht ruhige Wohnstraße. Okay, kann nicht so schlimm sein. Ich glaube, das ist auch was bei den Leuten dann angekommen ist. Was heißt das aber in der Praxis? Das ist ja ein Dauerschallpegel bei einer Straße. Ist das ein relativ gutes Maß, weil die ist meistens von so einem Grundrauschen umgeben. Bei Fluglärm kann ein Dauerschallpegel von 50 dB von wenigen Bewegungen geprägt sein, weil die so laut sind und die gehen dann in wenigen Momenten einfach 20, 30 dB darüber. Ja, dann kann ich aber auch eine halbe Stunde keine Flugbewegung haben, da ist dann leiser, aber dann kommt wieder eine sehr laute.

Das heißt sozusagen, dieser Unterschied zwischen was geben wir als Wert an, was passiert und was nehmen die Leute wahr, das heißt dann zum Teil schon, dass ich möglicherweise auch in der Nacht zwischen 22 und 23 Uhr noch einen großen Flieger habe, der irgendwo nach Asien fliegt und der dann vielleicht irgendwas zwischen 70, 80 dB verursacht. Und der wird dann natürlich extrem stark die Leute in ihrer Empfindung und Wahrnehmung betreffen. Das muss man ganz klar sagen.

Nadine Kreutzer:

Gibt es so Karten, zum Beispiel einen Draufblick auf Deutschland, wo man sieht, wo dB-Belastung besonders hoch ist und wo sie so nicht hoch ist? Und ist das dann auch korrekt, was dort angegeben wird ein guter Indikator?

Christoph Brunn:

Genau, an der Stelle mal ein Hoch auf die EU. Gibt es ja auch nicht so oft. Ja, es gibt die Umgebungslärmrichtlinie, die alle Mitgliedstaaten letztlich verpflichtet hat, erst mal eine Lärmkartierung zu machen, wo die Lärmquellen gemacht werden. Das wird normalerweise auf Landesebene tatsächlich gemacht, in Hessen zum Beispiel vom Hessischen Landesamt für Natur, Umwelt und Geologie. Und da gibt es, ich habe es für andere Bundesländer ehrlich gesagt nicht angeguckt, aber es ist glaube ich in allen vergleichbar. Die Verpflichtung ist, dass an entsprechend stark befahrenen Straßen bei Großflughäfen, die an der Bewegungszahl definiert sind, diese Lärmkartierung auszugeben, auch vom Schienenverkehr. Und in Hessen gibt es beispielsweise dann diesen Lärm-Viewer und da kann ich mir das alles, da kann ich mir die ganze Karte angucken, die Quellen an- und ausklicken sozusagen und dann sehe ich das. Und so ist das vergleichbar eigentlich. Für alle Mitgliedstaaten geregelt.

Daran schließt dann auch eine Lärmaktionsplanung an, die eben vorgeschrieben ist, die das Ziel hat, diese Werte zu reduzieren. Also ja, das gibt es und man kann das gucken. Was glaube ich aber, also ich wusste ehrlich gesagt nicht, bevor ich in diesem Projekt gearbeitet habe, was ja auch schon einiges sagt, weil das sind natürlich genauso Informationsquellen, wo ich dann auch, wenn ich irgendwo hinziehe, gucken kann. Wo ist es denn laut? Man sieht dann auch okay, an Autobahnen, ja klar, die strahlen natürlich auch nach rechts und links Lärm ab sozusagen. Wie weit reicht dieses das dann, wo kann ich davon ausgehen, dass es schon wieder leise ist oder leiser ist? Also das gibt's. Sind die Werte korrekt? Ja, das ist eine interessante Debatte, die wir gerade hoch und runter führen. Sind eigentlich die berechneten Werte korrekt?

Denn der gesamte Lärmschutz in Deutschland basiert auf Berechnungen. Auch gerade beim Fluglärm, diese Zonen werden berechnet. Warum werden die berechnet? Weil ich Messungen immer nur an einzelnen Punkten machen kann. Es nützt mir eine Fläche gar nichts. Ist übrigens auch total situationsabhängig. Also im Sommer, gerade bei Flugzeugen, hohe Temperaturen, Flugzeuge steigen schlechter, also habe ich lautere Werte als im Winter. Luftfeuchtigkeit, Temperatur hat alles auf die Schallausbreitung wahnsinnige Effekte, so dass das schon sehr, sehr stark schwankt. Und man berechnet das, aber die Berechnungen basieren natürlich auf vorher durchgeführten Messungen an verschiedenen Schallquellen, die die dann eben in die Fläche ausbreiten. Insofern ist die Frage: Sind die Berechnungen korrekt? Nicht in dem Sinne, dass da exakt der gleiche Wert rauskommt.

Unsere Erfahrung zeigt aber auch, dass die Frage, wo ist es laut und wo ist es weniger laut, sozusagen diese Abstufung, diese Linearität, wo habe ich eine ganz starke Belastung, wo habe ich eine geringere Belastung, wenn ich etwas ändere, wo habe ich eine Zunahme, wo habe ich eine Abnahme? Die passen aus meiner Sicht sehr gut.

Mandy Schoßig:

Und noch mal eine Frage zum Flughafen. Du hast schon gesagt, es gibt Proteste im Nachgang zu diesen Flugroutenveränderungen. Recht aufgeheizte Debatten, die wir auch medial zum Teil wiederfinden in den Tageszeitungen und so weiter. Was kommt da eigentlich bei dir an, so konkret als Christoph Brunnen, an aufgebrachter Reaktion und wie gehst du damit auch um?

Christoph Brunnen:

Genau, es ist ganz unterschiedlich. Ich meine, wir beantworten erstmal natürlich einfache Anfragen, die ganz neutral an verschiedene Stellen kommen, sozusagen. Die haben mit mir persönlich nichts zu tun. Aber ja klar, es gab auch schon Wenn man sich dann in Pressegesprächen äußert und doch mal mit Namen genannt wird. Meine Erfahrung ist auch, dass mittlerweile nicht mehr gefragt wird, ob der Name eigentlich genannt werden darf und das Zitat auch nicht mehr vorher abgesprochen wird. Dann kommen da auch gerne mal Fehler rein.

Mandy Schoßig:

Übrigens kleiner Shoutout an Lokalmedien, da drauf zu achten...

Christoph Brunnen:

Genau, so könnte man natürlich gewisse Dinge auch vermeiden. Aber genau, da kriegt man natürlich dann schon auch mal direkte Mails, mir wurde ganz konkret mal vorgeworfen, ich hätte den Aerodynamikkurs offensichtlich verpasst. Stimmt, aber habe ich nicht belegt. Hat aber glaube ich auch keinen Effekt auf meine Einschätzung gehabt. Also sagen, aber ja, genau, man kriegt das dann natürlich auch direkt ab. Und klar, wenn man sagen, durch, es ist jetzt, sind es keine 1000 Leute, ist

keine Demonstration in diesem Sinne, aber sagen, wenn dann Vorsitzungen eben dann schon Betroffene stehen, die eben demonstrieren, nimmt man ja schon auch die Betroffenheit wahr. Also es geht ja jetzt auch nicht darum, ob ich dann persönlich angegriffen werde. Das gibt es dann natürlich mal, sind aber glaube ich schon immer noch Ausnahmen. Ich meine, das hat eh zugenommen sozusagen in unserem Arbeitssegment, muss man auch mal sagen. Aber ich finde interessanter natürlich, dass man dadurch ja auch, also das soll keine Einladung sein, mir noch mehr Protestmails zu schreiben, aber Was ich eher dann interessant finde oder was ich eher spüre, ist, dass man natürlich die Betroffenheit merkt.

Und das ist ja auch aber ganz greifbar und vielleicht auch gut, dass man das merkt, weil natürlich sind Leute betroffen. Wir treffen da Entscheidungen. Ich bin jetzt gar kein Entscheider, aber ich präge die Entscheidung natürlich mit. Das ist mir schon auch klar. Und natürlich trifft man da Entscheidungen über das Leben anderer Menschen. Und das muss einem, glaube ich, immer klar sein, auch bevor man diese Entscheidung trifft. Ich glaube, ich habe mir das schon immer klargemacht, aber es wird natürlich dann umso bewusster, wenn man mit den Reaktionen sich auseinandersetzt. Und nichtsdestotrotz bleibe ich dann dabei, dass ich denke, solange man davon überzeugt ist, dass die Entscheidung richtig ist, dann muss man sie eben trotzdem auch so treffen.

Ausblick und Schluss

Nadine Kreutzer:

Jetzt haben wir mit dir hier unseren Lärmexperten aus dem Öko-Institut und du hast ja auch schon gesagt, so viele Leute beschäftigen sich damit nicht. Deswegen sind wir total happy, dass du heute hier sitzt und Auskunft gegeben hast. Wenn wir jetzt die ganze Thematik noch mal betrachten: Lärmkonflikte, Fluglärm, Lücke haben natürlich auch, da bist du ja der Oberexperte. Wenn du Kanzler wärst, was würdest du denn sagen, das muss geändert werden, da gibt's noch eine Lücke? Also wenn ich das Zepter in der Hand hielte, dann würde ich das als Erstes in Angriff nehmen.

Christoph Brunn:

Also ich bleibe dabei, dass aus meiner Sicht auch für das Verständnis der Betroffenen, weil ich, das merkt man schon auch, wir sagen dann oft, die Regeln sind so und so, es wird nicht verstanden, sozusagen. Auch klar, dass es nicht ist, es ist einfach zersplittert. Also ich glaube schon, dass es eben erstmal ein einheitliches Schutzziel geben wollt, wie auch immer man das dann definiert, was auch an der Wirkung orientiert ist erstmal. Weil das ist aus meiner Sicht für Betroffene ganz entscheidend, dass man erstmal sieht, als Gesellschaft, als Staat arbeiten wir darauf hin, auch einen wirkungsvollen Schutz zu erreichen. Das heißt ja, wie gesagt, im Umkehrschluss nicht, dass ich sofort Dinge verbieten muss. Und ich glaube, das gilt jetzt vor allem für den Fluglärm, dass aktiver Schallschutz priorisiert werden muss, auch weil wir eben auch wissen, dass der passive Schallschutz oft von den Leuten nicht so so angenommen wird, wie man denkt, weil die Leute wollen das Fenster weiter aufmachen, die wollen natürlich weiter ihren Garten nutzen. Deswegen glaube ich, die Priorität muss da sein. Und es bleibt ja immer noch so, dass Straßenverkehr die Hauptverkehrslärmquelle ist.

Über fast 30 Prozent der Leute sind direkt stark von Straßenlärm betroffen. Bei Fluglärm sind es viel weniger, also das im einstelligen Prozentbereich. Und ich glaube, da könnte man ganz schnell ganz viel machen, ne. Also da sind wir auch wieder bei Energiethemen, sozusagen Tempo 30 in der Städte Also Tempolimits auch auf Autobahnen kann man Tempolimits machen. So, das ist, ich bin selber gar kein Fan immer von großen Vorgaben, aber das sind so ganz einfache Mittel. Wenn ich von 50 auf 30 reduziere innerstädtisch, was ich dann Lärm reduziere, oder künstliche Geräusche

bei E-Autos, brauche ich die so? Also es gibt ganz viele Bereiche noch darüber hinaus, wo man einfach sagen muss, es gibt einfach ganz viele Stellen, an denen man ganz schnell schrauben kann. Das sind so die größten Punkte, die mir sofort einfallen würden.

Mandy Schoßig:

Super, vielen Dank dafür. Du hast ja schon eben die Lärmkarten genannt, in denen man auch selber noch mal nachschauen kann. Hast du vielleicht noch andere Tipps, wo unsere Hörer:innen sich damit näher noch mit Lärm oder Lärmschutz beschäftigen können?

Christoph Brunn:

Ich kenne jetzt nicht so wahnsinnig prickelnde Lektüre zu Lärm. Für meinen Seelenfrieden empfehle ich die Dokumentation zum Frankfurter Fluglärmindex 2.0. Können wir auch gerne da anhängen, weil ich da nicht ganz unwesentlich beteiligt war, die zu schreiben. Aber aus einem anderen Grund, und zwar, wenn man, das ist auch wahrscheinlich eine eher trockene Lektüre, aber sie veranschaulicht eben schon, wie man auch versucht, die Wirkung abzubilden und was da an Erwägungen letztlich einfließt, um Betroffene zu schützen. Und ich glaube, das macht eben dann doch deutlicher, warum man dann eben auch zum Teil andere Menschen belastet, weil man in der Summe eine Abnahme der Lärmwirkung erhofft.

Mandy Schoßig:

Ja, vielen Dank dir an dieser Stelle einmal. Das war großartig, ganz viel gelernt.

Nadine Kreutzer:

Ja, ich fand es auch sehr spannend. Vielen Dank.

Mandy Schoßig:

Dankeschön.

Christoph Brunn:

Danke, dass ich hier sein konnte.

Mandy Schoßig:

Was nehmen wir mit, Nadine?

Nadine Kreutzer:

Ach, wir nehmen ganz viel mit. Aber jetzt das mal kurz so zusammenzufassen: Es war sehr dicht.

Mandy Schoßig:

Ich habe sehr viel gelernt über auch so subjektive Empfindungen von Lärm. Das fand ich ganz spannend. Aber dass man eigentlich auch viel machen kann, diesen aktiven, passiven Schallschutz, dass man sich auch früher kümmern sollte um bestimmte Themen, nicht erst, wenn das Kind schon, naja, oder naja, der Lärm schon passiert ist. Genau, also da gibt es doch viel, was man machen kann.

Nadine Kreutzer:

Ja, und dass die dB-Werte nicht nur ausschlaggebend sind, sondern auch das Ganze drumherum. Und dass es so was Emotionales ist und Belastendes. Und wenn man nur ahnt, dass vielleicht das

nächste Flugzeug um die Ecke biegen kann und der Lärm wieder auf rauscht, dann geht das ja einem schon an die Substanz. Das ist ein großes, großes Thema, was Menschen verständlicherweise belastet. Und es ist wichtig, dass in den Dialog gegangen wird und dass du dich dem stellst und dich daran beteiligst.

Mandy Schoßig:

Ja, danke dir. Schauen wir kurz noch auf die nächste Folge. Da geht es um die Energieversorgung in Krisenzeiten. Wir erleben ja seit dem Iran-Krieg, aber natürlich auch schon vorher mit dem Ukraine-Krieg, dass die Preise insbesondere für fossile Energien steigen, insbesondere für Öl und Gas. Und wir wollen nächstes Mal fragen: Was passiert, wenn Energie knapp, teuer oder auch politisch unsicher wird? Wie krisenfest ist unsere Energieversorgung? Müssen wir in Zeiten wie jetzt doch wieder die Kohlekraftwerke in Betrieb nehmen? Oder wie sieht eigentlich eine sichere Kraftwerkstrategie aus? Wir sprechen über Versorgungssicherheit, Bezahlbarkeit und natürlich vor allem Klimaschutz. Aber auch über den Ausstieg aus den fossilen Energien und die Rolle der Erneuerbaren.

Nadine Kreutzer:

Also, ihr erfahrt, was ein widerstandsfähiges Energiesystem ausmacht. Und wenn ihr Fragen oder Anregungen dazu habt, dann schreibt uns gerne an podcast@oeko.de. Und natürlich freuen wir uns auch über eine kleine Bewertung in eurer Lieblings-Podcast-App. Ganz lieben Dank noch mal an unser Team, und wir freuen uns aufs nächste Mal.

Mandy Schoßig:

Genau, bis nächstes Mal.

Nadine Kreutzer:

Tschüss! Ciao!