

Vertrauensbildung als flankierende Maßnahme zur Lärmbelastigungsminderung?

- - ein Vorschlag für eine interdisziplinäre Umsetzung in der Praxis-

Ute Felscher-Suhr* , Dirk Schreckenberger* , Rudolf Schuemer* & Ulrich Möhler⁺

* ZEUS GmbH, Zentrum für angewandte Psychologie, Umwelt- und Sozialforschung
Universitätsstr. 142, D-44799 Bochum

⁺ Möhler + Partner
Schwanthalerstraße 79, 80336 München

1. Einleitung

Verschiedene Studien zur Wirkung von Lärm auf den Menschen kommen zu dem Ergebnis, dass das Ausmaß der Lärmbelastigung u.a. auch davon abhängt, wie sehr die Lärmbetroffenen davon überzeugt sind, dass die Lärmverantwortlichen alles tun, um ihre Belastung so gering wie möglich zu halten. Dieser Sachverhalt wird in der englischsprachigen Literatur als *misfeasance* (Misstrauen) bezeichnet. Im deutschsprachigen Raum wird derselbe Effekt häufig positiv mit *Vertrauen in die Verantwortlichen* beschrieben.

Ein weiterer Faktor, der mit dem Ausmaß an Lärmbelastigung zusammenhängt, ist die Art der Maßnahmen, die Betroffene ergreifen, um sich mit der Lärmsituation zu arrangieren. Hier lassen sich kurzfristig wirkungsbezogene Handlungen wie beispielsweise das Schließen der Fenster von langfristig strategischen Maßnahmen wie das Engagement in Bürgerinitiativen unterscheiden.

In der Lärmwirkungsforschung wurde bisher Informationsveranstaltungen wie Anhörungen im Zusammenhang mit dem Ausmaß an Lärmbelastigung wenig Aufmerksamkeit geschenkt.

Um zu prüfen, inwiefern die Lärmbelastigung betroffener Anwohner durch Maßnahmen zur Vertrauensbildung und Unterstützung bei der Lärmbewältigung gemindert werden kann, wurden eigene empirische Studien, in denen geeignete Variablen erfasst wurden, im Hinblick auf mögliche Zusammenhänge mit dem Ausmaß berichteter Lärmbelastigung betrachtet.

2. Empirische Befunde

In einer Untersuchung zur veränderten Lärmwirkung von Schienenverkehr an Aus- und Neubaustrecken auf betroffene Anwohner (Möhler, U. & Schuemer, R., 1999) wurden diese zu verschiedenen Aspekten befragt, die das Vertrauen darauf, dass die Verantwortlichen in Politik, Verwaltung und Industrie alles tun, um die Beeinträchtigung der Bevölkerung durch den Lärm so gering wie möglich zu halten, berühren. Die Ergebnisse dieser Einschätzungen korrelieren respektabel mit der berichteten aktuellen Belästigung durch Lärm (von $r = .23$ bis $r = .36$) und noch stärker mit der befürchteten zukünftigen Belästigung und Gestörtheit durch den Schienenverkehrslärm (von $r = .40$ bis $r = .53$) bei $N = 1055 - 1211$.

Zusätzlich wurde untersucht, inwiefern es Zusammenhänge zwischen (a) dem Aufsuchen von Informationsveranstaltungen wie Anhörungen sowie (b) der Beurteilung der Qualität der Anhörung und dem Ausmaß an berichteter Lärmbelastigung gibt. Personen, die Anhörungen aufsuchen, wohnen meist in unmittelbarer Nähe der betroffenen Bahnstrecke (die Korrelation Teilnahme an Anhörung und Distanz zur Bahnstrecke ist $r = -.18$, hoch signifikant mit $p = .0005$) und sind aktuell geringfügig stärker durch Lärm gestört als Nichtteilnehmer (3,71 versus 2,8 auf der Thermometerskala; $F = 6.47$, $p = .011$); vor allem unterscheiden sie sich aber hinsichtlich ihrer Befürchtungen, was die zukünftige Lärmbelastigung und Störung betrifft (6,11 versus 4,81 auf der Thermometerskala; $F = 27.36$, $p = .000$). Betrachtet man den Zusammenhang zwischen den Urteilen

dieser Personen über einzelne Aspekte der Anhörung, zeigen sich hohe teils positive, teils negative korrelative Zusammenhänge mit der aktuellen Gestörtheit und Belästigung durch Lärm (von $r = .25$ bis $r = -.42$) sowie sehr hohe Korrelationen mit der befürchteten zukünftigen Gestörtheit und Belästigung durch Lärm (von $r = -.20$ bis $r = -.51$). Inhaltlich scheint vor allem der Eindruck, den die anwesenden Experten auf die Anhörungsteilnehmer machen, entscheidend mit der berichteten aktuellen sowie zukünftig erwarteten Lärmbelastigung zusammenzuhängen.

Eine Untersuchung zur Lärmbelastigung der Bevölkerung Baden-Württembergs (Schreckenbergs, Felscher-Suhr & Lass, 1999) hat gezeigt, dass neben dem Ausmaß an Vertrauen auch die Art der Maßnahmen, die die Lärmbetroffenen ergreifen, um die Lärmsituation zu bewältigen, mit höherer oder geringerer Lärmbelastigung einhergehen. Es lassen sich langfristig-strategische Maßnahmen (Engagement in Bürgerinitiativen u.ä.) von kurzfristig wirkungsbezogenen Maßnahmen (Fenster schließen, lauter sprechen u.ä.) unterscheiden, wobei die ersten positiv, die zweiten negativ mit der Lärmbelastigung korreliert sind. Da in dieser Studie keine Pegel erfasst wurden, lässt sich nicht sagen, ob die strategischen Maßnahmen deshalb mit einer geringeren Lärmbelastigung einhergehen, weil sie an sich schon belästigungsmindernd wirken, oder ob es aufgrund des Engagements tatsächlich zu einer Reduktion der Belastung gekommen ist. Festzustellen bleibt aber, dass seitens der Betroffenen ein Bedürfnis nach lärmbezogenem Engagement zu existieren scheint, das von den Lärmverantwortlichen aufgegriffen werden sollte.

Im Rahmen der Erstellung von Lärmminderungsplänen wurden Anwohner in stark lärmbelasteten Gebieten in München gebeten zu beurteilen, inwiefern verschiedene Minderungsmaßnahmen aus ihrer Sicht wirksam den Lärm mindern können (Möhler & Partner, 2000). Es zeigte sich, dass die Befragten andere

Maßnahmen präferieren, als aus akustischer zu erwarten gewesen wäre: So bevorzugten ca. 70% der Befragten eine Verringerung des LKW-Anteils und ca. 45% die Umgestaltung des Straßenraums mit mehr Grün, während Maßnahmen wie der Bau von Schallschutzwänden oder die Schließung von Baulücken nicht als besonders wirksam eingeschätzt wurden.

In dieser Befragung zeigte sich ebenfalls, dass die betroffenen Anwohner ein großes Bedürfnis haben, im Falle von Änderungen wie Lärmminderungsmaßnahmen in ihrem Wohngebiet durch die Stadt informiert zu werden (Mittelwert 3,98 von 5 Skalenstufen bei $N = 200$).

3. Diskussion

Aus den dargestellten Ergebnissen lässt sich schließen, dass (antizipierte) Lärmbelastigung bei veränderten Lärmsituationen durch eine Reihe außerakustischer Faktoren mitbeeinflusst wird. Damit Lärmschutz erfolgreich praktiziert werden kann, reicht es nicht, akustische Maßnahmen singular zu platzieren. Gelingt es, den betroffenen Anwohnern zu vermitteln, dass ihre Belange ernst genommen werden und ihr Vertrauen darauf, dass alles Mögliche getan wird, um sie vor dem Lärm zu schützen, zu gewinnen, wird sich dies voraussichtlich positiv auf die verbleibende Lärmbelastigung auswirken. Ein erster Blick auf verschiedene eigene Datenquellen legt nahe, dass Informationsveranstaltungen wie öffentliche Anhörungen oder Bürgerbeteiligung mittels Befragung in diesem Sinne erfolgreich genutzt werden können.

4. Literatur

- Schreckenbergs, D., Felscher-Suhr, U. & Lass, J. (1999). Sozialwissenschaftliche Erhebung zur Lärmbelastigung in Baden-Württemberg. Projektbericht 1010/53478/33-90003913 der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg.
- Möhler & Partner (2000). Lärmminderungsplan Pilotgebiet Leuchtenbergring. Bericht Nr. 503-851 im Auftrag der Stadt München.
- Möhler, U., Schuemer, R. (Hrsg.) (1999). Veränderungen in der Lärmwirkung an Neu- und Ausbaustrecken der Eisenbahn, München, SGS.