

Olaf Schäfer

ZUM SCHUTZ, ZUR FREIHEIT

[...]

[ra'tak] [ra'tak] befeuert mich eine Kette von Stahlrädern // auf mir ein stürmischer Windsog, um mich, schrattnend und fauchend //der steinerne Grund bebt// Stahlmassen auf Durchzug // Akustische Breitwand, 30 Sekunden Länge // Bahnhof Doberlug-Kirchhain, Mittagszeit, menschenleer.

Ich stehe am vorbeirasenden Güterzug – so homogen aus nur gleichen Waggons – werde ergriffen, empfinde Glück und Erfüllung des Nichts um mich herum. Ein Reichtum an Physis, den der Post-Russolist in mir mit befreiten Ohren hört. Es ist ein großes Erlebnis, diesen Körper auf das eigene Fell getrommelt zu bekommen; sich dieser Maschine einzuverleiben, und nach dem schnellen Durchgang eine süße Wehmut ihrer verblassenden Rauschfahne hinterherzusehnen.

Wer hier stockt und hadert, sich die Ohren verklebt, kann weiter zu hören noch lernen.

Doch wer angekettet ist, an die Zeit und den Raum, der muss hören und kann nicht anhören. Wer an einer Bahnlinie wohnt, oder seine Arbeitsstätte sich gar darunter befindet, der wird regelmäßig ausgeliefert an den Zug, wird an den Ohren aus seiner Nische, seiner Umhausung, hervorgezerrt, mit dem Kopf voran auf die Schienen gelegt, und möchte da am liebsten gar nicht mehr sein, weil er dort immer // gleich an Ort und Zeit // hören muss.

Lärmendes Phänomen

Eine Idee dessen, was Lärm ist, kann nicht nur davon abhängig gemacht werden, was an tatsächlich Klingendem zu hören ist. Oder umgekehrt, von der Seite dessen betrachtet, wonach gefragt wird: Lärmschutz kann nicht pauschal definieren, was nicht erklingen soll. Lärm ist nicht etwas absolut vorhandenes, abtrennbar von der Welt, und den Wahrnehmenden darin herum. Lärm ist nicht nur Klang, sondern mehr noch eine gesellschaftliche Konstruktion, die mitten hineinführt in das Dilemma schon immerwährender Lärmproblematik. Lärm ist insofern Auskunft zu einer Qualität des Verhältnisses zwischen den Menschen, Einzelnen und Gruppen, und den Klängen die sie umgeben. So wird die Schwelle zu Lärm an einer Scheidung überschritten: vor dieser Hörschwelle liegt eine Öffnung und Hinwendung zur gehörten Welt, und damit einhergehender Freiheit des Hörers, dahinter schon befindet sich die Notwendigkeit, nach Abgrenzung und Schutz vor Klängen und Geräuschen, die dann nur noch als Lärm zurückbleiben.

Es ist die Entscheidung eines ästhetischen Aktes, Geräusch oder Wohlklang, der sich exemplarisch an aller Geschichte musikalischer Aufführungspraxis ablesen lässt. Sei es die bloße Inszenierung durch ein gebautes Instrument, eine einfache Hirtenflöte, oder ebenso durch mächtige, für musikalische Aufführungen erbaute Konzerthallen. Immer setzt mit einem bewussten Eingriff eine Erhebung des Gehörten und die Distanzierung zum Hörenden ein, die letzteren vom Urzustand eines ausgelieferten Seins Abstand nehmen, und zugleich eine kommunikative Beziehung in dieser Konstruktion aufnehmen lassen. Was dann erklingt ist hörbar als ästhetischer Code, in diesem Falle Musik. Auch das oft beschworene 4'33" von John Cage bedient sich dieser Wahrnehmung bildenden Rahmung – in diesem Beispiel doppelt durch die präzise zeitliche Abgrenzung und szenische Handlungsanweisung, die die Geräusche innerhalb dieser vier Minuten und 33 Sekunden von den davor und danach genauso Auftretenden abgrenzt, und auf die Bühne projiziert. Die Komposition ist hier ein Hilfsmittel, ein medialer Krückstock, der den an den Ohren Gebrechlichen helfen soll, mit jenen in die akustische Realität hineinzulauschen, getreu dem Motto „Music is all around us, if only we had ears.“¹

¹ John Cage. In: Toop, David. Ocean of Sound, aether talk, ambient sound and imaginary worlds. London: Serpent's Tail 1995. S.143

Die Idee von Lärmschutz ist unter einer solchen Denkweise eine Aufgabe der Beziehungsgestaltung zwischen dem Hörenden und seiner klanglichen Umwelt. Viel eher als Lärmschutz müsste diese Strategie dann Lärmdistanzierung lauten. Alle bekannten Objekte klassischer Lärmbekämpfung kennzeichnet eine mehr oder minder so zu bezeichnende Eigenschaft der Distanzierung, durch Einfügen einer Trennung und Minderung der Beziehungsintensität. Das Problem ist, dass zumeist doch noch etwas zu hören bleibt, so dass sich zwar quantitativ jedoch nicht qualitativ etwas geändert hat, und der Lärm dann immer noch Lärm bleibt. Mit einer bloßen Gestaltung der Objekte wird noch keineswegs an der Art der Beziehung zwischen Hörendem und Gehörtem gearbeitet.

Auditorisches Refugium

Dramatischer wird die Problemstellung dadurch, dass es die Menschen selber sind, die den Lärm machen. Man denkt bei Lärm ja nicht an tosende Wasserfälle oder grollende Donnerschläge. Lärm ist dicht um Menschen herum zu finden. Das Ich, das mit Lärm konfrontiert wird, ist damit unterschwellig in einer sozialen Auseinandersetzung mit der Welt, den Menschen, dem wir oder ihr. Seien es die lachenden Nachbarn, grölende Passanten oder mächtig aufröhrende Motorradfahrer – Menschen machen Lärm.

Es lassen sich in der Geschichte unserer Kultur verschiedene Phänomene des Lärmschutzes durch soziale Distanzierungen und Trennlinien finden. Die rudimentärste ist das Ausbilden auditorischer Refugien, was als Reaktion gelesen werden kann, eine Abwendung von der Klangsphäre des Kollektivs zu vollführen, hin zu einer eigenen, selbst bestimmten Klangummantelung. Es ist der Schritt heraus aus dem archaischen Phonotop, dem gemeinsamen Sein in Hörweite², das dann schon nicht mehr die Kraft seiner beschwörenden Einheit aufrechterhalten kann.

Eine mit unserer Kultur eng verflochtene Ausprägung akustischer Refugien abseits der Menschenmasse ist das Sein der Mönche, ihr selbstgewählter Rückzug aus dem sozialen Gefüge der Welt und damit auch von deren Lärmen. An deren Rückzug Ende steht ihre stille Kammer, Unschuld ihrer Welt. Eine weltliche Distanzierungspraxis mit klangräumlich gleicher Abwendungsqualität ist der Gebrauch von Kopfhörern mitsamt tragbaren Playern im öffentlichen Raum. Diese können dank digitaler Signalverarbeitung heutzutage

² Vgl. Sloterdijk, Peter. Sphären III. Schäume. Frankfurt am Main: Suhrkamp 2004 S.377

ausgesprochen effektiv alle störend lärmenden Quellen elektronisch herausfiltern, um den Hörenden in seiner eigenen Selbstblase rundum einzubetten.

Mönchen und Walkmännern gemeinsam ist die Entscheidung, dass dort wo Ihre Ohren Herkommen nichts mehr ist, was sich für sie lohnt zu hören, oder wovon Sie meinen, dass es schädlich ist für sie und ihre Ohren. Eine Gemeinschaft, die sich über die klangliche Ebene etwas zu sagen hat, ist dort nicht mehr vorhanden. Sie haben sich innerhalb der gemeinsam bevölkerten Klangkuppel ihre eigene Nische gesucht. Oder anders: das, was die anderen sich zu sagen haben, und von sich geben, bekommt in der Welt der vorgenannten keine Bedeutung und Relevanz. „Lärm um nichts“ ist da schon tautologisch, weil das präsente Nichtssagende der Klänge das Sein als Lärm schon in sich angelegt trägt.

Gesellschaftliche Inszenierung

Das Lärmproblem unserer heutigen Zeit ist in der Vielzahl verschiedener ungenannt gebliebener auditorischer Refugien-Phänomene das Problem einer immer weiter ausdifferenzierten und individualisierten Masse an Menschen mit Ihren eigenen Codes und Ritualen, Präferenzen und Empfindungen. Dies zeigt sich auch an unseren hohl gewordenen und zunehmend mit Lärm gefüllten zeitlich organisierten Gesellschaftsinszenierungen, die durch die Tatsache, dass in unserer Welt wir die Klang-Emittenten sind, damit gleichbedeutend Klanginszenierungen sind. So können unsere Bestimmungen zur Nachtruhe, größtenteils noch auf einen gesellschaftlichen Konsens zurückgreifen, selbst wenn die Missachtung selbiger immer häufiger und selbstverständlicher vonstatten geht. Dazu dürfte jeder in der Stadt lebende aus eigener Erfahrung und Anschauung anderer zu erzählen haben. Die Inszenierung der Sonntagsruhe ist da schon stärker der Erosion unterworfen, es wird auch an diesem Tag schon hemungslos gesägt, gebohrt, verkauft und gearbeitet, wie es vor 20 Jahren in meiner Heimat noch geächteter Bruch eines Tabus gewesen wäre. Final auch, die Stille Nacht, dieser eine Tag im Jahr, ist in der Stadt und auf dem Land als solche immer schwerer zu unterscheiden von allen anderen Nächten, weil Sie für immer weniger Menschen noch Bedeutung hat, und damit verpflichtende Handlungsanweisung ist.

Der zeitlichen Organisationsform des Gruppenlärms steht die räumliche Organisation des individuellen Lärms gegenüber. Alle, die noch auf das Auto setzen, und im Auto sitzen sind Protagonisten der großen Lärmmaschine. In den Innenstädten sind es eher deren Motoren, die Brummen und die Hupen, die tröten, während außerhalb, auf den Landstraßen und Autobahnen die Reifen und Karosseriegeräusche, das Pfeifen und Rauschen, von der

stählernen Kapsel ausweichen. Am Gebrauch des Automobils lässt sich der Zustand und die Bereitschaft jedes einzelnen und der Gesellschaft ablesen lässt, dem geänderten Bewusstsein der Umwelt und der darin innewohnenden Geräusche gegenüber Rechnung zu tragen. Man mag die Maschinen nicht mehr besingen wie die Futuristen, oder es Ihnen gar zum Vorwurf machen, aber verzichten auf Ihre Götter mag man auch nicht.

Klanginstallation

Nach Innen Abgeschlossen, eben jenes auditive Refugium // nach außen ein noch mehr Lärm um nichts machender – denn das bin ja ich // ein rasender Nichts, unbedeutend in der Masse der um mich herum Fahrenden // das Klangmaß eines Menschen laut lärmend übertönend

- so wird die bekannteste und beliebteste Klanginstallation in Deutschland Deutschland selbst. In unterschiedlicher Größe und Ausformung liegen Schichten eines chaotisch verzweigten rauschenden Netzes über aller Stadt und Landschaft.

Die bedeutendste Schicht dieser ganz Deutschland verschlingenden Raummaschine ist das Netz der bundesdeutschen Autobahnen. Auf einer Länge von nur 12.400 Kilometern spult sich auf ihren Bahnen täglich fast ein Drittel der Gesamtfahrleistung der Kraftfahrzeuge in Deutschland ab. Angehalten sind Teilnehmer dieser Verkehrsader, mit einer Mindestgeschwindigkeit von sechzig Kilometern pro Stunde auf diesen Straßen zu fahren. Eine niedrigere Geschwindigkeit ist nicht erlaubt, was in anderen Ländern dieser Welt zu großer Bewunderung führt. Ein Straßensystem, das auf der Hälfte seiner Streckenlänge keine Geschwindigkeitshöchstbegrenzung kennt, sondern nur ein Mindestmaß an zu fahrender Geschwindigkeit, scheint die gesetzlich verordnete Verkörperung, und damit zur Institution gewordene Erfüllung des futuristischen Traumes zu sein.

Oft schon wurde Filippo Tommaso Marinetti aus dem Gründungsmanifest des Futurismus mit seinen Huldigungen an das Automobil zitiert. Es scheint nicht notwendig, seinen Worten hier ein weiteres Mal Flügel zu verleihen. Zumal die wenigsten der Verkehrsteilnehmer eben diese Autostraßen in jenem Bewusstsein oder auch nur Wissen von Schönheit wahrnehmen dürften, wie es die Galionsfigur des Futurismus empfinden konnten. Zudem fällt heute schwer, die futuristische Emphase für diese gewaltigen Lärmmassen, die sich zudem mit der Begeisterung für die gewalttätige Masse vermischte, noch zu teilen. Zu volltönend und nervtötend hat dieses Lärmen in unsere Umwelt Einzug gehalten. Es wird Zeit, dass wir nochmals futuristische Ohren bekommen. Ein dem Lärmen des Verkehrs

nochmaliges Nachlauschen kann auch heute noch eigene Wahrnehmungen verändern und einer Wandlung unterwerfen.

Allein das Privileg, das Luigi Russolo hatte, ist uns heute nicht mehr gegeben. Denn die Futuristen konnten noch empfinden, wie uns heute nur noch selten möglich ist. Damals waren die Geräusche der Automobile eine neue, und in den Städten nur vereinzelt klingende Figur wie ein musikalischer Code vor einem ganz anders garteten Hintergrund. Die Rufe der Menschen, das Klappern der Pferdehufe und Rattern der Kutschen auf den Pflastersteinen bestimmten da noch den Klang und das Lärmen der Straße.

Rauschen

Heute ist es umgekehrt. Die automobilen Verkehrsgeräusche sind zu einem fortwährenden Hintergrundrauschen der Straße geworden, über das sich nur schwer ein anderer Klang erheben kann. Was uns heute begeistern kann ist da vielleicht eher die Ruhe, die sich über die Straße legt, die Unterbrechung, die eine Pause in das kontinuierliche *ondeggiando* des Autorauschens einfügt.

Zumeist hören wir über dieses Brausen in den Ohren jedoch hinweg. Das normativ wirkende dieses immergleichen Rauschens, lässt uns eine Ergebenheit unserem klingenden Autowesen gegenüber einnehmen. Es scheint – vorausgesetzt wir finden nicht Vergnügen und Begeisterung für diese uns täglich umspülenden Klangmassen – einen blinden Fleck auf unserer Basilarmembran zu geben, der das nahezu weiße Rauschen unterhalb einer Mustererkennung passieren lässt – im glücklichen Fall, weil es noch genug andere Signale gibt, die in uns eindringen und eine buntere und variantenreichere Gestalt der uns umgebenden Klanglandschaft hinterlassen; ähnlich einer qualitativ hochwertigen mp3-Kodierung, deren amorphes Füllmaterial von einer formgebenden Klanggestalt umhüllt wird.

Doch häufig ist die Kodierung zu schlecht, das dynamische Spiel anderer Frequenzbereiche zu schwach, der Signal-Rauschabstand zu gering. Dann wird diese große, etwas wild verzweigte Wirklichkeit als Geflecht in unserer Landschaft zu einem alles andere überlagernden Tinnitus, der nur dann verschwindet, wenn der auditorische Kanal selbst aufgegeben wird. Den wir zu überhören, unbefleckt und unberührt unsere Wahrnehmung passieren zu lassen versuchen. Der dennoch bleibt als einer, ohne den zu fühlen und denken nicht mehr möglich ist.

Von Innen war ich auf ihr schon oft entlanggefahren, dieser Landschaft, nie um länger zu verweilen oder für immer anzukommen. Nur auf Besuch, vorübergehend, temporär. Hörte innen Stimmen, Musik, das dunkle Brummen auf dem rechten Ohr, der Tinnitus war dann außen, ein Teil der Landschaft, nicht meine Welt. Innen- und Außenwelt hatten sich vertauscht. Dazwischen, wie immer nur außenseitig hörbar, war die pfeifend rauschende Landschaft geschoben.

Es hören die Außenstehenden das kontinuierliche Rauschen des Verkehrs, während die dafür verantwortlichen Fahrzeuginsassen von dieser Masse an Rauschen nur wenig mitbekommen. Ihnen bleibt ihre eigene Soundkapsel, das singuläre tieftönige Brummen in der Fahrgastzelle, bei Gesprächen meist unbehört, bei Musik meist störend und maskierend wahrgenommen. Hin und wieder vom platzenden Ratter der Brückenfugen durchfräst, und den mittig gestreiften Fahrbahnmarkierungen, die vielleicht das Einzige sind, was von außen an akustischer Kommunikation bis in den Innenraum hindurchdringt,

[vø:t]

[vø:t]

[vø:t]

[vø:t]

[br:b][br:b]

doch zumeist ist die Wahrnehmung der Fahrzeuginsassen auf den visuellen Sinn gerichtet, auf „stilles“ Aus-dem-Fenster-Schauen.

Beschnittene Wahrnehmung

Die Stadt, und die Architektur befinden sich auf der anderen Seite.

Straße und Stadtraum sind klanglich weiter voneinander entfernt, als es unser Auge uns vermitteln will. Die Frage, die da interessiert, ist, wie Menschen und die Verkehrsräume wieder einander zugeführt werden und einander sinnlich berühren können. Unter dieser Prämisse registriert man, dass Stadt und Verkehr nicht wirklich bedacht ineinander übergehen

und verschmelzen. Man steckt sterile Lärmschutzwände oder einfallslose Puffer städtischen Grüns in die als notwendig erachteten Zwischenräume. Eine Mischbatterie jedoch, die wie Auf- und Ausfahrt der Autobahn ästhetische Weite und städtische Dichte einander wechselseitig zuführen, ist da nicht vorhanden.

Gerade klanglich ist offensichtlich, dass es Ideen für eine solche überführende Schicht noch nicht gibt. Denn während sich die Staubwolken der Straßen dank der Autobahn schon lange verzogen haben, hüllen die Klangwolken um die Straßen herum immer noch große Bereiche ein. Auch heute sind viele Menschen in Berlin Tag und Nacht einer zu hohen Lärmbelastung ausgesetzt. Mit technischen Maßnahmen wurden zwar an den Fahrzeugen geringere Geräuschemissionen erreicht, die werden aber im Straßenverkehr wieder durch erhöhte Verkehrszahlen neutralisiert.

Die Mehrzeller des Stadtorganismus fließen auf der transversalen Nabelschnur entlang. Höherentwickelte Entitäten, schneller und funktionaler als ich Einzeller. Die Situation ist beruhigend fremd. Das betonöse Maschinelle, mit einem Hauch von Rost, einem Relikt der Zeit, der auf dem die Straße säumenden Gitterzaun und der alten Tribüne der Rennstrecke liegt. Der Klang ist beruhigend. Es gibt etwas verblüffend Stilles hier. Vielleicht ist es die verlässliche Beständigkeit auf der Autobahn vor mir, vor der ich geschützt hinter dem Rennzaun stehe. Unbeirrbar ziehen sie in langgezogenen, den Raum beengenden und wieder weitenden, leicht abschüssigen Klangkurven vorüber. Nur hinter mir, in meinem Rücken ist es unruhig, er fühlt sich offen an.

Die an der Nebenstrecke vorbeifahrenden Autos sind viel langsamer, unsteter, ihre Blicke detaillierter. Zahlenmäßig weniger als auf der Autobahn, treten sie persönlicher in meine Sphäre ein. Ihnen bin ich nicht nur akustisch, sondern auch visuell und körperlich direkter ausgeliefert, als Person exponiert. Den vorbeirauschenden Autos auf der Avus bin ich dagegen nur Teil einer unerreichbaren Landschaft. Die Autos in meinem Rücken könnten anhalten, Menschen entströmen lassen, den Raum verkrümmen. Ihnen gegenüber bin ich poröser, die Grenzen zwischen ihnen und mir sind weitaus weniger klar und scharf, aber dennoch von jenem ungleichen Verhältnis, dem Gefälle zwischen dem, was auf mich eindringt, und dem was von mir herausdringt.

Auf der Tribüne

Vor mehreren Jahren wurden die Tribünen der AVUS, der weltweit ersten Nur-Auto-Straße an einen Investor verkauft. Die ersten Ideen zur Umbauplanung atmen auf absurde Art und Weise immer noch den überkommenen alten Geist des sich taubstellenden Automobilfetischisten. Autobezogene Events, auch ein AVUS-Museum sollen realisiert werden. Doch dazu will man erstmal dem Tribünenkörper eine komplett geschlossene Glassfassade vorhängen. Dahinter findet dann die Feier der draußen vorbeigleitenden Verkehrsströme statt. Man liebt ihn wohl zu sehr, den Fernfahrerblick aus dem stummen Fenster. Kongenial und doch daneben blicken auch heute die Planer auf einen stummen Plan. Das was zu sehen ist, soll wohl nicht gehört werden.

Warum aber nicht die AVUS-Tribüne zu einem Freilichtmuseum unserer automobilen Klanglandschaft machen? Eigentlich ist alles schon da, die Sitzreihen, die Überdachung für frühe Reflexionen, die Rückenwand, die einen nach hinten zu störendem Lärm abgrenzt und zugleich hilft, den Klang einzufangen. Was noch fehlt sind die Zuhörer des Autostraßenklangs AVUS. Denn noch ist keiner da um zu hören, was hier seit über einem halben Jahrhundert an ganz gewöhnlichen Tagen abgespielt wird.

[...]

Zunehmend wird das ursprünglich wellenförmige Rauschen der Automobile zu einer stumpfen undurchdringlichen Wand. Ein Klanghorizont, der sich wie ein Gletscher keine fünf Meter vor mir aufbäumt. Weit vor dem sich in gleicher Richtung entfernt abzeichnenden sichtbaren Stadthorizont. Je länger ich hier stehe, desto massiver und dichter drängt er an mich heran. Ich werde allein, fest umschlossen von tosendem Verkehr und hartem Stein. Der Raum ist gebrochen, auch hier eine unüberwindbare Barriere. Ich kann nicht von hier auf die Fahrbahn gehen, die Atmosphäre des Rauschens verlassen und im nächsten Moment in der stillen Kammer ruhen.

Es ist in der klanglichen Strenge und Unerbittlichkeit der Verkehrsbrandung der ganze Ort der Reinraum einer stadtakustischen Testanordnung. Die Straße ist ein konsequenter Rauschgenerator für Klangsynthesen architektonischer Art. Es drängt, eine Synthese herzustellen, die den zerschnittenen Raum wieder in sich schließt. Einen Raumsynthesizer, der die von der Straße aufgerissene klaffende Lärmflanke schließt und die sich duckend Ruhe suchende Stadt wieder erhebt. Man mag sich gern vorstellen, wie die komplette Tribüne in ein Testlabor für angewandte Klangraumsynthesen transformiert wird, wo sich die Dichte des

Verkehrslärms in ein Spektrum flockiger Weite diffundieren ließe, und die Leere hinter der Lärmschutzwand zu einer atmosphärischen Mitte aufgeschäumt würde.

Wer jetzt noch mit futuristischen Ohren an der Straße steht, hört einen reißend rauschenden Fluss. Womöglich ist jene über hunderte von Metern die Straße säumende Konstruktion nicht nur der Prototyp einer Lärmschutzwand, sondern zudem ein *Schallresonanzkraftwerk*, das aus dem vorbeifließenden Verkehrsfluss elektrische Energie gewinnt. Die futuristischen Augen sehen Myriaden gestaffelter röhrenförmiger Resonanzkapseln, die aus dem Rohstoff des straßenseitigen weißen Rauschen ein auf der Landschaftsseite zu hörendes stimulierendes Summen herausausfiltern. Nicht mehr nur eine trennende Grenze, sondern eine räumlich ausgedehnte Mischbatterie, mit der die Straße und die sie umgebende Umwelt einander zugeführt werden. Ein Band in der Stadtlandschaft, das einem räumlich gewordenen Synthesizer gleich, mit *subtraktiver Klangsynthese* das amorphe Geräusch der Straße zu einem gestimmten Klang transformiert. Ein Klang, der nicht nur ein von den Automobilen und Straßen achtlos ausgeworfenes Etwas ist, sondern als gestaltete Form Stadt und Landschaft einen Teil ihrer speziellen Identität wiedergibt.

Die wohltemperierte Stadt

Um eine Auflösung des dem Hörenden gegenüber klingenden Lärms zu erreichen, muss die Problematik zu einer Aufgabe gemacht werden, die ihre Erfüllung nicht als Verhinderung des Lärms denkt, sondern als Zuführung dieser einander unvereinbarer Gegenpole, dem Lärm und dem Hörer. Aus der schweigenden Anonymität des Stadtraums heraus operierend, lassen sich *Lärmschutzmaßnahmen* anders denken; die den Lärm eben nicht nur als unerwünschtes und zu beseitigendes Problem sehen – was ihnen nie gänzlich gelingen will - sondern als zu gestaltenden Geräuschrohstoff.

Denn auch heute noch hält das Getöse an, der Lärm der Straße ist längst nur ein Teil des Tosens im Raum geworden. Es gibt keinen Schutz, no protection³, die Schallmeteoriten schlagen weiterhin unbehelligt ein. Es wird Zeit zu hören, die Stadt ist ein riesiges Mischpult. Sie legt die Routen des Schalls, gejagt durch ein Netzwerk von Filtern und Effekten. Der Architekt ist der wahre dubmaster, seine Konstruktionen sind die Schaltungen die die sounds transformieren. „Das Geräusch muss ein Rohstoff werden, der zum Kunstwerk umgeformt

³ Massive Attack vs. Mad Professor. No protection. LP. Circa Records, 1995

wird. ⁴ *Jeder Platz ein Hallraum, jeder Tunnel ein Flanger, jede Grünfläche ein Hochpassfilter. Die Stadt selbst ist die große Klangmaschine, die automobilen Signale rauschen auf ihren Klangwegen. Alle auf einmal, die Simultaneität war schon immer vorhanden. "E is for Echo Chamber [...], the landscape paintbox, the time stretcher."*⁵ Die Metropole wird zur Mutter der Polyphonie, die Stadt zur „Galaxie audiotaktile Sensationen.“⁶ *Baut Decken wie Resonatoren. Denkt an die Hallräume im Keller. Macht Häuser zu Absorbern, entwickelt Wände die zerstreuen. Unterwerft die Motoren, bezwingt die Straßen. Ringt mit den Straßenbahnen, kämpft um jeden Groove. Remix Berlin! Dub Stuttgart!*

Was in der Hörstadt erklingt ist nur bedingt vom Stadtplaner definiert, denn es ist nicht die blanke Raumstruktur der Metropole selbst, sondern die Menschen darin und all die Dinge, mit denen diese umgehen. Unsere Geräuschsphäre, unser sonisches Ambiente setzt sich weiterhin wie seit Anfangszeiten als große Mischung aus den Myriaden von Klängen zusammen, die jeder einzelne ist, der im Orchestergraben unserer modernen Welt sitzt. Autofahren, U-Bahnfahren, Musik hören, Singen, Schreien, Reden, das meiste, woraus die Menschen ihre Person, ihr Leben zusammenstellen. Zum Mix gelangen die menschengemachten Schallsignale in der technischen Struktur des Raumes, der Architektur, der Stadt, die durch Ihre Funktionen und Nutzungen aktiv Orte bestimmen, an denen deren jeweils singulären Klänge entströmen. Und es ist die Akustik dieser Orte wiederum, die passiv darauf reagiert, und je nachdem mit absorbierendem, reflektierendem oder zerstreuem Charakter die Klänge transformiert.

Die Gestaltung der *Aural Architecture*⁷ muss demgemäß als ein kollektives Projekt begriffen werden, immer noch wurzelnd im Phonotop, in unserer anthropogenen Klanginsel. Es ist der Bau einer großen Kathedrale, nur dass die räumliche Struktur nicht die eines homogenen Einraums ist, sondern ein weit verzweigt wabernder und pulsierender

⁴ Russolo, Luigi: Die Kunst der Geräusche, Mainz: Schott 2000. S.78

⁵ Toop, David: A-Z of Dub. In: The Wire (1994). S. 20

⁶ Eshun, Kodwo: Heller als die Sonne, Abenteuer in der Sonic Fiction. Berlin: ID 1998. S. –001

⁷ Blesser, Barry. Salter, Linda-Ruth. Spaces Speak, are you listening? Experiencing aural architecture. Cambridge: MIT Press 2007

Organismus, der erst aus der Summe seiner Schwingungen seinen Grundton erhält. Insofern kann auditiv sensible Planung demgegenüber nicht die Idee eines großen Entwurfs, eines möglichst einheitlichen, abgeschlossenen harmonischen Gefüges verfolgen. Viel mehr als ein Erschaffen von Klängen ist solche Planung ein gesellschaftliches Handeln, eben weil die Klänge Menschen sind.

Sie kann nur Ansätze anbieten, wo und wie Beziehungen hergestellt werden. Beziehungen zwischen Menschen, an Orten definiert, zu Zeiten organisiert, die hörbar aufgenommen werden, ins Bewusstsein treten und zuhörend gestaltet werden.

Sie kann Menschen die Technik in die Hand geben, die Akustik der Stadt, mitsamt ihren Effekten um die Klänge selbst in den Griff zu bekommen. Durch selbsttätige Eingriffe an passiven Stadtinstrumenten produzierend tätig werden. Sich dabei selber aus des Lärmens Griff herauslösend, in dem man zuvor gefangen genommen war: durch die Interaktion sich vom Lärm emanzipierend.

Die Organisation de Metrophonie bietet ihren Bewohnern *Space Fader* an, so wie interaktive Lärmschutzwände, mit denen ich mich unter die Welt mische oder *Sonictextures Soundpanes*, die statt schallschutzisolierter Glasrefugien als resonierende Membrane, die architektonische Dichotomie des Innen und Außen auch im Winter überwinden.

Space Fader sind vor allen Dingen auch: akusmatische Vorhänge, die mich anhören lassen ohne Ansehen dessen, oder der Person, die da erklingt. Sie befreien einen vor dem vordergründigen Affekt, der schnellen Emotion und öffnen mir die Welt für einen anderen Hörraum.

Space Fader müssen in unserer Warenwelt aber unbedingt auch sein: politische Entscheidungen gekoppelt an Geld, das fließt: denn damit lassen sich Hörräume austauschen.

Klanghandel

Welche Richtung dieser zu gehende Weg nimmt, zeigt die Wolke, die Ende April dieses Jahres in sieben Kilometer Höhe über dem europäischen Kontinent hinwegzog, und den kompletten Flugverkehr über Deutschland lahm legte. Bei aufgerechneten Kosten von weltweit 200 Millionen Dollar am Tag ermöglichte uns diese ein Erleben von ein paar ausgesprochen luxuriösen Tagen. Schwer vorstellbar, noch einmal einen solch kostbare Tag geschenkt zu bekommen. Bis auf die Menschen in den Einflugschneisen von Flughäfen und

denen die noch in entlegenen Wäldern von den weit oben vorüberziehenden Rauschfahrten gestört werden, dürfte die Stille am Himmel jedoch größtenteils ungehört verklungen sein.

Doch es geht auch billiger, wie Grundsatzüberlegungen bezüglich des Lärms von Flugzeugen, bzw. Flughäfen zeigen, so zum Beispiel die ausgearbeitete Untersuchungen zu „Lärmabhängigen Landegebühren“⁸. Hier soll über Lärmemissionsabgaben das Bewusstsein der Fluggesellschaften befördert werden, ihre Flugzeuge hinsichtlich einer reduzierten Lärmleistung zu optimieren. Leider bleibt ein solcher Ansatz bis jetzt noch auf halber Strecke stecken. Lehnte man sich an die Maßnahmen des weltweiten CO₂-Handels an, könnte man auch akustische Emissionen so betrachten, dass mit Ihnen Handel getrieben werden könnte. In der Praxis des Bauens konventioneller Architektur gibt es ökologischen Ausgleichsmaßnahmen ja auch bereits, zumindest soweit es um einen nachhaltige Erhalt für das ökologische Gleichgewicht bedeutsamer Grünflächen geht.

Im Falle der Lärmabhängigen Landegebühren wird dabei überhaupt noch nicht in Erwägung gezogen, dieses Geld in einen Pool für akustische Ausgleichszahlungen zu werfen, und jedem Einzelnen, vom Fluglärm betroffenen, zur Verfügung zu stellen. Man muss noch weiter denken, dass von Einflugschneisen an Flughäfen Betroffene, dann nicht nur Unterstützungszahlungen erhalten, um passiven Schallschutz zu betreiben. Dies ist ohnehin immer eine der schlechtesten Maßnahmen, weil Lärm am besten direkt an seinem Entstehungsort verhindert wird, was bei der Einführung einer entsprechend kalkulierten Kostenabgabe dann bald zumindest dem technisch machbaren annähern dürfte. Im Schadensfeld von solcherart Lärm wäre es vielmehr denkbar, ein Klanghandelsabkommen zu schließen, so dass die vom Lärm betroffenen Bürgern die eigentlichen Klanghändler werden, denen aufgrund ihres akustischen Defizits Geld für anderweitiges Hören zur Verfügung gestellt wird. Die Ohren bekommen Flügel und fliegen in den Urlaub Konzertbesuche, Stillestudios, Gehörbildung förderten dann aktiv das Gegenhören auf dem geschundenen Sinneskanal und die Gesundheit mit dazu. Nicht mehr zurückgezogen in das erzwungene Refugium, das das auditive Selbst im Gefängnis hinter den Augen einsperrt, , sondern auf- und ausbrechend, aus den scheuernden und kratzenden Nervenbündeln. Die so geschärften Anwohner würden zu empirischen Experten werden, welches Alternativhören zu Fluglärm

⁸ Hochfeld, Christian, und Andere. Ökonomische Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltauswirkungen des Flugverkehrs: Lärmabhängige Landegebühren (FKZ 201 96 107). Freiburg: Öko-Institut 2004

denn nun das Beste ist, und würden zugleich eine besseres Bewusstsein für die eigene Situation entwickeln. Darüber ließe sich weiterführend mit diesen Geldern und Beteiligten auch integrative und partizipative Klanggestaltungsmaßnahmen innerhalb der Nachbarschaft oder weiterer benachteiligter Gebiete organisieren und fördern.

Die Komposition

Lärmschutzplanung als Komposition der Metrophonie ist im Idealfall als urbane Handlungsmethode ein *work in progress*: sich dem Wandel der Gesellschaft anpassend, offen dafür, auf sich ändernde Erscheinungen, neue Inszenierung anbieten zu können. Sich wandelnde technische oder ästhetische Ansprüche aufnehmend, auch mit der Integration medialer Formen experimentierend und ringend. So ist wie immer schon die Gestalt der Stadt durchbrochen, ein komplexes System verschiedener Klangnischen, regelmäßig wiederkehrender Umbauabschnitte, neue Tiefpässe die aufgemacht werden, eine neue thematische oder ästhetische Vertiefung eines Stadtteils. Die Menschen der Hörstadt halten sich darin nicht als Zuhörer eines Konzerts auf, statisch auf einen Punkt gezwungen; oder wandelnd und flanierend in einer Performance oder Klanginstallation, sie sind schon immer teilnehmend und handelnd, durch den Hintergrund des öffentlichen Raums hindurch. Jedem einzelnen die Auswirkungen seiner Handlungen und sonischen Sendungen auf die ihn umgebenden Umwelt und Empfänger zu Bewusstsein kommen lassen, öffnet die Risse und Brüche in der Wahrnehmung der vordergründigen Realität. Eine Hörstadt sollte mehr als alles andere etwas dafür tun, die Konstitution ihrer Erscheinung ins Wanken bringen und – damit das Hören fördernd – Ihre eigenen Klänge in Frage stellen.

Es ist eine gesellschaftliche Errungenschaft, dass alle Frequenzen unserer klingenden Welt in einer auditiven Stadtplanung auf Sendung gehen, denn diese Vielzahl von Schwingungen, sind wir, jeder einzelne von uns. Einer vorgefassten ästhetischen Präferenz, sollte eine Stadt im Einklang mit sich selbst deswegen nicht unterworfen sein. Lärmschutz, der sein Handeln produktiv begreift, und positiv eine zu erzielenden Klangqualität formuliert, begibt sich jedoch immer in die Gefahr, selber wieder zu einer beherrschenden Klangästhetik zu werden, die potentiell dem unwillentlich Hörenden zu Lärm wird. „any organization of sounds is then a tool for the creation or consolidation of a community, a totality.“⁹

⁹ Attali, Jacques. Noise, The Political Economy of Music. Minneapolis: University of Minnesota Press Tenth printing 2009 S. 6

Denn der Wahrnehmende, Ich als Empfänger entscheidet darüber, welche Bedeutung die Klänge für ihn haben. Manch Auto- oder Motorenfreak ist ja auch heutzutage das Aufröhren der Maschinen ein Genuss. Wie auch immer nun jener Einklang in einem selbst zu erklingen kommt, ob mit den obertonärmsten Tönen aller Musikinstrumente, den braven Blockflöten, dem mächtigen und repräsentativen Klang prächtig dröhnender Glocken und Fanfaren, oder eben jenem Güterzug, keine 2 Meter vor mir, der mich erfasst, mit fauchenden Lärm, all das sollte darin jedem zur Verfügung stehen können. Beileibe nicht an jedem Ort, und sicher nicht zu jeder Zeit. Doch die gewonnene Freiheit eines jeden einzelnen unserer Gesellschaft die sich in der gewonnenen Freiheit der Klänge manifestiert, möchte ich nicht vorschnell für ein Diktum einer homogenen Klangstadt aufgeben müssen.

Im Mistrauen gegenüber der Deutungshoheit über Lärmschutz und dessen Sound der Stadt, die ja vielleicht auch die Absicht der Produktionshoheit über die Klänge in sich trägt, geht es mehr um die Komposition der Zusammensetzung des Sounds der Stadt. Deswegen sollte der Einfluss von Klangautorität aller Art in unseren öffentlichen Räumen begrenzt werden. Selbst wenn es interessierte und audiophile Menschen sein mögen, zweifellos auch von erhöhter Kompetenz, gibt es keine ästhetische Selbstverständlichkeit, die einen eine allen Menschen vereinte Vorliebe treffen ließe. Und wo auch die Grenzen ziehen zu denen, die einfach nur die schlechteren Zuhörer sind, die genug haben vom „Geschwätz“ der anderen, und lieber einfach nur sich selber reden hören wollen? Genug Planer der Architektur gibt es, die idealistischen Glaubens sich als Planer sahen, zum Wohle und im Verständnis der Bedürfnisse aller baut, denen die Geschichte schnell ihre Grenzen aufgezeigt hat. Man begäbe sich in das strategische Verhaltensmuster aller umstürzlerischen Avantgarden, die die alten vom Sockel schmeißen wollten, um sich selber an deren Stelle zu setzen. So landete man schnell beim Klangimperialismus, der einfach versucht, die Ästhetik des eigenen Refugiums an möglichst vielen Stellen zum Erklingen zu bringen, wie seinen eigenen Kopfhörer. Nur dass man den eben nicht über den eigenen Kopf zieht, sondern ebenso über den aller anderen überstülpt.

Bedeutsamer als die Idee eines großen Lärmschutz-Maßnahmenentwurfs, ist die Komposition dessen, wie mit jeder Planung eine Ordnung der Ausführung angelegt wird, die unbedingt klingend ist. Räumliche Verteilung und zeitliche Organisation definieren das soziale Gefüge der Menschen, welches das Lärmen der Stadt bestimmt. Das ist, was Jaques Attali, meint wenn er schreibt: „So what noise will arrive to create the new order? [...] There is only one way: recovering [...] some meaning for things. The state can play a positive role

only by encouraging the extensive production of means of doing rather than objects, the production of instruments rather than music.¹⁰ So braucht es weniger die Komposition eines Stadtklangs, oder den Entwurf eines Klangobjekts, der Ware Klang selber, als vielmehr die Komposition seiner Instrumente als eines politischen Aktes. Hin zu mehr Schutz, hin zu mehr Freiheit.

¹⁰ Attali, Jacques. Noise, The Political Economy of Music. Minneapolis: University of Minnesota Press
Tenth printing 2009 S.146