

Ilse Onnasch

Viel Lärm! Um Nichts?

Alarm! – all'arme – an die Waffen! Der Ursprung des Wortes „Lärm“ liegt im Kriegsgeschrei. Klirrende Waffen. Fanfaren. Das Schlagen auf Schilde nach dem Vorbild der sich auf die Brust schlagenden Gorillas. Gebrüll von Befehlen. Hier im Ursprung zeigt sich schon, wozu Lärm gut sein kann: er übertönt die Angst, denn es geht nicht um „Nichts“, sondern um „Alles“, nämlich um Leben und Tod.

In unseren Breiten, aus denen wir das Kriegsgeschrei weitgehend ausgelagert haben, gilt der Alarm dem medialen Großangriff auf unsere Aufmerksamkeit und ist damit von einem singulären Ereignis zu einem Dauerton geworden. Lärm ist immer und fast überall. Wenn fortwährend geweckt werden soll, müssen sich die Weckenden gegenseitig überbieten. Die ständige Alarmbereitschaft, das Immer-Wach-Sein-Müssen, zeigt, dass Lärm und Zeit zusammenhängen und sich auch das Raumgefühl mit dem Geräusch verändert.

Es begann mit der Maschinerisierung, der einsetzenden Beschleunigung in Produktion, Mobilität und Handel: Mit der Geschwindigkeit stieg der Lärmpegel.

Die vorindustrielle Arbeitswelt der Handarbeit war noch vorwiegend von der Rhythmik des Körpers und des Atems geprägt. Sie glich dort, wo sie gemeinschaftlich betrieben wurde, einem orchestralen Zusammenspiel, das uns sinnfällig in Arbeitsliedern überliefert ist. Viele Seemannslieder, Lieder von Handwerkern und Waschfrauen zeugen vom Zusammenhang der Rhythmik der Körper und des Atemholens, die auch – und gerade – die schwerste Arbeit erst möglich machten.

Das später von Maschinen diktierte Tempo lässt Atempausen nicht mehr zu, denn Maschinen atmen nicht. Die Maschine saugt den Arbeitenden ein in ihren gnadenlosen Takt, wie der Film „Modern Times“ von Chaplin eindrucksvoll zeigt. Der Lärm betäubt nicht nur die Ohren, sondern mit ihnen viele Empfindungen, die unter dem höllischen Lärm stumpf werden. Lärm und Geschwindigkeit setzen sich fort und beherr-

schen die Natur des Menschen auch außerhalb der Arbeit. Der Maschinenlärm ist aus den Fabriken in die Städte und bis tief auf das Land und in die Landschaft eingedrungen. Geschwindigkeit und Lärm besetzen den Raum und prägen die Architektur: „... besingen werden wir die nächtliche Glut der Arsenale und Werften, die von grellen elektrischen Monden beleuchtet werden; die gefräßigen Bahnhöfe, die rauchende Schlangen verzehren; die Fabriken, die mit ihren sich hochwindenden Rauchfäden an den Wolken hängen; die Brücken, die wie gigantische Athleten Flüsse überspannen, die in der Sonne wie Messer aufblitzen; die abenteuersuchenden Dampfer, die den Horizont wittern; die breitbrüstigen Lokomotiven, die auf den Schienen wie riesige, mit Rohren gezäumte Stahlrosse einherstampfen und den gleitenden Flug der Flugzeuge, deren Propeller wie eine Fahne im Wind knattert und Beifall zu klatschen scheint wie eine begeisterte Menge“ (Marinetti – Das futuristische Manifest).

Die Lust an der neuen Zeit der Geschwindigkeit und des dazugehörigen Lärms korrespondiert bei Marinetti mit der Kriegsverherrlichung und „der Verachtung des Weibes“ („Weib“ steht – wie wir wissen – für „Natur“). Und ist es ein Wunder, dass ausgerechnet ein Adolf Hitler mit seinen Gesinnungsgenossen die Idee der Autobahn verwirklicht hat?

Michel Serres weist auf einen weiteren Zusammenhang zwischen Lärm und Krieg hin: nämlich auf die Besitznahme des Raums durch all unsere technischen Ausscheidungen – sozusagen als evolutionäre Fortentwicklung der Reviermarkierung. „Der Rauminhalt, den sie einnehmen durch ihre ausgebreiteten, harten, materiellen Ausgänge ... schließt meine Anwesenheit, meine Existenz, meine Gesundheit, meine Atmung, meine Ruhe, kurz, mein Wohnen aus ... wie Hähne oder Mücken verkünden sie ihren Sieg über die Weite, die sie besetzen. Die genannten Sender nehmen diese Weite ein; kurz, sie eignen sich die Welt an“ (aus: „Das eigentliche Übel“).

Diese Inbesitznahme des Raums ist am sinnfälligsten dort, wo Geschwindigkeit und Lärm sichtlich aufeinander treffen, auf Bahntrassen, Autobahnen und Kanälen. Hier wird der Raum in fast kafkaesker Manier verengt. „Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, ...“ stellte schon Heinrich Heine fest. Die Parallelen der Begrenzungen, heute gesteigert durch Lärmschutzwände, scheinen sich nicht erst im Unendlichen zu begegnen. Der Blick hat ihren Zusammenstoß immer vor Augen. Der Lärm und das Bedürfnis nach Schutz vor ihm verengt mit dem