

Michael Flitner

m.flitner@ife.uni-freiburg.de

„Lärm an der Grenze-

Eine Studie über Fluglärm und Umweltgerechtigkeit am Beispiel des Flughafens Basel-Mulhouse“

Habilitationsschrift Universität Freiburg 2004

[Auszüge aus dem Schlusskapitel der Arbeit – Copyright beim Autor]

Befunde der Untersuchung

Der erste, allgemeine und zugleich weittragende Befund der Exploration ist die enge Verbindung zwischen den Geräuschen, die in einem bestimmten Gebiet von Flugzeugen erzeugt werden, und spezifischen symbolischen Gehalten in den Deutungen der Betroffenen bzw. Hörenden. Diese Verbindung, oder besser in der Mehrzahl: diese Verbindungen geschehen offenbar auf mehreren Ebenen. Einerseits führt die Verknüpfung mit bestimmten Gehalten dazu, dass einige Schallimmissionen als besonders lästig empfunden werden oder überhaupt erst die Klassifikation als 'Fluglärm' erfahren. Andererseits werden komplexe Deutungen an einzelne Ereignisse oder länger währende Zustände interpretativ angebunden. Diese Prozesse sind in dem Sinne kreativ zu nennen, als sie aktive Interpretationsleistungen der Betroffenen darstellen; als eine passive Wahrnehmung, die durch äußere Faktoren verzerrt würde, ließen sie sich nur unter Preisgabe all dessen konzipieren, was den sozialen Sinn des Fluglärms in den Beschreibungen der Betroffenen (und ihrer Beobachter) ausmacht. Die Fluglärmgegner, die hier betrachtet wurden, entwerfen bis zu einem gewissen Grade ihre eigenen 'Klanglandschaften', wenn wir mit Winkler (1999) die gesellschaftlichen Repräsentationen der Lautereignisse in diesen Begriff mit eingehen lassen [...].

Die Interpretationen des Fluglärms und der damit um Basel-Mulhouse einhergehenden Konflikte, von denen einige im Folgenden noch einmal zusammenfassend betrachtet werden, sind erkennbar sehr variabel und bis zu einem gewissen Grade individuell unterschiedlich. Das heißt jedoch nicht, dass sie den Individuen einfach zur Disposition stünden; ihre Artikulation ist vielmehr durch gesellschaftliche Institutionen, Konventionen und Normen offensichtlich begrenzt und in Teilen präformiert. In einer anderen Theoriesprache formuliert: der gesellschaftliche Diskurs über den Fluglärm setzt einen Rahmen für

mögliche, als sinnvoll anerkannte Äußerungen in diesem Zusammenhang, und dies gilt entsprechend auch für andere Teildiskurse, die mit dem Fluglärm verknüpft werden, wie etwa diejenigen der Gefahr, des regionalen Bedarfs oder der Nation, die oben genauer betrachtet wurden. Es gibt plausible Gründe, von einem *bereits existierenden* Diskurs über Fluglärm zu sprechen, denn offensichtlich sind die Argumente, die in diesem Zusammenhang auftauchen, in hohem Maße redundant und 'geregelt', wenn wir etwa die zahlreichen Internetauftritte von Fluglärminitiativen oder die Leserbriefe in Zeitungen ansehen, die betreffenden Konflikten gewidmet sind. So finden wir eine große Überschneidung, wenn wir die Argumente in der Basler Umgebung mit denen vergleichen, die im aktuellen Züricher Konflikt vorgebracht werden, oder in der jüngsten Erweiterungsrunde des Frankfurter Flughafens, bei der u.a. eine Chemiefabrik in der Einflugschneise einen Streitpunkt darstellt. [...]

Betrachten wir die untersuchten Sphären hier noch einmal im Blick auf ihre wichtigsten Eigenschaften, ihre Rolle in den gegenwärtigen Konflikten und ihr Zusammenspiel. Die Sphäre der *Lärmzonen*, so hatten wir gesehen, ist das Produkt Jahrzehnte währender politisch-administrativer Prozesse. Deren Resultat muss bis dato, gemessen an den gesetzlich festgeschriebenen und planerisch offensichtlich sinnvollen Zielen, als vollständiges Scheitern beschrieben werden. Die Entwicklungsprognosen, die dem Flughafenausbau Ende der 1960er Jahre zugrunde gelegt wurden, waren in lärmtechnischer Hinsicht verfehlt, weil sie die lärmmindernde Effizienzsteigerung der Flugzeugtriebwerke in den kommenden Jahren unterschätzten, und sie waren in betrieblicher Hinsicht falsch, weil sie das Verkehrswachstum der nächsten zwei Jahrzehnte am Flughafen Basel-Mulhouse grandios überschätzten. Als die überzogenen Prognosen sich weit später unter anderen Bedingungen realisierten, nämlich Ende der 1990er Jahre, stellte sich heraus, dass die langfristigen planerischen Mittel gar nicht oder nur sehr bedingt zum Einsatz gekommen sind, die nötig gewesen wären, um auch nur ein weit geringeres Wachstum des Flughafens zu bewältigen. Ein gültiger Lärmzonenplan, ein *Plan d'Exposition au Bruit*, wie ihn das französische Recht vorsieht, existiert bis [zum Jahr 2003] nicht, und auf schweizerischer Seite, wo das Gebiet in direkter Verlängerung der Hauptpiste (16) durch wacklige politische Kompromisse von Überflügen weitgehend verschont blieb, wurde ohne erkennbare Einschränkungen in großem Umfang gebaut – bis an die Grenzen der Legalität, lässt sich treffend sagen, denn hier kommen die Landesgrenze und die Grenzwerte bzw. Grenzwert-Isophonen gemäß der schweizerischen Lärmschutzverordnung unter den gegebenen Bedingungen recht genau zur Deckung. [...]

Zwei Aspekte der Sphäre der Lärmzonen verdienen hier noch einmal eine kurze Betrachtung. Das oben attestierte Scheitern der entsprechenden Pläne lässt sich mit einer ganzen Reihe von historisch und gegenwärtigen Konstellationen plausibel machen. Die Interpretation stellte letztlich aber die *produktiven* Aspekte des Scheiterns in den Vordergrund, die sich mit Foucault als "Machteffekte" verstehen lassen, als Fehlschläge, die "insgeheim nützlich" werden (Foucault 1977, S. 356). Die Lärmpläne begründen eine legitime Anliegerschaft, als in ihnen die Lärmbelästigung anerkannt und in besonderer Weise administriert wird. Das empirisch feststellbare Gestörtsein vieler Betroffener außerhalb der in Frage stehenden Gebiete wird zugleich negiert, die überwältigende Mehrzahl der Betroffenen zumindest abgetrennt. Diese Wirkungen werden in großen Zügen schon durch die fortdauernde Grenzarbeit, das *boundary work* erzielt, auch ohne dass die Pläne tatsächlich fixiert und formal verabschiedet würden. Mit dem Scheitern bleibt aber zugleich auch der Status der (dauernd nur fast) eingeschlossenen Anlieger prekär, so dass die besonders legitimierte Sprech- und Anspruchsposition nicht wirklich erzeugt wird. Nicht zuletzt sind die materialen Resultate des Nichtvollzugs gut als produktive Größe zu fassen, nämlich in Gestalt der zahlreichen Bauten, die in den potenziell kritischen Zonen während der letzten Jahre entstanden oder vergrößert wurden.

[...]

Eine weitaus wichtigere, herausragende Rolle in fast allen Gesprächen spielten [...] die *Flugrouten*, die oben als zweite 'Sphäre der Regulierung' behandelt wurden. Kaum ein Interview, in dem nicht relevante Teile der Zeit damit vergingen, über den Verlauf der Flugbewegungen und die Mengenkontingente auf den alternativen Routen zu sprechen, kaum eine Äußerung in dieser Frage, die nicht zugleich schon eine Kritik beinhaltete. Die *Verteilungsfrage*, die darin verdichtet wird, ist zunächst diejenige der Verteilung einer bestehenden Zahl von Flugbewegungen im Raum, – vor allem in der flächigen Dimension, in mindestens in der Höhe –, und in der Zeit, hier vor allem zwischen Tag und Nacht, wobei die so genannten 'Randstunden' dieser primären Differenzierung besonders umstritten sind, aber auch Zeiten im Verlauf der Woche und des Jahres. Herausgehobene Bedeutung haben jedoch auch die nicht geplanten, unordentlichen Bewegungen, die *Abweichungen* aller Art, hier nun besonders in der Höhe, aber auch im Verlauf der gesamten Flugbahn oder in der Tages- bzw. Nachtzeit. Dies bestätigt und erweitert die Erkenntnis von Leroux, die in ihren Erhebungen im Pariser Umland in der Abweichung von den vorgesehenen Flugrouten den "ohne Zweifel am meisten genannten Regelverstoß" fand (Leroux 2002, S. 57, Üs. MF).

Wenn wir die gesamten Auseinandersetzungen aus dieser Perspektive zuerst als einen Verteilungskonflikt ansehen, dann können wir zwei Sphären der Bedeutung, die oben ge-

nauer analysiert wurden, zunächst einmal als Kommentare in dieser Frage betrachten. Die 'Gefahren' werden dann zu Argumenten, warum bestimmte Routen gemieden werden sollten, die 'Nation' zum Referenzpunkt für ein Verteilungsschema. Doch greift diese Interpretation in mehrerer Hinsicht zu kurz. Richten wir den Blick zunächst etwas ausführlicher auf die *Gefahren*, woran sich einige grundlegende Fragen noch einmal zusammenfassend diskutieren lassen:

Die Untersuchung hat deutlich gezeigt, dass die Sphäre der Gefahren heute in dem Sinne durchgesetzt ist, als sie in den offiziellen Erwägungen über die Ausgestaltung der flughafenahen Routen eine erkennbare Rolle spielt. Dies zeigt sich nicht zuletzt an der aufwändigen Risikostudie, die im Auftrag der Betreiber im Jahr 2001 erstellt wurde. Wenn darin auch insgesamt die 'Gefahren' der Betroffenen zu hinnehmbaren 'Risiken' im Sinne der politisch Verantwortlichen transformiert werden, so wird zugleich doch ganz anerkannt, dass es hier überhaupt legitime und dem Feld zugehörige Fragen gibt. Gleichzeitig erhält die schon bisher geübte Praxis der Vermeidung bestimmter Korridore höhere, wissenschaftliche Weihen. Die erkennbare Wandlung seit den 1960er Jahren, als das gesamte Bedeutungsfeld noch eine viel kleinere Rolle spielte, ist fraglos an einen generellen Bewusstseinswandel mit Blick auf die chemische Industrie gekoppelt; die Ereignisse, die mit den Schlagworten 'Seveso' und 'Sandoz-Unglück' verknüpft sind, liefern wichtige Bausteine einer *story line* (vgl. Hajer 1995), die im Basler Raum zahlreiche weitere Anknüpfungspunkte und 'frei flottierende' Elemente findet. Wir hatten gesehen, wie die Referenz auf bestimmte historische Ereignisse, die direkt nichts mit der chemischen Industrie zu tun haben (z.B. das Flugzeugunglück in Amsterdam-Schiphol) in die entsprechenden Rahmungen der Fluglärmkritiker zusätzlich eingebunden werden können. Doch die Sphäre der Gefahren geht über diese, dem Prinzip nach heute auch in den offiziellen Risikoüberlegungen akzeptierten Dimensionen hinaus. Erstens werden die klassischen Risikokalküle durch die Flugzeugattentate des 11. September 2001 nachhaltig erschüttert. Die Vorstellung, dass bestimmte Personen oder Gruppen den größten annehmbaren Unfall *absichtlich* herbeiführen könnten, so fraglich dies im Blick auf Basel sein mag, stärkt die Annahmen einer generellen Unberechenbarkeit der Gefahren und vertieft damit ganz allgemein die Gefühle einer diffusen Bedrohung, die von den vorhandenen Gefahrenpotenzialen in der Region ausgehen.

Zweitens sind die Gefahren, wie sie von den Betroffenen teilweise artikuliert werden, gar nicht auf mehr oder weniger stabile Muster der Gefährdung angewiesen, die durch das Zusammenspiel bestimmter Gefahrenherde mit den Flugrouten entstehen. Häufig ging es ja auch um das Bedrohungsgefühl durch einen abweichenden, tiefen oder merkwürdigen

Flug, bei dem der besondere Lärm dann zum 'Signallaut', zum Indikator und Ausdruck der Bedrohung wird. Die Kriegsassoziationen, die dabei im Elsass mehrfach artikuliert wurden, zeigen in radikaler Weise, wie andere Deutungen an die Schallimmissionen angeknüpft werden können, wie der Fluglärm als ein *Zeichen* für Dinge 'gelesen' bzw. gehört wird, die mit einer konkreten, aktuellen Gefahr kaum in Verbindung zu bringen sind, wohl aber mit einem historischen Wissen oder sogar eigener Erfahrung [...].

In dem verbreiteten Gefühl einer generellen Bedrohung sehe ich nun, drittens, eine entscheidende Verbindung mit den *sozialen Lärmsituationen*, wie sie oben entwickelt wurden. Die Gefahr, so wurde oben gefolgert, befördere die Genese sozialer Lärmsituationen [...]. Vielleicht sollte man genauer sagen: sie konvergiert mit Bedeutungshorizonten, die als wesentlich für das Entstehen der sozialen Lärmsituationen ausgemacht wurden. Der erlebte Kontrollverlust bzw. die Gefühle der *Ohnmacht* waren hier das entscheidende Bindeglied. Dass die Gefahrenhorizonte daran sozusagen 'andocken' können ist leicht ersichtlich. Die besondere Kraft dieser Verbindung ist m. E. darin zu sehen, dass die Lärmsituationen als 'soziale Mikrosettings' nicht oder nicht nur auf der Ebene der gesellschaftlich ausgetauschten Argumente anzusiedeln sind. In den Ohnmachtserfahrungen und ggfs. in der sozialen Scham, die als ihr allgemeiner Kern ausgemacht wurden, sind sie auf direkte Weise an die konkreten Gegebenheiten geknüpft. Vor allem sind sie in mehrerer Hinsicht *körpergebunden*: an das eigene Hör- und Ausdrucksvermögen, die in der Lärmsituation überwältigt werden, oftmals an das physische Zusammensein von Menschen, im weiteren Sinne an ihr gelebtes und zu lebendes Leben, das in der Ortsfixierung einen wichtigen Referenzpunkt haben kann, und zudem an die physischen Dimensionen der Situation in Gestalt der offenen Fenster, des Balkons, des Sommers usw., Dimensionen, die ihrerseits auch als körperliche Situierungen beschrieben werden können.

[...]

In welchem Verhältnis stehen nun die beiden verbliebenen, in der Studie analysierten Sphären zu den bisherigen inhaltlichen Ausführungen über die Lärmzonen, die Flugrouten und die Gefahren? Relativ einfach ist dies für die Sphäre des *Bedarfs* zu klären. Über die Mengenkontingente bzw. Streckenauslastungen ist der Zusammenhang mit den Flugrouten vom Ansatz her gegeben. Der Bedarf ist jedoch heute nicht annähernd so klar besetzt wie die Gefahren, die als starkes Argument in der Frage der Flugrouten sichtbar wurden. Er spielt jedenfalls im Sinne der Fluglärmgegner keine große Rolle, ganz anders, als dies etwa in den Debatten um die Pistenverlängerung Anfang der 1970er Jahre der Fall war, und in geringerem Maß auch noch bei den Protesten Ende der 1980er Jahre. Zwar finden wir zugehörige Themen und Argumente in sehr vielen Gesprächen, das alte Motiv des

"Größenwahns" etwa, und die wiederkehrende Formel von einem "Regionalflughafen" oder einem Flughafen "für die regionalen Bedürfnisse". Auch werden die Arbeitsplatzargumente, die von Seiten des Flughafens vorgetragen werden, häufig und heftig kritisiert. In all diesen Figuren werden indirekt auch Fragen der Anerkennung thematisiert, denn ein verbindender Grundgedanke ist die Vorstellung, dass hier Dinge *über die eigenen Köpfe hinweg* geschehen, dass "nur noch von Wirtschaft und Arbeitsplätzen die Rede ist", wie es hieß, und das Leben der Anwohner wenig zählt, indem diese "alles über sich ergehen lassen" müssen (vgl. Kap. 3.2).

Doch werden aus diesen Elementen und Figuren keine wirksamen *story lines* gebildet, keine überzeugenden, öffentlich artikulierten Erzählungen, die erkennbar eine argumentative Durchschlagskraft entwickeln, wie dies im Gefahrendiskurs der Fall ist. [...]

Anders als im Bereich der Gefahren ist es hier auch nicht erkennbar zu einer Entwicklung von Gegenexpertise auf Seiten der Fluglärmkritiker gekommen. So ist etwa die notwendige strategische Neuorientierung des Flughafens nach dem Untergang des *home carriers* Crossair nur oberflächlich diskutiert worden. Ein dankbares Objekt fände sich zudem in dem regionalen System der Flughäfen, das sich in den letzten Jahren mehrfach stark verändert hat und laufend weiter geändert wird, mit einer ganzen Reihe von politischen Interventionen sowie direkten und indirekten Subventionen in Millionenhöhe, wie aktuell der Fall des "Baden-Airpark Söllingen" gut illustriert. [...] Diese Themen finden jedoch relativ wenig Echo, ja sie kommen zum Teil sogar eher wieder von Seiten der Befürworter weiteren Ausbaus in Form des Arbeitsplatzarguments ins Spiel. Die Sphäre des Bedarfs scheint aktuell also eher als ein Gegengewicht zu fungieren, in dem Bedeutungshorizonte oder Teildiskurse mobilisiert werden können, die insgesamt ungünstig für die Anliegen der Fluglärmopponenten sind.

Schließlich zur *Sphäre der Nation*: Es wurde in dieser Zusammenfassung bereits angesprochen, dass diese Sphäre im Blick auf die Verteilungsfrage als wichtiger Referenzpunkt fungiert. Vor diesem Bedeutungshorizont werden vielfältige Operationen der Vereinfachung vollzogen, der Zuordnung, der Identifikation und auch der normativen Politisierung. Diese Prozesse sind im Anschluss an die konzeptionell grundlegende Arbeit von Benedict Anderson (1983) auch in der geographischen Diskussion vielfach analysiert worden [...]; einige Autorinnen und Autoren haben dabei im Besonderen die materielle und symbolische (Re-)Produktion von Grenzen in den Blick genommen (Paasi 1996, Wastl-Walter/Kofler 2000, Strüver 2003). Auch das vorliegende empirische Material bietet eine Reihe von Beispielen, wie die Grenzen im Untersuchungsgebiet interpretatorisch 'erzeugt' bzw. bestätigt oder verdoppelt werden. Dies ist angesichts der einzigartigen, formell bina-

tionalen Anlage des Flughafens keine Überraschung und vieles spricht dafür, dass es derer gar nicht bedürfte, um solchen Interpretationen Anlass zu bieten. Die enorme Bedeutung der grenzüberschreitenden ökonomischen Aktivitäten in der Region, die Verflechtung der Arbeitsmärkte, die historisch vielfach umkämpfte Staatsgrenze zwischen Frankreich und Deutschland, die in ihren spezifischen Wirkungen relativ neue EU-Außengrenze zur Schweiz, das erhebliche Wohlstandsgefälle, nicht zuletzt die Sprachgrenzen: Diese und viele andere Faktoren legen vielmehr die Vermutung nahe, dass hier die Nation als Deutungshorizont in vielen gesellschaftlichen Problemlagen eine Rolle spielt. Das heißt keineswegs, dass hier besonders nationalistisch im normativen Sinn des Wortes gedacht würde, wie oben ausführlicher dargelegt wurde. Die Nation kann z.B. ebenso als Bezugshorizont eines erfolgreichen, grenzüberschreitenden Regionalismus operieren, der positiv bewertet wird. Für beide Funktionsweisen lassen sich Beispiele in der Fluglärmdedebatte finden. So wurde den Schweizern zum Teil pauschal vorgeworfen, das Elsass [sic] als ihren "Mülleimer" zu missbrauchen oder die "deutschen Kunden" mit "Fluglärmentsorgung" zu bestrafen – "sowas von arrogant [...] die Deutschen könnten sich das gar nicht erlauben". Aber auch die "demokratischen" Verteilungsmodelle, die ins Gespräch gebracht werden, operieren mit vielfachen nationalen Unterscheidungen und ebenso werden andere Ebenen, wie die Region oder Europa, häufig gerade in der Abgrenzung zur 'Nation' artikuliert – aus der "Region" sollen die Flugzeuge "so schnell wie möglich rausfliegen", und "die Schweizer müssen wissen, dass sie Europäer sind" [...].

Verschiedene Modelle der Fluglärmverteilung werden gleichfalls mehr oder weniger explizit vor diesem Hintergrund entworfen. Die 'gleichmäßige' oder 'gerechte' Aufteilung des Fluglärms zwischen den beiden Vertragsnationen, oder zwischen den drei 'Anliegnationen' scheint eine ebenso einfache wie rhetorisch überzeugende Formel für einige Engagierte in dem Konflikt zu sein. In gewisser Weise machen sich diese Formel auch die Betreiber des Flughafens zu eigen, indem sie viele ihre werbend gebrauchten Statistiken über Benutzer, Arbeitskräfte u.ä. nach nationalen Anteilen aufschlüsseln, um das anteilige Profitieren von der Existenz des Flughafens zu untermauern. In der 2001 veröffentlichten Fluglärmstudie werden die verschiedenen Szenarien zudem grundsätzlich nach französischen und schweizerischen Anwohnern aufgeschlüsselt. Wir hatten jedoch gesehen, dass die Lösungsvorschläge auf dieser Basis einige Tücken enthalten, angefangen von der Frage, was die weiteren Kriterien der geforderten Gleichmäßigkeit bzw. Gerechtigkeit sein sollen. Erstens ergeben sich vollkommen andere Resultate je nachdem, auf welche Größen sich entsprechende Berechnungen überhaupt beziehen (z.B. Gesamtbetroffene oder Nutzer nach nationalen Anteilen) und auf welcher Grundlage diese ermittelt werden (z.B. welche Grenzwerte in welchem der unterschiedlichen Lärmmaße berechnet, welche Flugrouten,

welche Gesetzgebung). Zweitens hatten wir gesehen, dass bestimmte, bereits heute besonders stark belastete Gebiete in einer nationen-orientierten Verteilungsperspektive wohl noch stärker belastet würden als zuvor. Das wirft zunächst die generelle Frage auf, – die sich übrigens vergleichbar an fast allen Flughäfen stellt –, ob es 'sinnvoller' ist, sagen wir fünftausend Personen mit 60 dB (L_{den}) zu belasten oder fünfzigtausend mit 55 dB (L_{den}). Diese Frage können auch ausgewiesene Lärmexperten nicht zwingend beantworten, die in der Lage sind, mit diesen Werten konkrete Vorstellungen zu verbinden. Zugleich wird daran klar, drittens, dass sich diejenigen, die für eine Reduktion bestimmter Störungen oder Belästigungen eintreten, überhaupt nur schwerlich an derartigen Gesamtkalkülen orientieren *können*. Schon in deren Berechnung wird von allen erdenklichen konkreten Lagen, Einzelereignissen und Befindlichkeiten notwendig abstrahiert, und erst recht ist ihre *Verrechnung* aus der Perspektive situierter Personen oder Personengruppen nicht sinnvoll, sondern lähmend und geradezu entrechtend [...]. Zehn Frachtmaschinen à 60 dB zwischen zwei und fünf Uhr morgens in Barthenheim-la-Chausée gegen fünfzig Starts gleicher Lautstärke am Sonntag nachmittag in Allschwil? Eine Perspektive, die sich an der Nation als Bezugspunkt der Verteilung orientiert, entrinnt dem generellen Problem der Verrechnung nicht, sondern kann es sogar noch weiter radikalieren, indem ein zusätzlicher Faktor eingeführt wird, der mit der konkreten Situierung im Bezug auf den Lärm in vielen Fällen gar nichts zu tun hat.

Mit diesen Gedanken nähern wir uns einer Aporie, in der die Fluglärmgegner gefangen sind, oder die jedenfalls ihre Organisationsbemühungen grundlegend erschwert. Sie lässt sich an dieser Stelle ausgehend von der scheiternden Komplexitätsreduktion zeigen, die der Bezug auf die Nation darstellt. Es ließ sich anhand der Interviews herausarbeiten, dass die Situiertheit und Situativität im Betroffensein vom Fluglärm eine kritische Rolle spielt. Die Situiertheit ist zugleich eine physisch-räumliche, körperliche und soziale Verortung auf der Mikroebene, worauf der Begriff der *sozialen Lärmsituation* abzielte. Folgt man der hier vertretenen Ansicht, dann ist diese mehrfache Verortung nicht nur eine zufällige Bedingung der empfundenen Belästigungen, sondern ein konstitutives Element derselben. Die weitere Vergesellschaftung, die bei einer Transformation der Belästigungen auf die Ebene eines politischen Problems nötig wird, ist dann aber zwingend mit besonderen Schwierigkeiten behaftet. Die mehrfache 'Entankerung', – um diesen Begriff einmal ganz konkret zu verwenden –, birgt in jeder Dimension das Risiko, einen wesentlichen Teil des ursprünglichen Problems zu verlieren. Darin unterscheidet sich der Fluglärm von vielen anderen Umweltproblemen bzw. deren Schädwirkungen, die nicht im selben Maße bzw. nicht in so vieler Hinsicht oder nicht so kleinräumig verortet sind. Es ist entsprechend leichter, unter Gegnern von Atomkraftwerken oder gentechnischen Freilandversuchen zumindest regional

gemeinsam zu mobilisieren oder einen Boykott gegen Ölkonzerne zu organisieren, die Bohrinseln in der Nordsee versenken wollen. Die Fluglärmgegner sind dagegen vom Ansatz her für eine Politik prädisponiert, die in kritischer Absicht gerne als *Sankt-Florians-Prinzip* bezeichnet wird. Als Vorwurf ist dies zwar selbst ideologieverdächtig: Der inhärente Fatalismus dieses Prinzips, nämlich der Gedanke, dass eben eine gewisse Zahl von Häusern brennen muss, und dann lieber nicht das eigene, unterstellt immer schon ein Nullsummenspiel, bei dem an Ursachen und Wirkungen nichts zu drehen ist. Dem muss aber nicht so sein; das zeigt, um im Bild zu bleiben, schon die Erfindung des Blitzableiters oder, im Fall des Fluglärms, die Durchsetzung von Nachtflugverboten oder absoluten Beschränkungen der Flugbewegungen an bestimmten Flughäfen. Dennoch bleibt etwas an dieser Charakterisierung, denn sie weist eben auf den konstitutiv notwendigen Partikularismus der FluglärmBetroffenen hin, der in besonderer Weise an die *Immobilie* geknüpft ist, an das unbewegliche Haus oder die Wohnung, die zwar nicht vom Blitz, aber doch immerhin vom Donner getroffen werden.

Die Transformation des Problems auf die politische Ebene wäre dann immer auf ganz besondere Weise eine *politics of scale*, weil sie von 'Entankerungen' jenseits aller taktischen und strategischen Kalküle bezüglich der kommunikativen Ebenen abhängt [...]. Die 'symbolischen Regionalisierungen', die Interpretationen, in denen dann größere Bezugsräume und ihnen zugeordnete Bedeutungshorizonte hervorgebracht werden, bleiben stets prekär, wie sich am untersuchten Material zeigen ließ. Ein Aspekt, an dem sich dies zusammenfassend gut illustrieren lässt, ist die Rolle des 'Elsass' in den Argumentationen der Fluglärmopponenten auf französischer Seite. Dies gibt uns zugleich die Gelegenheit, zum Schluss dieses Abschnitts noch einmal auf den Aspekt der Anerkennung zurückzukommen und schließlich auch einige praktische Konsequenzen aus dem Gesagten zu ziehen.

[...]

Auf verschiedene Weise wurde das Elsass [...] als eine Dimension der Lage kenntlich gemacht, die in das Problem irgendwie hineinspielt, die wichtig ist für die Interpretationen der Konflikte um den Fluglärm. Insbesondere wurden Motive erkennbar, die mit Themen der kollektiven Achtung bzw. Missachtung, mit mangelndem Respekt und Übergangenwerden zu tun haben. Das bereits erwähnte, zweimal benutzte Bild eines "Mülleimers", den das Elsass für die Schweiz darstelle, ist eine besonders starke Variante entsprechender Äußerungen. Ähnliche Tendenzen lassen sich aber auch in weit weniger drastischen Formulierungen dingfest machen, vor allem in der wiederholten Situierung von bestimmten Problemen oder Problemlagen im Kontext der Erwähnung des Elsass' oder der Elsässer. "Die fliegen über unsere Köpfe", kann das heißen, wenn gerade vom den Elsässern die Rede

war, "bei [uns] Elsässern entschuldigt man sich nicht" (IIm, Z. 332f), oder "Und alles bekommt das Elsass ab".

Solche Äußerungen wurden in mehreren Fällen recht heftig vorgetragen, manchmal erkennbar erregt oder wütend. In der Summe entstand dadurch der Eindruck, dass sich relevante Teile der Fluglärmopponenten auf französischer Seite *als* Bewohner des Elsass in Fragen des Fluglärms nicht hinreichend vertreten und geachtet, sondern übergangen oder sogar diskriminiert fühlen. Der "Respekt", der in den Gesprächen auch anderenorts gefordert wurde, nimmt hier also in gewissem Umfang eine regionale Gestalt an, er bezieht sich zumindest *auch* auf die Zugehörigkeit zu einer "vorgestellten Gemeinschaft" (Anderson 1983). [...]

[...]

Die [praxisorientierten] Denkanstöße [sollten] verdeutlichen, in welche Richtung die Befunde einer qualitativen Studie wie der vorliegenden weisen können. Sie ersetzen offenkundig auch in genauer ausgearbeiteter Form nicht die mittelnden Lärmberechnungen, die letztlich auf physikalischen Parametern und repräsentativen Befragungen beruhen. Sie rücken jedoch ganz andere Variablen in den Vordergrund, die in technizistischen Ansätzen bisher wenig oder gar keine Beachtung erfahren, ja zum Teil gar nicht erfasst werden können, weil sie sich den mittelnden und berechnenden Verfahren von vorneherein entziehen. So eröffnet etwa im vorliegenden Fall erst die Analyse der sozialen Bedeutung der Lärmsituationen die Perspektive auf ein qualitatives, segmentiertes und gewichtetes Zeitmanagement und eine *Kultur der Kalkulierbarkeit*. Systematisch geraten hier die Dimensionen der *Transparenz* der Kriterien und Entscheidungen sowie der *Partizipation* in verschiedenen Formen in den Blick. Diese lassen nicht nur prozedural, sondern auch substantiell andere Möglichkeiten erkennen, als sie bisher in den Forderungskatalogen der Fluglärmgegner dominieren. Aus ersichtlichen Gründen sind auch deren Forderungen meist als quantitative 'Ergebnisse' formuliert und meiden strukturelle und prozedurale Fragen zugunsten von klar beschreibbaren Zielen. Wenn es der qualitativen Forschung gelingt, Fragen aufzuwerfen, die zur Selbstverständigung über diese Ziele beitragen können, hat sie ihren Zweck in diesem Zusammenhang erfüllt.

[...]