

Lärmbelästigung im Kaiserreich:

Quietschen, hupen, fauchen

"Wer gegen Lärm kämpft, muß Lärm schlagen": Der verzweifelte Versuch des Philosophen Theodor Lessing, dem modernen Großstadtgetöse den Garaus zu machen. Von [Volker Ullrich](#)



Der Potsdamer Platz in Berlin um 1925 mit der bis heute erhaltenen Ampelanlage | © General Photographic Agency/Hulton Archive/Getty Images

Wer um die Jahrhundertwende zum ersten Mal nach Berlin kam, der wurde durch die ungewohnte Dichte und Hektik des Verkehrs geradezu überwältigt. "Von vier Seiten elektrische Bahnen und Omnibusse, Wagen auf Wagen, ohne Pause; aus sechs, sieben Straßen Equipagen, Droschken, Automobile, Geschäftswagen, Fahrräder, kreuz und quer, in mühsam gemäßigter Hast; und dazwischen ein Gewimmel von Fußgängern, aus allen Richtungen kommend, in alle Richtungen strebend, reich und arm, alt und jung, Berlin in allen seinen Schichten", so beschrieb ein zeitgenössischer Beobachter das Treiben um den Potsdamer Platz.

Von einer Straßenseite zur anderen zu gelangen sei "ein Kunststück für den Großstädter, eine Pein für den Provinzler", bemerkte eine Neuberlinerin 1898, und sie empfand das unablässige Läuten, Klingeln und Tuten all dieser Vehikel als "ohrenzerreißend". Tatsächlich war das Anwachsen des großstädtischen Verkehrs mit einer erheblichen Zunahme des Lärmpegels verbunden. "Das ununterbrochene Rasseln der Fuhrwerke auf dem Pflaster in den Hauptverkehrsstraßen verursacht häufig ein solches Getöse", klagte ein Berliner Stadtbauinspektor 1903, "daß man sein eigenes Wort nicht mehr versteht." Da sei ihm doch "die ländliche Stille" lieber, schrieb der Dichter Wilhelm Busch, nachdem er 1902 in Frankfurt am Main den Verkehrstrubel erlebt hatte.

Schon früh äußerten sich Ärzte und Psychologen besorgt über die schädlichen Wirkungen des Straßenlärms. Häufig wurden sie mitverantwortlich gemacht für die nervösen Leiden, die um 1900 grassierten und unter dem Sammelbegriff "[Neurasthenie](#)" Eingang in die medizinische Diskussion fanden. Es formierte sich eine Bewegung gegen Lärmbelästigung; zu ihrem wichtigsten Vorkämpfer wurde der Kulturphilosoph [Theodor Lessing](#).

Lessing, am 8. Februar 1872 als Sohn eines jüdischen Arztes in Hannover geboren, hatte ursprünglich auf Wunsch des Vaters Mediziner werden sollen. Während seines Studiums in München, wo er Anschluss an die Schwabinger Boheme fand und mit kulturkritischen Feuilletons auf sich aufmerksam machte, hatte er in einer Straße gewohnt, in der es besonders laut zuzug. 1901 und 1902 veröffentlichte er in der viel gelesenen Zeitschrift *Nord und Süd* zwei Aufsätze, in denen er zum ersten Mal vehement gegen die neuen Plagen des großstädtischen Verkehrs zu Felde zog.

Nachdem 1906 in New York eine Society for the Suppression of Unnecessary Noise unter der Schirmherrschaft der Millionärin Julia Barnett-Rice gegründet worden war und unter anderem in England Nachahmer gefunden hatte, lag der Gedanke in der Luft, eine ähnliche Organisation auch im deutschen Kaiserreich ins Leben zu rufen.

Um den Schritt vorzubereiten, schrieb Theodor Lessing im März 1908 – inzwischen Privatdozent für Philosophie an der Technischen Hochschule seiner Geburtsstadt Hannover – unter dem Titel *Der Lärm*, eine Kampfschrift gegen die Geräusche unseres Lebens. Darin verwies er ausdrücklich auf das Beispiel Amerikas und Englands, wo "schon weit mehr auf die Hygiene des Ohrs geachtet" werde, als dies in Deutschland der Fall sei. Nichts sei für das "Nervensystem" schädlicher als der "lärmende Trubel", den die Großstädter erdulden müssten. "Vierhundertpfündige Kraftbolzen rülpsen roh daher im tiefsten Tone der Übersättigung. Schrille Pfeifentöne gellen darein. Riesenautos, Achthundertpfünder, die jeden Rekord nehmen, stöhnen, ächzen, quietschen, hippen und huppen. Motorräder fauchen und schnauben durch die stille Nacht."

Lessing beklagte jedoch nicht nur den Lärm, sondern auch die mit den neuen Verkehrsmitteln einhergehende Umweltverschmutzung: "Blaue Benzinwolken rollen mit grauenhaftem Gestank über die Dächer. Bleichen das Grün der wenigen Bäume, wandern über das kleine schmale Stückchen schmutziggrauen Himmel, das zwischen den kahlen Steinmauern irgendwo noch auftaucht. Grässliche Signale durchbrechen von Zeit zu Zeit die erstickende, bleierne Dunstschicht. Das ist die Morphologie der Stadt. Auf das stolze Zeitalter der stinkenden Steinkohlebahn und lärmenden Dampfmaschine ist die lautere und stinkendere Periode der Kraftaufspeicherungs- und Explosivmaschinen gefolgt. Der Zylindertyp weicht dem Turbinentyp, der Kohlengeruch dem Benzingeruch. Niemals hat sich der Mensch mit mehr Geräusch, unter schrecklicherem Geruch über die Erde bewegt."

"Wer gegen Lärm kämpft, muß Lärm schlagen", so lautete das Motto. Am 1. November 1908 gründete Lessing den Deutschen Antilärm-Verein. Er machte sich zur Aufgabe, die deutsche Öffentlichkeit für die Risiken der Lärm- und Umweltbelastung zu sensibilisieren, um auf diese Weise Druck auf die staatlichen Behörden auszuüben. Wichtigstes Medium war das von Lessing herausgegebene und von ihm allein redigierte Mitteilungsorgan [Der Anti-Rüpel](#) (Untertitel: "Monatsblätter zum Kampf gegen Lärm, Roheit und Unkultur im deutschen Wirtschafts-, Handels- und Verkehrsleben"). Die Zeitschrift informierte über alle Aktivitäten des Vereins, über konkrete Vorschläge zur Einrichtung von Ruhezeiten ebenso wie über Fortschritte in der "Antilärm-Technik", aber auch über Beschwerden und Eingaben, Prozesse und

Gerichtsurteile, Maßnahmen und Verordnungen von städtischen Verwaltungen und Polizeibehörden.



Die Leipziger Strasse in Berlin Mitte der 1920er Jahre | © Alexander Binder/Hulton Archive/Getty Images

Am Anfang erfreute sich der Verein einigen Zuspruchs, auch in den großen Blättern wie dem liberalen Berliner Tageblatt. Bekannte Persönlichkeiten wie der Dichter Hugo von Hofmannsthal, der Leipziger Historiker Karl Lamprecht oder der Leiter der Göttinger Universitätsklinik, August Kramer, traten ihm bei. Man werde wohl bald mit 6.000 Mitgliedern rechnen können, schätzte Lessing Ende November 1908 zuversichtlich. Doch zwei Jahre später waren es gerade einmal 1.085; außer in Hannover, wo der Vorsitzende Lessing ein eigenes Büro unterhielt, gab es größere Ortsgruppen nur in Berlin, München und Frankfurt am Main.

Das Scheitern der hochfliegenden Pläne war zum einen zurückzuführen auf die elitäre Haltung Lessings und seiner Mitstreiter. Unter dem Lärm, so verkündeten sie, litten vor allem Intellektuelle, weil sie ihre "Nervenkraft" im Kampf gegen die Alltagsgeräusche verbrauchten und daher zu keinen geistigen Höchstleistungen mehr imstande seien. "Eine nie endende Kette von Qual und Pein zieht sich durch das Leben aller mit dem Gehirne arbeitenden Menschen." An Lärm und anderen Belastungen in den Fabriken, unter denen Industriearbeiter im Kaiserreich litten, zeigte sich der Verein hingegen nicht interessiert. Kein Wunder, dass die Antilärm-Agitatoren unter Sozialdemokraten keine Verbündeten fanden.

Zum anderen hatte die schwache Resonanz auch etwas mit den Widerständen zu tun, die Lessings Initiative hervorrief. So hielt etwa Arthur Wilke, ein Vertreter der Elektro- und Automobillobby, Lessing vor, er wolle eine "Tyrannei der Nervösen" errichten. Nicht nur "in ihrer Empfindung, sondern auch in ihren Äußerungen und Forderungen" seien die Lärmgegner "ziemlich maßlose Menschen". Besonders besorgt zeigte sich Wilke, dass sie sich als "erste Kraftprobe" gerade am Automobil versuchten, da dadurch die Entwicklung des noch jungen Verkehrsmittels behindert werde und Deutschland gegenüber den Vereinigten Staaten hoffnungslos ins Hintertreffen geraten könne. So suchten Lessings Gegner den Eindruck zu erwe-

cken, dass es sich bei der Antilärm-Bewegung um den Spleen einiger Neurastheniker handele, deren einziges Ziel es sei, dem unaufhaltsamen technischen Fortschritt Steine in den Weg zu legen.

Im April 1911 legte Lessing den Vorsitz des Vereins nieder, und wenige Wochen später verabschiedete er sich von den Lesern des Anti-Rüfels: "Unsere Sache kam zu früh, wird sich aber wieder melden und wird siegen." Tatsächlich meldete sich "die Sache" wieder – allerdings erst siebenzig Jahre später in der Bewegung der Grünen. "Gesiegt" haben diese trotz mancher Erfolge freilich nicht: Nach wie vor genießen im Konfliktfall die Interessen der Wirtschaft Vorrang.

Volker Ullrich

Jahrgang 1943, hat viele Jahre das Ressort Politisches Buch der ZEIT geleitet und ist Herausgeber von ZEIT Geschichte

Social-Media Dienste aktivieren

[\[Datenschutz\]](#)

Mehr zum Thema

[zum Ressort Geschichte](#)



[Straßenverkehr](#)

[Ein PR-Coup half dem Auto beim Siegeszug](#)

Den Autos gehört die Straße? Vor 100 Jahren hätten die meisten widersprochen. Dann gewann das Auto den Kampf um den Asphalt – mit nicht ganz feinen Mitteln. Von H. Holzer

[Arbeitsbedingungen](#)

[Kreativer durch Lärm?](#)

Lärm ist nicht immer schlecht, behaupten amerikanische Wirtschaftswissenschaftler. Doch wer sich ihre Studie ansieht, stellt fest: Sie ist experimenteller Blödsinn.