

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	9
Teil I: Einführung	21
A. <i>Ausgangslage und Anlass der Lärmstudie 90</i>	21
1. Der Forschungsgegenstand	21
2. Das Hauptanliegen der <i>Lärmstudie 90</i>	24
B. <i>Konzeptualisierung</i>	26
1. Der Zusammenhang zwischen der Geräuschbelastung und der wahrgenommenen Störung der Wohnqualität	27
2. Der Einfluss sozialer und psychischer Eigenschaften auf die Wahrnehmung der Störung der Wohnqualität	28
3. Die Folgewirkungen der Störung der Wohnqualität	29
Teil II: Methoden und ihre theoretische Begründung	32
A. <i>Problemstellung und Genauigkeitsansprüche</i>	32
B. <i>Die Idee des „Cluster“</i>	33
C. <i>Die Erhebung der akustischen Belastungsgrößen</i>	33
1. Die Erhebung der Strassenlärmelastung	33
2. Die Berechnung der Fluglärmelastung	35
a) Die Datenbasis des Berechnungsverfahrens FLULA	35
b) Simulation eines Fluges	36
c) Vor- und Nachteile von FLULA	37
d) Die Inputdaten für die Fluglärmberechnung in der <i>Lärmstudie 90</i> ..	37
e) Zur Genauigkeit der Fluglärmdata	39
D. <i>Die verwendeten Fluglärmmasse</i>	39
1. Leq und NNI	39
2. Die Lautheit nach Zwicker	40
E. <i>Das Quasi-Experiment als Untersuchungsansatz</i>	41
1. Die Eliminierung der räumlich-zeitlich beschränkten Faktoren	41
2. Cluster und Stufen der Lärmelastung	42
F. <i>Die Erfassung der Wahrnehmung und Bewertung des Fluglärm</i>	47
1. Theoretischer Hintergrund	47
2. Selbstbeobachtete Reaktionen	50
a) Wahrgenommene allgemeine Störung durch Lärm	51
b) Erlebte Innen-Aussen-Differenz	51

c) Erlebter Verlust an Spielraum für Aktivitäten: Die spezifische Störung durch Geräusche	52
d) Erlebter ästhetischer Verlust der Wohngegend	53
e) Erlebter Verlust an Wohlbefinden	53
f) Weitere Moderatorenvariablen	54
g) Spezifische Lärmbelastung ausserhalb des Wohnbereichs	55
h) Eigenschaften der Umwelt	55
3. Das Konzept des Fragebogens	55
4. Das Stichprobenkonzept	57
G. Eine kritische Betrachtung der verwendeten Methodik	59
1. Allgemeine Überlegungen zu den grundlegenden Annahmen: Vorteile und Nachteile der verwendeten Methoden der Datenerhebung	60
2. Spezifische Überlegungen zur Dimensionalisierung der abhängigen Variablen	62
a) Zum Begriff der Wohnqualität	63
b) Zum Begriff des Wohlbefindens und der Gesundheit	65
3. Die verwendeten statistischen Methoden	67
Teil III: Die Definition der „Störung durch Fluglärm“	73
<i>A. Wahrgenommene Störung durch Fluglärm</i>	<i>73</i>
<i>B. Das Konzept der „starken Störung“ durch Fluglärm</i>	<i>81</i>
<i>C. Wahrgenommene spezifische Störung durch Fluglärm</i>	<i>82</i>
Teil IV: Fluglärmbelastung und Wohnqualität: Forschungsfragen und Hypothesen	87
Teil V: Fluglärmbelastung und das Ausmass der Beeinträchtigung der Wohnqualität	94
<i>A. Der Zusammenhang zwischen der Fluglärmbelastung und der Störung der Wohnqualität (Leithypothese 1-1)</i>	<i>94</i>
<i>B. Zur Interpretation des Zusammenhangs zwischen der Fluglärmbelastung und der Störung der Wohnqualität (Leithypothese 1-2)</i>	<i>98</i>
<i>C. Der Einfluss der regionalen Zugehörigkeit auf die Beurteilung der Störwirkung des Flugverkehrs (Leithypothese 1-3)</i>	<i>103</i>
<i>D. Der Einfluss der sozio-demographischen Eigenschaften der befragten Personen auf die Beurteilung der Störwirkung des Flugverkehrs (Leithypothese 1-4)</i>	<i>107</i>
<i>E. Analyse der Stabilität der Beziehung zwischen Schallbelastung und Störwirkung im Zeitverlauf (Leithypothese 1-5)</i>	<i>110</i>
Teil VI: Der Effekt der Belastung durch Straßenlärm als einer zusätzlichen Geräuschquelle	115

<i>A. Problemstellung</i>	115
<i>B. Die grundlegenden Zusammenhänge zwischen der Belastung durch Strassenlärm und der wahrgenommenen Störwirkung</i>	118
<i>C. Die Wahrnehmung der Geräuschquellen (Leithypothese 2-1)</i>	120
<i>D. Der Effekt der zusätzlichen Geräuschquelle auf die Wahrnehmung der Störwirkung des Fluglärm (Leithypothese 2-2)</i>	122
<i>E. Lästigkeitsvergleich zwischen Flug- und Strassenlärmbelastung (Leithypothese 2-3)</i>	125
1. Ruhestörung im Quartier	125
2. Störung durch Flug- und Strassenlärm vor dem Haus	127
3. Störung durch Flug- und Strassenlärm in der Wohnung	128
Teil VII: Die Interaktion zwischen quellenbezogenen Lästigkeitsurteilen	130
<i>A. Abbildungseffekt (Leithypothese 3-1)</i>	130
<i>B. Amplifikationseffekt (Leithypothese 3-2)</i>	132
<i>C. Effekt der Dissonanzenreduktion (Leithypothese 3-3)</i>	134
Teil VIII: Die gesamthafte Lärmbelastung und Lärmstörung	137
<i>A. Die Wahrnehmung des Gesamtlärms (Leithypothese 4-1)</i>	139
<i>B. Der Zusammenhang zwischen Belastungsmassen und den Massen der subjektiv wahrgenommenen Störung (Leithypothese 4-2)</i>	143
<i>C. Die Effekte der akustischen Gesamtbelastrung (Leithypothese 4-3)</i>	146
<i>D. Der vernachlässigte Informationsgehalt der Geräuschkulisse</i>	150
Teil IX: Wohlbefinden und Fluglärmbelastung	152
<i>A. Das Konzept „Wohlbefinden“</i>	152
<i>B. Dimensionsanalyse des Konzepts „Wohlbefinden“</i>	156
<i>C. Zur Erklärung der Reaktionen auf die wahrgenommene Störung durch Fluglärm</i>	159
1. Dimensionsanalyse der nicht-gesundheitsbezogenen Reaktionen	159
2. Gesundheitliches Wohlbefinden	162
3. Erweiterung des Modells im Sinne der Coping-Theorie	163
<i>D. Perspektiven einer Neuorientierung</i>	168
Teil X: Ausblick	174
<i>A. Der homo sociologicus unter Lärmbelastung</i>	175
<i>B. Makrosoziologische Modelle der Schallbelastung und Lärmwirkung</i>	182
Literaturverzeichnis	185