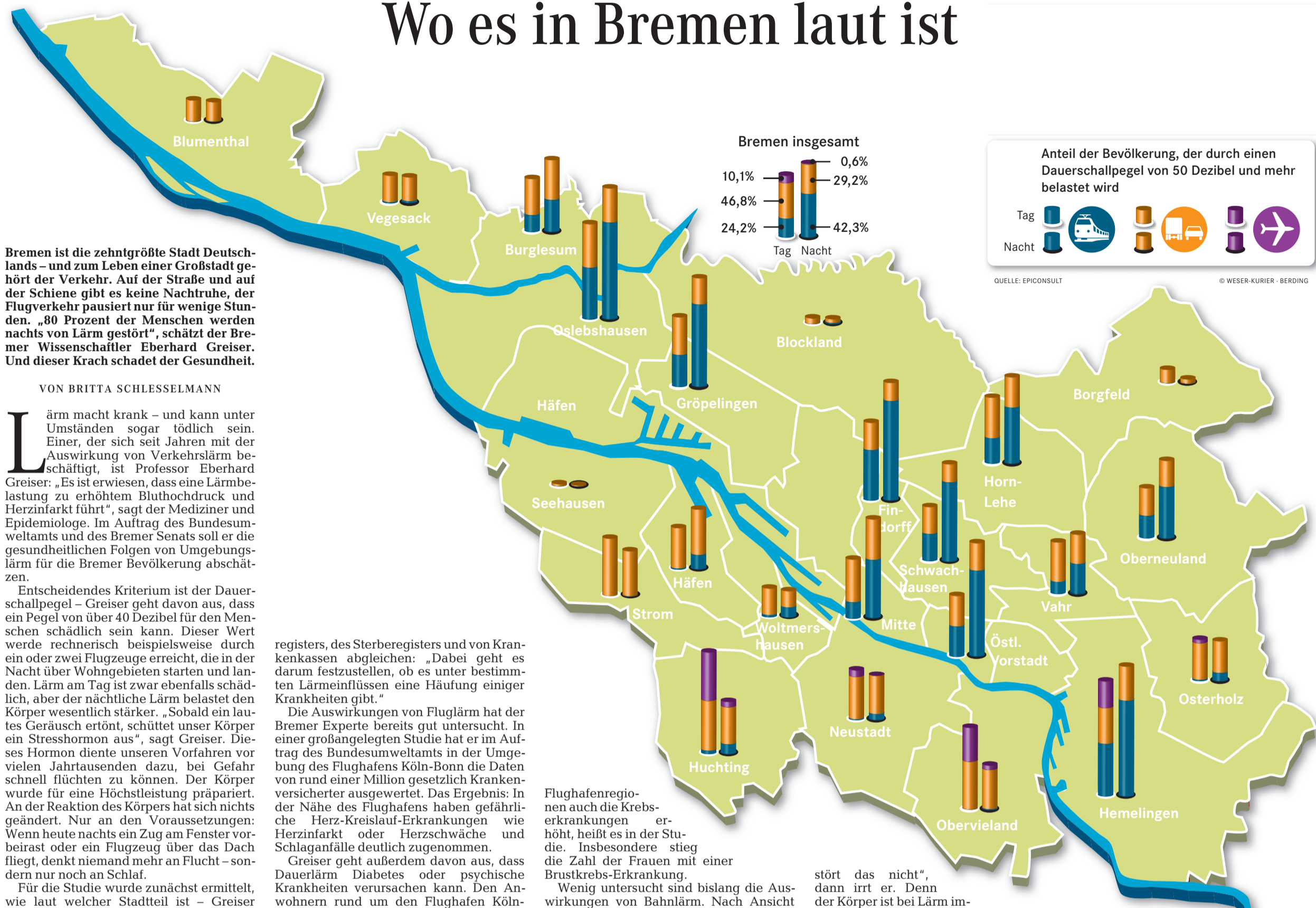


VERKEHRSLÄRM: DIE MEHRHEIT DER BREMER LEIDET UNTER DEM KRACH VON STRASSE, SCHIENE UND AUS DER LUFT

Wo es in Bremen laut ist



Bremen ist die zehntgrößte Stadt Deutschlands – und zum Leben einer Großstadt gehört der Verkehr. Auf der Straße und auf der Schiene gibt es keine Nachtruhe, der Flugverkehr pausiert nur für wenige Stunden. „80 Prozent der Menschen werden nachts von Lärm gestört“, schätzt der Bremer Wissenschaftler Eberhard Greiser. Und dieser Krach schadet der Gesundheit.

VON BRITTA SCHLESSELMANN

Lärm macht krank – und kann unter Umständen sogar tödlich sein. Einer, der sich seit Jahren mit der Auswirkung von Verkehrslärm beschäftigt, ist Professor Eberhard Greiser: „Es ist erwiesen, dass eine Lärmbelastung zu erhöhtem Bluthochdruck und Herzinfarkt führt“, sagt der Mediziner und Epidemiologe. Im Auftrag des Bundesumweltamts und des Bremer Senats soll er die gesundheitlichen Folgen von Umgebungslärm für die Bremer Bevölkerung abschätzen.

Entscheidendes Kriterium ist der Dauerschallpegel – Greiser geht davon aus, dass ein Pegel von über 40 Dezibel für den Menschen schädlich sein kann. Dieser Wert werde rechnerisch beispielsweise durch ein oder zwei Flugzeuge erreicht, die in der Nacht über Wohngebieten starten und landen. Lärm am Tag ist zwar ebenfalls schädlich, aber der nächtliche Lärm belastet den Körper wesentlich stärker. „Sobald ein lautes Geräusch ertönt, schüttet unser Körper ein Stresshormon aus“, sagt Greiser. Dieses Hormon diene unseren Vorfahren vor vielen Jahrtausenden dazu, bei Gefahr schnell flüchten zu können. Der Körper wurde für eine Höchstleistung präpariert. An der Reaktion des Körpers hat sich nichts geändert. Nur an den Voraussetzungen: Wenn heute nachts ein Zug am Fenster vorbeirast oder ein Flugzeug über das Dach fliegt, denkt niemand mehr an Flucht – sondern nur noch an Schlaf.

Für die Studie wurde zunächst ermittelt, wie laut welcher Stadtteil ist – Greiser stellte die Frage, wo es einen nächtlichen Dauerschallpegel von über 50 Dezibel gibt: Dabei kam heraus, dass die fast 26000 Findorffer zu 97,6 Prozent von Bahnlärm betroffen sind. In der Östlichen Vorstadt leiden 84 Prozent der rund 30000 Anwohner unter dem Lärm der Bahn, ebenso die Hälfte der etwa 13000 Oberneuländer. Insgesamt ist die Bahn in Bremen so laut, dass sie nachts 42 Prozent der Bremer schädigen könnte. Rund ein Drittel aller Bremer leidet außerdem unter nächtlichem Straßenlärm – Strom, Huchting und Obervieland gehören zu den Spitzenreitern. Ganz anders sieht die Lärm-Karte im Bereich des Fluglärms aus: Hier sind nachts in erster Linie die Bereiche Obervieland und Huchting betroffen.

In den kommenden Wochen wird Greiser die Lärmkarten mit den Daten des Krebs-

registers, des Sterberegisters und von Krankenkassen abgleichen: „Dabei geht es darum festzustellen, ob es unter bestimmten Lärmeinflüssen eine Häufung einiger Krankheiten gibt.“

Die Auswirkungen von Fluglärm hat der Bremer Experte bereits gut untersucht. In einer großangelegten Studie hat er im Auftrag des Bundesumweltamts in der Umgebung des Flughafens Köln-Bonn die Daten von rund einer Million gesetzlich Krankenversicherter ausgewertet. Das Ergebnis: In der Nähe des Flughafens haben gefährliche Herz-Kreislauf-Erkrankungen wie Herzinfarkt oder Herzschwäche und Schlaganfälle deutlich zugenommen.

Greiser geht außerdem davon aus, dass Dauerlärm Diabetes oder psychische Krankheiten verursachen kann. Den Anwohnern rund um den Flughafen Köln-Bonn wurden verstärkt Schlafmittel, Antidepressiva, Mittel gegen Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder Mittel gegen Bluthochdruck verschrieben. Da der Fluglärm das Immunsystem schwäche, hätten sich in

Flughafenregionen auch die Krebserkrankungen erhöht, heißt es in der Studie. Insbesondere stieg die Zahl der Frauen mit einer Brustkrebs-Erkrankung.

Wenig untersucht sind bislang die Auswirkungen von Bahnlärm. Nach Ansicht des Mediziners sind sie mit den Folgen von Fluglärm vergleichbar: In beiden Fällen wird es plötzlich sehr laut, sagt der Wissenschaftler. Und wenn ein Lärm-Betroffener sagt: „Ich höre das gar nicht mehr – mich

stört das nicht“, dann irrt er. Denn der Körper ist bei Lärm immer gestresst, selbst wenn Betroffene weiterschlafen. Anders als die Augen können die Ohren nicht geschlossen werden.

Bereits vor Jahren schätzte die Weltgesundheitsorganisation WHO, dass Zehntau-

sende Menschen pro Jahr an den Folgen von Lärm sterben. Abgesehen von Herzkrankheiten durch Verkehrslärm zählt die WHO Schlafstörungen durch andauernde Hintergrundgeräusche sowie Hörschäden wie Schwerhörigkeit und Tinnitus durch laute Musik, Verkehrs- und Freizeitlärm auf. Bei Kindern führe Lärm dazu, dass ihre Konzentrationsfähigkeit nachlässt und ihr Langzeitgedächtnis schlechter funktioniert. Greiser: „Gerade in Städten sind viele Menschen mehrfach belastet, dadurch addieren sich die Risikofaktoren.“ Er rät Betroffenen, sich gegen Lärm zu schützen und in ihre Wohnungen Schallschutzfenster einzubauen. In seiner eigenen Umgebung hat der Wissenschaftler schon immer für ausreichend Ruhe gesorgt: „Sonst könnte ich gar nicht arbeiten.“

Ein Presslufthammer ist laut, Rockkonzerte sind lauter / Heute Diskussion in der Arbeitnehmerkammer

■ Als Schwelle für mögliche Hörschäden gilt in der Medizin eine Lärmbelastung von 85 Dezibel (dB), die Schmerzgrenze liegt bei 120 bis 130 dB – das entspricht dem Krach eines in 100 Metern Entfernung startenden Düsenjets. In Wohnungen herrschen typischerweise 40 bis 50 dB, in Büros bis zu 65 dB. Im Straßenverkehr werden 85 dB erreicht, Rockkonzerte sind mit bis zu 110 dB oft lauter als ein Presslufthammer

mit 100 dB – jeweils drei Dezibel mehr verdoppeln die Belastung für das Ohr. Schon bei Lärm von 55 dB tagsüber und 45 dB nachts haben Menschen nach Studien zufolge ein doppelt so hohes Risiko, an Bluthochdruck zu erkranken. Somit steigt das Risiko, einen Herzinfarkt oder einen Schlaganfall zu erleiden. Heute findet zum Thema „Lärm in der Stadt“ eine Veranstaltung in der Angestell-

tenkammer Bremen statt. Beginn ist um 17.30 Uhr im Kultursaal. Nach einem Eingangsvortrag von Professor Greiser wird es eine Diskussionsrunde mit Verkehrsstaatsrat Wolfgang Golasowski, dem SPD-Abgeordneten Arno Gottschalk, Ludwig Müller, Referatsleiter im Gesundheitsressort, Ullrich Höft, Vorsitzender des Ausschusses Bahnlärm der Beiräte, sowie einem Vertreter der Bahn geben. BSC

Täglich 25 000 Autos

Es rauscht. Aber es ist kein gleichbleibendes Geräusch. Mal wird es durch ein lauterer Brummen unterbrochen, dann herrscht sogar ein Moment der Stille. In diesem Augenblick beginnt Ralf Braun zu schreien: „Das ist der reinste Luftkurort hier – uns fehlt nur noch die staatliche Anerkennung.“ Ralf Braun lebt an der Kattenturmer Heerstraße. 25000 Fahrzeuge kommen hier täglich vorbei: Pkw-Fahrer, die im benachbarten Gewerbegebiet einkaufen wollen oder schwere Lkw auf dem Weg zur Autobahn. Ab vier Uhr früh steigt der Lärmpegel, erst spät am Abend wird es leiser.

Der Verkehrslärm begleitet Braun schon sein Leben lang. Bereits seine Großeltern und Eltern haben in dem Haus gelebt – jetzt bewohnt der 48-Jährige das Haus mit seinem Vater Egon Braun. Der 76-Jährige erinnert sich noch gut an seinen Einzug 1961. Nur kurz wollte er mit seiner Frau in deren Elternhaus leben – geblieben ist er bis heute. Sein Hobby ist der große Garten: eine überdachte Veranda, der Rasen und Blumenbeete wirken idyllisch. Doch den Verkehr hört man auch hier.

In einem Aktionsplan wurde 2009 festgestellt, dass die Kattenturmer Heerstraße eine der lautesten Straßen Bremens ist. Die Anwohner erhielten 75 Prozent Zuschuss für die Anschaffung von Schall-



Ralf Braun lebt an der Kattenturmer Heerstraße. FOTO: KUHAUPT

schutzfenstern. Selten war es in seinem Haus so ruhig wie vom Herbst 2010 bis zum März 2011 – in dieser Zeit galt ein Lkw-Fahrverbot. „Das war himmlisch“, erinnert sich Ralf Braun. Es war möglich, tagsüber die Fenster zu öffnen und sich dabei zu unterhalten – oder sogar mit offenem Fenster zu schlafen. Doch Spediteure klagten gegen das Fahrverbot und bekamen Recht. Seitdem rauscht es wieder.

Wenn die Brauns einen Wunsch frei hätten, dann würde es ein dauerhaftes Lkw-Fahrverbot für die Straße geben. Doch dies wird wohl ein Traum bleiben, bedauert Ralf Braun. Er kämpft jetzt für eine Tempo-30-Zone, sie würde den Lärm reduzieren. Egon Braun: „Und wir sehen die Politik in der Verantwortung. Die sollen nicht nur schnacken – die sollen auch mal was für uns tun.“ BSC

Machtlos gegen Fluglärm

Wir haben das schönste Grundstück Bremens“, ist die Habenhausenerin Monika Morschel überzeugt. Auf der einen Seite liegt der Werdersee mit seinem Naherholungsgebiet – und hinten im Garten sorgt ein mit Seerosen bedeckter Gartenteich für Idylle. Der Fluglärm trübt jedoch das Bild – das Haus der Familie Morschel liegt in einer Einflugschneise. Als das Ehepaar das Haus vor 20 Jahren baute, war Fluglärm noch kein Thema, doch im Lauf der Jahre nahm die Zahl der Maschinen stetig zu. Besonders gestört fühlt sich die 65-Jährige durch die Nachtflüge. „Wenn nachts eine Maschine kommt, dann weckt mich nicht nur das Geräusch, dann fühlt man richtig einen Druck auf dem Körper und ist wach“, sagt sie. Früher hatte sie niedrigen Blutdruck – heute leidet sie an Bluthochdruck, ihrer Meinung nach eine Folge des Lärms.

Einige Bekannte seien bereits aus Habenhausen weggezogen, weiß Morschel. Diese Lösung kommt für sie nicht infrage, auch wenn sie sich nicht immer wohlfühlt und regelmäßig ins Ferienhaus an der See flüchtet. Mit Grauen erinnert sich die 65-Jährige an die ersten Maschinen von Ryanair: „Das war ein ganz besonderer Lärm. Die Maschinen waren als leise zertifiziert, aber sie hatten eine so unangenehme Tonlage,

dass sie jeder in der Nachbarschaft schon erkannte, bevor er sie sah.“

Monika Morschel engagiert sich in der Bremer Vereinigung zum Schutz Flugverkehrsgeschädigter. Viele Bürger fühlten sich machtlos gegenüber dem Lärm, hat sie festgestellt. „Der Senat muss wissen, wie sehr der Lärm den Menschen schadet und eine Lösung finden“, sagt sie. Ihre Forderung: ein konsequentes Nachtflugverbot. Schließlich habe Bremen einen Innenstadtlughafen, und die Politiker seien den Bewohnern ebenso verpflichtet wie der Wirtschaft.

Hoffnung macht Morschel die Entwicklung des Flughafens nahe dem niederländischen Groningen: „Dort wird eine 3000 Meter lange Landebahn gebaut, das ermöglicht interkontinentale Direktflüge.“ Das könnte Bremen schaden, ihrer Nachtruhe aber nutzen. BSC



Ein Leben in der Einflugschneise: Monika Morschel. FOTO: KUHAUPT

Atemnot am Bahngleis

Angelina Sörgel hat nichts gegen die Bahn. „Sonst wäre ich nicht vor 25 Jahren in die Nähe der Bahngleise gezogen – auch wenn es hier damals deutlich leiser war“, sagt sie. Als ihre Söhne klein waren, baute Familie Sörgel im Keller eine Gleisanlage nach: Das Anschauungsmaterial dafür hatten sie direkt hinter ihrem Garten in der Manteuffelstraße. Doch auch echten Bahn-Befürwortern wird der Gleisverkehr momentan zu viel. Alle paar Minuten rauscht ein Zug am Garten der Sörgels vorbei. „Dabei sind die Personenzüge gar nicht so schlimm, belastender sind die Güterzüge“, sagt die 64-Jährige. Nachts werde sie trotz Lärmschutzfenster aus dem Schlaf geschreckt. „Früher habe ich bei jedem Güterzug kurz die Luft angehalten. Heute sind die Züge so lang, dass ich Atemnot bekomme.“ Die Bahn würde die zulässige Zuglänge von 750 Metern komplett ausnutzen. Mit einer Geschwindigkeit von etwa 100 Stundenkilometern rasten die Züge durch die Stadt.

Sörgel leidet an Bluthochdruck und einer Form von Tinnitus. Die Krankheit führt dazu, dass sie alle Geräusche stark verstärkt wahrnimmt. „Im Restaurant kann ich es oft nicht ertragen, weil ich die Gespräche an den Nachbartischen, die Geräusche aus der Küche und die Hintergrundmusik sehr deutlich höre“, beschreibt sie. Eine mög-

liche Ursache für die Krankheit ist der Bahnlärm. Angelina Sörgel engagiert sich dagegen in einer Initiative. Ihrer Meinung nach gibt es vieles, was sich verbessern ließe: Moderne Züge und ein gut gepflegtes Schienennetz könnten den Lärm reduzieren. „Die Züge bremsen mit einem System, das noch aus der Zeit der Postkutschen stammt“, bemängelt die 64-Jährige.

Sie kann nicht verstehen, dass das Problem von der Politik nicht offensiver angegangen wird: Deutschland sei eine Exportnation, Bremen ein Logistikstandort. „Da müssen sich die Verantwortlichen der Lärmfrage stellen.“ Sie ärgert, dass Zuständigkeiten hin- und hergeschoben werden und sich keiner verantwortlich fühlt: Die Stadt verweise sie an den Bund, der Bund an die Bahn und die Bahn zurück an den Bund. BSC



Angelina Sörgel lebt in der Manteuffelstraße an der Bahntrasse. FOTO: KOCH