

Wenn der Lärm in der Stadt krank macht

VON BJÖRN LOHMANN

Kennen Sie dieses Gefühl, wenn Sie am Strand, im Wald oder in den Bergen sind und plötzlich feststellen: Es ist ja so still! Lärm ist in unserer heutigen Welt zum Dauerbegleiter geworden, so sehr, dass er manchmal kaum noch auffällt. Es sei denn, der Arzt diagnostiziert eine Herz-Kreislauf-Erkrankung. Denn chronische Lärmbelastungen können zu Schlafstörungen, Stress, Bluthochdruck, Herzinfarkten sowie Schlaganfällen führen und sogar Angstzustände und Depressionen verschlimmern.

Der aktuellen bundesweiten Lärmkartierung des Umweltbundesamtes zufolge ist jeder vierte Mensch in Deutschland von gesundheitsschädlichem Lärm betroffen. Davon sprechen Fachleute, wenn der Lärmpegel tagsüber 55 Dezibel und nachts 50 Dezibel überschreitet. Das entspricht der Lautstärke eines normalen Gesprächs. Die Weltgesundheitsorganisation berichtet, dass in Westeuropa jährlich mindestens eine Million gesunde Lebensjahre durch Umgebungslärm verloren gehen.

Woher kommt der Lärm?

Wer sich in einer Stadt nach draußen begibt, muss nicht lange warten, um die Hauptursachen für Lärm zu identifizieren: Drei Viertel der Deutschen fühlen sich vom Straßenverkehr gestört, 43 Prozent monieren Fluglärm und 34 Prozent Schienenverkehrslärm, wie eine Studie des Umweltbundesamtes ergeben hat. Hinzu kommt für jede zweite befragte Person Industrielärm. Nicht zuletzt beschwerten sich 57 Prozent über Nachbarschaftslärm – motorisierte Rasenmäher, Heckenscheren und Laubbläser lassen grüßen. Jeder achte Stadtbewohner sieht sich von allen fünf genannten Lärmquellen betroffen.

Lärm ist kein neues Phänomen. Schon im 19. Jahrhundert beklagten die Städter das Getöse der Hauptverkehrsstraßen, das Stampfen und Dröhnen von Maschinen und

Lärm in Städten kann schwerwiegende Folgen für die Gesundheit haben. Auch die Tierwelt leidet darunter. Zwei Maßnahmen, die helfen würden, wären weniger Autoverkehr und mehr Grünflächen.

Motoren und die Geräusche von Klingeln, Hupen und Sirenen. Restaurantbesucher beschwerten sich, dass Unterhaltungen kaum mehr möglich seien, und Ohrenärzte befanden, sie könnten kaum noch ordentliche Untersuchungen durchführen, weil es in ihren Praxen zu laut geworden sei.

Der Kampf gegen Lärm beginnt deshalb im frühen 20. Jahrhundert. Damals lösten Asphaltstraßen Pflasterstraßen ab, erfand Max Negweger Ohropax, die Wachs-Kugeln für die Ohren, errichtete ein Arzt in Dresden Ruhehallen, in denen sich lärmgeplagte Menschen erholen konnten. Doch der Trend zum Lärm ließ sich nicht aufhalten. Kaufhäuser begannen mit einer Dauerbeschallung ihrer Kunden, Großveranstaltungen eroberten die Innenstädte, das Verkehrsaufkommen und mit ihm der Lärm nahmen stetig zu.

Besonders problematisch ist jedoch nächtlicher Lärm. Denn ein gestörter oder verkürzter Schlaf lässt mehr freie Radikale entstehen und fördert Entzündungen in Gehirn, Herz und Gefäßen. Die Folgen dieses Stresses zeigen sich oft erst nach zehn bis 15 Jahren. Experimente belegen, dass jedes nächtliche Verkehrslärmereignis oberhalb von 50 Dezibel das Risiko, kurzzeitig aufzuwachen, um fünf bis zehn Prozent erhöht. In der Summe einer Nacht kann das die gesunden Schlafzyklen gewaltig durcheinanderwirbeln. Wer eh schon eine angeschlagene Psyche hat und auf nächtliche Erholung angewiesen ist, erlebt, dass sich die Krankheitssymptome verschlimmern.

Eine Untersuchung der Weltgesundheitsorganisation ergab dabei durchaus Unterschiede zwischen den Verkehrsmitteln: Bei gleicher Lautstärke empfanden weit weniger Städter ihren Schlaf als schwer gestört,

wenn es sich um Schienenverkehr handelte. Durch Flugverkehr fühlten sich schon deutlich mehr Personen massiv gestört. Der Spitzenreiter war jedoch mit deutlichem Abstand der Straßenverkehr: Erreichte der einen Pegel von 65 Dezibel – also die Lautstärke einer Nähmaschine oder eines Fernsehers – berichteten zwei von fünf Betroffenen von einem schwer gestörten Schlaf.

Schwierig ist Verkehrslärm auch für Kinder. Er kann das Hörverständnis und die Sprachverständlichkeit verringern, die Konzentration beeinträchtigen und letztlich Laune und Lernleistung beeinträchtigen.

Das nationale Lärmschutzpaket

2007 strebte die damalige Bundesregierung mit einem nationalen Verkehrslärmschutzpaket an, die Belästigung durch Lärm im Straßenverkehr bis 2020 um 30 Prozent zu senken. Tatsächlich aber nahm die Verkehrsbelastung trotz leiserer Fahrzeuge und Fahrbahnbeläge sowie lokaler Lärmschutzmaßnahmen in vielen Regionen sogar zu. Ursache dafür sind die wachsende Urbanisierung und die größere Mobilität der Menschen.

Inzwischen kommt Druck auch aus der EU: Die Europäische Kommission will mit dem Aktionsplan „Null-Schadstoff“ bis 2030 dafür sorgen, dass gegenüber 2017 30 Prozent weniger Menschen durch chronischen Verkehrslärm gestört werden. Auch der Bremer Senat hat auf die Problematik reagiert und im vergangenen Jahr die vierte Stufe der erstmals 2009 formulierten Lärmaktionspläne beschlossen. Zugrunde liegt eine alle fünf Jahre aktualisierte Lärmkartierung.

Zu den empfohlenen Maßnahmen gehört die Einrichtung von rund 150 „Ruhigen Ge-

bieten“ und ein nächtliches Tempolimit von 30 Kilometern pro Stunde auf elf besonders lärmbeeinträchtigten Straßen. Tempo 30 bedeutet sofort drei Dezibel weniger als Tempo 50 – und erhöht die Sicherheit. Außerdem sollen öffentlicher Nahverkehr, Radverkehr und Elektromobilität gefördert werden. Gegen den Schienenlärm werden Lärmschutzwände erwogen – was jedoch oftmals an Kosten scheitert. Der Fluglärm soll unter anderem durch geänderte oder steilere An- und Abflugrouten weniger Menschen betreffen. Bezüglich des Nachbarschaftslärms dürfen bereits viele motorisierte Gartengeräte nicht an Sonn- und Feiertagen, nicht zwischen 13 und 15 sowie nicht zwischen 17 und 9 Uhr betrieben werden.

Fachleute empfehlen außerdem Kreisverkehre statt Ampelkreuzungen und vor allem: Maßnahmen, die den Straßenverkehr verringern. Denn weniger Straßenverkehr bedeutet zugleich weniger Unfälle mit Verletzten, weniger Feinstaub und dadurch weniger Atemwegserkrankungen, weniger Reifenabrieb und damit weniger Mikroplastik in der Umwelt, weniger Treibhausgasemissionen und damit weniger Klimaerwärmung, weniger Abwärme und damit geringere Hitzebelastungen im Sommer und nicht zuletzt mehr Freiflächen, die für eine lebenswerte, grüne Stadtgestaltung zur Verfügung stehen.

Stress für die Tierwelt

Stadtlärm trifft auch die Tiere: Singvögel singen heute lauter als noch vor einigen Jahrzehnten, um über den Lärm hinweg zu hören zu sein. Das ist anstrengend, kostet Energie und beeinträchtigt unter anderem ihre Fortpflanzung. Generell ist die Kommunikation von Tieren gestört, was bei Paarung und Aufzucht problematisch ist. Hochfrequenter Lärm stört auch Fledermäuse bei der Jagd, Schiffs-lärm beeinträchtigt Fische bei der Orientierung. Zudem meiden einige Arten laute Gebiete, was ihre Optionen bei der Nahrungssuche einschränkt und sie auf Wanderungen in die Paarungsgebiete zu Umwegen zwingt. LOH

