

Zitat: Nrz, Thomas Reisener, 14. Juni 2010

Alarmierende Studien

Wenn Straßenlärm krank macht



Das Verkehrsaufkommen auf deutschen Straßen verdoppelt sich alle zwanzig Jahre. Foto ADAC

Düsseldorf (RP). Das Gesundheitsrisiko Verkehrslärm wird dramatisch unterschätzt. Fast jeder Zweite lebt in einer Krach-Kulisse, die krank machen kann. Experten sehen eine gewaltige Kostenlawine auf das Gesundheitssystem zurollen. Bürgern drohen Müdigkeit, Darmprobleme und Depressionen. Aber wer ist zuständig? Die Verantwortlichen schieben sich den Schwarzen Peter zu.

Inge Steinträger weiß ein Lied vom Lärm zu singen. Sie wohnt an der Ludenberger Straße im Düsseldorfer Stadtteil Grafenberg. 38 000 Autos ziehen hier täglich vorbei, und alle drei Minuten zittert das Vitrinen-Glas. Immer dann, wenn auch noch die Straßenbahn kommt. „Das ist so eine unterschwellige Angst“, beschreibt die 65-Jährige ihr Gefühl, „die kriecht von unten durch den ganzen Körper.“

Verkehrsaufkommen verdoppelt sich

Wieviel Krach erträgt der Mensch? Alle 20 Jahre verdoppelt sich auf Deutschlands Straßen der Verkehr. Allein in NRW sind zehn Millionen Autos zugelassen. Lkw, Busse und Motorräder nicht mitgerechnet. Ihr Grollen, Rauschen, Brummen und Pfeifen taucht die Städte in ein ständiges Geräusch. Das kriecht nachts in die Schlafzimmer. In die Ohren. Und vielen Menschen in die Seele.

Lange galt der Lärm der Städte als lästiges Ärgernis. Als Preis für Wirtschaftswachstum und Komfort. Aber neue Studien zeigen: Straßenlärm ist nicht nur lästig. Er macht krank. Laut

Umweltbundesamt erhöht der Krach der Straße bei jedem sechsten Deutschen das Herzinfarkt-Risiko um 20 Prozent.

„Wir haben das Problem dramatisch unterschätzt“, sagt Volker Mersch-Sundermann, Professor an der Freiburger Universitätsklinik. Als Umweltmediziner kümmert er sich kaum noch um Klassiker wie belastete Lebensmittel oder Feinstaub in der Atemluft. „Die schlimmste Umweltverschmutzung ist heute der Verkehrslärm“, sagt er. Und das Lausch-Gift ist teuer: „Vermutlich gehört Lärm neben Rauchen und Alkohol bereits zu den größten vermeidbaren Kostentreibern im Gesundheitssystem.“

45 Dezibel reichen, um den Schlaf zu stören

Mersch-Sundermann ist kein Außenseiter. Keiner, der Ängste schürt, um berühmt zu werden. Er gehört zu den führenden Lärmwirkungsforschern in Europa. Widerspruch zu seiner Warnung gibt es kaum. Auch das Umweltbundesamt stellt fest: „Knapp die Hälfte der Bevölkerung ist durch Straßenverkehr mit Pegeln belastet, bei denen Beeinträchtigungen des physischen und sozialen Wohlbefindens zu erwarten sind.“

Die Behörde beruft sich auf neueste Ergebnisse der Wissenschaft. Demnach kann tagsüber schon ein Dauerschallpegel ab 55 Dezibel an der Außenwand von Gebäuden im Inneren die Gesundheit gefährden. 55 Dezibel entsprechen der Lautstärke eines Gespräches in einem Meter Entfernung. Nachts reichen 45 Dauer-Dezibel, um den Schlaf zu stören. Mit 45 Dezibel summt schon ein Kühlschrank.

Stresshormone im Schlaf

Das Tückische ist: Die Geräusche müssen ihr Opfer nicht einmal aufwecken, um ihm zu schaden. Mersch-Sundermann: „Im Schlaf verschieben auch schon sehr moderate Geräuschbelastungen die Traumphasen, manipulieren den Blutdruck und führen zu mehr Stresshormonen.“ Häufige Folgen: Abgeschlagenheit, geschwächtes Immunsystem, Darmkrankheiten und Depressionen. Bei Dauer-Pegeln über 65 Dezibel, wie nachts an Hauptstraßen messbar, droht langfristig ein Herzinfarkt. Ein kaum bekanntes Forschungsergebnis, das der Berliner Mediziner Wolfgang Babisch kürzlich bestätigt hat.

Vor ein paar Jahren hat Inge Steinträger eine Bürgerinitiative gegen den Straßenlärm gegründet. Eine, wie es sie inzwischen in jeder deutschen Großstadt gibt. Ihr Fazit: „Die Politik macht nichts.“ Was sie auch auf das mangelnde Engagement ihrer Leidensgenossen zurückführt. „Lärm macht passiv“, sagt sie, „die Menschen igeln sich ein. Dabei gibt es in Düsseldorf doch noch viel schlimmere Ecken.“

Nur schwer nachzuweisen

Nicht nur in Düsseldorf. Ein Problem der Lärmopfer ist, dass ihre Beschwerden auch bei anderen Krankheiten auftreten: „Lärm juristisch als Ursache nachzuweisen, ist aufwändig“, sagt Mersch-Sundermann, „auch wenn der Zusammenhang medizinisch eindeutig ist.“

Das zweite Problem beim Kampf gegen den Lärm: Wer ist zuständig? Kommunen, Verkehrs- und Umweltministerien schieben sich gegenseitig den schwarzen Peter zu. Wissend, dass selbst engagierte Bürger wie Inge Steinträger sich im Dickicht der Zuständigkeiten verirren. Hilfe gäbe es: Flüsterasphalt ist äußerst effektiv, Schutzwälle und rigoros überwachte Tempolimits ebenfalls.

„Undankbares Thema“, winkt ein Mitarbeiter des Düsseldorfer Umweltministeriums ab. Er möchte namentlich nicht genannt werden. „Wer will denn schon so vielen Menschen sagen, dass für ihr Problem kein Geld da ist?“ Zitat Ende