

ZDF heute 18.6.2017

Leben an der Autobahn "Verkehrslärm macht krank"

Schlaganfall, Herzinfarkt, Bluthochdruck, Depressionen: Wer nahe an stark befahrenen Straßen oder Autobahnen wohnt, hat ein höheres Krankheitsrisiko. Warum das so ist und warum Lärm immer noch zu wenig bekämpft wird, erklärt der Mainzer Kardiologe Thomas Münzel im heute.de-Interview.

heute.de: Wie definieren Sie Lärm, der uns Menschen auf die Gesundheit schlägt?

Thomas Münzel: Lärm kommt vom italienischen Wort Alarm. Wenn wir es hören, erwacht unser Fluchtreflex. Es sind also Geräusche, die von ihrer Umwelt als störend empfunden werden. Werden bestimmte Schallgrenzen überschritten, müssen wir mit Gefährdungen der Gesundheit rechnen.

heute.de: Nehmen wir hohe Frequenzen anders wahr als tiefe?

Münzel: Bei gleicher Lautstärke empfinden wir hohe Frequenzen lauter und schneller unangenehm als tiefe.

heute.de: Aber hohe Frequenzen machen nicht schneller krank als tiefe?

Münzel: Es kommt unter anderem darauf an, wie der Lärm in unserem Körper verarbeitet wird. Wenn hohe Frequenzen bei uns schneller und intensiver Stress erzeugen, dann muss man auch mit schnelleren und intensiveren Auswirkungen auf die Gesundheit rechnen.

heute.de: Welche Krankheiten kann Straßenlärm auslösen?

Münzel: Der weltweit geschätzte Lärmforscher Wolfgang Babisch hat es an einem Lärmwirkungsmodell deutlich gemacht: Wenn es sehr laut ist, also bei Lautstärken über 90 Dezibel, wird das Gehör direkt geschädigt. Lärm im Bereich zwischen 50 und 60 Dezibel wirkt indirekt auf unsere Gesundheit. Unsere Konzentration, Kommunikation oder unser Schlaf werden gestört. Dann wird die sogenannte Ärgerreaktion (oder Annoyance) ausgelöst und wir geraten in Stress. Der Cortisol-Spiegel und die Katecholamine im Körper steigen. Wenn wir diesem Stress chronisch ausgesetzt sind, bildet der Körper selbst Risikofaktoren aus.

heute.de: Was bedeutet das?

Münzel: Das Blut gerinnt schneller, der Blutzucker und die Blutfette werden erhöht. Wenn diese Situation anhält, muss man langfristig mit Erkrankungen wie Herzinfarkt, Schlaganfall und Herzschwäche rechnen. Wenn wir rauchen, uns zu wenig bewegen oder schlecht ernähren, verschulden wir selbst die Risiken. Wir können unser Verhalten ändern und das Risiko minimieren. Dem Verkehrslärm aber sind wir schutzlos ausgeliefert und auf die Politik angewiesen, dass sie verbindliche Lärmgrenzen einführt.

heute.de: Welche konkreten Risiken löst Krach aus?

Münzel: Wir wissen, dass pro zehn Dezibel mehr Lärm das Risiko, einen Herzinfarkt oder auch Schlaganfall zu erleiden, um zehn bis 20 Prozent zunimmt. Neuere Studien auch aus Mainz zeigen: Insbesondere die, die sich über den Lärm ärgern, werden eher herzkrank oder bekommen mehr psychische Erkrankungen wie Depressionen und Angststörungen.

heute.de: Wie wirkt Lärm auf Kinder?

Münzel: Auch sie können Bluthochdruck entwickeln und ihre kognitiven Leistungen werden deutlich eingeschränkt. Studien belegen, dass Lärm die Entwicklung der Kinder um vier bis sechs Wochen verzögern kann. Das muss uns beunruhigen, weil wir nicht wissen, was das langfristig für Folgen für diese Kinder hat. Wir dürfen das auf keinen Fall bagatellisieren.

heute.de: Nimmt unsere Lärmempfindlichkeit zu?

Münzel: Ich würde sagen ja. Der Stress nimmt in unserer Gesellschaft zu und fördert in hohem Maße auch die Lärmempfindlichkeit.

heute.de: Werden wir im Alter weniger lärmempfindlich, weil wir schwerhörig werden?

Münzel: Man hört nicht mehr die sehr hohen Frequenzen. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat drei Gruppen definiert, die deutlich lärmempfindlicher sind als alle anderen: Kinder, Kranke und Alte. Die Konsequenz müsste sein, Schulen, Kitas und Krankenhäuser besser zu schützen. Nur hält sich niemand daran.

heute.de: Es gibt Menschen, die seit Jahren nahe an einer Autobahn wohnen. Angesprochen auf den Dauerlärm, sagen viele: Das höre ich gar nicht mehr. Kann man sich an Lärm gewöhnen?

Münzel: Nein. Das haben große wissenschaftliche Untersuchungen nachgewiesen. Wenn ich nachts schlafe und Lärm ausgesetzt bin, steigt der Blutdruck immer an, auch wenn ich weiterschlafe und nicht aufwache. Wir können dieser Lärmbelastung nicht entgehen. Die Augen kann der Mensch schließen, die Ohren nicht.

heute.de: Also können sich die Menschen nur die Ohren verstopfen. Welchen Schutz gibt es noch?

Münzel: Das Problem ist, dass der Lärm stetig zunimmt. Das Umweltbundesamt hat errechnet, dass der Straßenverkehr 60 Prozent des Lärms in Deutschland erzeugt. Und die Verkehrsbelastung nimmt deutlich zu. Aktiver Schallschutz ist, wenn man den Lärm an seiner Quelle reduziert, also den Autos, Bussen und Motorrädern. Passiven Schallschutz erreichen wir, wenn wir beispielsweise Lärmschutzwände bauen.

heute.de: Eigentlich ganz einfach ...

Münzel: Lärmreduktion wird gewünscht, ist aber extrem teuer. Der ehemalige Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hat vorgerechnet, es koste den Steuerzahler eine Milliarde Euro, wenn der Lärm in Deutschland um nur ein Dezibel reduziert werde. Auf der anderen Seite macht Lärm krank und man könnte hunderte Millionen an Krankheitskosten einsparen, wenn man Lärm reduziert. Die beste Lösung wäre, die Lärmverursacher an den Therapiekosten zu beteiligen.

heute.de: Muss der Gesetzgeber aktiv werden?

Münzel: Wir Mediziner wissen und können belegen, dass Lärm nicht nur nervt, sondern krank macht. Angesichts dessen sind unsere Gesetze noch viel zu lasch. Es gibt Empfehlungen der WHO, deren Grenzwerte niedrig liegen. Aber das sind eben nur Empfehlungen und keine Gesetze. Das heißt, leider muss sich niemand an diese Grenzwerte halten. So kann es vorkommen, dass die empfohlenen Lärmgrenzen im Bereich von Kitas, Seniorenheimen und Krankenhäusern um bis zu 20 Dezibel überschritten werden, aber dafür interessiert sich leider niemand.

Das Interview führte Katharina Sperber.

Thomas Münzel ...



... ist Professor für Kardiologie und Gefäßerkrankungen an der Johannes Gutenberg-Universität Mainz und Ärztlicher Direktor der 2. Medizinischen Klinik und Poliklinik der Universität.

Verkehrslärm: Ursachen und Lösungen

Ausmaß des Straßenverkehrslärms

Laut Umwelt-Bundesamt belästigt Straßenverkehrslärm inzwischen mehr als die Hälfte der Deutschen. Das geht aus einer repräsentativen Umfrage zum "Umweltbewusstsein in Deutschland 2014" mit rund 2.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern hervor. Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde 2012 die Geräuschbelastung der Bevölkerung in Ballungsräumen und an Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mindestens drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr erfasst. Demnach sind 2,5 Millionen Menschen in Deutschland ganztags Pegeln von mehr als 65 Dezibel ausgesetzt. Nachts leiden 2,9 Millionen Menschen unter Pegeln von mehr als 55 Dezibel. Ab einem Tagespegel von etwa 60 Dezibel steigt das Herzinfarkttrisiko unterschiedlichen Studien zufolge kontinuierlich. Ab einem Schallpegel von 65 Prozent sind daher aus gesundheitlicher Sicht Schutzmaßnahmen erforderlich. Eine Grenze für eine Belästigung liegt nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation (WHO 2000) mit etwa 55 Dezibel niedriger.

Gesetzliche Vorgaben

Eine generelle Regelung zum Schutz vor Straßenverkehrslärm gibt es in Deutschland nicht. Nur bei Neubau oder wesentlichen Änderungen an einer Straße (wenn sie beispielsweise um einen durchgehenden Fahrstreifen erweitert wird) sind in der Verkehrslärmschutzverordnung Grenzwerte vorgesehen: für Wohngebiete am Tag 59 Dezibel, nachts 49 Dezibel, vor Krankenhäusern 57 Dezibel am Tag und 47 Dezibel in der Nacht. Die Geräuschbelastung wird berechnet, Messungen sind laut Umwelt-Bundesamt nicht vorgesehen. Für bestehende Straßen und Autobahnen gibt es keine Grenzwerte und damit auch keinen Rechtsanspruch auf Lärmschutz. Das aktuelle Nationale Lärmschutzpaket II der Bundesregierung stammt von 2009. Darin heißt es, das Bundesverkehrsministerium strebt an "Geräuschgrenzwerte für alle Verkehrsträger über die bereits erreichten Grenzwertverschärfungen hinaus deutlich zu reduzieren". Der Straßenverkehrslärm solle bis 2020 um ein Drittel reduziert werden. Allerdings wird das schwer zu erreichen sein, da das Verkehrsaufkommen stetig steigt. Der Bund stellt für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) jährlich 50 Millionen Euro zur Verfügung.

Lärmschutz

Eine Minderung des Straßenverkehrslärms lasse sich "nur durch eine Vielzahl aufeinander abgestimmter Einzelinstrumente erreichen", sagen Experten im Umwelt-Bundesamt. Dazu zählen sie: Vermeidung von Verkehr (zum Beispiel Abschaffung der Pendlerpauschale), Umstieg auf umweltschonende Verkehrsmittel (Fahrrad, Bus, Bahn) und technische Maßnahmen. So verpacken Hersteller Motoren, verändern die Antriebe und Karosserien. Beim Straßenbau kann durch sogenannten Flüsterasphalt, dessen Poren offener sind als beim herkömmlichen Asphalt, Lärm vor allem bei höheren Geschwindigkeiten reduziert werden. Straßenabsenkungen, Lärmschutzwände und Tunnel sollen darüber hinaus helfen. Lärmgeplagte Anwohner können sich auch Lärmschutzfenster in ihre Häuser einbauen lassen. Es wird unterschieden zwischen aktivem und passivem Lärmschutz. Aktiv: lärmindernde Maßnahmen an den Fahrzeugen selbst oder der Bau von Lärmschutzwänden. Passiv: Schallschutz an Fenstern, Türen, Wänden, Fassaden oder Dächern. Wichtig ist bei Lärmschutzfenstern, dass die Wohnungen gut gelüftet werden.

Text: Katharina Sperber