

Keine Stille, nirgends



Keine Stille, nirgends

Dauerstress durch Verkehrslärm

Bellende Hunde, ein nahegelegener Schulhof, die Besucher eines Biergartens: Lärm ist ein allgegenwärtiges Problem. Die stärkste Belastung geht wohl vom Verkehrslärm aus - mit gravierenden Folgen für die Gesundheit.

In Deutschland wird Widerstand gegen Lärm laut. Zurzeit vor allem am Frankfurter Flughafen, der gerade erweitert worden ist und wo ein seit wenigen Tagen übergangsweise ein Nachtflugverbot gilt, und in Berlin, wo eine neuer Flughafen neue Einflugschneisen mit sich bringt, und im Mittelrheintal, wo die Gottharttunnelöffnung in der Schweiz die Zahl der Güterzugdurchfahrten zu multiplizieren droht.

Eckhart Heinrichs, LK Argus Berlin:

"In Deutschland sterben inzwischen mehr Menschen in Folge lärmbedingter, verkehrslärmbedingter Gesundheitsfolgen, als durch Verkehrsunfälle."

Schon 2003 verdeutlichte eine Studie aus Nordrheinwestfalen: Statistisch gesehen kamen von 10.000 Einwohnern 0,8 Personen bei Verkehrsunfällen ums Leben, 2,9 Todesfälle gingen dagegen auf das Konto andauernder Verkehrslärmbelastungen. Zu den Risiken zählen Herzinfarkt, Bluthochdruck und Schlafstörungen.

Wer an Verkehr denkt und seine Gefahren, der denkt an Unfälle. Die Wenigsten wissen, wie gefährlich Verkehrslärm ist.

[Fluglärm im Rhein-Main-Gebiet](#)



[Das Rhein-Main Gebiet ist eine Region, die sich seit über 20 Jahren gegen die Fluglärmbelastung durch den Frankfurter Flughafen wehrt. Hier landen Flugzeuge in Abständen von weniger als einer Minute. 1200 Flugbewegungen sind es täglich und 50 % mehr sollen es noch werden. weiter ...](#)

[Lärm durch Schiene und Straße](#)



[Der Bund betreibt Lärmschutz in den Grenzen seiner Zuständigkeit. 50 Millionen Euro Bundesmittel fließen jährlich in die Sanierung von Autobahnen und Bundesfernstraßen und 100 Millionen in das Schienennetz. Das aber ist nur ein Bruchteil des Bedarfs. weiter ...](#)

An Lärm gewöhnen kann man sich nicht, sagen Wissenschaftler. Wer es sich irgendwie leisten kann, zieht daher weg. Zurück bleiben die sozial Schwachen. So schafft Lärm neben den erheblichen gesundheitlichen Folgen soziale Brennpunkte, verändert unsere Städte.

Quelle: DreiSat

"Leben in der Lärmhölle": "planet e." über Flug-, Bahn- und Straßenlärm und die gesundheitlichen und sozialen Folgen

Mainz (ots) - Mit dem immer stärker werdenden Lärm beschäftigt sich am Sonntag, 30. Oktober 2011, 13.25 Uhr, die ZDF-Umweltdokumentationsreihe "planet e.". In ihrem Film "Leben in der Lärmhölle" gehen Erik Hane und Stefan Hanf anhand von drei Beispielen (Rheinhessen, Mittelrheintal, Leipzig) der Frage nach, welche gesundheitlichen, sozialen und wirtschaftlichen Folgen Lärm für Menschen hat.

In Lörzweiler, einem idyllischen Weindorf in Rheinhessen, ist es mit der Ruhe vorbei, seit am 21. Oktober 2011 am Frankfurter Flughafen die neue Nordwest-Landebahn in Betrieb genommen wurde. Täglich fliegen bis zu 100 startende Jets in rund 1500 Metern Höhe über den Ort hinweg. Dagegen kämpft Karsten Jacobs, Chef einer Bürgerinitiative gegen Fluglärm. Er kämpft juristisch gegen die neuen Flugrouten und organisiert Demos und Infoabende zum Thema. Doch ob der große persönliche Einsatz Erfolg haben wird, ist mehr als fraglich. Lediglich der Kampf um ein Nachtflugverbot am größten deutschen Flughafen ist noch nicht entschieden.

Mit Lärm zu leben - das versuchen die Menschen im Mittelrheintal zwischen Rüdesheim und Koblenz seit Jahrzehnten. Mit seinen steilen Weinberglagen und den romantischen Burgen bildet das enge Tal eine einzigartige und international bekannte Kulturlandschaft. Doch die landschaftlichen Verhältnisse sind Segen und Fluch zugleich. Auf den schmalen Uferstreifen drängen sich neben kleinen, mittelalterlichen Ortschaften auf beiden Seiten des Rheins auch Schienenstrecken. Ein bedeutender Teil des europäischen Nord-Süd-Güterverkehrs wird über die Trassen des Mittelrheintals abgewickelt. Bis zu 500 Züge rattern jeden Tag oft nur wenige Meter an den Wohnhäusern vorbei. Viele Anwohner leiden unter massiven Gesundheitsbeschwerden, vielerorts bleiben die Touristen aus, Hoteliers und Gastronomen klagen über sinkende Gästezahlen.

Vier Kilometer lang, vier Fahrbahnen, mehrere Straßenbahnlinien - in der Leipziger Georg-Schumann-Straße tobt der Verkehr Tag und Nacht. Die Straße ist offiziell die lauteste Wohnstraße der Großstadt. Die Hälfte der Geschäfte steht leer, 40 Prozent der Wohnungen ebenso. Aus einer blühenden Flaniermeile ist in den vergangenen 20 Jahren wegen der ständigen Verlärmung eine städtische Problemzone geworden. Die Aufgabe von Dirk Zinner ist es, den weiteren Verfall der Straße zu verhindern. Dafür kämpft er als "Magistralenmanager": Zinner spricht mit Investoren, die Häuser sanieren sollen, plant verkehrsberuhigte Zonen in der Straße und vermittelt leerstehende Häuser an Kulturinitiativen.

Fotos sind erhältlich über den ZDF-Bilderdienst, Telefon: 06131 - 70-16100, und über <http://bilderdienst.zdf.de/presse/planete>

Pressekontakt:

ZDF-Pressestelle

Telefon: +49-6131-70-12121

Telefon: +49-6131-70-12120

ZDF-Sendung vom 30.10.2011

Leben in der Lärmhölle

Die Kehrseite der ungebremsten Mobilität

Dröhnende Flugzeuge, donnernde Lastwagen, ratternde Güterzüge: Rund 20 Millionen Menschen in Deutschland leiden massiv unter Lärm. Für viele wird das zum Gesundheitsproblem: Experten sehen in der Verlärmung der Umwelt sogar eine mögliche Ursache für vermehrt auftretende Krebserkrankungen bei Anwohnern von Flughäfen, Autobahnen und Schienenstrecken. planet e. geht der Frage nach, welche gesundheitlichen, sozialen und wirtschaftlichen Folgen Lärm für Menschen hat.

- [Drucken](#)
- [Versenden](#)
- 28.10.2011 [Archiv]

In Lörzweiler, einem idyllischen Weindorf in Rheinhessen, ist es mit der Ruhe vorbei, seit am 21. Oktober 2011 am Frankfurter Flughafen die neue Nordwest-Landebahn in Betrieb genommen wurde. Täglich fliegen jetzt bis zu 100 Jets in rund 1500 Metern Höhe über den Ort hinweg.



dpa
Flugzeug über Wohnhaus

Infobox

Sendezeit

planet e: Leben in der Lärmhölle
Sonntag, 30.10.11 um 13:25 Uhr

Einer, der das nicht hinnehmen will, ist Karsten Jacobs. Als Chef einer Bürgerinitiative gegen Fluglärm kämpft er gegen die neuen Flugrouten. Doch ob der große persönliche Einsatz auch Erfolg haben wird, ist mehr als fraglich. Denn lediglich der Kampf um ein Nachtflugverbot am größten deutschen Flughafen ist noch nicht endgültig entschieden.

Nichts für schwache Ohren

Mit Lärm zu leben - das versuchen die Menschen im Mittelrheintal zwischen Rudesheim und Koblenz seit Jahrzehnten. Mit seinen steilen Weinberglagen und den romantischen Burgen bildet das enge Tal eine einzigartige und international bekannte Kulturlandschaft. Doch die landschaftlichen Verhältnisse sind Segen und Fluch zugleich. Auf den schmalen Uferstreifen drängen sich neben kleinen, mittelalterlichen Ortschaften auf beiden Seiten des Rheins auch stark befahrene Schienenstrecken.



dpa
Güterverkehr im Mittelrheintal

Über die Trassen des Mittelrheintals wird ein bedeutender Teil des Güterverkehrs abgewickelt, der Europa auf der Nord-Süd-Achse quert. Bis zu 500 Züge rattern jeden Tag durch das Tal, oft nur wenige Meter an den Wohnhäusern vorbei. Und das hat Folgen: Viele Anwohner leiden unter massiven Gesundheitsbeschwerden, vielerorts bleiben die Touristen aus, Hoteliers und Wirtschaften klagen über sinkende Gästezahlen. Und die Aussichten sind düster: Prognosen sagen voraus, dass der Güterverkehr in Deutschland bis 2025 um mehr als zwei Drittel zunehmen wird.



dpa
Lärmquelle Autoverkehr

Gesundheitsrisiko Lärm

Experten sehen in Lärm ein ernst zu nehmendes Gesundheitsrisiko. Bluthochdruck, Herz-Kreislaufleiden, ja sogar Krebserkrankungen können auf sein Konto gehen. Auch höhere Reizbarkeit, schnellere Erschöpfung, klassisches Ohrensausen oder Tinnitus können durch Dauerbeschallung verursacht werden. Dabei ist Lärm als Krankmacher kein Einzelfall sondern ein Massenphänomen.

Studien belegen außerdem, dass Lärm die Konzentrationsfähigkeit beeinträchtigt. So kann zum Beispiel Fluglärm die schulische Leistungsfähigkeit von Kindern mindern. Mit zunehmendem Lärm fällt Kindern das Lesen schwerer und die Merkfähigkeit wird beeinträchtigt. Dabei hat Lärmbelästigung in der Nacht stärkere Auswirkungen als am Tag, da der Körper die nächtliche Ruhephase zur Erholung braucht.

Lärm lässt das Herz schneller altern

21.09.2011, 9:31 Uhr | dpa-tmn



Lärm ist schlecht für unsere Gesundheit. (Foto: Archiv)

Es ist schwer, im Alltag Lärmquellen zu entfliehen. Sie lauern überall: Im Straßen- und Schienenverkehr, auf Baustellen oder am Arbeitsplatz. Das Ohr und auch der Körper haben jeden Tag eine Menge zu verarbeiten. Gesund ist das nicht, denn Lärm geht auch aufs Herz. [Klicken Sie sich durch - die größten Gefahren für Herz und Kreislauf.](#)

Mehr zum Thema Gesundheit und Schlaf:

- [Was das Herz gefährdet: 12 Risikofaktoren](#)
- [Video: Gesundheitsvorsorge ab dem 35. Lebensjahr](#)
- [Foto-Show: Das sind die wichtigsten Infarkt-Symptome](#)

Straßen- und Schienenverkehr wirken sich am stärksten aus

Straßen- und Schienenverkehr sind die Lärmquellen in deutschen Städten, die sich am stärksten auswirken. Zu diesem Ergebnis kommt eine in Berlin vorgestellte wissenschaftliche Studie, die erstmals die lautesten und leisesten Großstädte Deutschlands ermittelt hat. Je öfter

ein Mensch von Lärm belastet ist, desto mehr kann sich das auf seine Gesundheit auswirken, warnt Michael Jäcker-Cüppers, Leiter des Arbeitsringes Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik. "Wenn man nachts in der für die Erholung sehr wichtigen Tiefschlafphase ist und dann zum Beispiel ein lauter Zug vorbeifährt, verändert sich die Schlaftiefe."

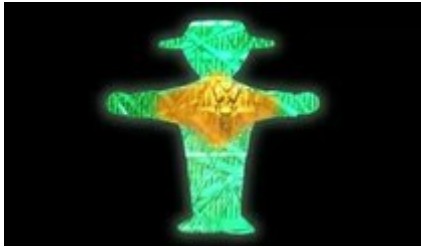
Stresshormone machen das Herz krank

Untersuchungen zeigten auch, dass der Körper mit der Ausschüttung von Stresshormonen auf Lärm reagiert, die nicht abgebaut werden. Auf lange Sicht altere dadurch der Herzmuskel schneller. "Ab einem Dauerschallpegel von 60 bis 65 Dezibel tagsüber beziehungsweise 50

bis 55 Dezibel in der Nacht besteht dadurch ein erhöhtes Herzinfarkt-Risiko. An einigen Hauptverkehrsstraßen werden 75 bis 80 Dezibel gemessen", sagt Jäcker-Cüppers.

[Lifestyle](#)

[Jede Sekunde zählt!](#)



Wie sich ein Herzinfarkt ankündigt und was Sie dann sofort tun müssen. [zum Video](#)

Hannover, Frankfurt am Main und Nürnberg sind besonders laut

Laut der Studie des Fraunhofer-Instituts für Bauphysik im Auftrag der Geers-Stiftung ist es in Hannover, Frankfurt am Main und Nürnberg besonders laut. In der lautesten Stadt sind demnach fast 70 Prozent der Fläche mit einem mittleren Lärmpegel von mehr als 55 Dezibel belastet.

Aus der **BERLINER MORGENPOST**, Dienstag, 13. September 2011, Seite 9,
Berlin: Landespolitik. Stadtleben. Service

Lärm für 650000 MENSCHEN

Dem Beitrag sind drei Graphiken beigelegt mit neuerlich überholten Flugrouten, abweichend von dem jüngst von der DSF vorgestellten Kompromiss.

„So wird der Airport nicht beliebter“ lautet der KOMMENTAR-Titel von Isabell Jürgens; ebenda, Seite 9

Flughafen: Keine Dienstreise zu Nachtflug-Demonstration, sco; ebenda, Seite 9

Neue Studie: Bis zu 650.000 Menschen von Flugrouten betroffen

gefunden von [Themenradar Berlin](#) | vor 1 Tag | 2 mal gelesen

Weitere Artikel zum Thema

[Menschen \(801\)](#)

[Wahl \(455\)](#)

[Überraschung \(93\)](#)

[Bürgerinitiative \(84\)](#)

[Lärm \(58\)](#)

[Studie \(38\)](#)

[Berliner \(23\)](#)

[Grünen \(23\)](#)

[einer \(12\)](#)

[Airlines \(6\)](#)

[Laut \(5\)](#)

gefunden auf [Morgenpost Online - Berlin \(Artikel lesen\)](#)

Berlin: Überraschung vor der Wahl: Laut einer Studie der Berliner Grünen und einer Bürgerinitiative weichen viele Airlines von den festgelegten Flugrouten für den Hauptstadtflughafen BER ab. Der dadurch entstehende Lärm soll bis zu 650.000 Menschen belasten.

Beiträge aus der **FRANKFURTER RUNDSCHAU**

Lärmindex

Jeder Dritte fühlt sich stark belästigt

Mit komplizierten Berechnungsverfahren wird die Zahl der Betroffenen ermittelt. Der Lärmindex erfasst etwa 30 Kommunen in Frankfurt/Rhein-Main.



In Raunheim schaut eine Schlafmützenfigur dem vorbeidonnernden Flieger zu.

Foto: dpa

Die Zahl der von Lärm Hochbelästigten in der Region wird über den Lärmindex und den sogenannten Frankfurter Tag Index (FTI) und den Frankfurter Nacht Index (FNI) ermittelt. Der Lärmindex erfasst etwa 30 Kommunen in Frankfurt/Rhein-Main.

Der FTI wird in der Zeit von 6 bis 22 Uhr erfasst und ermittelt die Zahl der Menschen, die sich durch Fluglärm belästigt fühlen. Der FNI wird von 22 bis 6 Uhr erfasst und ermittelt die Zahl zusätzlicher, flugbetriebsbedingter Aufwachreaktionen der Betroffenen.

Im Auftrag des Regionalen Dialogforums (RDF) sind dazu Personen interviewt worden, die in verschiedenen Gemeinden bei unterschiedlichen Lärmbelastungen leben. Daraus ist ein

Wert ermittelt worden (Dosis-Wirkungsbeziehung), der angibt, wie viel Prozent der Bevölkerung sich bei einem bestimmten Lärmwert als hoch belästigt einstufen. Für den FTI sind 285000 Einwohner erfasst worden (Datengrundlage ist das Jahr 2005, ohne Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes). In Offenbach fallen beispielsweise 65000 von 118000 Einwohner in das FTI-Gebiet, in Frankfurt 41000 von 650000 Einwohner, in Neu-Isenburg 21000 von 36000, in Raunheim alle 14000 Einwohner, in Hattersheim 5000 von 26000 und in Flörsheim alle 20000 Einwohner. Im gesamten FTI-Gebiet liegt die Zahl der durch Fluglärm Hochbelästigten bei durchschnittlich 33 Prozent.

Der Anteil der Hochbelästigten in einzelnen Kommunen, die vom Fluglärm am stärksten betroffen sind (bezogen auf den Anteil der im FTI erfassten Personen): Raunheim (46 Prozent), Hattersheim (40 Prozent), Flörsheim (38 Prozent), Neu-Isenburg (36 Prozent), Offenbach (35 Prozent) und Frankfurt (27 Prozent). Das bedeutet am Beispiel Frankfurt: Gut jede vierte Person der 41000 Menschen im FTI-Gebiet schätzt sich als durch Fluglärm hochbelästigt ein.

Zusätzliche Aufwachreaktion

Für den FNI sind in den 30 Kommunen innerhalb des Indexes 420000 Menschen erfasst worden (Datengrundlage ist das Jahr 2005, ohne Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes). In Offenbach fallen 91000 von 118000 Menschen in das FNI-Gebiet, in Hanau 51000 von 93000 Menschen, in Darmstadt 33000 von 140000 Menschen, in Raunheim alle 14000 Einwohner und in Neu-Isenburg 30000 von 36000 Einwohner.

Nach Angaben des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) wacht der Mensch in einer ungestörten Nacht durchschnittlich 24 mal auf, ohne sich am anderen Tag daran erinnern zu können.

Der FNI ermittelt nun die durchschnittliche Wahrscheinlichkeit, wegen des Fluglärms in der Nacht zusätzlich aufzuwachen. Die Zahl 1 steht für eine zusätzliche Aufwachreaktion.

Die durchschnittliche Aufwachreaktion liegt nach Angaben der Expertengruppe Aktiver Schallschutz bei den Menschen, die im FNI-Gebiet wohnen, bei 1,15.

Der Wert unterscheidet sich aber, abhängig von der jeweiligen Stadt: In Offenbach liegt die Zahl der zusätzlichen Aufwachreaktionen bei 1,62, in Raunheim bei 1,59, in Neu-Isenburg bei 1,56. In Hanau liegt die Zahl der zusätzlichen Aufwachreaktionen bei 0,98 und in Darmstadt bei 0,99. (schu)

[Staatssekretär Jan Mücke: "Wir nehmen die Sorgen absolut ernst"](#)

[Lärmschutz: Sieben Punkte gegen Krach](#)

[Leitartikel: Entlastung für die Region](#)

Staatssekretär Jan Mücke

"Wir nehmen die Sorgen absolut ernst"

Staatssekretär Jan Mücke verspricht, dass die Lärmbelästigung "exorbitant abnehmen" wird. Im *FR-Interview* erklärt er, wie das gehen soll.



Staatssekretär Mücke verspricht, dass die Lärmbelästigung stark sinken wird.

Foto: dpa

Herr Mücke, wie wägen sie Lärmschutz und ökonomische Entwicklung beim Ausbau des Flughafens ab? Brauchen wir maximalen Schutz für die Bevölkerung durch Lärm-Grenzwerte?

Die gibt es ja, es hat ja vor zwei Jahren das Fluglärmschutzgesetz gegeben mit verschärften Grenzwerten und mit dem klaren Anspruch der Anwohner auf passiven Schallschutz und einer sehr klaren Abgrenzung, was Bauverbote in der Nähe von Flughäfen angeht. All das gab es vorher nicht. Insofern haben die Bürger schon einen weitaus höheren Schutzstandard durch das Fluglärmschutzgesetz erhalten. Es geht jetzt darum, zu versuchen, beide Interessen unter einen Hut zu bekommen. Und selbstverständlich hat die gesamte deutsche Volkswirtschaft ein Interesse daran, dass auch eine gewisse Anzahl von Flügen erhalten bleibt und damit für die Wirtschaft in Deutschland insgesamt, nicht nur für die Frankfurter Region, auch ein Optimum erreicht wird. Wir reden ja nicht über eine exorbitante hohe Zahl, wir reden über 17 Nachtflüge. Sie haben ja gesehen, welche Arbeitsplätze die Logistikwirtschaft hat, und die liegen vor allem auch in Frankfurt. Wir sollten alles dafür tun, dass diese Infrastruktur, die für das ganze Land wichtig ist, auch künftig nachts betrieben werden kann.

Zur Person

Jan Mücke (FDP) ist parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium. Der 36-jährige FDP-Politiker hat dieses Amt seit 2009 inne und war zuvor von 2005 an Parlamentarischer Geschäftsführer der FDP-Bundestagsfraktion.

Seit 1993 Mitglied der FDP, machte er zunächst politische Karriere in Dresden und im Landesverband Sachsen seiner Partei.

Kritiker sagen, die Lärmgrenzwerte seien nicht ausreichend. Es gibt nach wie vor eine Anzahl von Bürgern, die durch Fluglärm hoch belastet sind. Was antworten Sie diesen Menschen im Blick auf den Betrieb am Logistikstandort?

Ich kann das gut verstehen, und wir nehmen diese Sorgen absolut ernst. Sie sehen ja auch die Auswirkungen im Fluglärmschutzgesetz, sonst hätte es diese Neuregelungen auch gar nicht gegeben. Für uns ist es wichtig, dass wir auf Innovation und Forschung setzen, und wenn sie einen A380 neben eine B747 stellen und den Lärmteppich vergleichen, sehen sie gravierende Unterschiede. Was für ein so großer Flugzeug möglich ist an eklatanter Lärmreduzierung, wird sich im gesamten Flugzeugbau auch bei Frachtmaschinen durchsetzen, Deshalb gehe ich davon aus, dass die Lärmbelästigung in der Nacht in den nächsten Jahren exorbitant abnehmen wird, weil die Flugzeuge sehr viel leiser sein werden. Ich glaube, dass man mit einem Verbot von Nachtverbindungen nicht viel erreicht. Wir sollten gemeinsam alles daran setzen, dass Flugzeuge leiser werden. Dann ist allen Interessen am besten gedient.

Um wie viel Dezibel kann man Lärm reduzieren, der etwa in den Triebwerken entsteht?

Das kann ich Ihnen nicht mit letzter Sicherheit sagen. Ich denke, dass eine Reduzierung um fünf dB durchaus erreichbar sein kann. Aber ich will das nicht versprechen, dass das zu einem bestimmten Zeitpunkt passiert, ich bin ja kein Flugzeugbauer. Für uns ist entscheidend, alle Interessen unter einen Hut zu bekommen. Ich habe großes Verständnis für die Bürgerinitiativen. Wir bekommen auch regelmäßig Briefe aus Raunheim oder aus anderen Städten der Region. Ich lebe in Dresden in der Einflugschneise. Ich weiß auch, was das für eine Belästigung ist. Wir müssen aber auch festhalten, dass der Luftverkehr in den vergangenen Jahren sehr viel leiser geworden ist. Das hat auch damit zu tun, dass es Druck aus der Öffentlichkeit auf die Industrie gegeben hat, das zu machen. Es geht immer um den Interessenausgleich, und den muss man herstellen.

Interview: Jürgen Schultheis

Lärmschutz

Sieben Punkte gegen Krach

Weniger Lärm in der Nacht und deutlich weniger Menschen, die durch Fluglärm belastet sind - das verspricht das Sieben-Punkte-Paket der Expertengruppe Aktiver Schallschutz . Von *Jürgen Schultheis*



Weniger Lärm, mehr Ruhezeiten für die Bürger: Das wollen der Flughafen-Betreiber Fraport und die Landesregierung erreichen.

Foto: dpa

Weniger Lärm in der Nacht und deutlich weniger Menschen, die durch Fluglärm hochbelastet sind - das dürfen die Bürger nach Einschätzung des Forums Flughafen Region (FFR) für die nächste Zukunft erwarten. Mit dem Sieben-Punkte-Paket, das die Expertengruppe Aktiver Schallschutz im FFR vorgestellt hat, soll dieses erste Ziel erreicht werden.

Die Einwohner von Offenbach, Frankfurt und Hanau werden nach Einschätzung der Expertengruppe bei Betriebsrichtung 07 (Anflug und Abflug von Westen nach Osten) entlastet. Mit "nicht vermeidbaren Zunahmen", wie es im Bericht heißt, müssen die Einwohner von Obertshausen, Heusenstamm und Bewohner von einzelnen Stadtquartieren in Rüsselsheim rechnen. Die leichte Belastung in diesen Teilen der Region steht laut Thomas Jühe, Bürgermeister von Raunheim, einer großen Entlastung etwa in Offenbach gegenüber. In der Bilanz schafft das Sieben-Punkte-Paket nach Einschätzung der Expertengruppe die Grundlage dafür, dass einerseits kein Bürger der Region zusätzlich zu den von Fluglärm Hochbelasteten zählen wird, umgekehrt aber gerade die Zahl der bereits Hochbelasteten reduziert werden wird. Da angesichts des beklagten Nachtflugverbotes keine Aussagen über Nachtflüge im Jahr 2020 möglich sind, hat die Expertengruppe eine mögliche Entlastung nicht eingerechnet.

Die Mitglieder des Gremiums gehen aber davon aus, dass angesichts von dann 17 oder möglicherweise weniger Nachtflügen - aktuell sind es rund 50 Flüge - in der Zeit von 23 bis 5 Uhr die Region weiter von Lärm entlastet wird.

Als revolutionär (Thomas Jühe), in dieser Konstellation einmalig (Manfred Ockel, Bürgermeister in Kelsterbach), in der Welt fast ohne Beispiel und in Deutschland einmalig (Ministerpräsident Roland Koch) bezeichneten die Redner das erste Maßnahmenpaket zum Aktiven Schallschutz.

"Wir sehen die Arbeit nicht als beendet an, sondern als erste Maßnahme in einem dauerhaften Prozess", sagte Ockel im Intercity-Hotel in der Cargo-City Süd. Die Belastung durch Fluglärm müsse weiter verringert werden. Ockel kündigte für das Forum ein umfassendes Lärmmonitoring für die Region an.

Hessens Ministerpräsident Roland Koch sprach angesichts der erhofften Auswirkungen des Sieben-Punkte-Pakets von einer "signifikanten Verbesserung für die Bürger der Region". Koch betonte, das vorgelegte Paket sei nur ein erster Schritt. Das Umwelthaus als Ort des Forums Flughafen Region sei im Unterschied zum Planfeststellungsverfahren kein Prozess mit einem definierten Anfang und einem definierten Ende. Das FFR sei ein dauerhafter Prozess ohne definiertes Ende, in dessen Verlauf auch das Verhältnis von Flughafen und Region dauerhaft verbessert werden könne. Im Blick auf das Lärmmonitoring versprach Koch eine "kompromisslose Transparenz". Es sei nun möglich, genau zu messen, ob sich etwas verändert habe.

Mit dem ersten Paket zum Aktiven Schallschutz sei ein wichtiger Schritt zum Vorteil aller und zum Wohle der Bürger gemacht worden. Das sei möglich geworden, weil der eine oder andere über seinen Schatten gesprungen sei. "Das ist eine Änderung der Kultur", sagte Koch. Der Landrat des Kreises Offenbach, Oliver Quilling, sagte, die konstruktive Arbeit im Gremium sei deshalb möglich gewesen, weil "gegenseitiges Vertrauen vorhanden" gewesen sei. Das sei ein erster Schritt, "es gibt immer noch von Lärm Betroffene". Da die Maßnahmen im Testbetrieb zunächst in der verkehrsarmen Nacht geprüft würden, müsse es künftig darum gehen, die Zeiten auszudehnen.

Lufthansa-Standort-Chef Karl-Rudolf Rupprecht sagte, dass Lufthansa bis zur Inbetriebnahme der neuen Landebahn 26 Maschinen des Typs B737 umrüsten und um bis zu 2,4 Dezibel leiser machen werde. Damit werden künftig 20 Prozent aller Flugbewegungen der Lufthansa am Frankfurter Flughafen mit deutlich leiseren Maschinen abgewickelt.

Leitartikel

Entlastung für die Region

Luftfahrtwirtschaft, Flugsicherung und Fraport haben sich auf eine Debatte über Betriebsregelungen eingelassen, die über Jahre als sakrosankt gegolten haben. *Von Jürgen Schultheis*



Jürgen Schultheis ist Lokalredakteur der Frankfurter Rundschau.

Foto: FR

Ob das jetzt eine Zäsur ist in der Geschichte des Ausbaus des Frankfurter Flughafens, womöglich eine Zeitenwende im wechselvollen Mit- und Gegeneinander von Region und Airport, sollen spätere Generationen auf der Grundlage ihrer Erfahrungen entscheiden. Unbestritten ist in diesen Tagen, dass mit der Vorlage des ersten Paketes zum Aktiven Schallschutz die Ausbau-Debatte in die pragmatische Phase übergegangen ist. Jenseits eines teils fundamentalistischen, teils ideologischen Streites der Befürworter und Gegner mit ihren gelegentlichen Übertreibungen, die bis an die Grenze hin zur Volksverdummung gereicht haben, sitzen Vertreter der Luftverkehrswirtschaft, der Kommunen, des Landes und der Wissenschaft nun endlich zusammen, um über verbindliche und wirksame Maßnahmen zu beraten, wie der Krach der Flugzeuge in einer stark verlärmten Region reduziert werden kann.

Das hat es so noch nicht gegeben in Deutschland. Und darin liegt auch die Botschaft dieser Expertengruppe innerhalb des Forums Flughafen Region. Jetzt und künftig wird es nur noch darum gehen, mit einer Vielzahl von Verfahren überprüfbar und für die Bevölkerung spürbar den Lärmzuwachs zu mindern, der vom Betreiber des Flughafens und einer wachsenden Anzahl an- und abfliegender Maschinen ausgeht.

Ob höherer Anflugwinkel, neues Landebahnmanagement, kontinuierlicher Sinkflug, gekrümmter Landeanflug oder Steilstart: Die Arbeit der Expertengruppe hat gezeigt, dass es bei jeder einzelnen Maßnahme Gewinner und Verlierer gibt, dass aber in der Gesamtschau die Region und ihre Menschen entlastet werden.

Das wird für die Bürgermeister in Obertshausen und Heusenstamm kein Trost sein, weil ihre Einwohner durch veränderte Anflugverfahren zugunsten der Offenbacher Nachbarn etwas stärker belastet werden. Aber wenn der Flughafen eine Quelle des Wohlstandes für die gesamte Region ist, dann gilt es auch, die Lasten des Betriebes so zu verteilen, dass ein höheres Maß an Verträglichkeit für alle erreicht wird. Das kann man mit Fug und Recht Politik nennen und als klare Absage an das St.-Florians-Prinzip verstehen.

Das erste Paket zum Aktiven Schallschutz markiert vor diesem Hintergrund einen neuen Konsens in der Frage, wie sich Region und Airport gemeinsam entwickeln können. Diese neue Phase beginnt mit einem Testbetrieb für verschiedene Verfahren. Dass sich Luftfahrtwirtschaft, Flugsicherung und Fraport auf die Debatte über Betriebsregelungen eingelassen haben, die all die Jahre über als sakrosankt gegolten haben, macht Hoffnung für die Zukunft. Aber die Arbeit hat gerade eben erst begonnen - und es gibt noch viel zu tun.

MieterMagazin Oktober 2003 - aktuell

Oktober 2003 – aktuell

Verkehr

Neue Projekte zur Lärminderung

Der Verkehr ist im Berliner Stadtgebiet der Hauptlärmverursacher. Tagsüber sind 70 Prozent der Anwohner von Hauptverkehrsstraßen Lärmpegeln über 65 dB(A), in der Nacht sogar mehr als 85 Prozent Pegeln von 55 dB(A) und mehr ausgesetzt. Bei diesen Werten sind gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht auszuschließen. § 47a der Bundesimmissionsschutzverordnung verpflichtet die Kommunen zu Schutzmaßnahmen. In Charlottenburg-Wilmersdorf, aber auch in anderen Bezirken, besteht dringender Handlungsbedarf.

Prof. Dr. Brigitte Schulte-Fortkamp vom Institut für Technische Akustik der TU Berlin untersucht im Rahmen des Projekts "Soundscapes in der Lärmwirkungsforschung" gemeinsam mit Akustikern, Architekten, Mediziner, Stadtplanern, Psychologen und Soziologen in einer Feldstudie so genannte "Schall-Empfindungsräume" - unter anderem auch in der Schlossstraße in Charlottenburg. Erste Ergebnisse zeigen Erstaunliches: Obwohl die objektiven Lautstärkepegel an allen Messpunkten der Straße gleich hoch waren, wurden sie in den Teilbereichen unterschiedlich wahrgenommen und interpretiert. "Der Mittelwert für den Schallpegel allein genügt noch lange nicht, um ‚Lärm‘ zu beschreiben", so die Forscherin. Erst weitere, eher subjektive Faktoren machen Schall zum Lärm. Zurzeit wird - auch auf Grund ihrer Messungen - die Kreuzung Schlossstraße,

Zillestraße/Knobelsdorffstraße umgebaut. Pflastersteine werden durch eine Schwarzdecke ersetzt. Der Verkehrslärm für die Anwohner verringert sich dadurch um die Hälfte.

Mit anderen Projekten zur Minderung des Verkehrslärms tut sich der Bezirk schwerer. Burkhard Lemberg, Vorsitzender der Interessengemeinschaft Fasanenstraße, der rund die Hälfte der Geschäftsleute der ehemaligen "Nobelmeile" angehören, ist dafür, dass die Straße zwischen Kurfürstendamm und Lietzenburger Straße zur Fußgängerzone erklärt wird. Die Straße würde so vom Durchgangsverkehr entlastet, der Verkehrslärm würde geringer. Auch Wirtschaftsstadtrat Bernhard Skrodzki und Andreas Koska, Fraktionsvorsitzender der Grünen, befürworten das Projekt. Baustadtrat Klaus-Dieter Gröhler bremst: Ein Umbau der Straße zur Fußgängerzone würde den Bezirk 650000 Euro kosten. Auch die 52000 Euro Einnahmen für die 100 öffentlichen Stellplätze würden entfallen. Dabei würden bereits drei Poller an beiden Enden des Straßenabschnitts ausreichen. Auch könnten die Gewerbetreibenden an den Umbaumaßnahmen beteiligt werden, schließlich würde ihnen eine Fußgängerzone mehr Kunden als bisher bringen.

Martina Schmiedhofer, Bezirksstadträtin für Soziales, Gesundheit, Umwelt und Verkehr, setzt allerdings andere Prioritäten. Die Planungsgemeinschaft Theine aus Hannover erstellt zurzeit im Auftrag von Bezirk und Senat ein Gutachten zur Verringerung des Verkehrslärms. Untersucht werden insbesondere die Hauptverkehrsstraßen in Charlottenburg-Wilmersdorf: neben der Bismarckstraße - einer der lautesten Straßen der City West - unter anderem die Otto-Suhr-Allee, die Kaiser-Friedrich-, Kant- und Knobelsdorffstraße, der Klausenerplatz sowie die Umgebung des Schlosses Charlottenburg und des Messegeländes. Im Dezember soll der erste Zwischenbericht vorliegen, mit dem Abschlussbericht rechnet Martina Schmiedhofer Ende 2004. Die Ergebnisse sollen dann mit den betroffenen Anwohnern diskutiert werden.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat inzwischen stadtweit 23 Straßenabschnitte als hochgradig lärmbelastet eingestuft. Die Bezirke Mitte und Köpenick wurden zu Modellvorhaben für Maßnahmen zur Lärminderung erklärt. Die Köpenicker Altstadt wird danach zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 10 km/h, der Durchgangsverkehr wird bis 2005 unterbunden, Fußgänger- und Tempo-30-Zonen werden eingerichtet.

Im Pankower Stadtteil Weißensee kämpft die Bürgerinitiative Langhansstraße für die "zeitnahe Aufstellung und Umsetzung eines gebietsbezogenen Lärmminderungsplanes" im Rahmen der Agenda 21. Gerade die Agenda 21, die mit ihren 40 Kapiteln alle wesentlichen Politikbereiche einer umweltverträglichen, nachhaltigen Entwicklung anspricht, kann einer weiteren Zunahme der Lärmbelastung entgegenwirken, eine schrittweise Verbesserung erreichen und die Lärminderung in andere Politikbereiche integrieren.

Rainer Bratfisch

Charité mediziner lärm

WissenschaftCharité-Forscher weist Kritik an Lärm-Studie zurück

Handelsblatt 06.01.2006, 16:45 Uhr

Um die Aufsehen erregende Lärmstudie der Berliner Charité ist Streit zwischen Auftraggebern und Forschern entbrannt. Der Leiter der Studie, Stefan Willich, wies die Kritik des Umweltbundesamtes (UBA) an seiner Interpretation zurück.



Stressfaktor Verkehr: Ein 15 Kilometer langer Stau zwischen Weyarn und dem Autobahnkreuz München Süd auf der A 8. Quelle: dpa

dpa BERLIN. Um die Aufsehen erregende Lärmstudie der Berliner Charité ist Streit zwischen Auftraggebern und Forschern entbrannt. Der Leiter der Studie, Stefan Willich, wies die Kritik des Umweltbundesamtes (UBA) an seiner Interpretation zurück.

„Diese Studie ist nach höchsten internationalen Wissenschaftsstandards durchgeführt worden.“ Er verwies auf Veröffentlichungen in Fachjournalen wie dem „European Heart Journal“ (DOI: 10.1 093/eurheartj/ehi658).

Laut der Charité-Studie erhöht chronischer Lärm das Herzinfarkt-Risiko bei Männern um 50 Prozent und bei Frauen sogar um 200 Prozent. Das Umweltbundesamt, das zu den Auftraggebern der Studie zählt, hatte diese Interpretation am Donnerstag in mehreren Details angezweifelt. Die Aussagen beruhten auf einer unzulässigen Interpretation der statistischen Ergebnisse, hatte das UBA betont. Für Frauen habe die Lärmstudie kein erhöhtes Herzinfarkt-Risiko durch Verkehrslärm ergeben. Für Männer liege das Risiko leicht - um rund 30 Prozent - höher.

An der Charité-Lärm-Studie nahmen zwischen 1998 und 2001 mehr als 4 000 Patienten aus 32 Berliner Krankenhäusern teil. Die Untersuchung ist nach Charité-Angaben die weltweit größte Querschnittsstudie zu diesem Thema.

Tag gegen Lärm

Lärm hat negative Auswirkungen u. a. auf

- das allgemeine Wohlbefinden
- die Konzentrationsfähigkeit
- den Spracherwerb bei Kindern und
- das Hörvermögen

In Deutschland liegen Hörstörungen aufgrund beruflicher Lärmexposition auf Platz 2 der Rangliste der Berentungen wegen Berufskrankheit. Mit dem [Tag gegen den Lärm](#), am **28. April 2010** soll auf diese Problematik hingewiesen werden.

Die Klinik für Audiologie und Phoniatrie bietet Hörprüfungen bei Verdacht auf Hörstörungen, die Begutachtung von Hörstörungen und Maßnahmen wie z. B. individuellen Gehörschutz an.

Tag gegen Lärm

Lärm hat negative Auswirkungen u. a. auf

- das allgemeine Wohlbefinden
- die Konzentrationsfähigkeit

- den Spracherwerb bei Kindern und
- das Hörvermögen

In Deutschland liegen Hörstörungen aufgrund beruflicher Lärmexposition auf Platz 2 der Rangliste der Berentungen wegen Berufskrankheit. Mit dem Tag gegen den Lärm, am 28. April 2010 soll auf diese Problematik hingewiesen werden.

Die Klinik für Audiologie und Phoniatrie bietet Hörprüfungen bei Verdacht auf Hörstörungen, die Begutachtung von Hörstörungen und Maßnahmen wie z. B. individuellen Gehörschutz an.

[Wwwweb.springermedizin.at/](http://www.springermedizin.at/)

[Innere Medizin](#) 5. Dezember 2005

Lärm erhöht Herzinfarkt-Risiko

Laut der weltweit größten Querschnittsstudie ruft chronischer Krach eine Stressantwort des Körpers hervor, die den Blutdruck und die Fettwerte in gefährliche Höhen treibt.

Menschen, die dauerndem Getöse ausgesetzt sind, haben nach einer Studie der Berliner Charité ein erhöhtes Risiko, einen Herzinfarkt zu erleiden. Allgemeiner Lärm, beispielsweise durch den Verkehr auf Straße oder Schiene, steigert bei Männern das Herzinfarkt-Risiko um 50 Prozent. Bei Frauen ist diese Gefahr sogar um 200 Prozent größer, teilte die Charité vorige Woche mit.

Einzelergebnisse der Studie, die die Charité in Zusammenarbeit mit dem deutschen Bundesumweltamt durchführte, hatte die Klinik bereits im vergangenen Jahr bekannt gegeben. Nun ist die Untersuchung in ihrer Gesamtheit in der Fachzeitschrift *European Heart Journal* (DOI: 10.1093/eurheartj/ehi658) erschienen.

An der Lärmstudie nahmen

zwischen 1998 und 2001 mehr als 4.000 Patienten aus 32 Berliner Krankenhäusern teil. 2.000 hatten einen akuten Herzinfarkt erlitten, die anderen gehörten zu Kontrollgruppen. Die Männer – rund drei Viertel der Teilnehmer – waren durchschnittlich 56, Frauen 58 Jahre alt. Die Untersuchung ist nach Charité-Angaben die weltweit größte Querschnittsstudie zu diesem Thema.

Eine mögliche Erklärung für den Zusammenhang zwischen chronischem Lärm und Herzerkrankungen sehen die Forscher in Stressfaktoren. Der Dauerkrach könne die physiologische Stressantwort des Körpers steigern. Dadurch erhöhe sich beispielsweise der Adrenalin Spiegel, teilte die Klinik mit. Das wiederum könne den Blutdruck erhöhen und auch die Fettwerte im Blut ansteigen lassen. Rauchen oder Zeitdruck könnten das individuelle Herzinfarkt-Risiko dann weiter erhöhen. Auch am Arbeitsplatz stieg das Herzinfarkt-Risiko durch ständigen großen Lärm für Männer laut Studie um 30 Prozent. Daher empfehlen die Charité-Forscher die Grenze für einen Gehörschutz am Arbeitsplatz von derzeit 85 auf 65 bis 75 Dezibel herabzusetzen.

Schäden durch Lärm

(Stand: 3. Januar 2011)

Allgemeines

Schäden durch Lärm sind keine Seltenheit. Ob Presslufthammer, Straßenbahn oder eher leise Geräusche wie das Ticken einer Uhr oder ein tropfender Wasserhahn – der Mensch ist einer permanenten Geräuschkulisse ausgesetzt, welcher er kaum entfliehen kann. Schnell kann man den hörbaren Schall als störend empfinden; in diesem Fall spricht man von Lärm.



Lärm schädigt nicht nur die Ohren.

Lärm beeinträchtigt nicht nur das subjektive Wohlbefinden, sondern kann auch gravierende Auswirkungen auf die Gesundheit haben und entsprechende Schäden nach sich ziehen. Als besonders belastend wird beispielsweise der **Lärm im Straßenverkehr** empfunden – etwa zwei Drittel der Deutschen fühlen sich davon belästigt. Aber auch Flugzeuge und Fahrzeuge des Schienenverkehrs verursachen Geräusche, die die meisten Menschen als unangenehm empfinden und zu Schäden führen können.

Im Berufsleben muss man ebenfalls oft laute Geräusche ertragen; insbesondere Personen, welche beispielsweise in der Metallindustrie oder im Tiefbau arbeiten, leiden daher häufig unter Hörschäden. Und auch **in der Freizeit** kann der Geräuschpegel erheblich anwachsen, so zum Beispiel in der Diskothek, auf einer Party oder im Konzert.

Lesen Sie in diesem Beitrag zum Thema

Was ist Lärm?

(Stand: 3. Januar 2011)

Als Lärm bezeichnet man Schall, den ein Mensch als **unerwünscht, störend oder belästigend** empfindet. Ab wann man etwas als Lärm bezeichnet, kann objektiv nicht festgelegt werden; vielmehr hängt es von der jeweiligen Person ab, die der Geräuschkulisse ausgesetzt ist. Starke Lärmbelastungen können zum Beispiel durch Flugzeuge, in der Industrie oder im Straßenverkehr entstehen.

Je nach Art des Geräuschs, der Lautstärke und der Einwirkzeit kann sich Lärm negativ auf das psychische, physische und soziale Wohlbefinden auswirken.

Lärmpegel

Wie hoch ist der Lärmpegel eines Geräuschs? Schall ist zwar objektiv messbar und wird mit der Messgröße Dezibel (dB) angegeben. Da der Mensch jedoch nicht auf alle Tonhöhen gleichermaßen empfindlich reagiert, gibt es einen **Beurteilungspegel**, welcher diese Tatsache berücksichtigt. Anhand von Bewertungskurven bezeichnet man die am häufigsten benutzten Frequenzkurven als A, die mittleren Frequenzen im hörbaren Bereich des Lärmpegels werden dabei stärker berücksichtigt. Daher wird der Beurteilungspegel in (dB(A)) angegeben.

Schalldruckpegel Beispiel

~ 10 dB(A)	Tickende Armbanduhr
~ 30 dB(A)	Flüstern
~ 50 dB(A)	Musik in Zimmerlautstärke, normale Unterhaltung
~ 70 dB(A)	Rasenmäher
~ 80 dB(A)	Vorbeifahrender PKW
~ 100 dB(A)	Motorsäge
~ 120 dB(A)	Presslufthammer, Musik in der Diskothek

Bereits Lärmpegel ab 30 dB(A) können – abhängig von der individuellen Empfindsamkeit einer Person – den Schlaf und die Leistungsfähigkeit beeinträchtigen, wenn sie permanent vorhanden sind. Nicht zuletzt **reagiert jeder Mensch unterschiedlich sensibel** auf Geräusche. Ab etwa 90 dB(A) kann es bei dauerhafter Lärmeinwirkung zu einer nicht heilbaren Schädigung des [Innenohrs](#) kommen. Ab Werten von etwa 120 dB(A) besteht die unmittelbare Gefahr eines organischen Schadens.

Folgen von Lärm

(Stand: 3. Januar 2011)

Die Folgen von Lärm können gravierend sein. Lärm hat Auswirkungen auf den **ganzen Organismus**: Der [Blutdruck](#) steigt, die Pupillen erweitern sich und die Atem- und Herzfrequenz erhöht sich. Zudem kann man Veränderungen der Hirnströme, der Muskelaktivität und des elektrischen Hautwiderstands messen. Die Magensaft- und Speichelproduktion wird reduziert. Einzelne sehr laute Geräusche, wie zum Beispiel Explosionen oder Detonationen von mehr als 140 dB(A), können zu einer [Schwerhörigkeit](#) oder einem [Hörverlust](#) führen. Aber auch dauerhafter Lärm mit niedrigerem Geräuschpegel kann gesundheitliche Folgen haben.

Folgen dauerhaften Lärms

Ist eine Person über einen längeren Zeitraum hinweg Lärm ausgesetzt, kann dies erhebliche Folgen für die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit haben. Auch im Schlaf nimmt das [Ohr](#) permanent Geräusche im hörbaren Bereich auf und verarbeitet diese. Da Lärm den Organismus aktiviert, haben viele Betroffene Probleme mit dem Einschlafen. Geräusche verkürzen die wichtige sogenannte REM-Phase während des [Schlafs](#), sodass die Erholungsphase eingeschränkt ist. [Kopfschmerzen](#) und Gereiztheit können unter anderem die Folge sein. Schon beständige Geräuschpegel ab 30 dB(A) können [Schlafprobleme](#) zur Folge haben. Dies entspricht in etwa einer Unterhaltung im Flüsterton. Ab 45 dB(A) – derartige Pegel nimmt man normalerweise bei Zimmerlautstärke wahr – scheiden schlafende Personen vermehrt Stresshormone aus. Je länger und stärker die Beschallung, desto kürzer die REM-Phase und desto länger benötigt man, um einzuschlafen.

Länger andauernder Lärm kann beispielsweise zu folgenden Beschwerden und Reaktionen führen:

- Erhöhtes [Bluthochdruck](#)- und Herzinfarktrisiko
- [Gehörschäden](#), Hörmüdung, [Tinnitus](#)
- Verminderte Durchblutung
- Kommunikations-, Lern- und [Konzentrationsstörungen](#)
- Beeinträchtigte Leistungsfähigkeit
- Beeinträchtigung im sozialen Verhalten, zum Beispiel durch erhöhte Aggressivität
- Hormonelle Reaktionen: Nicht nur dauerhafte, auch kurzfristige Lärmbelastung kann die verstärkte Ausschüttung von Hormonen wie Adrenalin, Noradrenalin und Cortisol zur Folge haben, welche den Stoffwechsel beeinflussen können.
- Psychische Beeinträchtigung durch das Gefühl der Belästigung
- Erhöhtes Unfallrisiko

Kinder können Angstsymptome entwickeln, so zum Beispiel eine erhöhte Schreckhaftigkeit. Zudem kann Lärm die Artikulation und Sprache stören sowie die intellektuelle Leistungsfähigkeit beeinträchtigen.

Lärmschwerhörigkeit

(Stand: 3. Januar 2011)

Gerade Personen, welche beruflich einem hohen Geräuschpegel ausgesetzt sind, laufen Gefahr, eine **Lärmschwerhörigkeit** zu entwickeln. Etwa fünf Millionen Menschen arbeiten in Berufen, in denen das Risiko für Lärmschwerhörigkeit erhöht ist. Dabei sterben die feinen Haarzellen im [Innenohr](#) nach und nach ab, sodass sich die Hörfähigkeit immer weiter reduziert. Von Lärmschwerhörigkeit Betroffene können zudem immer schwerer zwischen Hintergrundgeräuschen und wichtigen Geräuschen unterscheiden.

Die Aufgabe der Haarzellen ist es, im Innenohr Schallwellen in elektrische Signale umzuwandeln und diese Informationen an das [Gehirn](#) weiterzuleiten. Die Haarzellen können sich nicht wieder

regenerieren, sodass der entstandene Schaden bei einer Lärmschwerhörigkeit nicht wieder rückgängig gemacht werden kann.

Berliner Zeitung / www.berlineonline.de

Schönefeld

Gerangel um Flugrouten



Grafik: Anja Kühl

Startende Flugzeuge verursachen den größten Lärm an Flughäfen. Wie lange er am Boden noch zu hören ist, hängt von den Flugzeugtypen ab.

[Hier gelangen Sie zur Großansicht der Grafik!](#)

von Peter Neumann und Jürgen Schwenkenbecher

Die Nachricht kam völlig überraschend. Auch nachdem der Flughafen Tegel geschlossen worden ist, werden im Himmel über über Berlin Flugzeuge unterwegs sein. Nach dem Start auf dem neuen Schönefelder Airport sollen viele von ihnen Flugrouten benutzen, die über das Stadtgebiet hinwegführen. An einer solchen Planung arbeitet die Deutsche Flugsicherung (DFS) derzeit - und sorgt damit für helle Aufregung.

In Berlin fürchten die CDU und die Grünen, dass die Hauptstädter auch künftig unter Fluglärm leiden müssen, obwohl Flughafenplaner das Gegenteil versprochen haben. Beide Oppositionsparteien forderten gestern den Senat auf, Belastungen zu verhindern. "Für uns steht die Sicherheit an erster Stelle, gefolgt vom Schutz vor Lärm. Erst dann kommen ökonomische Interessen", sagte die Senatorin für Stadtentwicklung, Ingeborg Junge-Reyer (SPD). Doch der Senat könne die Flugrouten nicht verhindern.

Das DFS-Konzept für den neuen Flughafen Berlin Brandenburg, auf dem am 3. Juni 2012 der Betrieb beginnen soll, war am Montag nach einer Sitzung der Fluglärmkommission in Schönefeld bekannt geworden. Danach müssen startende Flugzeuge - anders als bisher geplant - bei zwei parallelen Rollbahnen schon kurz nach dem Start aus Sicherheitsgründen die Geradeausstrecke in einem Winkel von 15 Grad verlassen. Die Folge wären Flüge auch über Berlin. Die Lärmauswirkungen, die vom BBI ausgehen, müssen jetzt neu berechnet werden. Tatsächlich dürften einige Brandenburger Kommunen entlastet werden. Wie viele Berliner dafür überraschend von Fluglärm betroffen sein werden, lässt sich noch nicht sagen.

Die DFS verweist ausdrücklich darauf, dass die vorgestellten Routen nur erste Vorschläge sind. "Daran wird sich noch einiges ändern - sowohl in der Streckenführung als auch in der Höhe", sagte der Berliner DFS-Sprecher Stefan Jaekel. Völlig offen sei derzeit, in welchem Maße Berliner Stadtteile betroffen sind. "Eigentlich" dürfte der Fluglärm für Berlin-Mitte zum Beispiel nicht mehr relevant

sein, so Jaekel. In Senatskreisen hieß es gestern, die DFS-Überlegungen gingen davon aus, dass die Maschinen Berlin meist in 3000 Meter Höhe passieren. Am Boden sei davon nichts zu hören.

Von einer Fehlplanung will das brandenburgische Infrastrukturministerium, das von der neuen Lage auch erst Anfang der Woche erfuhr, keinesfalls sprechen. "Wir wussten es nicht besser", sagte Staatssekretär Rainer Bretschneider in Potsdam, der maßgeblich an der BBI-Planung beteiligt war. Im Planfeststellungsbeschluss von 2004 sei zu den Flugrouten nichts festgelegt. "Dafür ist letztlich das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung zuständig, und es ist klar, dass es immer Änderungen geben kann", so Bretschneider. "Wir wollen jedenfalls möglichst wenig Bürger haben, die von Fluglärm betroffen sind - weder in Berlin noch in Brandenburg."

Doch das Gerangel um die Flugrouten hat begonnen. Der genaue Verlauf muss nach DFS-Angaben bis spätestens März 2012 feststehen. Es geht um Lärm, den niemand haben will, und nicht nur der Bürgermeister von Großbeeren, Carl Ahlgrimm (parteilos), rechnet mit einer spannenden Diskussion, die weder die Schönefeld-nahen Kommunen in Brandenburg noch die Berliner Bezirke als Verlierer beenden wollen. "Berlin wird darauf drängen, dass die Spreizung der Flugrouten nur nach Norden hin erfolgt", sagte er. Die Routenpläne trafen das Flughafenprojekt in seinem Kern, erklärte bereits Oliver Friederici, verkehrspolitischer Sprecher der CDU. Schließlich sei die Milliardeninvestition in Schönefeld stets mit dem Argument gerechtfertigt worden, dass Berlin dadurch auf Dauer von Fluglärm entlastet wird. "Darum bauen wir den neuen Flughafen doch gerade vor der Stadt", sagte Friederici. Auch die Schließung der innerstädtischen Flughäfen Tempelhof und Tegel werde damit begründet.

"Das Fluglärmargument ist auch der tragende Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses, mit dem der Flughafenbau genehmigt worden ist", pflichtete Claudia Hämmerling von den Grünen bei. "Erst wurde bekannt, dass der Großflughafen teurer wird und später öffnet. Und nun hat sich nebenbei herausgestellt, dass die Bürger nicht über die Konsequenzen aufgeklärt wurden."

Interview

Der Charité-Mediziner Dr. Thomas Keil warnt besonders vor nächtlichen Lärm

Das Gespräch führte Jürgen Schwenkenbecher

Herr Keil, eine Stadt wie Berlin ist an vielen Stellen laut. Unterscheiden sich Straßen- und Fluglärm?

Der Straßenlärm wird oft durch die Bebauung gebrochen. Nach Möglichkeit lege ich mein Schlafzimmer zum Hof hin und kann mich so zumindest nachts besser vor Straßenlärm schützen. Fluglärm dagegen kann man in seiner Wohnung schwerer ausweichen.

Ab wann wird Fluglärm gefährlich für die Gesundheit?

Eine Langzeitstudie am Stockholmer Flughafen zeigte, dass es schon bei einem Dauerschallpegel von mehr als 50 Dezibel - das ist etwa so laut wie ein normales Gespräch - zu einer Erhöhung des Blutdrucks kommen kann. Langfristig bedeutet das ein erhöhtes Risiko für Herzinfarkte und möglicherweise Schlaganfälle.

Kann sich der Körper an Lärm gewöhnen?

Es gibt Menschen, die das von sich behaupten. Aber die neuesten Studien sprechen eher dagegen, jedoch fehlen uns auch hier noch geeignete Langzeitstudien.

Wie kann man sich vor Lärm schützen, der jetzt vielleicht auf Berlin zukommt?

Durch den Einbau von Schallschutzfenstern zum Beispiel. Ich würde bei anhaltendem Nachtlärm wahrscheinlich eher meine Wohnung aufgeben und in eine ruhigere Gegend ziehen - aber das muss jeder für sich selbst entscheiden. Besonders nachts ist es aus medizinischer Sicht wichtig, sich nicht akustischen Belastungen auszusetzen.

Welche Folgen werden die neuen Flugrouten haben?

Das lässt sich erst konkreter beantworten, wenn es dazu aktualisierte Lärmberechnungen gibt. Bei einer höheren Anzahl betroffener Menschen, würde ich eine Zunahme von Herz-Kreislauf-Erkrankungen und -sterblichkeit in Berlin und Brandenburg erwarten.

Berliner Zeitung, 08.09.2010

TINNITUSZENTRUM BERLIN

Priv.-Doz. Dr. med. B. Mazurek
Molekularbiologisches Innenohrforschungslabor
HNO-Klinik
Charité Campus Mitte
Schumannstraße 20/21
D- 10117 Berlin

Tel.: 030/450 555009

Fax.: 030/450 555907

email: birgit.mazurek@charite.de

Prof. Dr. B. F. Klapp, Medizinische Klinik mit Schwerpunkt Psychosomatik und Psychotherapie, Charité- Universitätsmedizin Berlin Stressmodell, Veränderung der Genexpression für die Entstehung des zentralen Tinnitus

Neues zum Herzinfarkt-Risiko durch Lärm – Fehlerhafte Darstellung der Ergebnisse einer epidemiologischen Studie durch die Charité Berlin

- Anzeige -

Verkehrslärm und Arbeitslärm sind Risikofaktoren für den Herzinfarkt. Dies geht aus einer Studie im Auftrag und unter Beteiligung des Umweltbundesamtes (UBA) sowie der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) hervor, die bereits im Jahr 2004 veröffentlicht wurde. Die Studie ist unter dem Kürzel „NaRoMI“-Studie bekannt.

Vor kurzem hat eine Arbeitsgruppe um Prof. Stefan Willich der Charité Berlin eine abweichende Darstellung zu dieser Studie veröffentlicht (Pressemitteilung der Charité vom 24.11.2005). Danach sei das Herzinfarktrisiko für Frauen aus höher lärmbelasteten Wohngebieten dreimal so hoch als das von Frauen aus geringer lärmbelasteten Wohngebieten. Zudem wurden einige Ergebnisse dieser Studie dahingehend interpretiert, dass eine Senkung des Grenzwertes für das Tragen von Gehörschutz bei Arbeitslärm von 85 dB(A) auf 65 bis 75 dB(A) notwendig wäre. Dazu stellen das UBA und die BAuA klar: Diese Aussagen beruhen auf einer unzulässigen Interpretation der statistischen Ergebnisse und resultieren aus einer fehlerhaften Behandlung der statistischen Lärmdaten, die das UBA und die BAuA erhoben hatten.

Richtig ist für Verkehrslärm: Für Frauen ergab die Studie kein erhöhtes Risiko durch Verkehrslärm. Aber: Das Herzinfarktrisiko für Männer durch Verkehrslärm liegt nach der Datenauswertung leicht – um etwa 30 Prozent – höher. Das UBA fordert deshalb weiterhin, die Verkehrslärmpegel in

Wohngebieten stark zu senken. Richtig ist für Arbeitslärm: Die in der Studie festgestellte 30-prozentige Risikoerhöhung für einen Herzinfarkt bei Männern durch Arbeitslärm bezieht sich auf eine subjektive Bewertungsskala. Bei einer objektiven – auf wiederholbare Messungen gestützten – Schallpegelskala ließ sich dagegen keine Risikoerhöhung feststellen. Ebenso lässt sich eine 30-prozentige Erhöhung des Herzinfarkttrisikos infolge unspezifischer Belästigung lediglich bei den eher niedrig belästigten Personen finden. Bei hoher und weniger hoher Belästigung ist kein erhöhtes Risiko zu beobachten. Auch weiterhin setzt sich die BAuA für die Lärminderung am Arbeitsplatz ein. Für eine Forderung nach Senkung des gesetzlich festgelegten Grenzwertes von 85 dB(A) für den Schutz des Gehörs mit dem Ziel der zusätzlichen Vermeidung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen liegen derzeit allerdings keine gesicherten Erkenntnisse vor. Vielmehr sind bereits in Regelwerken und Normen niedrigere Lärmpegel und Maßnahmen zur Lärminderung verankert, um die Gesundheit der Beschäftigten zu schützen.

Das UBA und die BAuA bedauern, dass die Arbeitsgruppe der Charité mit ihren mangelbehafteten Ergebnissen an die Öffentlichkeit gegangen ist, ohne ihre Kooperationspartner zu informieren. Die Experten beider Einrichtungen erläutern deshalb in Stellungnahmen die einzelnen Kritikpunkte ausführlich auf den Internetseiten des UBA und der BAuA (im Bereich Themen von A-Z unter „Lärm und Akustik“). Darüber hinaus können die Stellungnahmen bei den Pressestellen angefordert werden.

Die „NaRoMi-Studie“ untersuchte Lärmbelastungen als mögliche Risikofaktoren für den Herzinfarkt – speziell Straßenverkehrslärm sowie Arbeitslärm. Die verkehrslärmbezogenen Untersuchungen wurden vom Bundesumweltministerium (BMU) und dem UBA gefördert. Die arbeitslärmbezogenen Untersuchungen förderte die BAuA. Studienorganisation und Feldarbeit führte das Institut für Sozialmedizin, Epidemiologie und Gesundheitsökonomie der Charité (Projektleitung: Prof. Willich) durch. Die Arbeitsgruppe der Charité hat die Lärmdata nicht selbst ermittelt und verfügt über keine schalltechnischen Kenntnisse.

Die Studie „Chronischer Lärm als Risikofaktor für den Myokardinfarkt – Ergebnisse der „NaRoMI“-Studie“ ist in der Reihe WaBoLu-Hefte des Umweltbundesamtes als Nr. 02/04 erschienen und umfasst 426 Seiten. Sie kann bestellt werden beim Umweltbundesamt, ZAD, Fax: 030/ 8903 2912, E-mail: info@umweltbundesamt.de.

Eine Zusammenfassung lässt sich von den Internetseiten des Umweltbundesamtes herunterladen. Von Verena Rais/UBA, 14. Januar 2006; Quelle: UBA

Kategorie: Erkenntnisse, Schule & Beruf

Noch kein Kommentar abgegeben! [Meldung jetzt kommentieren](#) »



Verwandte Meldungen

- Viel Verwirrung um Lärmschutzregelung
- „Gesünder wohnen – aber wie? Praktische Tipps für den ..
- Kraftfahrzeuge im Betrieb teilweise lauter als zulässig – ..
- Gutachten unterstreicht: Fluglärm belastet die Menschen – ..
- Umweltministerin Bärbel Höhn: Luft- und Lärmbelastungen ..
- Mit geringem Aufwand und wenig Kosten zum leisen PC
- Stress am Arbeitsplatz lässt sich oft reduzieren
- In Ruhe wohnen: Schallschutz durch Bauqualität
- Lieferverkehr in Innenstädten soll umweltfreundlicher werden ..
- Ratgeber “Gesund schlafen”
-
-
- Neue Betrugsfälle – Immer wieder werden Geldautomaten manipuliert – Verbraucherzentrale gibt Tipps, wie man sich schützen kann
- Zusatzbeiträge auf dem Prüfstand
- Sicherheit hat oberste Priorität – Staat muss Anforderungen an die Qualitätssicherung etablieren

- Verzehrswarnung Fleischklöße – Das Produkt “Fleischklöße (Schwein)” mit dem Haltbarkeitsdatum 24.05.2010 enthält Listerien.

Wichtige Meldungen

- Renovierungsklauseln in Mietverträgen
- Umtauschrecht
- Aufbewahrungsfrist von Unterlagen
- Was bei einem Kostenvoranschlag zu beachten ist
- Hausbau: Baunebenkosten im Überblick

© 1998-2008 Buerger-Forum.Info und Stefan Schreinert eMarketing Consulting - Impressum und Datenschutz - I

Viel Verwirrung um Lärmschutzregelung

Jede Menge moderne Geräte sorgen dafür, dass niemand sich im Garten oder beim privaten Hausbau mehr körperlich abrackern muss. Aber diese Mechanisierung hat auch ihre Schattenseite – vor allem der dabei entstehende Lärm sorgt dafür, dass viele Erholungssuchende sich genervt fühlen. Die gesundheitsschädigenden Wirkungen des Lärms sind in den letzten Jahren immer genauer erforscht worden. Die relativ neue Geräte- und Maschinenlärmverordnung soll mit ihren detaillierten Regelungen zumindest im Gartenbereich die Gesundheit schützen und Klarheit schaffen. Dazu ist sie nach Einschätzung der Verbraucher-Zentrale Thüringen jedoch bisher viel zu wenig bekannt. „Die Verordnung ist zum Ende des Sommers 2002 in Kraft getreten, das ging jahreszeitbedingt damals völlig unter. Im nächsten Sommer haben sich die Betroffenen nur mühsam erinnert. Hinzu kommt, dass das Lärmrecht insgesamt zersplittert und verwirrend ist“, meint Dr. Ralph Walther von der Verbraucher-Zentrale Thüringen.

Die Geräte- und Maschinenlärmverordnung regelt Mindestruhezeiten für insgesamt 57 Gerätegruppen, die auf jeden Fall eingehalten werden müssen. Sie löste damit die alte Regelung ab, die nur für Rasenmäher galt. Städte, Gemeinden oder auch Kleingartenanlagen dürfen zusätzliche Ruhezeiten bestimmen. Regen Gebrauch davon machen nach Einschätzung der Verbraucherzentrale Thüringen nur letztere.

Die wichtigsten Regelungen für Verbraucher:

Die Liste der 57 Gerätegruppen umfasst nicht nur Gartengeräte, wie z.B. Rasenmäher, -trimmer, Heckenschere, Laubbläser, Schredder oder Vertikutierer, sondern auch Baumaschinen, wie etwa Bauaufzüge, Beton- und Mörtelmischer, Förderband und Planiermaschine. Auch der Heimwerkerbereich ist z.B. mit Kreis- und Kettensägen betroffen, ebenso die öffentliche Entsorgung, die zu den Ruhezeiten keine Müllsammelfahrzeuge oder Kehrmaschinen in Wohngebieten herumschicken darf. Die komplette Verordnung mit allen Geräten findet man im Internet.

Ruhezeiten für diese Geräte gelten an Werktagen von 20 – 7 Uhr und am gesamten Sonntag bzw. Feiertag, z.B. Pfingstmontag.

Der Samstag oder die Mittagspause sind hingegen von dieser Verordnung nicht geschützt. Für vier besonders nervige Gerätegruppen gilt eine verschärfte Regelung: Feinschneider, Gastrimmer/Graskantenschneider, Laubbläser und Laubsauger dürfen nur von 9-13 und 15-17 Uhr betrieben werden

Die Verordnung betrifft nur Arbeiten im Freien.

Freizeitlärm, etwa durch Partys, Sport, Musik, Gaststätten oder Veranstaltungen ist von dieser Verordnung nicht erfasst.

Pressemitteilung der Verbraucherzentrale Thüringen e.V.

Von Verena Rais, 15. Mai 2005;

Kategorie: Mietwohnung

Gutachten unterstreicht: Fluglärm belastet die Menschen – Arbeitskreis Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt veröffentlicht Gutachten und beendet seine Tätigkeit

Ein Großteil (Über dreißig Prozent der Bevölkerung) fühlten sich durch Fluglärm belastigt. Dazu gehören die vor Ort direkt empfundene Lärmbelastigung tragen auch Kommunikationsprobleme, Beeinträchtigungen bei der Arbeit, Störungen des Schlafes sowie der Erholung bei. Das geht aus dem Gutachten "Fluglärm 2004" hervor, welches der Interdisziplinäre Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt (UBA) veröffentlicht. Die 113-seitige Stellungnahme der acht Lärm-Wissenschaftler stellt die Auswirkungen des Fluglärms auf die Gesundheit der Menschen, auf die kognitive Entwicklung sowie soziale und ökonomische Folgen dar. Der Präsident des Amtes, Prof. Dr. Andreas Troge, sagt dazu: "Das Gutachten zeigt erneut: Lärm belastigt nicht nur – er belastet die Gesundheit der Menschen. Neben Begrenzungswerten für Fluglärm, zum Beispiel für die Nacht, brauchen wir auch noch bessere Technik für noch leisere Flugzeuge. Denn weniger Fluglärm hilft, möglichen Erkrankungen der Bevölkerung auf Dauer vorzubeugen."

Die Stellungnahme des Arbeitskreises enthält auch Hinweise zur Messung und Beurteilung des Fluglärms, zur Bewertung geeigneter Schallschutzmaßnahmen sowie zur besonderen Berücksichtigung schutzbedürftiger Personen bei der Festsetzung für Grenz- oder Richtwerte für Fluglärm. Die Mitglieder des Arbeitskreises befürworten für die Beurteilung des Fluglärms zum Beispiel eine Angleichung der Parameter an die Bewertungs- und Beurteilungsverfahren, die für den Straßen- und Schienenverkehrslärm entwickelt wurden. Hinsichtlich nächtlicher Lärmwirkungen empfiehlt der Arbeitskreis eine Bewertung nach Maximalpegeln und dem Mittelungspegel.

Denn: Ein Großteil der Bevölkerung fühlt sich durch Umweltlärm enorm belastigt. Die Belastigung ist als Hauptwirkung des Umweltlärms anzusehen. Es gibt Hinweise darauf, dass sich an Flugplätzen der Anteil der Betroffenen, der sich durch Fluglärm belastigt fühlt, in den vergangenen 30 Jahren bei gleicher Lärmbelastung deutlich erhöht hat.

Bei neuen und wesentlich moderneren geänderten Flughäfen ist mit stärkeren Lärmbelastigungen der Bevölkerung zu rechnen als an Flugplätzen mit so genanntem quasi-stationärem Betrieb.

Dabei sind. Die Wirkungen des Lärms sind sehr unterschiedlich: Dass Lärm die Sprache, das Gedächtnis und die Konzentration – sowohl in der Schule als auch zu Hause – beeinträchtigt, wird an Untersuchungsbeispielen zur kognitiven Entwicklung gezeigt. Diese Wirkungen sind eng mit Kommunikationsstörungen verknüpft – um diese zu vermeiden, nach dem zum Beispiel ist ein gutes bis sehr gutes Sprachverstehen für die Kommunikation anzustreben ist.

Lärm kann zweifelsohne die Gesundheit beeinträchtigen. Würde es gelingen, die Belastung durch Fluglärm so zu begrenzen, sodass keine langfristig wiederholten Schlafstörungen oder langfristig starken Belästigungen entstünden, so könnte lärmbedingten Erkrankungen weitgehend vorgebeugt werden. Dazu können Begrenzungswerte für Fluglärm dienen. So ließe sich die Entstehung lärmbedingter Erkrankungen ließe sich so verhüten.

Die Mitglieder des Arbeitskreises für Lärmwirkungsfragen befürworten deshalb für die Beurteilung von Fluglärm zum Beispiel eine Angleichung der Parameter an die Bewertungs- und Beurteilungsverfahren, die für den Straßen- und Schienenverkehrslärm entwickelt wurden. Hinsichtlich nächtlicher Lärmwirkungen wird eine Bewertung nach Maximalpegeln und dem Mittelungspegel empfohlen.

Die Autoren verstehen die Stellungnahme als einen Beitrag zur Risikobeurteilung mit Blick auf die anstehenden Entscheidungen zur Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm.

Mit der Stellungnahme zu Fluglärmwirkungen beendet der interdisziplinäre Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen seine Tätigkeit. Troge dazu: "Die Professoren haben über Jahre hinweg eine hervorragende Arbeit geleistet und mit ihren Gutachten gezeigt, wie Lärm auf die Gesundheit der Bevölkerung wirkt.. Dafür mein besonderer Dank."

Dem Arbeitskreis gehörten an: Prof. Dr. Rainer Guski, Bochum; Dir. und Prof. i. R. Dr. Hartmut Ising, Falkensee; Prof. Dr. Dr. Gerd Jansen, Heiligenhaus; Prof. Dr. Peter Költzsch, Dresden; Prof. Dr. Klaus Scheuch, Dresden; Prof. Dr. August Schick, Oldenburg; Prof. Dr. Wolfgang Schönpflug, Berlin (Vorsitzender); Prof. Dr. Manfred Spreng, Erlangen.

Die Stellungnahme "Fluglärm 2004" und die früheren gutachterlichen Stellungnahmen sind im Internet veröffentlicht unter der Adresse:

www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/anlagen/download.html

Pressemitteilung des Umweltbundesamtes

Von Verena Rais, 13. Dezember 2004;

Kategorie: Erkenntnisse, Gesundheit & Ernährung

Noch kein Kommentar abgegeben! Meldung jetzt kommentieren »

Zu Mister-Wong hinzufügen del.icio.us Add to Google Y! MyWeb

Verwandte Meldungen

Neues zum Herzinfarkt-Risiko durch Lärm – Fehlerhafte Darstellung ..

Die gesetzlichen Krankenkassen müssen bei Zahnersatz künftig mehr zahlen
Anforderungen an Kamine, Kachelöfen & Co. – Ab 22.03.2010 gelten neue Regelungen für Feuerungsanlagen

Neue Betrugsfälle – Immer wieder werden Geldautomaten manipuliert – Verbraucherzentrale gibt Tipps, wie man sich schützen kann

Zusatzbeiträge auf dem Prüfstand

Sicherheit hat oberste Priorität – Staat muss Anforderungen an die Qualitätssicherung etablieren

Verzehrswarnung Fleischklöße – Das Produkt "Fleischklöße (Schwein)" mit dem Haltbarkeitsdatum 24.05.2010 enthält Listerien.

Wichtige Meldungen

Renovierungsklauseln in Mietverträgen
Umtauschrecht
Aufbewahrungsfrist von Unterlagen
Was bei einem Kostenvoranschlag zu beachten ist
Hausbau: Baunebenkosten im Überblick

© 1998-2008 Buerger-Forum.Info und Stefan Schreinert eMarketing Consulting - Impressum und Datenschutz

„Gesünder wohnen – aber wie? Praktische Tipps für den Alltag“ – Aktuelle Broschüre informiert über wohnhygienische Probleme

In Wohnungen und Büros stören sie unser Wohlbefinden und können unsere Gesundheit gefährden: flüchtige organische Verbindungen, Schimmelpilze, Radon, Lärm, „Elektrosmog“. Wie gefährlich sind sie? Was kann man dagegen tun? Wie kann man vorbeugen? Diese Fragen werden in der Broschüre „Gesünder wohnen – aber wie? Praktische Tipps für den Alltag“ beantwortet, die das Umweltbundesamt (UBA), das Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) und das Bundesinstitut für Risikobewertung (BfR) gemeinsam herausgeben. Die 64 Seiten umfassende Broschüre ist kostenlos beim UBA erhältlich. Sie ist eine Aktivität im „Aktionsprogramm Umwelt und Gesundheit (APUG)“ des Bundesumwelt- und Bundesgesundheitsministeriums.

In Deutschland verbringen die meisten Menschen etwa 80 bis 90 Prozent des Tages in Innenräumen – und den Großteil davon in den eigenen vier Wänden. Gesunde Lebensbedingungen in der Wohnung haben daher eine große Bedeutung für Wohlbefinden und Gesundheit.

Die Nachfrage nach Informationen zu den Themen „Gesundes Wohnen“ und „Innenraumhygiene“ ist groß. Bislang fehlte in Deutschland eine Zusammenfassung, die die unterschiedlichen wohnhygienischen Probleme von Schimmelpilzbefall bis Elektrosmog aus dem Bereich „Innenraum und Gesundheit“ übersichtlich und einfach verständlich darstellt. Deshalb haben BfS, BfR und UBA gemeinsam die Broschüre „Gesünder wohnen – aber wie? Praktische Tipps für den Alltag“ erarbeitet. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit werden darin die wichtigsten wohnhygienischen Probleme beschrieben. Tipps zur Vorbeugung oder Vermeidung helfen, in den eigenen vier Wänden gesund zu leben.

Viel kann der Einzelne zu einer guten wohnhygienischen Situation selbst beitragen. Richtiges Lüften nimmt einen vorderen Platz ein. Soll renoviert werden oder ist der Kauf neuer Möbel geplant, ist bei der Auswahl auf Produkte zu achten, die wenige Schadstoffe enthalten – etwa Produkte, die mit dem Umweltzeichen „Blauer Engel“ gekennzeichnet sind. Über die gezielte Auswahl von Produkten hinaus können die Verbraucherinnen und Verbraucher durch den sorgsamen Umgang mit Reinigungsmitteln und anderen Haushaltschemikalien selbst dazu beitragen, mögliche Gefahrenquellen im Haushalt zu entschärfen.

Interessierte können sich auch über gesetzliche Regelungen und Standards, die für Innenräume gelten, informieren. Treten gesundheitliche Probleme auf, erfahren die Leserinnen und Leser in der Broschüre, wer die vor Ort zuständigen Ansprechpartner sind. Das gilt auch für Mieter und Vermieter, falls die Ursache schlechter wohnhygienischer Bedingungen in der Bausubstanz liegt. Wer zu einzelnen Fragestellungen mehr erfahren möchte, findet in der Broschüre Hinweise zu weiteren Informationsmaterialien.

Wichtig im Notfall: Sind Vergiftungen durch den Umgang mit Haushaltschemikalien, Heimwerker- oder Hobbyprodukten aufgetreten, sind im Anhang die Telefon-Nummern der Giftinformationszentralen Deutschlands zu finden. Diese geben schnell, kompetent und sachkundig Hilfestellung.

Ziel aller Bemühungen von BfS, BfR und UBA ist es, im Interesse der Erhaltung und Verbesserung der Gesundheit, Risiken frühzeitig zu erkennen und rechtzeitig Maßnahmen zur Risikominimierung zu treffen. Langfristig wird auch REACH – das derzeit diskutierte neue europäische Chemikalienrecht dazu beitragen, dass von verbrauchernahen Produkten keine nachteiligen Wirkungen auf Gesundheit und Umwelt ausgehen (REACH ist die Abkürzung für Registration, Evaluation and Authorisation of Chemicals, das heißt Registrierung, Bewertung und Zulassung von Chemikalien). Deshalb ist es notwendig, schon bei der Ausgestaltung von REACH darauf zu achten, dass es die Anliegen der Innenraumhygiene wirksam voranbringen kann.

Die Broschüre „Gesünder wohnen – aber wie? Praktische Tipps für den Alltag“ kann beim Umweltbundesamt, Zentraler Antwortdienst, Postfach 33 00 22, 14191 Berlin (ACHTUNG: Ab 2. Mai 2005 Postfach 14 06, 06813 Dessau) oder über die E-Mail-Adresse info@umweltbundesamt.de kostenlos angefordert werden. Auf den Internetseiten zum „Aktionsprogramm Umwelt und Gesundheit“ kann sie unter <http://www.apug.de/>, Stichwort „Aktuelles“ herunter geladen werden.

Pressemitteilung des Umweltbundesamtes
Von Verena Rais, 23. April 2005;
Kategorie: Haushalt & Garten, Umwelt

Charité-Forscher weist Kritik an Lärm-Studie zurück

Berlin - Um die Aufsehen erregende Lärmstudie der Berliner Charité ist Streit zwischen Auftraggebern und Forschern entbrannt.
Stressfaktor Verkehr

Stressfaktor Verkehr: Ein 15 Kilometer langer Stau zwischen Weyarn und dem Autobahnkreuz München Süd auf der A 8.

Der Leiter der Studie, Stefan Willich, wies die Kritik des Umweltbundesamtes (UBA) an seiner Interpretation zurück.

„Diese Studie ist nach höchsten internationalen Wissenschaftsstandards durchgeführt worden.“ Er verwies auf Veröffentlichungen in Fachjournalen wie dem „European Heart Journal“ (DOI: 10.1093/eurheartj/ehi658).

Laut der Charité-Studie erhöht chronischer Lärm das Herzinfarkt-Risiko bei Männern um 50 Prozent und bei Frauen sogar um 200 Prozent. Das Umweltbundesamt, das zu den Auftraggebern der Studie zählt, hatte diese Interpretation am Donnerstag in mehreren Details angezweifelt. Die Aussagen beruhten auf einer unzulässigen Interpretation der statistischen Ergebnisse, hatte das UBA betont. Für Frauen habe die Lärmstudie kein erhöhtes Herzinfarkt-Risiko durch Verkehrslärm ergeben. Für Männer liege das Risiko leicht - um rund 30 Prozent - höher.

An der Charité-Lärm-Studie nahmen zwischen 1998 und 2001 mehr als 4000 Patienten aus 32 Berliner Krankenhäusern teil. Die Untersuchung ist nach Charité-Angaben die weltweit größte Querschnittsstudie zu diesem Thema.

dpa-infocom

<http://rhein-zeitung.de/on/06/01/07/news/science/t/rzo211076.html>

Freitag, 06. Januar 2006, 16:41 © RZ-Online GmbH (NewsDesk)

[Artikel empfehlen](#) [Leserbriefe](#) [Impressum](#)

INFRASCHALL

Dr. med. Esther Dommès

Email: esther.dommès@charite.de

Mitarbeitergruppe: Neuroradiologie

Herbsttagung aus Anlass des 60-jährigen Bestehens der ADANO

Arbeitsgemeinschaft Deutschsprachiger Audiologen und Neurootologen der Deutschen Gesellschaft für Hals-Nasen-Ohren-Heilkunde, Kopf- und Hals-Chirurgie ([ADANO](#))

22.10.-23.10.2009, Koblenz

- [Suche in ADANO 2009](#)

- [Übersicht](#)
- [Artikel](#)

Artikel

- [XML Version](#)




[Artikel empfehlen](#)

Zeigt Infraschall Wirkung auf das menschliche Gehör? Einwirkung und Auswirkungen

Impact of infrasound on human hearing

Meeting Abstract

Suche in Medline nach

- [Scholz G](#)
- [Dommes E](#)
- [Hensel J](#)
-  [Günther Scholz](#) - HNO, Charité, Berlin, Deutschland
-  [Esther Dommes](#) - Neuroradiologie Charité, Berlin, Deutschland
-  [Johannes Hensel](#) - PTB, Braunschweig, Deutschland

Arbeitsgemeinschaft Deutschsprachiger Audiologen und Neurootologen der Deutschen Gesellschaft für Hals-Nasen-Ohren-Heilkunde, Kopf- und Hals-Chirurgie. Herbsttagung aus Anlass des 60-jährigen Bestehens der ADANO. Koblenz, 22.-23.10.2009. Düsseldorf: German Medical Science GMS

Publishing House; 2009. Doc09adano19

DOI: 10.3205/09adano19, URN: urn:nbn:de:0183-09adano194

Veröffentlicht: 23. Oktober 2009

© 2009 Scholz et al.

Dieser Artikel ist ein Open Access-Artikel und steht unter den Creative Commons Lizenzbedingungen (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/deed.de>). Er darf vervielfältigt, verbreitet und öffentlich zugänglich gemacht werden, vorausgesetzt dass Autor und Quelle genannt werden.

Gliederung

- [Top](#)
- [Text](#)
- [Literatur](#)

Text

Einleitung: Obwohl Infraschall (Frequenzen < 16 Hz) für den Menschen unhörbar sein sollen, gibt es eine Minderheit, die über Infraschall (IS) klagen verbunden mit Krankheitssymptomen, wenn IS mit großen Pegeln emittiert wird. Im Gegensatz zum Ultraschall gibt es dazu bislang noch keine gesetzlichen Vorschriften bzw. Grenzwerte. Betroffene erfahren auch von HNO-Ärzten keine Hilfe.

Daher untersuchten wir die Wirkung von IS auf das Gehör von gesunden Probanden mit Normakusis.

Material/Methoden: In einer Studie (a) mit 15 hörgesunden Studenten (Alter: MW=25 J.) wurden monaural DPOAE registriert bei gleichzeitiger Applikation von Dauertönen der Frequenzen 6 Hz mit 130 dB SPL sowie 12 Hz mit 115 dB. In einer weiteren Studie (b) mit 17 hörgesunden, etwas älteren Frauen (Alter: MW=40 J.) untersuchten wir mit funktionellem MRT (1,5 T, „Brain-voyager“) die Aktivierung des primär auditorischen Kortex bei monauraler akustischer Stimulation mit Tonbursts von 12 Hz mit Pegeln von 120, 110 und 90 dB SPL sowie mit Bursts von 500 Hz mit 100 dB als Referenz.

Ergebnisse: In (a) konnten wir nachweisen, dass bei allen Probanden die Pegel der DPOAE phasenabhängig zu den Suppressortönen im IS-Bereich modulierten mit einem mittleren Modulationsindex von 0,44 [1].

Nach Auswertung von Studie (b) zeigten 11/17 Frauen (nach Eliminierung von 6 Aufnahmen mit Bewegungs-artefakten) ein signifikantes Aktivierungsmuster im primär auditorischen Kortex (BA41 und BA42) mit Dominanz der linken Hemisphäre; und mit Abnahme der Aktivierung bei

Pegelverringern von 120 zu 110 dB; keine Aktivierung mehr bei 12 Hz mit 90 dB, da dieser Reiz unterhalb der geschätzten Hörschwelle im Infraschallbereich liegt.

Schlussfolgerung: Unter der Einschränkung der geringen Fallzahlen ließ sich objektiv nachweisen, dass IS auf das menschliche Gehör wirkt, sofern die Wahrnehmungsschwelle überschritten ist. Da IS als mögliche Ursache für die Multisystemerkrankung „Vibroacoustic Disease“ angesehen wird, sollte die vorgestellte fMRT-Studie auch auf betroffene Patienten ausgedehnt werden, da sie vermutlich noch viel sensibler auf IS reagieren werden.

[Gliederung](#)

Literatur

1.

Hensel J, Scholz G, Hurttig U, Mrowinski D, Janssen T. Impact of infrasound on the human cochlea. Hear Res. 2007;233:67-76.

13.01.2010

Macht der Lärm von Windkraftwerken nicht auch krank?

Neue Fluglärm-Studie

Mehr Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Krebsfälle

FAZ | Von Heike Lattka

11. Januar 2010 **Fluglärm macht krank: Zu diesem Schluss kommt der Bremer Mediziner und Epidemiologe Eberhard Greiser. Er ist Autor einer umfassenden Studie, die den Arzneimittelverbrauch und die Krankheitsbilder in den Anrainerkommunen des Flughafens Köln/Bonn auswertete. Es gebe „außerordentlich starke Indizien“ dafür, dass mit wachsendem nächtlichen Fluglärm das Risiko einer Herz-Kreislauf-Erkrankung oder einer Krebserkrankung steige. Am Donnerstagabend stellte der Wissenschaftler auf Einladung der Initiative „Pro Flörsheim“ seine Ergebnisse in der Flörsheimer Stadthalle vor.**

Kritisch bewertete Greiner die vom Regionalen Dialogforum für Frankfurt vorlegte Belästigungsstudie, in der ein Zusammenhang zwischen Fluglärm und Erkrankungen verneint werde. Die Studie sei „von vorn bis hinten Schrott“, sagte der Fachmann vor gut 400 Zuhörern. Unter Beifall unterstützte er die Forderung, zügig eine Untersuchung zu den Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Gesundheit der Menschen in der Region zu machen.

(...)

Lesen Sie den kompletten Artikel hier:

[\[http://www.faz.net/s/Rub8D05117E1AC946F5BB438374CCC294CC/Doc~EC9389FA503D647CA80138703A82F1A54~ATpl~Ecommon~Scontent.html?rs_s_googlenews\]](http://www.faz.net/s/Rub8D05117E1AC946F5BB438374CCC294CC/Doc~EC9389FA503D647CA80138703A82F1A54~ATpl~Ecommon~Scontent.html?rs_s_googlenews)
