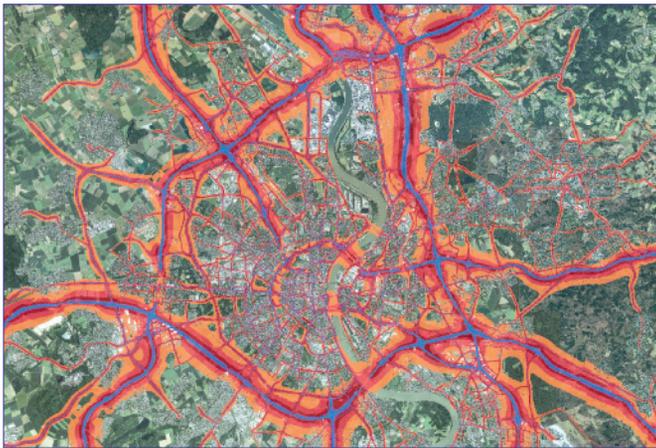


Thema: Jeder dritte Bundesbürger fühlt sich durch Umgebungslärm gestört. Lärm-Nummer eins in der Bundesrepublik ist Nordrhein-Westfalen mit seinen Ballungsräumen, Verkehrsachsen und Industrievierteln. Studien legen nahe, dass der vom Straßen-, Bahn- und Flugverkehr ausgehende Krach (und Feinstaub) nicht nur lästig ist und den Schlaf raubt, sondern krank macht – gar mit tödlichen Folgen?
von Bülent Erdogan

Wenn Lärm unter die Haut geht



lösung eintritt. „So ließe sich auch ein Großteil des Feinstaubes durch spezielle Anlagen aus der Luft filtern“, sagt er.

Das *Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)* fasst unter dem Begriff Immission einwirkende Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Umwelteinwirkungen auf Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter zusammen. Jeder dritte Bundesbürger fühlt sich durch Umgebungslärm gestört, von Straßenlärm ist jeder zweite genervt, allerdings dürfte ein Großteil der Befragten selbst ein Auto besitzen.

Köln laut Ranking die lauteste Millionenstadt

Wer meint, dem Lärm durch einen Fortzug ins Ländliche entgehen zu können, erlebt womöglich ein blaues Wunder: In der Eifel, dem Bergischen Land oder dem Sauerland bereiten passionierte Motorradfahrer dem idyllischen Frühstück so mancher Einwohner von Mai bis Oktober ein jähes Ende. In „Applauskurven“ und auf „Spaßstrecken“ kommen die Biker auf ihre Kosten – und sorgen laut Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) dafür, dass Anwohner täglich bis zu 400 Schallereignisse mit 80 und mehr Dezibel über sich ergehen lassen müssen. Auch als Wanderer gelingt es nicht immer, Ruhe zu finden in einem Bundesland, das von europäischen Magistralen, Bundes- und Landstraßen und Schienentrassen regelrecht tranchiert wird.

Im Jahr 2011 veröffentlichte die Stiftung eines Hörgeräteherstellers ein Lärm-Ranking von Großstädten. In ihrem Auftrag wertete das Fraunhofer-Institut für Bauphysik die Lärmkarten von 27 Großstädten mit mehr als 250.000 Einwohnern aus. Seit dem Jahr 2007 erstellen die Städte diese Karten, auf denen ersichtlich wird, welche ihrer Flächen über den gesamten Tag und die Nacht mit Schallpegeln von mehr als 55 dB(A) belastet sind. Die Gesamtfläche der durch Lärm belasteten Flächen reichten dabei von 16,7 (Münster) bis zu 69,4 Prozent (Hannover). Die lauteste Millionenstadt Deutschlands war dem Ranking zufolge Köln (55 Prozent der Fläche). Noch vor ihr lag in NRW in puncto Verlärmung des Stadtgebiets die Bundesstadt Bonn mit einem Anteil von 57,7 Prozent, die als Landeshauptstadt des Lärms klar Düsseldorf (45,9 Prozent) distanzierte.

Das Gehör verbindet den Menschen auch im Schlaf mit seiner Umwelt. Ungewohnte oder laute Geräusche vermitteln ihm das Gefühl von Gefahr, ent-

Leverkusen. Das ist Bayer, der Industriekoloss vom Rhein. Leverkusen. Das ist auch die Wortkreation „Vizekusen“ für den örtlichen Fußballverein, der 2002 gleich drei Titel verspielte. Und Leverkusen steht für ein verkehrstechnisches Mahnmal, die gleichnamige, marode, in den 1960er-Jahren errichtete Autobahnbrücke über den großen Fluss der Deutschen. Bis 2023 soll ein gigantisches Ersatzbauwerk errichtet werden, mit dann sechs Fahrspuren pro Fahrtrichtung, jeweils einer Standspur sowie Fußgänger- und Radfahrwegen. Schon heute fahren pro Tag 120.000 Kraftfahrzeuge über die Brücke, in zehn Jahren könnten es mehr als 130.000 sein. Zum Vergleich: 1985 waren es rund 70.000 Fahrzeuge. Nimmt man die A 3 und A 59 noch dazu, sind heute täglich mehr als 350.000 Fahrzeuge auf den Fernstraßen im Stadtgebiet unterwegs.

Zur Rheinbrücke geht es über die Stelze der Autobahn I. Wie die Brücke, so soll auch sie künftig mit zusätzlichen Fahrspuren mehr Kapazität bieten. Schon heute schlängelt sich die Stelze als groteske Beton-Schneise durch die 160.000 Einwohner zählende Stadt und sorgt für Lärm und Feinstaub. Für Erhard Schoofs, Vorsitzender der Bürgerliste in Leverkusen, ist das, was Politiker in Berlin und Düsseldorf nun planen, daher eine Horrorgeschichte: „Mit der A 1 habe ich kein Problem. Aber die Politik will etwas völlig Anachronistisches zementieren. Niemand würde heute mehr auf die Idee kommen, eine Autobahn mitten durch eine Stadt hindurchzuziehen“, sagt er. Schon heute versuchten Anrainer der Stelze, ihre Häuser loszuwerden, sagt Schoofs, der sich auch im „Netzwerk gegen Lärm, Feinstaub und andere schädliche Immissionen“ engagiert und vehement für eine Tunnel-

Lärmende Verkehrsadern

L_{den} /dB(A)

- > 55 ... <= 60
- > 60 ... <= 65
- > 65 ... <= 70
- > 70 ... <= 75
- > 75

■ Gebäude

Im Bild zu sehen ist Köln mit seinem Autobahnring, am oberen Bildrand Leverkusen mit dem Autobahnkreuz von A 1 und A 3. Der Lärmindex L_{den} zeigt die Lärmbelastung für den gesamten Tag an. Für den Abend (18 – 22 Uhr) erfolgt ein Zuschlag von 5 dB, für die Nacht (22 – 6 Uhr) von 10 dB auf die ermittelten Werte.

sprechend reagiert der Organismus zum Beispiel mit der Ausschüttung von Stresshormonen, einem schnelleren Herzschlag und einem stärkeren Muskeltonus. Ab einem Dauerschallpegel von 25 dB(A) empfinden viele Menschen ihren Schlaf als gestört, ab 45 Dezibel lassen sich Änderungen der Schlafstadien feststellen, von 45 bis 60 dB(A) wird das Wohlbefinden psychisch beeinträchtigt, so das Bayerische Landesamt für Umwelt. Eine Pegeländerung um zehn Dezibel entspricht etwa einer Verdoppelung beziehungsweise Halbierung der subjektiv empfundenen Lautstärke. Dauerhafter Lärm ab 80 Dezibel kann Schwerhörigkeit fördern, ein lauter Knall von mehr als 120 dB(A) in unmittelbarer Nähe des Ohrs kann die Zilien irreparabel schädigen. Die Weltgesundheitsorganisation WHO empfiehlt in ihren „Guidelines for Community Noise“ aus dem Jahr 1999, dass der Mittelungspegel im Schlafrum 30 dB(A) und der Maximalpegel 45 dB(A) nicht überschreiten sollten.

3.000 Tote durch Bahnlärm?

Auch die Landesregierung Nordrhein-Westfalens sieht im Lärm ein großes Umweltproblem. Allein in NRW seien etwa 1,4 Millionen Menschen gesundheits-schädigenden Lärmpegeln durch den Verkehr ausgesetzt, wie die Ergebnisse der landesweiten Lärmkartierung 2012 aufzeigten, so Umweltminister Johannes Remmel. In vielen Ballungsgebieten komme es sogar zu Mehrfachbelastungen durch verschiedene Lärmquellen. Schwerwiegende Folgen seien Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen und Stress. „Lärm macht die Menschen krank. Er ist eine sehr erste Bedrohung für unsere Gesundheit. Vor allem in den Städten müssen wir die Bürgerinnen und Bürger besser schützen. Jede Verringerung der Lärmbelastung ist ein Gewinn für ihre Gesundheit“, sagt der Minister.

Die Europäische Umweltagentur schätzt, dass der Umgebungslärm europaweit in mindestens 10.000 Fällen jährlich die Ursache für einen vorzeitigen Tod ist. Mehr als 900.000 Mal trägt Lärm demzufolge zu krankhaftem Bluthochdruck bei. Die WHO schätzt, dass Umweltlärm im Westen Europas jedes Jahr zum Verlust von über einer Million gesunden Lebensjahren führt.

Wenn von den gesundheitlichen Auswirkungen von Lärm die Rede ist, ist immer wieder auch der Name Eberhard Greiser zu hören. Greiser hat sich mit den möglichen Folgen von Flug- und (Güter-)Bahnlärm beschäftigt. Der Bremer Epidemiologe vertritt zum Beispiel die These, dass an der Rheinschiene der Transversale Rotterdam-Antwerpen-Genua pro Jahr bis zu 3.000 Menschen durch Bahnlärm versterben und über einen Zehnjahreszeitraum bis zu 45.000 Menschen neu an Demenz, Nierenversagen, Depression, Diabetes oder KHK-Leiden erkranken, weil der Lärm sie schädigt. In die Berechnungen hat der Arzt 1,9 Millionen Anwohner der Rheinschiene im Alter zwischen 40 und 84 Jahren einbezogen, die nachts einem Dauerpegel von 46 dB(A) und mehr ausgesetzt sind. Diese Daten

setzte er dann in Bezug zu sogenannten Risiko-Koeffizienten, die Greiser und sein Team bei einer früheren Analyse zum Nachtlärm am Köln/Bonner Flughafen ermittelten. Nach eigenen Angaben geht der Professor dabei konservativ vor und lässt weitere, möglicherweise gesundheitsgefährdende Aspekte außer Acht.

So weit wie Greiser gehen offizielle Stellen nicht. Immerhin kommen die Länder Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen nach Auswertung einer Literaturstudie zu markanten Aussagen zu den Auswirkungen von Bahnlärm.

Demnach gibt es akute Wirkungen:

- Die Einwirkung von Bahnlärm verursacht beim Menschen Veränderungen der Schlafqualität (vermehrte Aufwachreaktionen, Verkürzung des Tief- und des REM-Schlafes, Motilität) und beeinflusst das autonome Nervensystem (zum Beispiel kardiovaskuläre Effekte/Herzschlagfrequenz).
- Im Hinblick auf die Wirkungen auf den Schlaf wurde eine engere Korrelation zu Maximalpegeln als zu Mittelungspegeln beobachtet.
- Ab Maximalpegeln von circa 33 dB(A), innen, am Ohr des Schlafers, treten Veränderungen der Schlafstruktur, der Aufwachwahrscheinlichkeit und ein Anstieg der Herzschlagfrequenz auf.
- Die Steilheit des Pegelanstiegs und/oder die zeitliche Dauer des Lärmereignisses sowie die Häufigkeit der Lärmereignisse beeinflussen während des Schlafes das Ausmaß der kardiovaskulären Effekte.

Als chronische Wirkungen zählt die Studie auf:

- Oberhalb eines Tag/Abend/Nacht-gewichteten Lärmpegels von circa 50 dB(A) steigt bei Bahnlärm das Risiko für Bluthochdruck und für langfristige kardiovaskuläre Erkrankungen.
- Der Einfluss von Verkehrslärm auf einen erhöhten Medikamentenverbrauch ist wissenschaftlich nachgewiesen. Es gibt Hinweise auf den Einfluss von Bahnlärm auf die kognitive und psychomotorische Leistungsfähigkeit.
- Durch Bahnverkehr ausgelöste Erschütterungen tragen zu den gesundheitsbezogenen Bahnlärmwirkungen bei.

So laut wie ein Presslufthammer

Auf den am stärksten frequentierten Strecken kommt nachts im Abstand weniger Minuten ein bis zu 750 Meter langer Güterzug vorbei. Teilweise erreichen die Maximalschallpegel presslufthammerlaute 110 Dezibel an der Außenmauer von Wohngebäuden. Viele der europaweit eingesetzten Waggons sind bereits seit Jahrzehnten im Einsatz, trotz eines Investitionsprogramms immer noch mit Laufflächenbremsen unterwegs, die die Radreifen und Schienen aufrauen. Sogenannte Flachstellen, die wie Schmiedehämmer auf die Schienen schlagen und für ein charakteristisches Rattern sorgen, sind eine weitere Lärmquelle.

Gegen diesen Lärmteppich und für ihre Lebensqualität setzen sich Bürgerinnen und Bürger zur Wehr. Wut und Verzweiflung vieler dieser Menschen rührt auch daher, dass sie nur eine Entwicklung sehen: die zu noch mehr Verkehr und Lärm. Viele fühlen sich vom Staat im Stich gelassen und für den Profit anderer geopfert: „Als wir 1989 hierher zogen, konnten wir noch in Ruhe schlafen. Da kam nachts kein Zug“, sagt Frank Gross, Sprecher von „Pro Rheintal“, auf dem Internationalen Bahnlärmkongress 2015 Mitte März in Boppard in Rheinland-Pfalz. Wer direkt an der Bahnstrecke lebe, nehme oft Beta-Blocker und stopfe sich die Ohren zu, manch ein Nachbar sei bereits verstorben, sagt Gross. Dass er die Bahn dafür verantwortlich macht, schwingt in seinen Worten unmissverständlich mit. Wer den Anspruch der Menschen auf einen gesunden Schlaf verwehre, verwehre ihnen das Recht auf Leben, meint Gross.

Initiativen wie Pro Rheintal wollen neben dem gemittelten Schall auch den Anstieg und die Dauer des Schallereignisses, den tieffrequenten Schall sowie Reflexionen und Erschütterungen in die Lärmbewertungen einfließen lassen, die sogenannte Gesamtlärmbetrachtung. Und statt der Bahn einen „Schienenbonus“ von fünf Dezibel einzuräumen, fordern sie von den Verantwortlichen eine Lärmreduktion des Bahn-Güterverkehrs von mindestens 30, besser noch 50 Dezibel.

Verdoppelung des Verkehrs erwartet

Es ist abzusehen, dass die Deutsche Bahn, welche ihre auch mit Gefahrstoffen beladenen Züge mit bis zu 120 Stundenkilometern zum Teil nur wenige Meter von Schlafzimmern entfernt durch Ortschaften fahren lässt, einer solchen Forderung auch langfristig nicht nachkommen wird – zumal der Bund als Eigner der Bahn die Priorität auf den Ausbau bestehender Strecken gelegt hat. Ziel ist, den Güterverkehr auf der Schiene bis zum Jahr 2030 in etwa zu verdoppeln. Von dieser Kapazitätsausweitung betroffen sein werden auch Anwohner in Aachen, Duisburg, Düsseldorf, Emmerich, Köln, Mönchengladbach, Neuss und Oberhausen. Und überall dort, wo keine Strecken neu gebaut, sondern alte Strecken lediglich stärker ausgelastet und ertüchtigt werden, haben die Bürger keine guten Aussichten, vor Verwaltungsgerichten Urteile zu erwirken, die die Bahn dazu zwingen, Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen. Für die Bürger macht es aber keinen Unterschied, ob ein weiteres Gleis verlegt wird oder auf den bestehenden Gleisen doppelt so viele Nachtzüge verkehren: die Belastung steigt.

Das gilt auch für die Anwohner der Einflugschneisen am Köln/Bonner Flughafen im Rheinisch-Bergischen Kreis und dem Rhein-Sieg-Kreis. Gab es im Jahr 2010 noch 33.716 Starts und Landungen zwischen 22 und 6 Uhr, so waren es laut Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn im vergangenen Jahr 36.272. Das sind inzwischen an die 100 Starts und Landungen pro Nacht. Damit ist der Airport bundesweit Spitzenreiter.

Gegen diesen Lärm zieht seit 15 Jahren die Internistin Dr. Gerda Noppney zu Felde. Die in Troisdorf lebende Ärztin setzt sich für ein Nachtflugverbot ein. Im Jahr 2001 gründete sie mit anderen Kollegen die „Ärzteinitiative für ungestörten Schlaf“. 2011 schlossen sich auch Kollegen aus dem Rhein-Sieg-Kreis zur bundesweiten Initiative „Ärzte gegen Fluglärm“ zusammen. „Das Ohr schläft nicht“, sagt Noppney. „Die Augen können Sie zumachen, die Ohren aber nicht zuklap-



Foto: Gina Sanders/fotolia.com

pen.“ Viele Anwohner des Flughafens versuchten, sich mit Ohrenstöpseln vor dem Lärm zu schützen, könnten dann aber erst recht nicht schlafen. Zwar sind die Maschinen im Vergleich zu früher deutlich leiser, aber die Zahl der Flugbewegungen kennt weltweit nur eine Richtung: nach oben.

Lärm wirkt schleichend

Ein ganz praktisches Problem, Menschen, Manager und Mitglieder von Parlamenten von der Gefahr durch Verkehrslärm zu überzeugen, sieht Noppney in der Latenzzeit. „Wenn Sie Stress haben, fallen Sie in der Regel nicht sofort um“, sagt sie. Was sich zunächst als allgemeines Unbehagen äußert, sich nach einiger Zeit zu einem Bluthochdruck entwickelt, das kann nach fünf Jahren in einen Schlaganfall münden. Dann ist der Schaden da, nur wer macht dafür tagtäglich erlebten Lärm verantwortlich?

Dass Lärm krank macht, steht auch für Noppney fest. Sie verweist neben den Studien von Greiser zu den Flughäfen Köln/Bonn und Frankfurt am Main auch auf eine Schweizer Fluglärm-Studie aus dem Jahr 2010. Hierfür werteten die Forscher Gesundheitsdaten von 4,6 Millionen erwachsenen Schweizern aus und kamen zu folgenden Schlüssen:

- Fluglärm verursacht Herzinfarkte.
- Die Mortalität steigt bereits bei Lärm oberhalb von 45 dB(A) an, und das auch abhängig von der Zeit, in der der Mensch Lärm ausgesetzt ist.
- In der beobachteten Gruppe war das Risiko, einen Herzinfarkt zu erleiden, für Lärmopfer im Durchschnitt zwischen fünf und 50 Prozent erhöht.
- Das maximale Risiko war bis zu 2,2-fach erhöht, das bedeutet bis zu 120 Prozent mehr, auch letale Ereignisse.

Düsseldorfer Entschließung

Umweltmedizinische Aspekte finden immer wieder auch Gehör bei den Beratungen des bundesdeutschen Ärzteparlamentes:

So forderten die Delegierten des 117. Deutsche Ärztetags, der in Düsseldorf stattfand, Länder und Bund im vergangenen Jahr dazu auf, die Verursacher von Flug- und Verkehrslärm bei den durch sie induzierten Krankheiten „in maßgeblicher Weise an den notwendigen Behandlungskosten zu beteiligen“. Dem Gesundheitssystem dürften nicht mehr mehrere hundert Millionen Euro pro Jahr entzogen werden. Die einschlägigen Gesetze zum Schutz vor Lärm seien so anzupassen, dass Gesundheitsgefahren aktiv und umfassend vermieden werden, heißt es in einer Entschließung der 250 Delegierten (Drucksache VII-79).

Bereits 2012 hatte der Deutsche Ärztetag in Nürnberg gefordert, dem Schutz der Bevölkerung höhere Priorität beizumessen als wirtschaftlichen Interessen von Flughafenbetreibern und Fluganbietern.

- Die gesundheitsgefährdenden Effekte sind klar assoziiert mit Dauer und Stärke der Lärmexposition.

Für Noppeney hat das Interesse der Menschen an Mobilität dort Grenzen, wo andere Menschen mit ihrer Gesundheit dafür bezahlen. „Ich würde nicht auf die Idee kommen, mitten in der Nacht aufzustehen, nur um den Flieger nach Mallorca um drei Uhr zu nehmen“, sagt die Ärztin – und macht damit auch deutlich, wie ambivalent das Verhältnis der Menschen zu Verkehr und Lärm ist. Einerseits leiden sie darunter, andererseits sind sie Verursacher.

Auch Feinstaub belastet Anwohner

Von Troisdorf führt die Autobahn 59 nach Leverkusen. Dort wünscht sich auch der Pneumologe Norbert Mülleneisen eine Tunnellösung für die bisherige Stelzenautobahn durch die Stadt. „Diese Stadt ist

gekniffen durch die Autobahnen“, sagt er. Leverkusen sei aufgrund der Autobahnen A 1, A 3 und A 59 ein Exerzierplatz für Belastungen durch Emissionen des Straßenverkehrs. „Auf Dauer ist mehr Lärm, vor allem aber die Belastung durch Dieselruß-Feinstaub und Stickoxide gesundheitsschädlich“, sagt Mülleneisen. Als er sich vor 19 Jahren in Leverkusen niedergelassen habe, habe es noch einen Kollegen gegeben. Heute sind es in Niederlassung und Klinik zehn Kolleginnen und Kollegen. „Das ist für eine Stadt wie Leverkusen schon eine ganze Menge“, sagt Mülleneisen. Die bisherigen Ausbaupläne von Bund und Land bezeichnet er als weiteres „Arbeitsbeschaffungsprogramm für Pneumologen“. Leider habe Leverkusen offensichtlich keine ausreichende Lobby, mit der sich verhindern ließe, dass der städtebauliche Ist-Zustand für weitere 50 Jahre fortgeschrieben wird und die gesundheitlichen Belastungen sogar noch größer werden.

Störender Schall: Jeder Mensch empfindet ihn anders

Montagmorgen, 6:32 Uhr: Ein dumpfes, anschwellendes Grollen setzt meinem Schlaf ein jähes Ende. Ich befinde mich im zweiten Stock eines Mehrfamilienhauses im rechtsrheinischen Kölner Stadtteil Gremberg. Für meinen Selbstversuch hat mir ein Freund seine Couch überlassen. Etwa 15 Meter Luftlinie entfernt liegt die Straße, auf der die Kölner Verkehrsbetriebe die Buslinie 153 bedienen. Die Balkontür ist geöffnet, mit geschlossener Türe lässt sich an diesen heißen Sommertagen beim besten Willen nicht schlafen. Entweder Hitze oder Lärm, das ist für viele Millionen Menschen in diesen Tagen mit Sahara-Wetter die Qual der Wahl. Ich habe mich für den Lärm der Straße, genauer: eines Busses der Linie 153, entschieden. Mein Kumpel sagt, dass ihm der Verkehrslärm nichts ausmacht.

Mit einem Lärmmessgerät vom Verkehrsclub Deutschland ermittle ich einige Minuten später die Geräuschkentwicklung bei der Vorbeifahrt eines weiteren Linienbusses, es zeigt in der Spitze 55 dB(A). Besonders unangenehm ist das bassige, die Haut durchdringende Brummen des Motoraggregats, als der Bus unter lautem Protest an Fahrt aufnimmt. Davor und danach Autos, deren Reifen die Luft über dem Asphalt verdrängen, ein Lastkraftwagen, der sich an den schlichten Mietshäusern vorbeiquält, und kurze Phasen relativer Ruhe, in denen das Gerät zwischen 35 und 40 Dezibel anzeigt. Wenige Minuten haben mir gereicht um festzustellen, dass selbst ein Schlummern jetzt keine Erholung mehr verspricht. Also, raus aus den Federn, unter die Dusche, den Kaffee auf später vertagt und rein in den Bus 153, der mich zum Bahnhof bringen soll. Im letzten Moment schaffe ich als Nachzügler die Haltestelle. Feine Sache, das mit dem Bus direkt vor der Haustüre.

Eine Viertelstunde später: Auf dem Gleis des Deutzer Bahnhofs, an dem die Regionalzüge nach Düsseldorf halten, hole ich das Messgerät wieder heraus. Der RE 5 fährt ein, ich messe einen Momentanpegel von 75 dB(A). Dieses Mal signalisiert mir das Geräusch, dass heute vielleicht Verlass sein könnte auf den Fahrplan der Deutschen Bahn. Leider ist im Abteil kein Sitzplatz mehr frei, den aufkommenden Frust vertreibe ich mit Musik aus dem MP3-Player – und gehe hoffentlich keinem Mitreisenden auf die Nerven.

Am Düsseldorfer Hauptbahnhof steige ich um in die Stadtbahn. Nach einer Gesamtfahrzeit von 80 Minuten spuckt

mich die U-Bahn-Linie 78 der Düsseldorfer Rheinbahn an der Theodor-Heuss-Brücke in Golzheim aus. Als die nächste Straßenbahn zügig vorbeirauscht, zeigt mein Messgerät 81 Dezibel an. Ich wiederhole meine Messungen auf beiden Straßenseiten, hier kommt dankenswerter Weise zu Stoßzeiten jede zweite Minute eine Bahn vorbei: das Gerät zeigt mal 85, mal 86 Dezibel. Dazwischen wieder die Autos, deren Piloten nach erzwungenem Stopp an der Ampel wieder beherzt aufs Gas treten. Eingerahmt wird dieses fulminante Lärmwellenbad, dieser Mix aus profanen Autoeräuschen und dem Summen der beschleunigenden oder bremsenden Straßenbahnen, zu beiden Seiten von sechs- und siebengeschossigen Mietshäusern. Entsprechend sparsam gehen die Anwohner mit dem Kippfenster-Modus um. Auch wenn es phasenweise etwas ruhiger zugeht, liegt der Lärmlevel in den umliegenden Straßen zwischen 48 und 60 dB(A), Grund ist die autobahnähnliche Brückenrampe. Bei regennasser Fahrbahn wäre es hier weitaus lauter.

Zurück in Köln: der Biergarten im Volksgarten in der Neustadt-Süd ist proppevoll, die Menschen genießen den lauen Sommerabend, sprechen über Gott und die Welt, das Display des Lärmmessgeräts zeigt bis zu 75 Dezibel an. Ob sich das süße Entenküken im nahegelegenen Weiher davon hat ablenken lassen und deswegen mit einem kaum vernehmbaren „Quakquakquak“ nun seine Mutter sucht? Bis es hier merklich leiser wird, werden jedenfalls noch einige Stunden vergehen.

Kurz vor Mitternacht ist der Tag geschafft: Die geöffneten Fenster meines Schlafzimmers im vierten Stock eines Mehrfamilienhauses in Kalk ermöglichen etwas Durchzug. Mein Lärmmessgerät zeigt von Zeit zu Zeit gar keine Werte an, das ist ein gutes Zeichen. Denn erst ab 30 Dezibel geht es bei ihm überhaupt los. Kurze Zeit später durchbricht ein Touristenbomber im Landeanflug auf Köln/Bonn die erholsame Ruhe. Obwohl es „nur“ 40 oder 41 dB(A) sind, fühle ich mich gestört. Auf diesen Flieger folgen in Abständen von wenigen Minuten weitere Maschinen. Ich weiß, wenn ich entspannt durchschlafen möchte, dann wird mir nichts anderes übrig bleiben, als die Fenster in der Gaube wieder zu schließen. Immerhin habe ich mit dem Sleep-Timer für das Radio eine weitere Beschallungsquelle im Griff.

Internethinweise

- www.umgebungs-laerm.nrw.de
- www.nrw-wird-leiser.nrw.de
- www.fluglaerm-fakten.de
- www.aefusch.de
- www.koeln-bonn-airport.de/unternehmen/umwelt-laermschutz/fluglaerm.html
- www.schiene-laerm.de/
- www.pro-rheintal.de
- www.deutschebahn.com/laerm/start/
- www.strassen.nrw.de/
- www.vcd.org