

Vorfahrt für Krachmacher

15-20 Dezibel (dB)

Gehen auf einem weichen Teppich

25 dB

leises Blätterrauschen

30 dB

Flüstern

30-40 dB

üblicher Hintergrundschall im Haus

40-50 dB

Ventilatoren von Kopierern und Computern

60 dB

normale Sprachlautstärke

70 dB

vorbeifahrender Pkw

80 dB

Rasenmäher

85 dB

mittlerer Straßenverkehr

95 dB

Schwerlastverkehr

110-115 dB

Diskotheke, Presslufthammer, Kreissäge, Rock- oder Popkonzert

Lärm macht krank, doch Betroffene können sich kaum davor schützen. Verbindliche Grenzwerte fehlen und die Behörden schieben sich gegenseitig den Schwarzen Peter zu

Die Kampfansage hat sie aus ihrem Wohnzimmer-Fenster gehängt: „ÖPNV ja, Bahnlärm nein!“ Gerda Blaschke hat genug von dem Krach, der ihr tagtäglich von der Sternbrücke in Hamburg-Altona entgegen-schallt. Mit dem selbstbemalten Banner will sie auf ein Problem aufmerksam machen, das immer noch von vielen unterschätzt wird: Lärm. Ob Bahn, Flugzeug oder Auto – jeder dritte EU-Bürger ist nachts Pegeln über 55 Dezibel ausgesetzt.

Gerda Blaschkes Problem ist die Bahn. Über die altersschwache Sternbrücke rumpeln unentwegt Fern- und Nahverkehrszüge. Täglicher Terror im Minutentakt, gegen den auch ihre Schallschutzfenster machtlos sind. „Am schlimmsten sind die Güterzüge“, sagt sie. Auch nachts hat sie keine Ruhe, 65 Dezibel machen Schlafen zur Herausforderung. Das ist gefährlich, eine wissenschaftliche Studie der WHO ergab: Nächtliche Schallpegel über 45 Dezibel lassen das Herzinfarkttrisiko stark ansteigen, bei Gerda Blaschke ist es um 20 Prozent erhöht. Das Tückische dabei: „Nachtlärm macht auch dann krank, wenn man sich nicht gestört fühlt“, sagt Ruedi Müller-Wenk von der Universität St. Gallen. In den „Nachtlärmrichtlinien für Europa“ fordert die WHO daher: Straßen dürfen zur Schlafenszeit nur noch 40 Dezibel laut sein.

Die EU drückt sich vor dem Problem: 2002 erließ das Parlament zwar eine Richtlinie, welche die Mitgliedsstaaten verpflichtet, alle fünf Jahre Lärmkarten und Aktionspläne zu erstellen – unter Einbeziehung der Bürger. Verbindliche Grenzwerte aber gibt es nicht. „Die Bürger können die Lärminderung daher nicht einklagen“, kritisiert Marc Wiemers von der Grünen Liga. Er und seine Organisation wollen Betroffene zum Kampf gegen den Krach animieren. Zwar kann man nun im Internet seitenlange Maßnahmenkataloge studieren und auf Lärmkarten sehen, wo Deutschlands Städte viel zu laut sind, ein Recht auf Ruhe aber hat man nicht.

Es bleibt Ermessenssache der zuständigen Behörden, in der Regel die Umweltämter, ob etwas geschieht. Und meist passiert allein schon aus Geldmangel wenig bis nichts: „Oft stellen die Behörden nur die Lärmkarten und Aktionspläne ins Internet und das war’s“, sagt Marc Wiemers. Ohne Grenzwerte orientiert man sich an Richtwerten des Umweltbundesamts (UBA), das 65 Dezibel tagsüber und 55 nachts vorgibt. Doch selbst das wird unterlaufen. So heißt es beispielsweise im Hamburger Aktionsplan freimütig, dass „sehr viele Straßen Pegel oberhalb dieser Schwellenwerte aufweisen“, weswegen man zunächst mit 70 Dezibel tags und 60 nachts arbeiten werde. Was für eine Logik! Statt daraus die Konsequenz zu ziehen, dass Hamburg flächendeckende Maßnahmen bräuchte, hängt man lieber die Latte niedriger. Andernorts läuft es ähnlich, das UBA ist machtlos: „Lärmbekämpfung ist Sache der Länder“, heißt es dort. „Wir haben keinerlei Kontrollfunktion.“

Unwille paart sich mit Unfähigkeit: „Die Umweltbehörden stimmen sich oft nicht mit den Straßenverkehrsämtern ab“, kritisiert Marc Wiemers. Dann steht Behörde gegen Behörde, am Ende zieht das

Umweltamt den Kürzeren. Oder der Lärmschutz verpufft vollends im bürokratischen Zuständigkeits-Wirrwarr. Seit Jahren schreibt Gerda Blaschke zusammen mit Mitstreitern ihrer „AG Leise“ Briefe an unterschiedlichste Instanzen, von der Hamburger Umweltbehörde bis zum Bundesverkehrsministerium – ohne Resultat. „Jeder schiebt dem anderen den Schwarzen Peter zu“, sagt sie.

Auch die Öffentlichkeit ist eher unerwünscht. Marc Wiemers, der an vielen Lärmforen teilgenommen hat, sagt: „Echte Diskussionen finden dort nicht statt. Die Bürgermeister haben panische Angst, bei den Leuten zu hohe Erwartungen zu wecken.“ So geraten die Veranstaltungen zur Farce: „Dort wurde das Problem nur klein geredet“, sagt Gerda Blaschke. Die Bürgerforen offenbaren aber auch die soziale Komponente des Problems: „Die, die dort am lautesten schreien, sind nicht unbedingt diejenigen, bei denen es auch am lautesten ist“, sagt Marc Wiemers. Fakt ist: Ruhe ist zum Luxus geworden. In den lauten Wohnungen entlang der Hauptstraßen leben Einkommensschwache, die den Lärm als Preis für niedrige Mieten hinnehmen – trotz der Gefahr. Das führt manchmal sogar dazu, dass Betroffene Lärmschutz ablehnen, aus Angst vor Mieterhöhungen. Marc Wiemers hat das in München erlebt, Gerda Blaschke in ihrer Nachbarschaft.

Es gibt technische Möglichkeiten, um Verkehrslärm auf Schnellstraßen zu mindern. Ab 40 Stundenkilometern sind die Räder lauter als der Motor, mit Flüsterasphalt und leisen Reifen kann man den Lärm fast halbieren. Doch beides kostet, und freiwillig gibt keiner mehr Geld aus. Überhaupt hängt das Lärmproblem eng mit der Vorliebe fürs Rasen zusammen: „Damit die Reifen den Sicherheitsanforderungen bei hohen Autobahn-Geschwindigkeiten genügen, braucht man härtere Gummimischungen“, sagt Christian Popp von der Lärmkontor GmbH, die die Aktionsplanung Hamburgs bearbeitet. Harter Gummi ist laut. „Hätten wir in Deutschland ein generelles Tempolimit, wären auch leisere Reifen möglich.“

Die Lösung wäre simpel: Tempolimits sind die einfachste, effektivste und billigste Lärmschutzmaßnahme in Innenstädten, meint Marc Wiemers. Ebenso der Ausbau von ÖPNV und Radwege am Fahrbahnrand. Berlin macht es vor: Auf drei Vierteln ihrer Straßen hat die Hauptstadt kürzlich Tempo 30 eingeführt und so erfolgreich Lärm, Feinstaub und Unfallzahlen senken können. Doch welcher Politiker legt sich schon gern mit der Autolobby an? Hier zeigt sich überhaupt die volle Schizophrenie des Problems: Nach Umfragen des Umweltbundesamtes fühlen sich zwei von drei Deutschen vom Straßenlärm gestört – aber jeder Zweite besitzt ein Auto. Aus diesem Grund wird es Lärmbekämpfung im Auto-Paradies Deutschland weiterhin schwer haben – sie hat einfach keine große Lobby. Bezeichnend dafür ist auch die Reaktion auf den Vorschlag des Berliner Senats, Tempo 30 in Städten zur Regelgeschwindigkeit zu machen. Er wurde sogleich von ADAC und Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) abgelehnt.

Gerda Blaschke aber wird nicht aufgeben. „Die einzige Chance ist es, penetrant zu sein“, sagt sie lächelnd. So wie der Lärm. JENS LUBBADEH

125 dB
startender
Düsenjet

„Bürger können die Lärminderung nicht einklagen.“