

Zeitschrift:	Fachblatt für schweizerisches Heim- und Anstaltswesen = Revue suisse des établissements hospitaliers
Herausgeber:	Verein für Schweizerisches Heim- und Anstaltswesen
Band:	39 (1968)
Heft:	7: Heim und Oeffentlichkeit "Im Spiegel gesehen", II
Artikel:	Nächtlicher Verkehrslärm verhindert Erholung im Schlaf
Autor:	Richter, Hans Rudolf
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-807183

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Nächtlicher Verkehrslärm verhindert Erholung im Schlaf

Von Dr. med. Hans Rudolf Richter

«Lärm — eine moderne Seuche» hieß vor kurzem die Schlagzeile auf der Titelseite einer Zeitung. Dieser berechtigte Ruf zeigt mit aller Deutlichkeit, dass auch das Lärmproblem hohe Aufmerksamkeit verdient, ähnlich wie die Luftverschmutzung und der Gewässerschutz. Der 339 Seiten starke Expertenbericht über die Lärmbekämpfung in der Schweiz aus dem Jahre 1963 zuhenden des Bundesrates dokumentiert das Interesse, welches unsere Behörden diesem Problem entgegenbringen. Die Ableitung der hirnrelektischen Aktivität, das sog. Elektroenzephalogramm (EEG), erlaubt nachzuweisen, dass gesunde und kranke Menschen auf sensible Reize aller Art (Berührung, Lichtreize und Geräusche) im Schlaf regelmässig «geweckt» werden, auch wenn sie nicht tatsächlich erwachen. Solche häufig wiederholte Störungen verunmöglichen die Erholung in der Nacht, d. h., die für die Gesundheit und Leistungsfähigkeit notwendigen Tiefschlafphasen werden entweder gar nicht erreicht oder immer wieder unterbrochen. Es kommt auf diese Weise zu einem chronischen Schlafentzug mit entsprechender Beeinträchtigung des körperlichen und seelischen Wohlbefindens, selbst dann, wenn der Schlafende sich nicht an die Störung erinnert, glaubt, sich an den Lärm gewöhnt zu haben, und meint, gut geschlafen zu haben.

Störungen des EEG werden im Schlaf auch durch leise Geräusche, etwa Papierrascheln, ausgelöst. Die Intensität der Störgeräusche spielt somit eine untergeordnete Rolle, ganz im Gegensatz zu deren Frequenz.

Die Frequenz der nächtlichen Ruhestörungen ist für die einzelnen Verkehrsarten sehr unterschiedlich. Die Motorfahrzeuge stehen mit ihren 60 000 bis 70 000 Fahrzeugen pro 24 Stunden auf Autobahnen an der Spitze, ziehen sie doch Schlafstörungen alle 1 bis 2 Sekunden nach sich (ein Tag hat 86 400 Sekunden).

Auch bei geschlossenen Fenstern wird ein vorüberfahrendes Auto die elektrischen Störungen im Schlaf auslösen. Im Gegensatz zu anhaltendem Lärm, wie etwa in Fabrikräumen tagsüber, sind die sich unablässig und in unregelmässigen Abständen folgenden Lärm- und Geräuschspitzen für den Verkehrslärm charakteristisch. Eisenbahnen und Flugzeuge erreichen, trotz der «Lärmawinen», die sie erzeugen, die Frequenz des Autobahnverkehrs vorläufig nicht und hoffentlich auch in Zukunft nie. Deswegen soll aber der Eisenbahn- und Flugzeuglärm keineswegs verniedlicht werden. Praktisch zeigt das teilweise Nachtflugverbot (Startverbot für Jets) auf den Flughäfen Paris-Orly, Düsseldorf, Nizza und Tokio, dass auch dieser Nachtlärm nicht einfach hingenommen werden kann. Grosse Flughafen anlagen werden oder wurden schon aus den Wohngebieten wegverlegt (Chicago Midway und O'Hare Airport).

Wie störend der moderne Mensch auch verhältnismässig leise Naturgeräusche empfindet, beweisen die Proteste gegen das Gurren von Tauben. Das morse-ähnliche Tuttuh-tut der aus dem Balkan eingewanderten

Türkentaube liess in Basel die Bevölkerung sogar nach einem behördlichen Massaker rufen.

Im parkähnlichen Garten des Basler Bürgerspitals wurde im Frühjahr 1966 eine Saatkrähenkolonie, eine ornithologische Rarität, von unserer Feuerwache zerstört, weil der «Lärm» der Vögel die Patienten schon in den frühen Morgenstunden störte!

In bezug auf den Strassenverkehr ist hervorzuheben, dass der Transitverkehr Tag und Nacht rollt, im Gegensatz zum städtischen Ziel- und Quellverkehr mit den Verkehrsspitzen vor Arbeitsbeginn und nach Arbeitsschluss. Dabei kann der lokale Verkehr allein in bestimmten Situationen schon zu erheblichen Störungen der Nachtruhe führen.

Wegen des innerstädtischen Verkehrs allein musste bei Spitätern das Nachtfahrverbot eingeführt werden. Autobahnen werden aber nachts nicht gesperrt werden können. Entlang der Nationalstrasse N 2 von Basel nach Chiasso mit dem Transitverkehr von Deutschlands rauhem Norden an die sonnigen Gestade des Mittelmeers sind nicht mehr zumutbare Verhältnisse vorauszusehen bezüglich der Nachtruhe, falls dieser Strassenzug nahe an den Wohnquartieren vorbeiführt oder gar durch dicht besiedelte Wohngebiete hindurch geleitet wird. Entlang von Transitaufbahnen und Eisenbahnstrecken sollten deshalb Lagerhäuser, Industriebetriebe, Fabriken usw. gruppiert werden. Ein sinnvoller Abstand von Wohn- und Erholungsgebieten ist anzustreben. Praktisch heisst dies, dass Umfahrungssstrassenprojekte, wie z. B. bei Rolle, Nyon, Lausanne, Olten und Aarau verwirklicht wurden, prinzipiell zu bevorzugen sind. Zusammenfassend ergibt sich, dass die im EEG nachgewiesenen Schlafstörungen zu einem gesundheitsschädigenden Schlafmanko führen, das sich auf die Leistungsfähigkeit des schon tagsüber gehetzten und reizüberfluteten, modernen Menschen ungünstig auswirkt. Störungen des neurovegetativen Gleichgewichts und psychosomatische Erkrankungen, die praktisch sämtliche Organsysteme befallen können, sind die Folge. Der Transitverkehr der Motorfahrzeuge verdient unsere besondere Aufmerksamkeit im Rahmen der Landesplanung, speziell im Hinblick auf die Linienführung der Autobahnen und in bezug auf die vorbeugend-medizinische Bedeutung einer gesicherten Nachtruhe für die Volksgesundheit.

Transitaufbahnen gehören nicht in die Städte, weder in Wohnquartiere noch in unmittelbare Nähe von Spitätern und Schulhäusern.

Wie die EEG-Kurven beweisen, gibt es keine Gewöhnung an den Lärm während des Schlafes. Der für die Erholung notwendige Tiefschlaf wird durch intensiven, unaufhörlichen Motorfahrzeugverkehr abgekürzt oder gar verumöglicht, auch wenn man annimmt, gut geschlafen zu haben, und meint, vom Nachtlärm nicht gestört worden zu sein. Städteplaner und Politiker dürfen deshalb die gesundheitsschädigende Nachruhestörung durch den Lärm nicht vernachlässigen.