Lärm macht krank

Autor(en): **Schmidt, Christian**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **79 (1984)**

Heft 2

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-175147

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Lärm macht krank

Über zehn Prozent der Schweizer Bevölkerung können nachts ohne Medikamente nicht mehr schlafen. Die Lärmflut nimmt trotz zahlreicher Bekämpfungsversuche weiter zu. Darum hat die SGU an einer Pressekonferenz über die möglichen Folgen einer zu hohen Lärmbelastung informiert und einen praxisorientierten Massnahmenkatalog zur Lärmbekämpfung beim Privatverkehr vorgestellt.

«Beim Lärm geht es *nur* um das psychische und gesundheitliche Wohlbefinden des Menschen, und das gilt in unserer von Stress und Nervosität geplagten technischen Zivilisation ohnehin nicht viel.» Mit diesen Worten erklärte Dr. *Werner Spillmann,* Zentralsektretär der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz (SGU), anlässlich einer Pressekonferenz zum Thema *Lärm* die in weiten Teilen der Bevölkerung verbreitete Ansicht, dass Lärm eine lästige, aber keineswegs eine besonders gefährliche Umweltbelastung darstelle. Eine Ansicht, die *Lotti Stokar,* Präsidentin des SGU-Fachausschusses «Recht», in ihrem Referat entlarvte. Sie wies darauf hin, dass bereits heute 40 bis 50 Prozent der Schweizer Bevölkerung mit einem Geräuschpegel von über 60 dB(A) belastet werden und gesundheitliche Schäden riskieren. Im Kanton Zürich verfügten 1980 nur noch 18 Prozent der Einwohner über eine «relativ ruhige Wohnsituation» mit einer Lärmbelastung unter 55 dB(A).

Chronische Fälle

Dass Lärm nicht nur belästige, sondern möglicherweise auch chronische Erkrankungen auslöse, erklärte Prof. Dr. *Hans-Urs Wanner* vom Institut für «Hygiene und Arbeitsphysiologie» der ETH Zürich. Eine lärmbedingte Beeinträchtigung der Schlafqualität rufe nicht nur chronische Ermüdungszustände hervor, sondern ziehe auch eine Abnahme der Leistungsbereitschaft nach sich. Wanner weiter: «Wiederholte störende Lärmreize können ferner hormonale Veränderungen verursachen, welche dauernde Beeinträchtigungen der Funktion verschiedener Organe zur Folge haben können. Aus diesem Grund dürfte der Lärm auch als Risikofaktor für Herz- und Kreislaufkrankheiten von Bedeutung sein.»

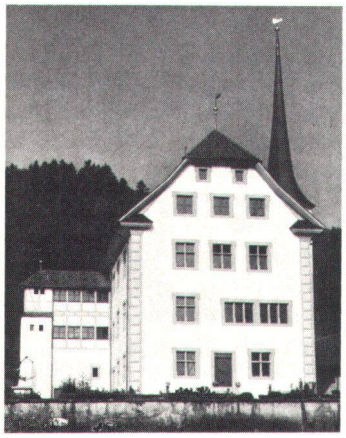
Warum dem Lärm bis heute trotz dieser Erkenntnisse und der zahlreichen Gesetzesvorschriften zur Lärmbekämpfung nicht wirkungsvoll begegnet werden konnte, untersuchte Dr. *Bernhard Wehrli,* Präsident der SGU. Er machte dafür einerseits die hemmungslose Förderung des Privatverkehrs, andererseits eine verfehlte Bekämpfungspraxis verantwortlich: der Einbau von Schallschutzfenstern sei beispielsweise eine Fehlinvestition, lasse sich doch mit demselben finanziellen Aufwand der Lärm an der Quelle mit einem sechsmal höheren Wirkungsgrad eindämmen.

Gegenmassnahmen

Neben der grundsätzlichen Forderung, dass die schweizerische Verkehrspolitik umwelt- und menschenfreundlicher werden müsse, stellte *Susanne Casetti,* Lärmberaterin der SGU, die von der SGU angestrebten Lärmbekämpfungsmassnahmen beim Privatverkehr vor:

– bei Mofas eine Hubraumverkleinerung auf 40 cm^3 und die Einführung periodischer Nachprüfungen
– bei 125-cm^3-Zweitakt-Motorrädern eine weitere Senkung der Grenzwerte um 4 dB(A) bis 1990
– Anpassung der Grenzwerte für Lastwagen an die technische Entwicklung, d.h. für Wagen unter 200 PS eine Senkung auf 80 dB(A) bis 1988
– Aufhebung der ungerechtfertigten Privilegierung der Fünfganggetriebe im Messverfahren bei Personenwagen; Einbau von Drehzahlbegrenzern.

Christian Schmidt



«Schlossherren» suchen Geld

Mit einer grossangelegten Gönneraktion wollen die Freunde von Schloss Altishofen LU Ende Mai die Mittel zusammentragen, um das bedeutende Baudenkmal auch innen renovieren zu können. Das vom «Schweizerkönig» Ludwig Pfyffer 1571–1577 erbaute Schloss ist neben dem Rathaus Sursee der grösste gotische Profanbau des Kantons Luzern und bildet Bestandteil einer reizvollen Gebäudegruppe. 1982/83 war das Haus mit einem Aufwand von 2,1 Mio. Franken aussen erneuert worden. Spenden werden dankbar entgegengenommen (PC 60-1346 der «Freunde und Gönner für die Erhaltung des Schlosses Altishofen»)

Contre le bruit

Plus de 10% des Suisses ne dorment plus sans somnifères, et près de 50% subissent plus de bruit que leur organisme n'en peut supporter sans risques. La situation, qui s'aggrave malgré les quelques mesures prises, a incité la Société suisse pour le milieu vital à réunir une conférence de presse, où il a été notamment souligné que le bruit est beaucoup plus qu'une cause psychique, parmi d'autres, du stress contemporain – comme nombre de gens le croient encore: il engendre une fatigue chronique, et des perturbations hormonales à effets durables. Bien que cela soit su, et malgré de nombreuses prescriptions légales, le bruit n'est pas combattu efficacement. Car le trafic se développe sans contrainte, et les moyens utilisés sont insuffisants; la pose de fenêtres isolantes, par exemple, entraîne des dépenses qui, si elles étaient affectées à la lutte contre le bruit «à la source», seraient six fois plus efficaces.

Outre son exigence de principe pour une politique suisse du trafic plus favorable à l'homme et son environnement, la Société suisse pour le milieu vital préconise plusieurs mesures pratiques concernant les limites de bruit des mobylettes, des moteurs 2 temps et des camions.