NORAH
Lärmwirkungsstudie

Fazit

Das NORAH-Projekt konnte eine Vielzahl so genannter Expositions-Wirkungs-Beziehungen erstellen. Das sind Kurven, die den statistischen Zusammenhang zwischen akustischer Belastung und ihren gesundheitlichen Auswirkungen darstellen. Sie geben zunächst einmal keine Auskunft über die Zahl der „verlorenen beschwerdefreien Lebensjahre“ oder der verkehrslärmbedingten Herzinfarkte, wie sie in einigen Publikationen berechnet werden. Wir können aber an ihnen ablesen, welche statistisch eindeutigen Effekte von Verkehrslärm es gibt und welche Folgen eine zunehmende Lärmbelastung haben kann.

Die stärkste Wirkung von Lärm ist, dass sich die Anwohnerinnen und Anwohner von ihm belästigt fühlten. Dies galt für alle drei Verkehrsarten: am stärksten beim Luftverkehr, in weitem Abstand gefolgt vom Schienen- und Straßenverkehr. Bei einem Fluglärm-Dauerschallpegel von über 50 Dezibel betrug der Anteil der hoch belästigten Personen je nach untersuchtem Flughafen zwischen 40 und 55 Prozent. 2012 waren im Umkreis des Frankfurter Flughafens fast 350.000 Personen diesem Lärmpegel ausgesetzt.

Die Studie zu Krankheitsrisiken zeigte hingegen, dass der Luftverkehr nicht überall die dominante Rolle als Verursacher von Krankheiten spielte, sondern je nach Erkrankungsbereich Luft-, Schienen- und Straßenverkehr sich abwechselten. Alle drei Verkehrslärmquellen bergen zumindest in bestimmten Teilgruppen oder für bestimmte Erkrankungen statistisch eindeutige Risiken. In der

NORAH Lärmwirkungsstudie

Blutdruckstudie konnte insbesondere beim Fluglärm kein klinisch relevanter Einfluss auf den Blutdruck nachgewiesen werden. Beim Vergleich der drei Lärmarten fiel auf, dass Fluglärm sich insbesondere auf der psychischen Ebene auswirkte, konkret auf das Belästigungsempfinden und das Risiko von Depressionen. Die Risikosteigerungen für Herz-Kreislauf-Erkrankungen waren beim Schienen- und Straßenlärm teilweise ausgeprägter als beim Fluglärm. Die nächtlichen Maximalschallpegel könnten beim Fluglärm wichtiger sein als der Dauerschallpegel. Die Autorinnen und Autoren folgern insgesamt, es sei notwendig, die Auswirkungen aller drei Verkehrslärmarten neu zu bewerten.

Weitere Informationen

Weitere Informationen zu den Ergebnissen der NORAH-Studie finden Sie in NORAH Wissen 14.

- NORAH Wissen Nr. 14 PDF, 2 MB (https://www.laermstudie.de/media/download/norah_wissen_14.pdf)
- NORAH Wissen Nr. 14 auf Englisch PDF, 2 MB (https://www.laermstudie.de/media/download/norah_knowledge_14.pdf)

NORAH-Ergebnisse im Überblick: Dokumente zum Download

Hier finden Sie die wesentlichen Ergebnisberichte und Stellungnahmen zur NORAH-Studie zum Download

- Wiss. Ergebnisbericht PDF, 3 MB (https://www.laermstudie.de/media/download/norah_eb_gesamt_wiss_ergebnisbericht_auflage_2.pdf)
- Wiss. Ergebnisbericht (Zusammenfassung) PDF, 296 kB (https://www.laermstudie.de/media/download/norah_gesamt_zusammenfassung.pdf)
- Gesamtstellungnahme des WBQ zur NORAH-Studie PDF, 171 kB (https://www.laermstudie.de/media/download/norah_gesamt_stellungnahme_wbq.pdf)

Sie haben Fragen?

Icon Kontakt Lärmstudie

Image not found or type unknown

Gemeinnützige Umwelthaus GmbH - Rüsselsheimer Str. 100 - 65451 Kelsterbach
Tel. +49 6107 98868-0 - Fax. +49 6107 98868-19

NORAH
Lärmwirkungsstudie

So erreichen Sie uns
Gemeinnützige Umwelthaus GmbH
Rüsselsheimer Str. 100
65451 Kelsterbach
Tel. +49 6107 98868-0
Fax +49 6107 98868-19
norah@umwelthaus.org