

Das Bett neben dem Sheffieldring

Sigrid Linder wohnt an der Schnellstraße. Sie ärgert sich darüber, dass der Lärm nur berechnet, aber nicht gemessen wird



Sigrid Lindner zeigt die Entfernung zwischen ihrem Haus und dem Sheffieldring. Foto: Ingo Otto

Daniel Hadrys

Unaufhörlich steigt ein Rauschen vom Sheffieldring hoch zur Steinkuhlstraße. Die Geräusche von Motoren und Reifen vermengen sich zu einem durchdringenden Gemisch, das auch die Bäume und das große Feld zwischen der Siedlung und der Landstraße übersteigt. Manchmal unterbricht ein lauter Knall das monotone Rauschen, wenn ein schwerer LKW über eine Bodenschwelle fährt. Dann klingt es so, als sei in der Ferne etwas Großes umgefallen.

Nur kann man bei der Distanz zwischen dem Haus von Sigrid Lindner und dem Sheffieldring schwerlich von Feme sprechen. Gut 150 Meter Luftlinie sind es zwischen dem Domizil der Lehrerin und der vielbefahrenen Schnellstraße. Dazwischen ein wenig Grün und kahle Bäume, die im Frühling und Sommer grünen und den Schall etwas dämpfen. „Jetzt ist es noch verhältnismäßig ruhig“, sagt Lindner an einem Wintervormittag. „Morgens reißt es mich oft aus dem Schlaf.“ Von ihrem Schlafzimmer im ersten Stock aus kann sie den Strom aus Autos, Motorrädern und Lkw beobachten. „Wenn der Berufsverkehr losgeht, denke ich, dass mein Bett neben der Fahrbahn steht.“

» Morgens reißt es mich oft aus dem Schlaf«

Seit 20 Jahren lebt sie nun in der Steinkuhlstraße, seit fünf Jahren wird sie regelmäßig vom vermehrten Verkehrslärm zu früher Stunde wach. Im Jahre 2008 begann sie daher ihre Korrespondenz mit den Behörden, in der Hoffnung, sie würde einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besitzen. Mit Blick auf den Ausbau der Bundesautobahn A 44, der Opel-Querspange, befürchtete sie, dass die für sie ohnehin schon große Lärmbelastung noch schlimmer werde. Der zuständige Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) sprach ihr Anfang 2009 unter Vorbehalt einen Anspruch zu. Derzeit sieht er seinen aktuellen Pegel- Berechnungen nach jedoch keinen Grund mehr, für den passiven Lärmschutz im Hause Lindner zu sorgen. Im Zuge des A 44-Ausbaus werde ein neuer, schallschluckender Straßenbelag verwendet. Unter Berücksichtigung dieser Neuerungen wurde ein Pegel berechnet, der nicht am Grenzwert kratzt. „Doch diese Dezibelzahl bildet nicht die Realität ab“, findet Sigrid Lindner. Der Wert ist ein Mittelwert, der auch ruhige Stunden berücksichtigt. Zudem werde der Pegel anhand verschiedener Parameter berechnet, jedoch nicht tatsächlich gemessen. „Das gibt die Wirklichkeit, also den belastenden Krach, nicht wieder.“

Gemessen werde grundsätzlich nicht, sondern berechnet, erläutert Claudia Sigismund von Straßen.NRW. „Aufgrund der bundeseinheitlich geltenden Regelungen werden Messungen zur Bestimmung der Anspruchsvoraussetzungen im Rahmen des Schallschutzes an Straßen nicht durchgeführt.“ Die Faktoren zur Berechnung sind die durchschnittliche Verkehrsstärke und Verkehrszusammensetzung, die zulässige Höchstgeschwindigkeit und die Straßenoberfläche und Längsneigung der Straße. „Da das menschliche Ohr auf niedrige Frequenzen, also auf tiefe Töne, weniger empfindlich als auf hohe reagiert, wird diese Besonderheit berücksichtigt“, fügt Sigismund hinzu.

Sigrid Lindner hofft nicht mehr auf Maßnahmen seitens der Behörde. Sie hat bereits mehrere tausend Euro in Fenster, eine neue Mauerisolierung und spezielle Rollläden investiert.

STRASSENVERKEHR

Lärm macht krank

Zwei Drittel der Deutschen leiden unter dem Lärm, der durch den Straßenverkehr entsteht. Eine dauerhafte Geräuschkulisse kann krank machen. Schon ein beständiger Pegel von 30 Dezibel, das entspricht einer Unterhaltung im Flüsterton, kann den Schlaf stören. Die Folgen reichen von Konzentrationsproblemen bis hin zu einem erhöhten Infarktrisiko.

WAZ, 8. Februar 2012