

Nordwestzeitung (Oldenburg) vom 4. Juli 2012

Lärmschutz hat nur begrenzte Wirkung

SIMULATION In weiterer Entfernung zum Gleis keine Änderung und in der Nähe nicht ausreichend. Im Hörzentrum wurden Güterzüge simuliert. Anliegern drohen Schlafstörungen.

VON THORSTEN KUCHTA

Zuerst ist da nur das leise Rauschen des Projektors, darüber Amselzwitschern von draußen. Immerhin um 40 Dezibel (dB; A). Dann schwillt ein rhythmisches, metallisches Hämmern an, unter das sich Klirren wie von Ketten und schrilles Kreischen von Stahl auf Stahl mischt. Der Pegel klettert auf 88 dB (A) und verharrt dort. Unangenehm für die Ohren, im Brustkorb wird's eng. Erleichterung, als die für ein Gebäude in zwölf Metern Entfernung vom Bahndamm simulierte Güterzugdurchfahrt endet und die Erkenntnis, dass Lärm und Alarm (im Nervensystem) nicht nur vom Wortstamm her verwandt sind.

Der Oldenburger Christian Nocke und der Lärmforscher Markus Meis vom Hörzentrum Oldenburg unternahmen am Montagabend den Versuch, die Debatte um den Bahnlärm mit einer Simulation anzureichern. Im Akustiksimulator im Haus des Hörens ließen sie Szenarien mit und ohne Lärmschutz und in verschiedenen Entfernungen vom Gleis an den 50 Gästen vorbeidonnern.

Neben den eindringlichen persönlichen Eindrücken blieb ein greifbares Ergebnis haften: Lärmschutzwände bringen Menschen, die 300 Meter und mehr vom Gleis wegwohnen nichts, weil der Schalldruck sich dort durch Wälle nicht verändert. Und: Selbst mit Lärmschutzwänden bleibt es in einem Streifen von bis zu 40 Metern rechts und links des Gleises bei einem nächtlichen Pegel, der zusätzlichen Schallschutz an den Gebäuden erzwingen dürfte. Selbst der wurde simuliert: Per Kopfhörer konnte man in ein Schlafzimmer mit und ohne Schallschutzfenster hineinhören. Der Unterschied: deutlich. Um auf den Innenpegel von 35 bis 40 dB (A) zu kommen, seien aber in manchen Fällen Fenster nötig, die den Pegel um 60 dB senkten. Meis: „So etwas wurde noch nie in Wohnhäuser eingebaut.“ Meis, der als Gutachter in die Ausbauten der Flughäfen Frankfurt und Berlin-Brandenburg involviert ist, machte deutlich, dass insbesondere Güterzuglärm die Aufwachwahrscheinlichkeit erheblich erhöht - mit allen Folgen wie Erschöpfung, sinkende Merkfähigkeit und Erhöhung des Risikos für viele andere Krankheiten.

Ein Grund: Das anschwellende Signal bringe den Körper viel heftiger in Alarmzustand als das eher gleichförmige Rauschen einer Autobahn. Gewöhnen, so Meis, könne man sich daran eher nicht, weil der Körper nachts auf Autopilot gehe und nicht auf Erfahrungen zurückgreife.

Bahnanlieger merkten an, dass der Lärm das eine sei, die Vibrationen im Haus die Wirkung aber verstärkten. Denkbar, sagte Meis. Nocke machte deutlich, dass die maßgeblichen Werte für den Schallschutz nicht gemessen, sondern gerechnet werden: „Das ist Verwaltungsakustik“.