

Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT)  
Abteilung I/5: Mobilität, Verkehr, Lärm  
Stubenring 1  
1010 WIEN

[office@bmnt.gv.at](mailto:office@bmnt.gv.at)

Kufstein, Kramsach, Vomp, Ampass, Schönberg, Zirl, Grins/Gurnau, 16. Juli 2018

## **Stellungnahme zu „Umgebungs-lärm-Aktionsplan“ Österreich 2018 ALLGEMEINER TEIL – Zusammenfassende Betroffenenauswertung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Transitforum Austria-Tirol als **bundesweite Bürgerrechts-, „Xundheits“- und UVP-G-2000-Organisation** nimmt zum im Entwurf vorliegenden „Umgebungs-lärm-Aktionsplan“ Österreich 2018, Allgemeiner Teil sowie der damit verbundenen „strategischen Umgebungs-lärmkarten“ wie nachfolgend Stellung. Daraus resultierend ersuchen wir um „Überarbeitung sämtlicher Aktionspläne und Karten“ auf Grundlage der von uns vorgeschlagenen „neuen, zeitgemäßen und auf die Gesundheit sowie das Vorsorgeprinzip abstellenden Schwellenwerte“. In Folge ersuchen wir um Berücksichtigung in der Endfassung erst nach entsprechender Diskussion auch mit Betroffenen.

### **Rechtliche Grundlage unserer Begründung.**

**Kapitel 1 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union „Würde des Menschen“** und führen dazu aus unser jahrzehntelangen persönlichen Kenntnis und Wahrnehmung wie folgt aus:

#### **Artikel 1 Würde des Menschen**

„Die Würde des Menschen ist unantastbar. Sie ist zu achten und zu schützen“.

***Transitforum: Diese Würde wird täglich dadurch missachtet und nicht geschützt, indem rund um die Uhr (!) steigende Lärmbelastungen den Betroffenen das Gefühl der mangelnden Wertschätzung geben und damit ihre Würde verletzt wird.***

#### **Artikel 2 Recht auf Leben**

(1) „Jede Person hat das Recht auf Leben“.

***Transitforum: Die Folgen der hohen Lärmbelastungen auf die menschliche Gesundheit sind hinlänglich bekannt, führen zu verschiedensten Erkrankungen bis zu frühzeitigen Todesfällen (vgl. anhängende Grafik „Lärm macht krank und führt zu“).***

#### **Artikel 3 Recht auf Unversehrtheit**

(1) „Jede Person hat das Recht auf körperliche und geistige Unversehrtheit“

***Transitforum: Die körperliche und geistige Unversehrtheit wird durch hohe Lärmbelastungen deutlich negativ beeinflusst, es ist den Betroffenen durch Eigenleistung nicht möglich, diese Fremdursachen zu beseitigen.***

Dazu passend zitieren wir aus Ihrem Vorwort wie folgt:

**„Ruhe genießen und ruhig schlafen können ist uns allen ein großes Anliegen, denn Lärm ist weit mehr als ein Ärgernis! Anhaltender Lärm belastet uns und unsere Gesundheit“.**

**Anmerkung:** Davon sind wir heute am gesamten Infrastrukturnetz der Republik Österreich, insbesondere Straße und Schiene, wo wir bundesweit über jahrzehntelange Erfahrung verfügen, immer weiter entfernt (vgl. anhängenden Grafiken 1 + 2 „Lärm macht krank“ und „Beispiel Lärmgrenzwertüberschreitungen A12, A13, S16“), obwohl wir keinesfalls außer Acht lassen, dass bundesweit seit Jahren Lärmschutzmaßnahmen im technischen Bereich an Straße und Schiene ebenso gesetzt wurden wie auch im tariflichen und verkehrsrechtlichen Bereich.

**Kernsatz zu Beginn:** Wer aber Augen und Ohren nicht verschließt oder nicht verschließen kann, sieht und hört, dass **sämtliche dieser positiven Maßnahmen das Ziel der Unterschreitung der für die Alpenrepublik viel zu hoch angesetzten Schwellenwerte für Lärm** durch die ständige Zunahme des Verkehrs und die viel zu lange Dauer der Realisierung der notwendigen und zustehenden Lärmschutzmaßnahmen **NICHT erreicht haben und mit den derzeitigen Schwellenwerten nicht erreichen können.**

Voraus geschickt wird zusätzlich, dass die vorliegenden Pläne für das Staatsgebiet der **Alpenrepublik Österreich**, einem alpinen Kernland, auf Grund der **besonderen Topografie**, der **besonderen Siedlungs- und Bewirtschaftungsdichte in Tal- wie an Hanglagen**, eine „**besondere Rücksichtnahme**“ erfordern, da diese von der Natur vorgegebenen Bedingungen nicht mit Flachländern zu vergleichen und nicht änderbar sind (siehe dazu gesondert die Grafik 1 „Lärmausbreitung in Tal- und Hanglagen“).

In dieser Stellungnahme nehmen wir **nur zur Grundlage** der „**Umgebungslärm-Aktionspläne**“ sowie der damit zusammenhängenden „**Umgebungslärmkarten**“ Stellung und ersuchen, diese **Position in allen 23 Teilen zu berücksichtigen** und die **Chance zu einem Paradigmenwechsel zu nutzen**, wie es dem Grundrecht auf Gesundheit aus der EU-Grundrechtscharta entspricht (Seite 1), wie Sie es der „Nachhaltigkeit“ schuldig sind und wie für das Staatsgebiet der Alpenrepublik Österreich unabdingbar ist, um sowohl die Lebens-, Gesundheits-, (Tourismus)Wirtschafts-, Kultur-, Natur- und Erholungsqualität „dauerhaft und nachhaltig“ sicherzustellen.

**„Der Verkehr und seine Auswirkungen wurden und werden seit der Wiederaufbauphase nach dem 2. Weltkrieg genug geschützt – der Gesundheit, dem wichtigsten Gut von Jung und Alt, von Einheimischen und Gästen, wurde und wird bis heute nicht der erstrangige Stellenwert in Politik und Beamtenschaft zuerkannt. Das ist im Rahmen der Umgebungslärm-Aktionspläne auf Grundlage der neuesten Erkenntnisse der WHO zu ändern und die Wertigkeit der Gesundheit auf nationaler und internationaler Gesetzgebung vor den Verkehr zu reihen“.**

**Vorschläge zur Diskussion, um sie in Folge in der Endfassung nach Diskussion zu berücksichtigen oder bei Ablehnung um „sachlich begründete Stellungnahme“.**

Auf Grund der Tatsache, dass der Verkehr Jahr für Jahr steigt, sind sowohl **Aktionsplanung** als auch **Lärmkarten** für das gesamte Bundesgebiet zu erstellen, da bspw. die Festlegung auf ein Kriterium allein (das Verkehrsaufkommen) keineswegs ausreichend ist, um die Lärmbelastung tatsächlich abzubilden. So hat schon Bundesverkehrsminister Rudolf Streicher im Jahr 1988 darauf verwiesen, dass ja auf der „Südtangente in Wien das doppelte bis dreifache Verkehrsaufkommen herrsche als auf den Tiroler Autobahnen“. Nach einem Lokalausweis in Schönberg hat er seine Meinung gegenüber dem ORF-

Report revidiert, indem er gesagt hat „da möchte ich nicht wohnen“. Um dann am 1. Dezember 1989 das erste „Lärmschutzpaket im gesamten Autobahnnetz der Republik Österreich“ zu verordnen: **Ein Lkw-Nachfahrverbot für „nicht lärmarme Lkw“, Aufbringen von Drainasphalt, Errichten von Lärmschutzwänden sowie Tempolimits im Zeitraum 22:00 Uhr bis 05:00 Uhr von 60 km/h für Lkw, 90 km/h für Busse und 110 km/h für Pkw.**

Mit 700 Unterschriften in der Gemeinde Vomp haben wir ebenfalls im Jahr 1989 denselben Bundesminister dazu bewogen, an der Eisenbahn im Gemeindegebiet von Vomp ein Pilotprojekt für „Lärmschutz an Eisenbahnen“ zu realisieren, „weil das Eisenbahngesetz keinen Lärmschutz vorsieht“, wie es der damalige Präsident der Eisenbahndirektion für Tirol und Vorarlberg, Adolf Sollath, lapidar erklärt hat.

Nach Lärmpegelmessungen **vor** Errichtung der ersten Pilot-Lärmschutzwände im Bereich Mooswinkel im Gemeindegebiet von Vomp und **nach** Errichtung wurden die positiven Ergebnisse ausgewertet. **In Folge wurde der Lärmschutz im Eisenbahngesetz verankert, wurden für Tirol und weiter im gesamten Bundesgebiet Lärmkataster an der Eisenbahn erstellt und seit damals wird Lärmschutz an vielen hochbelasteten Stellen an der Eisenbahn errichtet.**

Diese Hinweise dokumentieren, dass Lärmschutz an Straße und Schiene seit Jahrzehnten ein bedeutendes Anliegen ist, angesichts der neuen Belastungen durch die **Ist-Verkehrslawinen** und **Zuwächse** neu aufgestellt und den „besonderen Bedingungen“ in der Alpenrepublik angepasst werden muss. Lärmschutz hat auch eine bisher **vollkommen vernachlässigte Rolle** zu übernehmen: Das **VORSORGEPRINZIP**.

**Die Kostenfrage dabei darf keine Rolle spielen**, weil die **Folgekosten** der Nichtrealisierung von Lärmschutz im **Gesundheitsbereich**, verbunden mit dem **persönlichen Leid der Betroffenen** (siehe Grafik 1 Lärm macht krank) in keinem Verhältnis zu Kosten im technischen Bereich stehen. Auch der Bauindustrie, dem Bauhaupt- oder -nebgewerbe ist es letztlich völlig egal, ob eine neue Straße oder ein perfekter Lärmschutz errichtet wird. Es ist ohnedies unser eigenes Geld, welches wir entweder an Steuern und Abgaben direkt bezahlen (als Arbeitnehmer oder Unternehmer) oder das, was wir an Benützungsgebühren für die Infrastruktur Straße/Schiene aufbringen.

## „Sparen beim Lärmschutz bedeutet sparen an der Gesundheit“

Derzeit gelten folgende Schwellenwerte für die Aktionsplanung (Seite 12/93):

SCHWELLENWERT FÜR DIE AKTIONSPLANUNG		
	$L_{den}$ [dB]	$L_{night}$ [dB]
Straßenverkehrslärm	60	50
Flugverkehrslärm	65	55
Schienenverkehrslärm	70	60
Industrie und Gewerbe	55	50

Quelle: Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung, 2006

Abbildung 1. Schwellenwerte in Dezibel gemäß Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung

Diese Schwellenwerte sind für die **Alpenrepublik Österreich untauglich**; es gelten in inner- und voralpinen Räumen **„besondere Bedingungen und daraus resultierende weit höhere Belastungen“**. Nicht umsonst werden auch in der nationalen und internationalen Gesetzgebung Begrenzungen des Verkehrs gefordert (**AeUV, Alpenkonvention, StVO ...**).

Angesichts der heutigen Verkehrsaufkommen sowie des vollkommen geänderten Umfeldes am gesamten Straßen- und Schienennetz der Alpenrepublik Österreich, dem Wissen, dass der Verkehr in den nächsten Jahren auf Grund der vorgegebenen tariflichen und verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen nicht reduziert wird, ist es unabdingbar, diesen Fakten Rechnung zu tragen. **Es sind die derzeitigen Schwellenwerte auf die Richtwerte der WHO zu reduzieren, Umgebungslärm-Aktionspläne und Umgebungslärmkarten neu zu rechnen und ist der notwendige Paradigmenwechsel auf „Schutz der Gesundheit“ vom bisherigen „Schutz des Verkehrs“ einzuleiten.** Das ist keine (partei)politische Vorgabe, es geht darum, das „Grundrecht auf Gesundheit“ nachhaltig und dauerhaft zu sichern.

**Wichtig:** Die Lärmschwellenwerte sind künftig vom Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz auf WHO-Basis festzulegen. Derzeit legen die „Lärmverursacher (BMVIT, ASFINAG, ÖBB, Länder) diese Lärmschwellenwerte fest. Prinzip: „Je höher die Schwellenwerte, umso weniger Geld für Lärmschutz mit der Konsequenz, dass der Gesundheitsbetrug gesetzlich verordnet wird“.

#### Einleitung:

Der deutsche Nobelpreisträger für Medizin, Robert Koch, wird aus dem Jahr 1905 wie folgt zitiert:

**„Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest“.**

**Begründung** (wurde in Zusammenarbeit mit Herrn ao.Univ.-Prof. Dr. Peter Lercher erstellt):

Ein Vergleich mit anderen europäischen Ländern macht deutlich (Abb. 2), dass die **österreichischen Lärmschwellenwerte generell über den Durchschnittswerten anderer EU-Staaten liegen** und damit seit Jahren **NICHT** auf die **„besonderen Bedingungen und die daraus resultierenden höheren Belastungen eingehen“!** Insbesondere für den **Schieneverkehr** sind die **Schwellenwerte extrem hoch** angesetzt. Auch beim Flugverkehr sind die Schwellenwerte höher angesetzt als im EU-Durchschnitt. Diese Werte wurden in Österreich seit 2006 weder dem Stand des Wissens, noch den EU-Vorgaben und bedauerlicherweise schon gar nicht den **„besonderen Bedingungen in inner- und voralpinen Räumen“** angepasst.

Damit wird besonders deutlich, dass die Verfasser dem **Grundirrtum** unterliegen, **EU-Durchschnittswerte können 1:1 über den Alpenraum gelegt werden** und der **inner- und voralpine Raum** mit den **Bedingungen in holländischen, deutschen oder italienischen Ebenen gleich gestellt werden kann.**

Das ist sehr problematisch, da im Sinne der europäischen Perspektive im 7. Umweltaktionsprogramm von 2013 (<https://www.eea.europa.eu/airs/2017/environment-and-health/environmental-noise>) generell für alle Lärmquellen Schwellenwerte von 55 dB, Lden und 50 dB, Lnight angesetzt wurden. Es wurde ferner festgehalten, dass die Lärmbelastung im Rahmen der Aktionspläne bis 2020 verringert werden sollten, um näher an die von der WHO vorgeschlagenen Richtwerte (55/40) zu kommen.

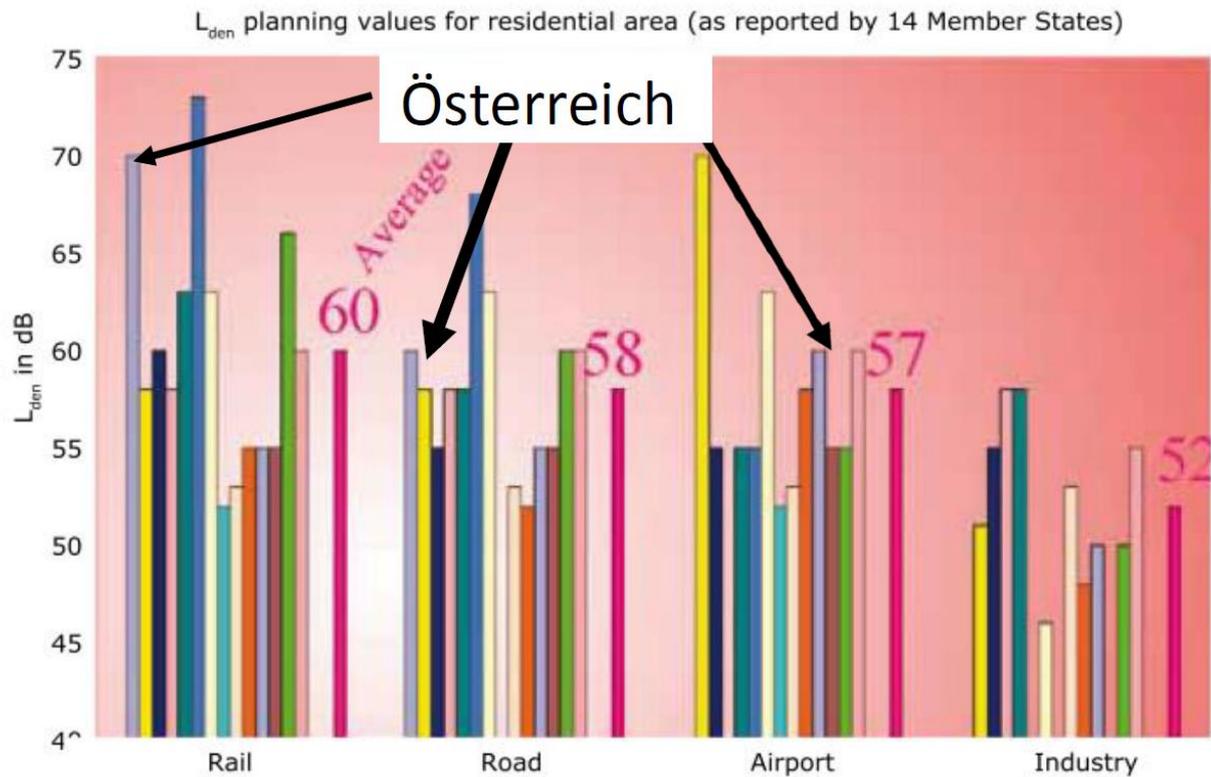


Abbildung 2. Lärmaktionsplanungswerte für Wohngebieten basierend auf den Meldungen von 14 Mitgliedsstaaten der EU. Quelle: EEA. Good practice guide on noise exposure and potential health effects, November 2010

Es ist offensichtlich, dass deshalb die in **Österreich veröffentlichten Betroffenzahlen eine beträchtliche Unterschätzung darstellen**, wenn die EU-Schwellenwerte des 7. Umweltaktionsprogramm von 2013 mit den österreichischen Schwellenwerten – insbesondere für Schiene und Flugverkehr – verglichen werden.

Es ist auch nicht verwunderlich, dass eine Europäische Studie für **Österreich die höchste Belastung der europäischen Bevölkerungen mit Schienenlärm** (9,4% über 55 dB,  $L_{den}$ ) gefunden hat (Clausen U et al. 2012, EU-Parliament report: PE 474.533).

Völlig ignoriert wurde bisher ein weiterer wesentlicher Punkt der Umgebungslärmrichtlinie: der Schutz ruhiger Gegenden („quiet areas“). Das ist insbesondere für ländliche und (Tourismus)Regionen sowie für die Planung von Wohngebieten ein kritischer und unakzeptabler Zustand. Der weiter steigende Verkehr und die Besiedelung benötigen dringlich den Schutz dieser ruhigen Gegenden, um nicht wieder nachher teure Schallschutzmaßnahmen finanzieren zu müssen.

### Schwellenwerte für Lärmaktionsplanung: Stand des Wissens

Die WHO arbeitet seit 2013 an einer neuen Lärmrichtlinie („noise guideline“), welche die nicht mehr dem Stand des Wissens entsprechende Richtlinie aus dem Jahr 1999 ersetzen soll. Grundlage für die neue Lärmrichtlinie sind die seit 2014 in Auftrag gegebenen „Evidenz“-Reviews, die den neuen Stand des Wissens über Lärm und kritischen Gesundheitsauswirkungen (**starke Belästigung, Schlafstörungen, Herz- und Kreislaufkrankheiten, Metabolische Störungen, Mentale Gesundheit und Kognition**) zwischen 2000 und 2014 darstellen sollen.

Diese „Evidenz“-Reviews wurden seit Herbst 2017 laufend publiziert. In diesen „Evidenz“-Reviews ([http://www.mdpi.com/journal/ijerph/special\\_issues/WHO\\_reviews](http://www.mdpi.com/journal/ijerph/special_issues/WHO_reviews)) sind auch Tiroler Studien einbezogen worden.

Insbesondere bei der starken Belästigung ist in der entsprechenden „Evidenz“-Review (Guski et al. 2017) deutlich, dass die Tiroler Studien aus dem **Inntal und Wipptal signifikant höhere Prozentsätze der Belästigungsreaktion bei gleichem Schallpegel aufweisen** (Abb. 2).

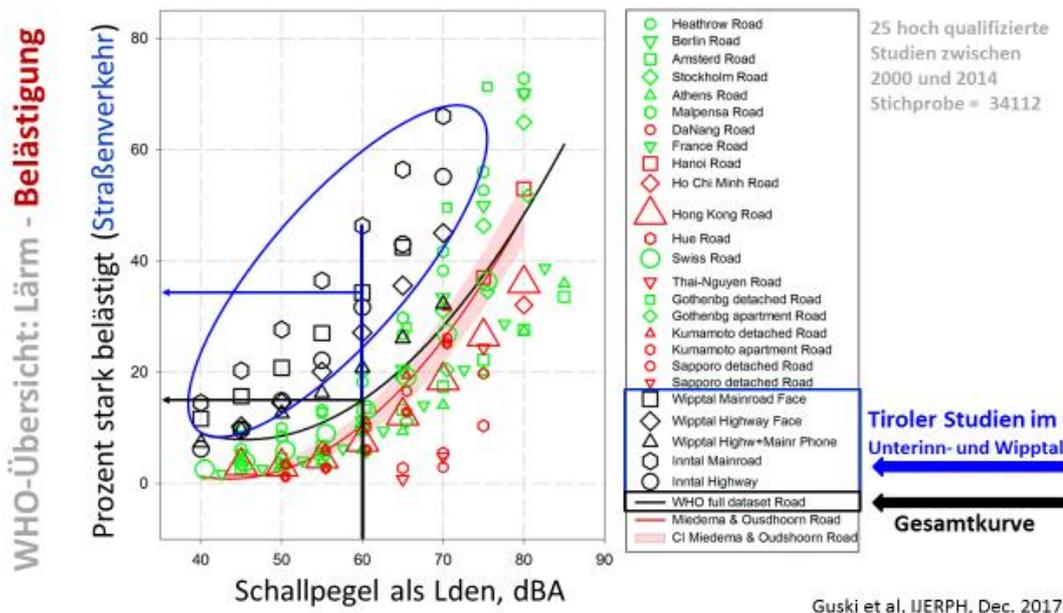


Abbildung 3. Prozent stark Belästigte in 25 ausgewählten Studien in Abhängigkeit vom Schallpegel

Diese „Ergebnisse“ sind bei realer Betrachtung 1:1 in **ähnliche inner- und voralpine enge Täler mit viel Verkehr umzulegen** und entsprechen vor allem einem heute seit **30 Jahren gesicherten Wissensstand** aus der Praxis, wie sehr die Menschen, ob Jung und Alt, Einheimische und Gäste, unter Lärm leiden.

Diese starke Abweichung hat die Autoren (Guski et al.) veranlasst, die Studien des Alpenraums aus der Erstellung einer neuen Lärmwirkungskurve herauszunehmen, weil es sich in den Alpentälern um eine **Sondersituation im Sinne der Lärmausbreitungsverhältnisse** handelt ("With respect to acoustics, valleys are different from flat areas due to the so-called amphitheater effect"). Die Gesamtkurve ist deshalb nur für Situationen in der Ebene oder Stadtumwelten gültig. Deshalb ist es in den alpinen Tälern bzw. Tallagen mit Hangsituationen notwendig, die Schwellenwerte entsprechend zu senken.

Diese besondere Situation der Lärmausbreitung bezüglich der Hanglagen ist in Tirol schon durch I Pack früh für das Inntal dokumentiert worden (Abb. 4) und durch die Transitstudie Tirol 1992 erstmals mit erhöhten Belästigungsdaten bestätigt worden (Lercher P. Auswirkungen des Straßenverkehrs auf Lebensqualität und Gesundheit: Transitstudie–Sozialmedizinischer Teilbericht an den Tiroler Landtag, Amt der Tiroler Landesregierung, 1992).

Eine ähnliche Situation hat sich auch für die starke Belästigung durch Schienen ergeben (Annex 1). **Wichtig ist auch festzuhalten**, dass die Tiroler Studien gleichzeitig eine Risikoerhöhung für Medikamenteneinnahme gegen Schlafstörungen (Lercher et al. 2010, Annex 2), Hypertonie und für ischämische Herzkrankheit nachgewiesen haben (E van Kempen et al. 2017, Annex 3+4).

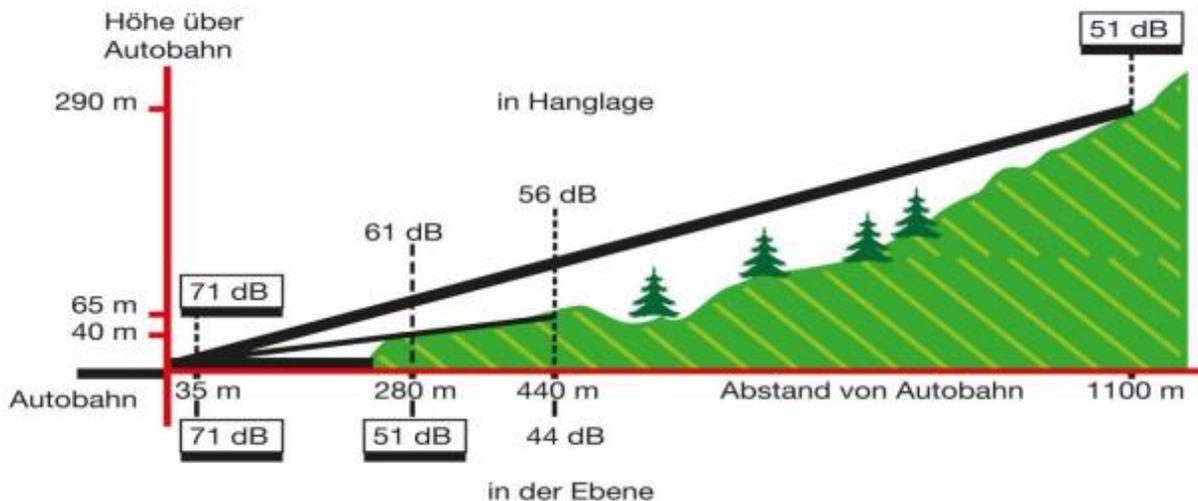


Abbildung 4. Schematische Darstellung der Lärmausbreitung in alpinen Tal- und Hanglagen. In Anlehnung an Pack I. Umweltschutz Kongressbericht 1980, (Quelle: UVP-GA Unteres Inntal 1999)

Insgesamt ist festzustellen, dass sich der Stand des Wissens hinsichtlich der Wirkungen von Lärm aus gesundheitlicher Sicht seit der WHO „guideline“ 1999 signifikant verändert hat. Die Schwellenwerte für die nachgewiesenen Gesundheitswirkungen haben sich abgesenkt und werden eine Absenkung der Richtwerte der in Kürze erwarteten neuen WHO „guideline“ 2018 zur Folge haben.

Es ist deshalb zum Schutz der Bevölkerung dringlich notwendig, die derzeit weit überhöhten Schwellenwerte der nationalen Lärmaktionsplanung endlich an den Stand des Wissens und an die Richtwerte des 7. Umweltaktionsprogramm von 2013 anzugleichen.

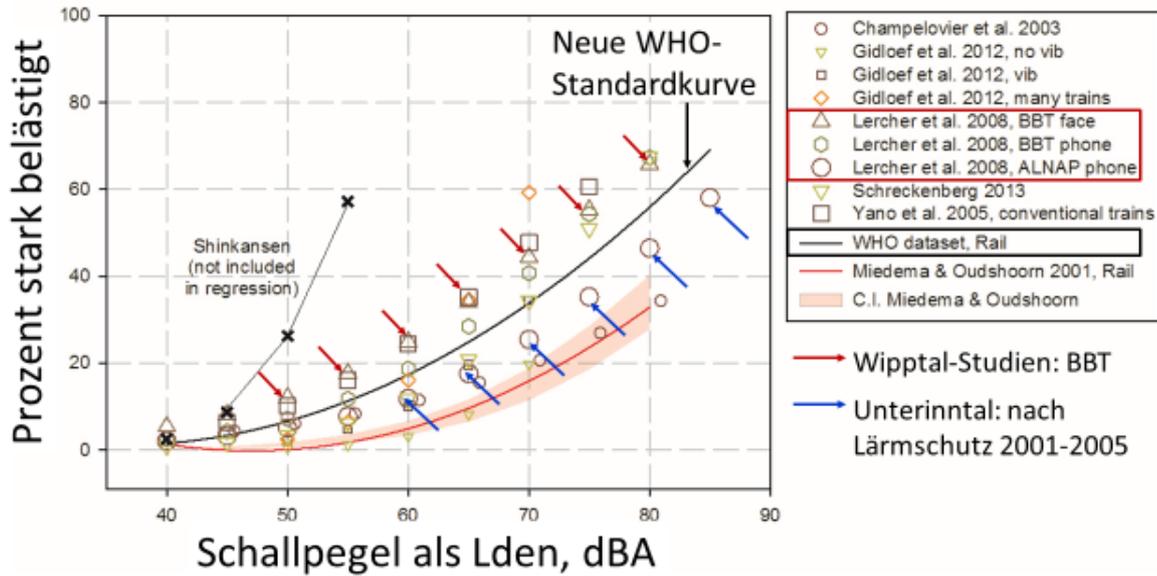
Abweichend von den generellen Empfehlungen, welche die EU (55/50) bereits gemacht hat und die WHO in Kürze veröffentlichen wird, muss auf die besondere Verletzbarkeit und Verwundbarkeit der inner- und voralpinen Täler mit ihren Hanglagen Rücksicht genommen werden und müssen dafür reduzierte Schwellenwerte formuliert werden.

Die WHO-Evidenzstudie von Guski et. Al. 2017 hat diesen Umstand eindrücklich nachgewiesen.

**Ein Richtwert von 50 dB  $L_{den}$  und 40 dB  $L_{night}$  (Schlaf) erscheint danach gerechtfertigt.**

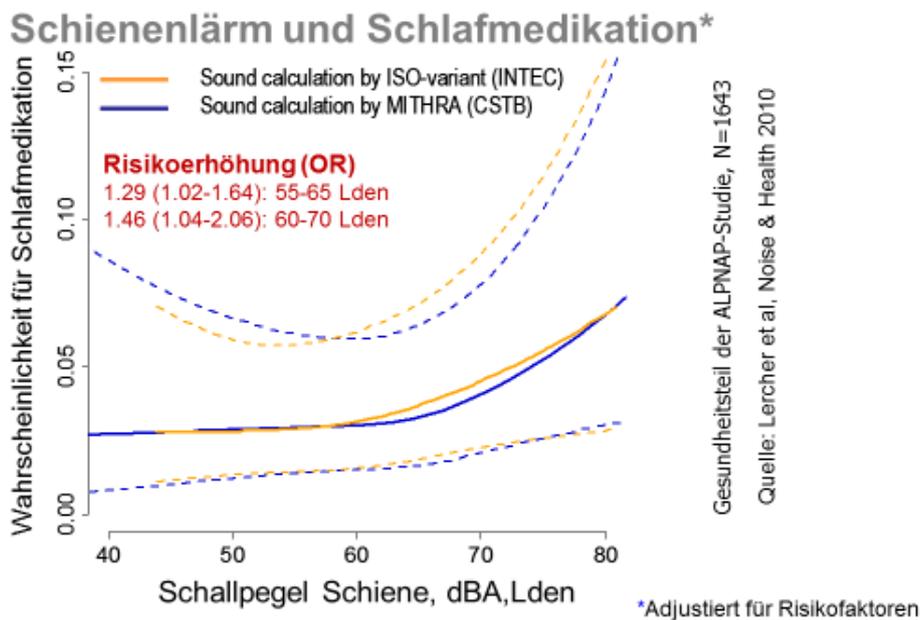
Annex 1

## WHO-Übersicht: Lärm – Belästigung durch Schienenverkehr



Prozent stark Belästigte in 9 ausgewählten Studien in Abhängigkeit vom Schallpegel Quelle: Guski et al. 2017

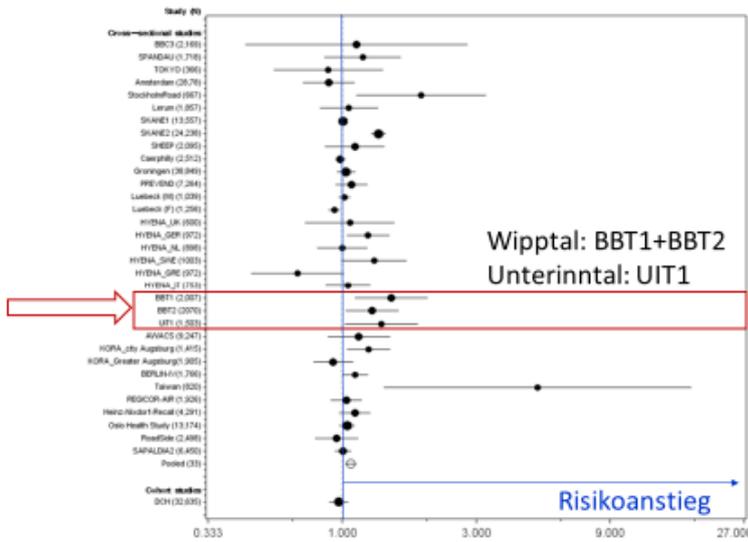
Annex 2



Risikoerhöhung durch Schienenlärm in Abhängigkeit vom Schallpegel. ALPNAP-Studie. Quelle: Guski et al. 2010

### Annex 3

WHO-Übersicht: Lärm - Bluthochdruck



Risikoerhöhung (OR) durch einen 10 dBA Anstieg der Schallbelastung

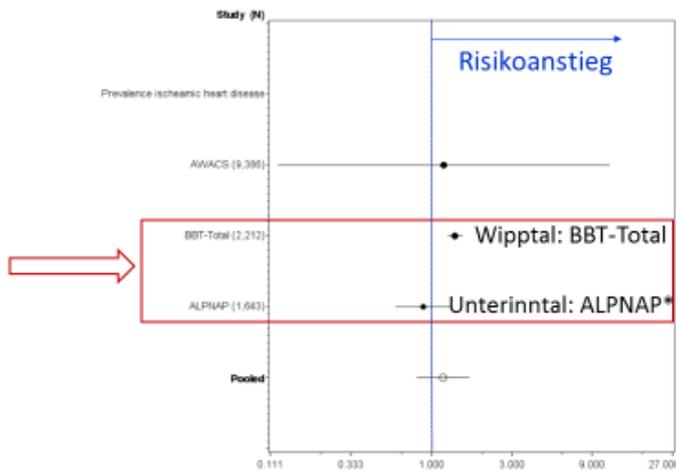
### Strassenverkehrslärm (Lden) und Risikoerhöhung für Bluthochdruck

E van Kempen et al. Cardiovascular and metabolic effects of Environmental noise. Systematic evidence review in the framework of the development of the WHO environmental noise guidelines for the European Region. RIVM 2017  
[http://www.rivm.nl/en/Documents\\_and\\_Publications/Scientific/Reports/2017/november/Cardiovascular\\_and\\_metabolic\\_effects\\_of\\_environmental\\_noise\\_Systematic\\_evidence\\_review\\_in\\_the\\_framework\\_of\\_the\\_development\\_of\\_the\\_WHO\\_environmental\\_noise\\_guidelines\\_for\\_the\\_European\\_Region](http://www.rivm.nl/en/Documents_and_Publications/Scientific/Reports/2017/november/Cardiovascular_and_metabolic_effects_of_environmental_noise_Systematic_evidence_review_in_the_framework_of_the_development_of_the_WHO_environmental_noise_guidelines_for_the_European_Region)

Risikoerhöhung durch Straßenverkehrslärm in Abhängigkeit vom Schallpegel. WHO-Evidenz-Studie. Quelle: E van Kempen et al. 2017

### Annex 4

WHO-Übersicht: Lärm und Ischämische Herzkrankheit



Risikoerhöhung durch einen 10 dBA Anstieg der Schallbelastung

### Schiene Lärm (Lden) und Risikoerhöhung für Ischämische Herzkrankheit

\*nach Lärmschutzmaßnahmen!

E van Kempen et al. Cardiovascular and metabolic effects of Environmental noise. Systematic evidence review in the framework of the development of the WHO environmental noise guidelines for the European Region. RIVM 2017  
[http://www.rivm.nl/en/Documents\\_and\\_Publications/Scientific/Reports/2017/november/Cardiovascular\\_and\\_metabolic\\_effects\\_of\\_environmental\\_noise\\_Systematic\\_evidence\\_review\\_in\\_the\\_framework\\_of\\_the\\_development\\_of\\_the\\_WHO\\_environmental\\_noise\\_guidelines\\_for\\_the\\_European\\_Region](http://www.rivm.nl/en/Documents_and_Publications/Scientific/Reports/2017/november/Cardiovascular_and_metabolic_effects_of_environmental_noise_Systematic_evidence_review_in_the_framework_of_the_development_of_the_WHO_environmental_noise_guidelines_for_the_European_Region)

### Quellen

WHO-Evidenzberichte: [http://www.mdpi.com/journal/ijerph/special\\_issues/WHO\\_reviews](http://www.mdpi.com/journal/ijerph/special_issues/WHO_reviews)

Guski, R., Schreckenber, D., & Schuemer, R. (2017). WHO environmental noise guidelines for the European region: A systematic review on environmental noise and annoyance. *International journal of environmental research and public health*, 14(12), 1539.

Basner, M., & McGuire, S. (2018). WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region: A Systematic Review on Environmental Noise and Effects on Sleep. *International journal of environmental research and public health*, 15(3), 519.

van Kempen, E., Casas, M., Pershagen, G., & Foraster, M. (2018). WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region: a systematic review on environmental noise and cardiovascular and metabolic effects: a summary. *International journal of environmental research and public health*, 15(2), 379.

van Kempen E. et al. Cardiovascular and metabolic effects of Environmental noise.

Systematic evidence review in the framework of the development of the WHO environmental noise guidelines for the European Region. RIVM 2017 (Full report)

## Andere Studien

Pack I. Darstellung der Lärmbelastung durch Linienquellen in stark gegliedertem Gelände mittels Computerprogramms. In: Umweltschutz-Kongress-Bericht, 23.-25.10. 1980. Gardone Riviera (Lombardei).

Lercher, P. (1992). Transitverkehrs-Studie Teil I. Auswirkungen des Straßenverkehrs auf Lebensqualität und Gesundheit. Transitstudie-Sozialmedizinischer Teilbericht. Bericht an den Tiroler Landtag.

Lercher, P., Brink, M., Rüdissler, J., Van Renterghem, T., Botteldooren, D., Baulac, M., & Defrance, J. (2010). The effects of railway noise on sleep medication intake: results from the ALPNAP-study. *Noise & health*, 12(47), 110-119.

Brennerbasistunnel-UVP-Studie: [https://www.i-med.ac.at/hygiene/bbt-files/public\\_health\\_studie\\_bbt.html](https://www.i-med.ac.at/hygiene/bbt-files/public_health_studie_bbt.html)

## Webinformation: EU

<https://www.eea.europa.eu/airs/2017/environment-and-health/environmental-noise>

"The Seventh Environment Action Programme (7th EAP) includes an objective that noise pollution in the EU should be decreased significantly by 2020, moving closer to World Health Organization (WHO) recommended levels"

"Based on these noise-mapping results, Member States must prepare action plans containing measures that address noise issues and their effects for those areas where the specific END indicator thresholds (55 dB averaged across the day, evening and night periods (Lden) and 50 dB averaged across the night period (Lnight)) have been surpassed."

"Member States are required to select and preserve areas of good acoustic environmental quality, referred to as 'quiet areas', in order to protect the European soundscape."

**Dies als Begründung für eine längst überfällige Reduktion der Lärmschwellenwerte auf eine dem inner- und voralpinen Raum entsprechende Topografie, den gegebenen "besonderen Bedingungen" und der Reihung "Gesundheit vor Verkehr".**

Daraus ableitend fordern wir in aller Entschiedenheit dazu auf, in der Alpenrepublik Österreich die Gelegenheit zu nutzen, **jahre- und jahrzehntelange Versäumnisse** in Hinblick auf die Anwendung von Lärmschwellenwerten zum „**Schutz der menschlichen Gesundheit im inner- wie voralpinen Raum**“ neu festzulegen, Umgebungslärm-Aktionspläne sowie Umgebungslärmkarten an diese „besonderen Bedingungen anzupassen“ und europaweit eine im Grunde „**selbstverständliche Vorreiterrolle auch im Gesundheits-Vorsorgeprinzip**“ zu übernehmen.

Für das menschliche Ohr sowie die aus dem Lärm resultierenden Gesundheitsbelastungen ist es unwichtig, welche „Quelle“ den Lärm verursacht – es kann daher nicht zwischen „gutem oder bösen Lärm“ unterscheiden; insbesondere dann, wenn es nicht mehr möglich ist, sich in 24 Stunden zu regenerieren, weil der Lärm auch ins Unterbewusstsein eindringt und daher jede Regeneration „blockiert“.

**Diese neuen, notwendigen Lärmschwellenwerte für die Alpenrepublik Österreich auf Grund der „besonderen Bedingungen aus der von der Natur vorgegebenen Topografie sowie dem gesundheitlich relevanten Vorsorgeprinzip“ haben wir in der nachfolgenden Aufstellung zusammengestellt.**

	<b>Lärmzone TAG</b> 06:00 – 22:00 <b>NEU</b> L <sub>den</sub>	<b>Lärmzone NACHT</b> 22:00 – 06:00 <b>NEU</b> L <sub>den</sub>	Lärmzone TAG 06:00 – 22:00 A L T L <sub>den</sub>	Lärmzone NACHT 22:00 – 06:00 A L T L <sub>den</sub>
Straßenverkehr	<b>50 dB</b>	<b>40 dB</b>	60 dB	50 dB
Flugverkehr	<b>50 dB</b>	<b>40 dB</b>	65 dB	55 dB
Eisenbahnverkehr	<b>50 dB</b>	<b>40 dB</b>	70 dB	60 dB
Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten	<b>50 dB</b>	<b>40 dB</b>	55 dB	50 dB

Das Transitforum Austria-Tirol als **bundesweite Bürgerrechts-, „Xundheits“- und UVP-G-2000-Organisation** hat in der Mitgliederversammlung vom 20. Juni 2018 einstimmig beschlossen, diese auf die menschliche Gesundheit sowie das dazu unumgängliche Vorsorgeprinzip bezogenen WHO-Richtwerte allen künftigen Bewertungen von Schallpegelmessungen am Ort des Geschehens zugrunde zu legen und sie im Interesse von Bevölkerung und Wirtschaft vehement einzufordern.

Wir sehen diesen „**Paradigmenwechsel**“ als Riesenchance, in Bezug auf die Gesundheit der anrainenden Bevölkerung, ob Jung oder Alt, ob Einheimische oder Gäste, einen deutlichen „**Qualitätsschritt**“ nach vorne zu machen; ebenso in der Reduktion von hohen Gesundheitskosten als logische Folge.

**Die Alpenrepublik Österreich, die seit Jahrzehnten weltweit mit den Grundwerten „Ruhe, gesunde Luft, gesundes Wasser und Erholung“ wirbt und jährlich Millionen Gäste in unsere Heimat lockt, kann es sich nicht länger leisten, im Lärmschutz eine „europäische Hinterbänklerrolle“ zu spielen.**

## Fazit und Zusammenfassung Transitforum Austria-Tirol:

- Zugrunde gelegt ist allen Ausführungen das „**Grundrecht auf Gesundheit**“, abgebildet in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union in den Artikeln 1, 2 und 3, welches in jedem Fall national- und europarechtlich über allen „Freiheiten“ steht, die immer wieder im Verkehrsbereich genannt werden;
- Aktionspläne und Lärmkarten sind für das gesamte Infrastrukturnetz zu erstellen, da für Lärmbelastungen die Verkehrsfrequenz allein nicht ausschlaggebend ist;
- Schwellenwerte müssen auf Grund der „besonderen Bedingungen“ in der Alpenrepublik Österreich – stark besiedelte und bewirtschaftete Tal- und Hanglagen bis in engste Gebirgstäler – auf Grundlage der Richtwerte der WHO (Weltgesundheitsorganisation) auf 50 dB Tag und 40 dB Nacht reduziert werden;
- darauf aufbauend sind die Umgebungslärm-Aktionspläne, die Umgebungslärmkarten, die Angaben und Berechnung von lärmgeplagten Personen, die Angabe von besonderen Lärmproblemen neu für das gesamte Infrastruktur-Netz zu erstellen;
- darauf aufbauend sind künftig sämtliche Lärmschutzmaßnahmen technischer Art abzustellen, damit nicht über Jahre Lärmschutz geplant, sehr teuer realisiert wird und nach Fertigstellung die gewünschten Effekte nicht gegeben sind,
- bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung sind ebenfalls auf die Werte der WHO zu berechnen und entsprechend großzügig zu erweitern;
- Maßnahmen zur Aktionsplanung sind ebenfalls auf die Werte der WHO abzustellen, sind das Vorsorge- und das Verursacherprinzip anzuwenden;
- die Bewertung der Wirksamkeit wie die Schätzung der vom Umgebungslärm an der österreichischen Infrastruktur belasteten Personen müssen auf Grundlage der auf die Gesundheit abstellenden neuen Schwellenwerte durchgeführt werden, da ansonsten Lärmschutz mit Millionenaufwand errichtet wird, der in Folge die von Bevölkerung und Wirtschaft erwarteten Reduktionen der Lärmbelastung nicht erbringen kann – ungeachtet an welcher Infrastruktur;
- das Transitforum Austria-Tirol wird selbstverständlich auch einen entsprechenden Bericht an die EU-Kommission verfassen, auf die bspw. auf EU-Ebene seit Jahrzehnten bekannten Lärm-Konflikte vor allem am A&S- Netz sowie der Eisenbahn verweisen und auffordern, davon Abstand zu nehmen, über ganz Europa „Einheitsschwellenwerte“ zu akzeptieren, die in wenig besiedelten und bewirtschafteten Flachländern womöglich die gewünschte Wirkung entfalten, den besonderen Bedingungen in anderen europäischen Regionen wie bspw. dem gesamten inner- und voralpinem Raum nicht entsprechen und im Widerspruch zur EU-Grundrechtscharta stehen etc.;

Der Vorstand des Transitforum Austria-Tirol als **bundesweite Bürgerrechts-, „Xundheits“- und UVP-G-2000-Organisation** verlangt die Anwendung des „**Grundrechts auf Gesundheit**“, wie in den Artikeln 1,2 und 3 der EU-Grundrechtscharta abgebildet und angesichts der neuesten Richtwerte der WHO auf Grundlage von weltweiten (!) Langzeituntersuchungen und Langzeitvergleichen

die **neutrale Festlegung der Lärmschwellenwerte ausschließlich** durch das **Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz**, um Interessenskonflikte zu vermeiden;

die **deutliche Reduktion der Lärmschwellenwerte** unter Berücksichtigung des für die **Gesundheit notwendigen Vorsorgeprinzips**;

den **Respekt** vor den „**besonderen Bedingungen in der Alpenrepublik Österreich**“ im Vergleich mit europäischen Flachländern **durch deutliche Reduktion der Lärmschwellenwerte**;

den **Paradigmenwechsel** zum „**Schutz der anrainenden Bevölkerung und (Tourismus)wirtschaft**“ vom Schutz bisher „falsch verstandener Freiheiten zu Lasten der Gesundheit“,

die **Anwendung des Verursacherprinzips für Lärmschutzkosten zur Vermeidung von Dauerkonflikten** mit Gemeinden, Ländern und vor allem der lärmgeplagten Bevölkerung,

die **Anwendung reduzierter Lärmschwellenwerte zur Vermeidung von sündteuren Lärmschutzmaßnahmen**, die ihren Effekt wegen falscher Grundlagen nicht erbringen.

Nach mehr als 30 Jahren ehrenamtlichem Bürgerengagement möchte ich Ihnen als Obmann eine ganz persönliche Wahrnehmung mitgeben, die dem entspricht, was ich ihn diesen Jahren im gesamten Bundesgebiet im Konflikt „**ständige Lärmbelastung – Lärmschutz im Schneckentempo**“ erlebt habe,

- als Familien um Hilfe gebeten haben,
- als Familien mit sündteuren Untersuchungen und Studien auf Basis von „Kunstrechnungen“ erklärt wurde, dass es gar nicht so laut sei,
- als Familien ihr über Jahrzehnte geschaffenes Eigentum durch Lärm entwertet wurde und wird,
- als Kinder von Geburt an Lärmbelastungen ausgesetzt waren und immer noch sind, die sie massiv gesundheitlich belasten und daraus ableiten, wofür wir alle stehen:

**Wir werden unsere Kinder und Enkel nicht wie die Apachen im 19. Jahrhundert in „Reservate“ verbringen und ihnen sagen, ihr „Lebens- und Wirtschaftsraum“ wird vom Verkehr gebraucht und besiedelt. Auch wir Erwachsene werden nicht fliehen, nur weil der Verkehr täglich zunimmt und unerträglich ist; das ist unsere persönliche gelebte „Generationenverantwortung“.**

- **Verkehr und seine Belastungen sind von politischen und gesetzlichen Rahmenbedingungen gestaltet, können erhöht oder reduziert werden.**
- **Wir können unsere Ohren aber nicht neu gestalten und uns taub stellen.**

Die Alpenrepublik mitten im Herzen Europas ist Transitland Nr. 1 (vgl. Grafik 4 „Die Alpenrepublik Österreich im Würgegriff des Verkehrs“). Es ist Auftrag an Politik, Behörden und Straßenbetreiber, dafür zu sorgen, dass insbesondere das österreichische Straßen- und Schienennetz so gestaltet wird, dass niemand mehr um Lärmschutz „bitten und betteln“ muss. **Effektiver Lärmschutz auf Grundlage der WHO-Werte ist kein „Geschenk“; er muss Standard in der Alpenrepublik Österreich sein und wieder die Vorreiter-Rolle eingenommen werden – für die, von denen wir unseren Lebens- und Wirtschaftsraum geliehen haben.**

Abschließend fordern wir in diesem Zusammenhang mit Nachdruck die Einbindung der Öffentlichkeit nicht nur in der Form, dass mittels Inserat in zwei verbreiteten Tageszeitungen sowie über elektronische Medien zur Möglichkeit der Stellungnahme eingeräumt, diese Stellungnahmen „zusammenfassend gewürdigt“ werden und anschließend auf einer Website ohne vorherige persönliche Diskussion zugänglich gemacht werden (§ 10. (1) Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – Bundes-LärmG, Information der Öffentlichkeit, Übermittlung an die Kommission).

Nachdem es von unserer Seite **fundierte Vorschläge** zur Festlegung **neuer Lärmschwellenwerte** für die Alpenrepublik Österreich sowie der Verankerung des **gesundheitlichen Vorsorgeprinzips** für sämtliche **Teile 1 – 23** gibt und die **Gesundheit zweifelsfrei außer Streit steht** (siehe Ihr Vorwort), ist es notwendig, dies auf fachlicher und sachlicher Ebene zu diskutieren. Dazu benötigt es neben einer Post- oder Mailadresse auch Personen, die als Ansprechpartner fungieren und die imstande sind, **eine „Würdigung der Stellungnahmen“ nach persönlicher Diskussion durchzuführen. Das ist in einer Demokratie unerlässlich; insbesondere, wenn es um das wichtigste Gut von uns allen geht: Die Gesundheit.**

Mit der Bitte um Ihre Rückäußerung verbleiben mit freundlichen Grüßen für das Transitforum Austria-Tirol

für den Vorstand des Transitforum Austria-Tirol

Fritz Gurgiser, Obmann

Für die tfA-Gruppe Ampass:  
Für die tfA-Gruppe Grins/Gurnau:  
Für die tfA-Gruppe Kramsach  
Für die tfA-Gruppe Kufstein:  
Für die tfA-Gruppe Schönberg:  
Für die tfA-Gruppe Vomp:  
Für die IG-Zirl:

Clemens Franceschinel, Obmann-Stv.

Christian Pramsoler, eh.  
Karin Wilhelm, eh.  
Franz Madersbacher, eh.  
Leo Kircher, eh.  
Clemens Franceschinel, eh.  
Gerhard Steinlechner, eh.  
Iris Zangerl-Walser, eh.

#### Anhänge:

- Grafik 1 Lärm macht krank und führt zu:
- Grafik 2 Beispiel Lärmgrenzwertüberschreitungen A12, A13, S16
- Grafik 3 Lärmausbreitung in Tal- und Hanglagen
- Grafik 4 Die Alpenrepublik Österreich im Würgegriff des Verkehrs
- Grafik 5 Auftrag und Motivation

Grafik 1 Lärm macht krank und führt zu:

## Lärm macht krank und führt zu:

Schlafstörungen,  
hohem Blutdruck,  
Herzinfarkt,  
Energieverlust etc.

Vermehrtem  
Konsum von  
Alkohol, Nikotin bis  
zu Drogen etc.

Beeinträchtigung von  
Kommunikation,  
Spracherwerb,  
Leseproblemen etc.

Angstzuständen,  
Unzufriedenheit,  
Stressverhalten,  
Aggressivität etc.

Krankenständen,  
Gesundheitskosten,  
Leistungsabfall,  
Wertminderung etc.

Machtlosigkeit,  
Isolation,  
Fluchtversuch,  
Abwanderung etc.



**Dauerlärm ist Körperverletzung**

Grafik 2 Beispiel Lärmgrenzwertüberschreitungen A12, A13, S16

**„Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest“,  
Robert Koch, Nobelpreisträger für Medizin, 1905**

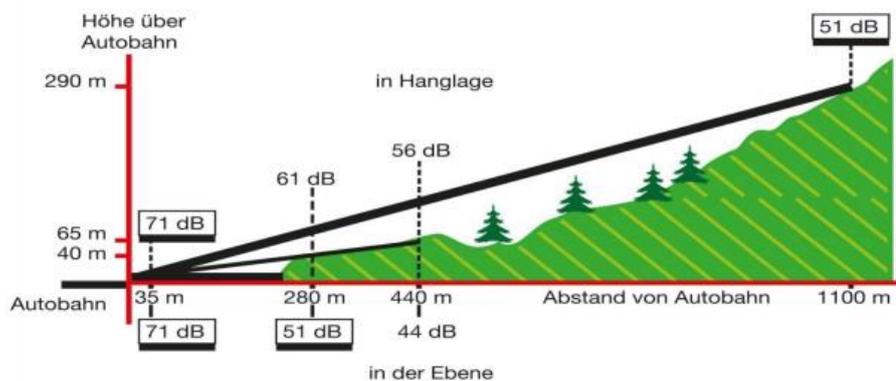
**Grenzwert Tag 60 dB, Nacht 50 dB**

**Überschreitungen:**

Ampass A 12:	Tag bis + 90%, Nacht bis + 170%
Gurnau/Grins, S 16:	Tag bis + 300%, Nacht bis + 340%
Kufstein, A 12:	Tag bis + 160%, Nacht bis + 230%
Lechtal:	Tag bis + 220%
Schönberg, A 13:	Tag bis + 150%, Nacht bis + 280%
Vomp, A 12:	Tag bis + 160%, Nacht bis + 260%
Zirl A 12:	Tag bis + 40%, Nacht bis + 140%
Zirl B 171:	Tag bis + 210%, Nacht bis + 350%
Zirl B 177:	Tag bis + 140%, Nacht bis + 100%

**Wir schützen die „Xundheit“  
von Kufstein – Salurn – Phase 1**

Grafik 3 Lärmausbreitung in Tal- und Hanglagen



Schematische Darstellung der Lärmausbreitung in alpinen Tal- und Hanglagen. In Anlehnung an Pack I. Umweltschutz Kongressbericht 1980 (Quelle: UVP-GA Unteres Inntal 1999)

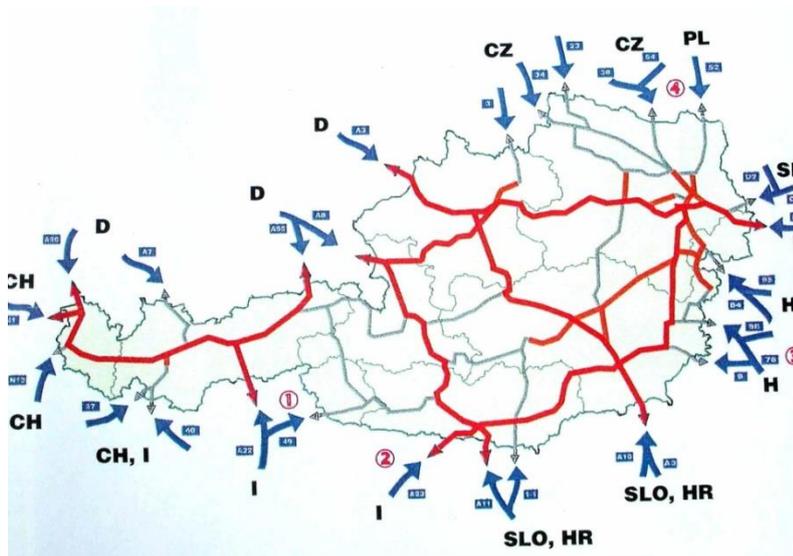
# „The times they are changing – die Zeiten ändern sich“

Seit dem Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg wurde unter dem Motto „**Verkehr ist Leben**“ höchstes Augenmerk in den Bau und Betrieb von Straßen gelegt.

Mittlerweile wird die **Alpenrepublik Österreich** (wie bspw. auch die BRD) im Zentrum Europas de facto als **Transitland missbraucht**, während der notwendige erstrangige Schutz der anrainenden Bevölkerung und Wirtschaft weit hinten angesiedelt und nur nach langwierigen Konflikten – und ganz selten in ausreichender Form – gewährleistet wird. Deshalb wird ein längst überfälliger Paradigmenwechsel gefordert.

**Jetzt ist die Zeit reif, den Schutz der Menschen voran zu stellen – die Politik hat auf nationaler und internationaler Ebene die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen; Straßenverkehrsordnung, Alpenkonvention, EU-Grundrechtscharta etc.. Sie sind umzusetzen; ohne Wenn und Aber.**

Grafik 4 Die Alpenrepublik Österreich im Würgegriff des Verkehrs



©transitforum austria-tirol

Grafik 5 Auftrag und Motivation, das Kapital unserer Kinder und Enkel sorgsam nach dem Grundprinzip der „gelebten Generationenverantwortung“ sorgsam zu verwalten.

**Reinhold Stecher**  
(leicht abgewandelt):

„Wir müssen im Anwendungsbereich und Rahmengeniet der Alpenkonvention mit der Natur Maß halten, damit wir nicht auf einen Verlust der Seele der Alpen zusteuern.  
Wenn wir der Natur keinen Respekt entgegenbringen, sägen wir den eigenen und den Ast unserer Kinder und Enkel ab“

**Wir schützen die „Xundheit“ von Kufstein – Salurn – Phase 1**

© Transitforum, 2018