

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie

Stubenbastei 5
1010 Wien

per E-Mail an: umgebungslaerm@bmk.gv.at
helfried.gartner@bmk.gv.at

Ihr Zeichen
GZ: 2024-0.126.432

Ihre Nachricht vom
07.03.2024

Unser Zeichen
Dr.B

Datum
17.04.2024

Betrifft: Aktionsplanung Umgebungslärm 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Österreichische Ärztekammer dankt für die Einladung zur Begutachtung der Aktionspläne Umgebungslärm 2024. In der Anlage übermitteln wir die Stellungnahme des Referats für Umweltmedizin und Klimaneutralität der Ärztekammer Wien, in der die Ergebnisse der Betroffenauswertungen in Relation zu den Empfehlungen der WHO gesetzt und entsprechende Anregungen zu bundesweiten Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden.

Mit freundlichen Grüßen



OMR Dr. Johannes Steinhart
Präsident



WHO Leitlinien 2018 - Relevanz für Österreich

Im Oktober 2018 wurden von der Welt-Gesundheits-Organisation (WHO) überarbeitete Leitlinien für die Bewertung von Umgebungslärm veröffentlicht. Die aus Dosis-Wirkungs-Relationen der WHO abgeleiteten Richtwerte verstehen sich als Empfehlungen für den Schutz der menschlichen Gesundheit vor Lärm und sollten den Entscheidungsträgern in Europa als politische Orientierungshilfe dienen. Auf Grundlage der Arbeiten der WHO hat die Europäische Kommission deshalb am 5.3.2020 die Richtlinie (EU) 2020/367 zur Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2002/49/EU erlassen.

Laut WHO ist Verkehrslärm eine der wichtigsten umweltbedingten Gefahren für die menschliche Gesundheit bzw. das Wohlbefinden der Bevölkerung in der europäischen Region. Lärm ist die zweitgrößte umweltbedingte Ursache für Gesundheitsprobleme, unmittelbar nach den Auswirkungen von Luftverschmutzung (Feinstaub). Die Studienautoren empfehlen deshalb aus ärztlicher Sicht eine Anpassung der derzeitigen nationalen Grenzwerte bzw. Maßnahmenschwellenwerte.

Ausgehend von den aktuellen Daten der Europäischen Umweltagentur (EUA) schätzen wir, dass Umgebungslärm pro Jahr zu 48 000 neuen Fällen ischämischer Herzerkrankungen sowie zu 12 000 vorzeitigen Todesfällen beiträgt. Zudem leiden unseren Schätzungen zufolge 22 Millionen Menschen chronisch an starker Lärmbelastung und 6,5 Millionen Menschen an schweren Schlafstörungen. Wir gehen davon aus, dass 12 500 Schulkinder aufgrund von Fluglärm eine Leseschwäche aufweisen.

In Prozenten ausgedrückt:

- Für die Inzidenz ischämischer Herzerkrankung: Eine Zunahme des Risikos um 5% (RR=1,05)
- Für die Inzidenz von Bluthochdruck: Eine Zunahme des Risikos um 10% (RR=1,1), was angesichts dieses tödlichsten Risikofaktors (>13 Mio. Tote weltweit pro Jahr) und der Verbreitung auch in Österreich relativ viel erscheint
- Für den Prozentsatz an stark Belästigten: 10% (absolutes Risiko)
- Für den Prozentsatz stark im Schlaf Gestörter: 3% (absolutes Risiko)
- Lesen und Sprachverständnis: 1 Monat Verzögerung in schulischer Entwicklung

Straßenlärm

Für straßenverkehrsbedingte Lärmbelastungen empfiehlt die Leitlinienentwicklungsgruppe, basierend auf der Dosis-Wirkungsbeziehung zur starken Belästigung, einen Richtwert bzw. Leitlinienwert von 53 dB Lden. Beruhend auf der Dosis-Wirkungsbeziehung zur Inzidenz von ischämischer Herzerkrankung wird ein Richtwert von 59,3 dB Lden (gerundet 59 dB) vorgeschlagen. Für die nächtliche Lärmbelastung wird ein Lnight von 45 dB empfohlen, da nächtlicher Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit Beeinträchtigungen des Schlafes verbunden ist.

Zur Veranschaulichung: 60 dB ist die Lautstärke eines Rasenmähers in 10 m Entfernung, 50 dB ist die Lautstärke eines Fernsehers in Zimmerlautstärke. Die Bezeichnung Lden gilt als Lärmindex: Tag-Abend-Nacht-Pegel (day/evening/night). Dabei werden die Abendstunden (in der Regel 19.00 - 23.00 Uhr) mit einem Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden (23.00 - 7.00 Uhr) mit einem Zuschlag von 10 dB gewichtet.

Schienerlärm

Für die durch Schienenverkehr bedingten Lärmbelastungen wird ein Richtwert von 54 dB Lden empfohlen, da Schienenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist. Die Richtwertableitung beruht auf der Dosis-Wirkungsbeziehung zur starken Belästigung. Die Evidenz für die Ableitung von Richtwerten auf Basis „harter“ Gesundheitseffekte wurde als nicht ausreichend eingeschätzt. Für die nächtliche Lärmbelastung wird ein Lnight von 44 dB empfohlen, da nächtlicher Schienenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit negativen Auswirkungen auf den Schlaf verbunden ist.

Die Eisenbahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel kann einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung von Umwelt- und Klimazielen sowie zur Verkehrssicherheit leisten. Eine Erhöhung des Anteils des Schienenverkehrs im Personen- und Güterverkehr ist deshalb sowohl nationales Ziel als auch Ziel auf EU-Ebene. Als kritischer Punkt des Schienenverkehrs muss jedoch die Lärmbelastung genannt werden: gerade in den dicht besiedelten Siedlungsräumen Österreichs, insbesondere in den auf Grund der für Österreich typischen Topographie engen Tälern stellt der Schienenverkehrslärm eine Belastung für die hier lebenden Menschen dar.

Durch die Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des Programmes zur schalltechnischen Sanierung an Eisenbahn-Bestandsstrecken (Programmstart 1993) sind die Störungen zufolge des Schienenverkehrslärms signifikant geringer geworden. Die Initiative "Leise Gleise" der ÖBB setzt gleich an mehreren Hebeln an: Einerseits bei den Fahrzeugen, andererseits bei der Infrastruktur, wo Maßnahmen zur Reduzierung der Schallemission eingeleitet werden. Im Personenverkehr wird auf die leisen Cityjets gesetzt. In der Infrastruktur werden rau gewordene Schienen geschliffen und Schallschutzwände errichtet. Güterwagen werden mit leisen Bremssystemen ausgestattet. Die Umrüstung der Flotten bei den wesentlichen österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist relativ weit fortgeschritten.

Ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung Lärmreduktion wurde mit den Quieter Routes Austria getan: Die Europäische Kommission hat 2019 mit der Verordnung „TSI-Noise“ den rechtlichen Rahmen für die „Quieter Routes“, also leisere Strecken, geschaffen: Wesentliche Teile der internationalen Korridore und wichtigen Bahnstrecken, die durch Österreich führen, werden als „Quieter Routes“ eingestuft. Ab Ende 2024 werden laute Güterwagen auf diesen Routen verboten. Das ist ein Meilenstein zur Eindämmung von Schallemissionen durch die Bahn.

Fluglärm – Fluglärm ist der Verkehrslärm, der am unangenehmsten erlebt (hohe Einzelschallwerte, impulshafter Lärm) wird. Der Flugverkehr ist so klimaschädigend wie kein anderes Verkehrsmittel und sollte in Zukunft im Sinne der Erreichung der Klimaziele nur sehr eingeschränkt und selektiv zur Anwendung kommen.

Rezente Empfehlungen der WHO für die Lärmbelastung durch Luftverkehr:

Durchschnittliche Belastung (Lden)

Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche Lärmbelastung durch Luftverkehr einen Lärmpegel von 45 dB(A) Lden nicht zu überschreiten, weil Luftverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein.

Nächtliche Dauerschallbelastung (Lnight)

Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung durch Luftverkehr einen Lärmpegel von 40 dB(A) Lnight nicht zu überschreiten, da nächtlicher Luftverkehr oberhalb dieses

Dauerschallpegels mit Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein.

In Bezug auf Fluglärm ist anzumerken, dass sich die meisten österreichischen Flughäfen mittlerweile in unmittelbarer Nähe von Ballungsräumen befinden, und die Zahl der betroffenen Menschen vor allem in Wien und Umgebung sowie Innsbruck unterschätzt scheint, zumal auch deutlich höhere Lärmgrenzwerte bewilligt wurden und die Empfehlungen der WHO nicht umgesetzt sind. Auch gibt es in Wien kein generelles Nachtflugverbot, wie in anderen europäischen Regionen. Alleine die Zahl der Betroffenen in Schwechat ist durch enormen Zuzug in den letzten Jahren auf fast 22.000 Einwohner deutlich angestiegen. Der Bereich der Gemeinden südlich der Ausflugschneise ist nicht ausreichend erfasst.

Eine vorausschauende Raumordnung unter Berücksichtigung der An- und Abflugrouten sowie der Fluglärmschutzzonen ist eine wesentliche Maßnahme zur Vermeidung von Lärmstörungen. Durch gezielte raumordnerische Maßnahmen gilt es letztendlich zu verhindern, dass die Bebauung nicht näher an Flugplätze bzw. Flughäfen heranwachsen kann und dass Fluglärmschutzzonen eingehalten bzw. freigehalten werden. Es muss jedoch angeführt werden, dass sowohl die ÖAL (Österreichischer Arbeitsring zur Lärmbekämpfung) -Richtlinien, als auch die berechneten Fluglärmzonen lediglich als Hilfsmittel angesehen werden können. Es mangelt in Österreich an einer praxisgerechten Verzahnung von Raumordnung und Expansionsplänen der Luftfahrt im Sinne eines übergeordneten örtlichen Entwicklungs- bzw Raumordnungskonzeptes.

Mangels der Verpflichtung von Entschädigungsleistungen sowie mangels von Sanktionsmöglichkeiten haben (sinnvolle) Planungsabsichten bislang keine praktische Relevanz.

In Bezug auf Fluglärm ist aus umweltmedizinischer Sicht anzumerken, dass weder die WHO Richtwerte in Österreich Anwendung finden noch, dass arithmetisch gemittelte Indizes eine realistische Abbildung der Schäden von Lärmspitzenwerten /Schallpegelspitzen am Organismus spiegeln. Überdies sind Menschen im Bereich von Flughäfen zumeist auch noch durch andere Lärmquellen (zB Straßenverkehr und Industrie) belastet und durch Aspekte der Luftverschmutzung zB UFP (Ultrafeinstaubpartikel), die selbst auch wieder zu Schäden am Organismus bei chronischer Einwirkung wie auch bei Spitzenbelastungen zB an Gefäßen und anderen Strukturen führen (Kumulationseffekte von Lärmquellen und Schadstoffbelastung+Lärm). Nicht ausreichend berücksichtigt dabei sind bislang die Risiken psychiatrischer und neurodegenerativer Erkrankungen wie Demenz, Schlafstörungen, Suchterkrankungen und Psychosen, die in einer solch belasteten Umweltsituation gehäuft auftreten.

Die gültige Luftverkehr – Emmissionsschutzverordnung LuLärmIV/2012 stellt in umweltmedizinischem Sinn keinen effizienten Schutz gegen die somatischen und psychischen Folgen von Fluglärm dar. Die in Österreich bewilligten Spitzenschwellenwerte für Fluglärm sind extrem hoch und beziehen sich auf einjährige Durchrechnungszeiträume. Nach den Ergebnissen der rezenten Lärmforschung zB T.Münzel et al/Universitätsklinik für Kardiologie Universität Mainz sind die Immissionsschwellenwerte für Fluglärm in Österreich nach unten zu revidieren und an die WHO Empfehlungen anzugleichen, zumal es weder ein Nachtflugverbot gibt, noch lärmschonende An- und Abflugverfahren im Regelbetrieb zur Anwendung kommen.

Lärmschutz bedeutet Gesundheitsschutz

Das Referat für Umweltmedizin und Klimaneutralität der Wiener Ärztekammer fordert daher:

Die von der WHO veröffentlichten Lärmschutzrichtlinien müssen unbedingt eingehalten werden. Dafür braucht es intensive Öffentlichkeitsarbeit, politischen Willen und Aufklärung in der Bevölkerung.

Das Aufbringen von geräuscharmem Asphalt auf Straßen, die Verwendung geräuscharmer Reifen in öffentlichen Verkehrsmitteln, die Schaffung besserer Infrastruktur für Elektroautos in Städten, die Förderung des aktiven Sich-Fortbewegens wie Zufußgehen oder Radfahren und die Umwandlung von Straßen in Fußgängerzonen sind geeignete Mitteln, um die Lärmbelastung auf den Straßen zu verringern. Ebenso dienen Tempolimits (30 km/h innerstädtisch, 100 km/h auf der Autobahn) nicht nur der Reduktion des Benzinverbrauchs und der Treibhausgasemissionen, sowie der Partikel- und Stickoxidemissionen, sondern auch der Lärmreduktion. Auch die Schaffung von sogenannten Ruhezeiten, wie Parks und Naturschutzgebiete sind aus medizinischer Sicht indiziert. Ein generelles Nachtflugverbot in Ballungszentren ist österreichweit zu fordern.

Dr. Julia Göd

Dr. Jutta Leth

Dr. Christina Kastner- Frank

Dr. Thomas Quinton

Dr. Heinz Fuchsig