



Pressekonferenz vom 28. April 2021

Verkehrslärm und Qualitativer Lärmschutz für St. Pölten

Internationaler Tag gegen den Lärm am 29. April 2021

Nationale Grenzwerte sind gesundheitsschädlich

Die unzumutbare Belästigung für Menschen ist in Österreich laut geltenden Verordnungen danach zu beurteilen, wie sich die Schallimmissionen auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.

Leider wird dieses selbst auferlegte Beurteilungskriterium in Österreich nicht eingehalten. Die gesetzlich vorgeschriebenen Werte sind bereits weit über den Grenzen der Gesundheitsschädlichkeit. Je lauter eine Umgebung bereits ist, desto größere Lärmquellen dürfen sogar noch dazugebaut werden. Umgekehrt wird vielfach auf bestehende Ruhegebiete auch in neuen Projekten keine Rücksicht genommen, es wird einfach mit den in den Lärmimmissionsschutzverordnungen beschriebenen Maximalwerten gerechnet und gebaut. Auf der Strecke bleiben Mensch und Natur.

Die WHO zählt Umgebungslärm inzwischen zu den größten Risiken für die körperliche und geistige Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen [WHO_1]:

- Lärm schädigt das Gehör (Hörverlust, Tinnitus)
- Lärm ist ein unspezifischer Stressor sowohl was die psychische als auch die physiologische Belastung anlangt

Die WHO [WHO_2] erbringt auf Grundlage internationaler Studien den empirischen Nachweis, dass die bisherigen, in den geltenden Verordnungen vorgesehenen und auch bei neuen Projekten angesetzten Grenzwerte in einem signifikant gesundheitsschädlichen Bereich liegen.

Die EU hat in einer 2020 erschienenen Richtlinie die Leitlinien der WHO als hochwertig und statistisch ausgekräftigt bestätigt und den Mitgliedesländern vorgeschrieben, bis spätestens Ende 2021 Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf Basis der Leitlinien der WHO in Kraft zu setzen.

Niederfrequenter Verkehrslärm völlig ignoriert - zu Unrecht!

Vor allem der vom Verkehr ausgehende tieffrequente Schall breitet sich fast ungedämpft über weite Strecken aus. Über weite Bereiche im Umfeld von Straßen, Schienen und Flugplätzen liegt mancherorts ein solches Ausmaß tieffrequenter Verlärmung vor, dass mit gesundheitsschädlichen, im Einzelfall sogar lebensverkürzenden Auswirkungen auf Menschen und auch Tiere zu rechnen ist.

Auch bei Umgebungslärm mit einer starken niederfrequenten Lärmkomponente weist die EU auf die Notwendigkeit eigener Lärmindizes hin [EU_1].

Darauf abzielende Grenzwerte sind in der Fachnorm DIN 45680 bereits seit fast einem Vierteljahrhundert festgeschrieben und werden von Industrie, im Gebäudebau und in der Nachbarschaft vorgeschrieben und geprüft [Siegmann]. Nur im Verkehrsbereich wird uns allen eine maßlose niederfrequente Verlärmung ohne gesetzlich vorgeschriebene Grenzwerte zugemutet, mit tatsächlich verheerenden Auswirkungen auf unsere Gesundheit und unser Wohlbefinden.

Neben dem Schutz der Menschen in den Häusern der umliegenden Siedlungsgebiete sind z.B. auch all jene Menschen wirksam zu schützen, die sich entlang von Straßen aufhalten bzw. aufhalten müssen.

Derzeit ist die Beurteilung des tieffrequenten Schallanteil in den genannten Verordnungen deswegen nicht geregelt, weil bei der üblichen Bewertung von Schall bloß nach der menschlichen Hörkurve (dB(A)-Bewertung) gewichtet wird und diese den tieffrequenten Schall von vornherein ausblendet.

Hinsehen und prüfen

Ein qualitativ wirksamer Lärmschutz für St. Pölten und für ganz Österreich bedeutet hinsehen und nicht wegsehen, unserer Erfahrung nach ist in ganz Österreich bisher eher das Gegenteil der Fall.

Von Verkehrswende.at durchgeführte Messungen während de Lockdowns belegen, dass Menschen bis hinein in viele Siedlungsgebiete von Verkehrslärm in einem klar gesundheitsschädlichen Ausmaß betroffen sind.

Unser Gehör ist in der Lage, Lautstärkepegel in einem extrem weiten Bereich auszugleichen, und deshalb ist es auch besonders schwierig, die tatsächliche Gesundheitsschädlichkeit von Lärm rechtzeitig einzuschätzen. Zudem verdrängen wir Umweltgeräusche, die permanent auf uns einwirken, wie z.B. den Straßenverkehr vor unserer Haustüre. Dennoch haben sie biologische Auswirkungen auf unsere Gesundheit und auf unser Wohlbefinden.

Eine Überschreitung von vorgeschriebenen Immissions-Grenzwerten um 6dB bedeutet eine Verdoppelung des Lautstärkepegels, 12dB um das Vierfache. Unsere Messungen belegen, dass wir im alltäglichen Verkehrsgeschehen mit Verkehrslärm konfrontiert sind, die teils mit Grenzwertüberschreitungen von 40dB und mehr einhergehen. Somit ist es überhaupt kein Wunder, dass bei Schallbelastungen, die teils um ein hundertfaches und mehr die Grenzen der gesundheitlichen

Unbedenklichkeit überschreiten, viele von uns früher oder später einen dauerhaften gesundheitlichen Schaden davontragen.

Wichtige Schritte

- Temporeduktion
- Ende von Grauguss-Bremsen im Schienenverkehr
- Anpassung des persönlichen Mobilitätsverhaltens
- Kontrolle und Ahndung von Lärmüberschreitungen

Temporeduktion wirkt unmittelbar

Auf allen Wegen kann durch gezielte Temporeduktion ein wesentlicher Beitrag zur Senkung der straßenbedingten Lärmpegel erzielt werden. Reduzierte Geschwindigkeiten mindert nicht nur die lärmbedingten Gesundheitsgefahren sondern attraktiviert das Umfeld auch für Radelnde und zu Fuß gehende Menschen. Dies trägt wiederum zu einem höheren Anteil aktiv mobiler Menschen am Modal-Split bei, was wiederum für eine Reduktion der Lärmkulisse sorgt.

Lärmende Güterwaggons gehören schnellstens aufs Abstellgleis

Hunderttausende Menschen leiden in österreichweit tagtäglich und Nacht für Nacht an Bahnlärm. Ein wichtiger Grund liegt darin, dass der Österreichische Gesetzgeber im Gegensatz zu Deutschland weiterhin keine Anstalten macht, endlich ein Verbot von Grauguss-Bremsklötzen im Schienenverkehr auszusprechen und mit ambitionierten gesetzlichen Vorgaben auch die Entwicklung lärmmindernder Drehgestelle vorantreibt. Stattdessen scheint man den letztmöglichen Termin (Ende 2024) abzuwarten, an dem die EU Güterzüge ohne „Flüsterbremsen“ sowieso verbietet. Damit der Bahn nicht insgesamt das Abstellgleis droht, sind weiterführende Maßnahmen auch auf politischer Ebene notwendig, um den Gütertransport tatsächlich auf Schiene zu bringen – umwelt- und klimaschädlicher Transport auf der Straße darf künftig keinen Wettbewerbsvorteil gegenüber einem auf Schiene umgeschlagenen Warenverkehr durch Österreich und Europa bieten.

Aus Rücksicht aufeinander: besser ein- statt zweispurig

Man mag es zunächst kaum glauben: Egal ob Verbrennungsmotor oder mit Elektroantrieb: wenn mehrspurige Fahrzeuge zügig unterwegs sind, sind sie laut. Der Grund ist, dass vier Reifen immer auch „gegeneinander“ arbeiten und so Abrollgeräusche und Vibrationen erzeugen. Der Unterboden mehrspuriger Fahrzeuge wirkt als Resonanzkörper, außerdem verursacht auch die Windangriffsfläche mit zunehmender Geschwindigkeit immer mehr Lärm.

Im Gegensatz dazu haben einspurige Fahrzeuge nur genau ein Rad das antreibt und ein zweites, das die Spur hält. In Verbindung mit zwei Pedalen oder einem leisen Elektromotor sind gut konstruierte einspurige Fahrzeuge ideal geeignet, um auch in bewohnten Gebieten unterwegs zu sein, ohne andere Menschen mit Verkehrslärm zu belasten. Betreffend tatsächlich lärmfreier Motorräder braucht es dringend ein Umdenken sowohl bei den Anbietern, den BikerInnen und außerdem beim Gesetzgeber.

Verkehrswende hat nachgemessen

Auf Verkehrswende.at haben wir schalltechnisch analysierte Beispielaufnahmen mit genau gleichen PegelEinstellungen veröffentlicht, der direkte Vergleich von St.Pöltners echten Ruhegebieten gibt Aufschluss darüber, wie verlärm unser Alltagsleben inzwischen tatsächlich ist. Hören

Sie nach und überzeugen Sie sich.

Es ist wichtig, dass wir die richtigen Lehren daraus ziehen und es nicht zulassen, dass überbordender Verkehr auch weiterhin der Vorzug gegenüber unserer Gesundheit gegeben wird.

Die Stadt St. Pölten setzt mit ihrer Resolution für wirksame Lärmschutzmaßnahmen auf A1 und S33 im St. Pöltner Stadtgebiet sowie zur Stärkung des S-Bahn und S-Bussystem im NÖ Zentralraum ganz wichtige Zeichen in Richtung menschengerechter Mobilität abseits des motorisierten Individualverkehrs.

Als Vertreter von Verkehrswende.at, der Radlobby St. Pölten werden wir uns auch im weiteren Jahresverlauf dem Themenschwerpunkt Verkehrslärm widmen und freuen uns auf eine bestmögliche Zusammenarbeit mit der Stadt und der St. Pöltners Bevölkerung.

Verweise:

[WHO_1] WHO (2018) Environmental Noise Guidelines for the European Region, Link:

https://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf

[WHO_2] WHO (2018) Biological Mechanisms Related to Cardiovascular and Metabolic Effects by

Environmental Noise, Link: https://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0004/378076/review-noise-bio-effects-eng.pdf

[EU_1] RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Link:

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:189:0012:0025:DE:PDF>

Anhang I, Punkt 3

[EU_2] RICHTLINIE (EU) 2020/367 DER KOMMISSION vom 4. März 2020, Link:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020L0367&from=EN>

[Siegmann] Siegmann S., Niegmann U. (2007) Biologische Wirkungen von tieffrequentem Schall/Infraschall, Link:

https://bsafb.de/media/pa9_9_2007_biologische_wirkungen_von_tieffrequentem_schall_infraschall.pdf

Weitere Informationen samt Audio-Dateien unter:

<https://www.verkehrswende.at/2021/04/27/verkehrslaerm/>

Für Rückfragen: DI Dr. Dieter Schmidradler, info@verkehrswende.at, +43 664 855 92 81

Impressum und Kontakt

Verein Verkehrswende.at - ZVR-Zahl: 1946764203

3100 St. Pölten, Saarstraße 1

Web: www.verkehrswende.at

Email: info@verkehrswende.at

Mobil: +43 664 8559 281

