

# UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG SONDERABFALLDEPONIE ENZERSDORF AN DER FISCHA

## **Lärmvorbelastung und Lärmwirkung**

Indikatoren 11 und 12

Auftraggeber:

AWV-Planungsgesellschaft m.b.H.  
Fasholdgasse 3  
1130 Wien

Auftragnehmer:

Dr. Klaus Rhomberg  
Facharzt für Medizinische Biologie  
Innrain 85  
6020 Innsbruck

Innsbruck, Jänner 1994

## Lärmvorbelastung

### Indikator 11

#### Beschreibung:

Zusammenfassung der vorhandenen Datenlage über Lärmmessungen im Straßen- und Flugverkehr, erforderlichenfalls Beauftragung zur Durchführung zusätzlicher Lärmmessungen zu Normal-, Spitzen- und Nachtzeiten nach Vorgabe durch Umwelthygieniker und Raumplaner. Erstellung einer Lärmimmissionskarte aufgrund der Datenlage.

#### Erhebungsart:

Kritische Datenrecherche. Falls die bestehende Datenlage entweder nicht ausreichend oder nicht aussagekräftig ist, Beauftragung zur Durchführung zusätzlicher Messungen.

#### Informationsgewinn:

Der Ort Enzersdorf an der Fischa ist vor allem durch den angrenzenden Flughafen Wien-Schwechat lärmmäßig so stark vorbelastet, daß aus der Sicht der Hygiene sogar das Vorliegen gesundheitlicher Folgeschäden vermutet werden kann. Eine ganzheitliche UVP muß dieser Vorbelastung daher auch dann Aufmerksamkeit widmen, wenn anzunehmen ist, daß die Lärmzusatzbelastung durch das geplante Projekt keine nennenswerte Änderung der Lärmimmission bewirken wird, insbesondere auch deswegen, da Lärm im Zusammenhang mit anderen Umwelt- und Streßfaktoren synergistisch wirkt.

## Lärmwirkung

### Indikator 12

#### Beschreibung:

Beschreibung der physischen, psychischen und sozialen Auswirkungen der erhobenen Lärmvorbelastung in den Anrainerorten der Deponie.

#### Erhebungsart:

Wirkungsbeschreibung anhand der lärmhygienischen Literatur bzw. anhand des Vergleichs mit anderen Lärmstudien.

#### Informationsgewinn:

In einer ersten Abschätzung ist die Lärmvorbelastung offenbar einer der wesentlichsten Faktoren für mögliche Gesundheitsgefährdungen bzw. Erkrankungen in der Projektumgebung. Die Ergebnisse der Untersuchung sind daher für eine hygienische IST-Zustandsbeschreibung unverzichtbar.

#### 4. Schlußfolgerungen

Die Ermittlung der Lärmvorbelastung und die daraus ableitbare Wirkung des Lärms auf die Bewohner eines großen Teiles des Untersuchungsgebietes führen zu folgenden Resultaten:

- Die darstellbare Lärmvorbelastung führt zu stark ansteigenden Belästigungsreaktionen, zu einer deutlichen Störung der Ruhe und Erholung und zu Verhaltensänderungen, welche auf die Reduktion der Belästigung zielen.

- Folgende lärmbezogene Einflüsse sind auf körperlicher Ebene anzunehmen: Es kommt zu Veränderungen der Durchblutung und des Blutdruckes, allerdings noch innerhalb der normalen physiologischen Bandbreite und ohne vegetative Übersteuerung. Durch Störung des Ablaufes der Schlafstadien sind auch vermehrt Ermüdungserscheinungen und Leistungseinbußen anzunehmen.

- Auf psychischer Ebene sind ebenfalls Auswirkungen anzunehmen. Befindlichkeitsstörungen wie Kopfschmerzen, Ohrensausen, Brustbeklemmungen, Herzbeschwerden, Nervosität und vegetative Labilität mit Symptomen wie Zittern und Schwitzen treten vermehrt auf. Aufmerksamkeit, Reaktionszeit und Motivation lassen nach, die Risikobereitschaft bei Entscheidungen nimmt zu.

- Auf sozialer Ebene sind belästigende Störungen der sprachlichen Interaktion anzunehmen. Dies führt zur Beeinträchtigung der zwischenmenschlichen Kommunikation, was Anlaß zu Aggression und anderen Emotionen geben kann. Damit ist das menschliche Zusammenleben beeinträchtigt, auch die Hilfsbereitschaft und andere sozial günstig zu bewertende Verhaltensmuster nehmen ab.

- Insgesamt ist eine deutliche Einschränkung der Lebensqualität anzunehmen. Es wird schwieriger, das volle Entwicklungspotential der menschlichen Entfaltungsmöglichkeiten auszuschöpfen.

- Eine Abgrenzung zur nachweisbaren Gesundheitsgefährdung ist andererseits ebenfalls gegeben. Zum einen ist aufgrund großangelegter Studien keine erhöhte Rate an Herz-Kreislauf-Erkrankungen anzunehmen, zum anderen waren die Parameter Geburtsgewicht und Schwangerschaftsdauer ident mit den Durchschnittswerten auf Bezirks-, Landes- und Bundesebene.

- Die Prognose der Lärmbelastung für die Zukunft ergibt beim Flugverkehr, daß zwar die Zahl der Flugbewegungen zunehmen wird, andererseits durch höhere Anteile lärmarmer Flugzeuge einer zunehmenden Lärmbelastung erfolgreich entgegengewirkt werden kann. In Zukunft wird allerdings vermehrt das Problem des Straßenverkehrslärms in den Vordergrund treten. Dies vor allem für die unmittelbaren Anrainer der B 9 und B 10.

- Die Routenführung des Zubringerverkehrs zur Deponie durch bewohntes Gebiet würde die physikalisch ermittelbaren Lärmwerte mit großer Sicherheit nicht meßbar erhöhen. Dennoch kann bei der bestehenden Lärmvorbelastung keine weitere Belastung mehr toleriert werden. Diese würde sich allein durch die zusätzliche Qualität einer ungünstigen Bewertung der "Sondermülltransporte" ergeben. Eine Routenbindung durch unbewohntes Gebiet ist deshalb für das SAD-Projekt vorzuschreiben.