

[www.stadttunnel.eu](http://www.stadttunnel.eu)



## PRESSEMAPPE

ABGASE  
STATT  
ERHOLUNG

FREUNDE DES NAHERHOLUNGS- STADTSCHROFENS

---

## FREUNDE DES NAHERHOLUNGS- STADTSCHROFENS

### UNSERE MEINUNG

Das Naherholungsgebiet Stadtschroffen gehört zu den schönsten Erholungsräumen in ganz Österreich. Das besondere an diesem Erholungsraum ist die Kombination des Anwesens des Buddhistischen Klosters verbunden mit einem naturbelassenen Naherholungsgebiets. Viele Menschen kommen einfach nur auf den Stadtschroffen, um **Ruhe und Frieden** zu suchen. Andere nutzen die Gelegenheit an diesem besonderen Ort, Schulungen und Seminare über die Lehre des traditionellen tibetischen Buddhismus zu besuchen. Wie wichtig heutzutage solche Erholungsräume für gestresste Einwohner einer Stadt oder Siedlungsgebieten sind, kann man daran erkennen, welche Anstrengungen und immense Summen weltweit dafür ausgegeben werden für die Rückführungen und Errichtungen von Erholungsgebieten in Städten.

Leider soll nun das Naherholungsgebiet Stadtschroffen zerstört werden, wegen eines überdimensionierten Mega-Verkehrs-Projektes, das summa summarum mehr Schaden anrichtet als Nutzen bringt. (siehe Stellungnahme Univ. Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher). Ein Abgasturm oder sonstige Entlüftungseinrichtungen in einem Naherholungsgebiet kann auch aus der Sicht der Umweltmedizin in Bezug auf Erholung, Religionsausübung und Wohlbefinden nicht als umweltverträglich bewertet werden (siehe Fachbericht Dr. Klaus Rhomberg Facharzt für Medizinische Biologie)

Generell sind wir der Ansicht, dass es der falsche Weg, bzw. eine sehr alte Methode ist, Verkehrsprobleme - im Zeitalter von E-Autos, Wind- und Wasserkraft, Passivhaus, Wärmepumpen, etc. etc. - mittels komplexen Verkehrskonzepten (vierarmiger Stadttunnel mit unterirdischen Kreisverkehr) lösen zu versuchen. Wir stimmen aber gänzlich überein, mit dem von der Vorarlberger Landesregierung ausgearbeiteten Verkehrskonzept 2006 „Mobil im Ländle“ (siehe Homepage: [Land Vorarlberg - „Mobil im Ländle“ - Verkehrskonzept Vorarlberg 2006](#)), insbesondere mit dessen 1. Grundsatz:

### VERKEHR VERMEIDEN UND VERLAGERN



## STELLUNGNAHME ZUR TUNNELUMFAHRUNG SÜD DER STADT FELDKIRCH

Em. O. Univ. Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher

- **Aufgabenstellung**

Der Unterzeichnete wurde beauftragt eine Stellungnahme zum Verkehrskonzept Feldkirch insbesondere zu der Südumfahrung, für die ein ausgedehntes Tunnelsystem mit Kreisverkehr vorgesehen ist, abzugeben.

- **Grundlagen**

Gesamtverkehrskonzept Feldkirch aus 2009 die Österreichische Bundesverfassung das Rechnungshofgesetz die Kenntnis des Systemverhaltens Verkehr und Siedlungswesen die Hierarchie des Wertesystems der Gesellschaft

- **Stellungnahme zum Bericht Gesamtverkehrskonzept Feldkirch**

Das Gesamtverkehrskonzept Feldkirch basiert auf einer umfangreichen, mehrfachen Erhebung des Ist-Zustandes und einer Reihe von Vorarbeiten, insbesondere dem Generalverkehrsplan der Stadt Feldkirch aus dem Jahr 1985 und dem Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 mit der Vision Rheintal als übergeordneten Rahmen.

- **Ziele**

Voraussetzung für ein Verkehrskonzept sind externe Ziele. Diese fehlen im Gesamtverkehrskonzept Feldkirch. In Kapitel 2.3.1 gibt es verkehrsmittelübergreifend: Modal Split Ziele, also interne Ziele. Der Radverkehr soll um 36 %, der öffentliche Verkehr um 14 % zunehmen und der MIV - Lenker soll von 48 % auf 41 % abnehmen d.h. um 15 %.

Unter Zugrundelegung dieser Zielsetzung muss angenommen werden, dass die Verkehrsbeziehungsmatrizen diesen Umstand quantitativ Rechnung tragen. Die Verkehrsbeziehungsmatrizen stehen zwar nicht zur Verfügung, hingegen die Umlegungsergebnisse für das Jahr 2020 aus denen das Gegenteil nachgewiesen werden kann. Die Umlegungen scheinen offensichtlich nach einem anderen Prinzip vorgenommen worden zu sein, und



zwar entsprechen der traditionellen fatalistischen Auffassung man könne nichts gegen die Eigendynamik des motorisierten Individualverkehrs unternehmen, eine in qualifizierten Fachkreisen längst aufgegebene Vorstellung, die aus einer fehlenden Berücksichtigung der Wirkungen des Verkehrssystems resultiert.

- Widerspruch zwischen Zielsetzungen und Maßnahmen

Dieser Widerspruch zwischen Zielsetzungen und Maßnahmen, die insbesondere für das zu behandelnde Projekt entscheidend sind, ist daher evident.

- **Mobilitätsmanagement**

In einem Gesamtverkehrskonzept ist es unumgänglich notwendig, im Rahmen des Mobilitätsmanagement alle heute üblichen und erprobten Maßnahmen modellmäßig abzubilden und auf ihre Wirkungen hin zu untersuchen. Dabei ist zu beachten, dass Feldkirch ja bereits eine übergeordnete Umfahrung, nämlich die Rheintalautobahn besitzt, die in großen Teilen parallel zu den hauptbelasteten Straßenzügen Bahnhofstraße und Schlossgraben verläuft und daher Optionen bietet

- Verkehrsverlagerungen auf die Autobahn zu bewirken und
- Verkehrsverlagerungen für andere Verkehrsträger zu fördern wie die Eisenbahn, oder auch häufigere Busverbindungen von Feldkirch nach

Liechtenstein. Voraussetzung dafür ist allerdings ein Mobilitätsmanagement mit wirksamen Maßnahmen, die sich nicht nur auf das Sekundärnetz (Kammersystem im Gesamtverkehrskonzept), sondern auch auf das Hauptverkehrsnetz beziehen. Tempo 30 im Bereich Hirschgraben, Schlossgraben und Bahnhofstraße auf der gesamten Länge innerhalb des verbauten Gebietes ist eine Voraussetzung für die Auslotung der Elastizitäten im System zur Verlagerung bzw. Umlegung der Verkehrsbeziehungen aus dem Autoverkehr.

Diese fehlt. Es handelt sich dabei um einen weiteren schweren Mangel in einem Gesamtverkehrskonzept als Grundlage für Entscheidungen für weitreichende Baumaßnahmen.

Im Gesamtverkehrskonzept wird der Nordwesten zwar als Problembereich behandelt, jedoch in den Maßnahmen wie etwa der angeführten Tempo 30 Regelung, auch im Hauptstraßennetz nicht berücksichtigt. Jeder quantitative Nachweis dieser Maßnahmen fehlt im Gesamtverkehrskonzept, sodass es sich in dieser Form nicht als Entscheidungsgrundlage eignet. Ein Großteil der Maßnahmen des Gesamtverkehrskonzeptes ist umsetzbar, ohne dass zusätzliche Baumaßnahmen wie etwa die Tunnellösungen, erforderlich sind. Die



Wirkungen dieser Maßnahmen müssen allerdings quantifiziert werden. Dieser Nachweis fehlt im Verkehrskonzept.

- **Tunnellösung**

Die Tunnellösung entspricht weder der Auffassung des Gesamtverkehrskonzeptes für Feldkirch, ein zukunftsorientiertes Verkehrssystem zu entwickeln, noch einem zeitgemäßen Verständnis der Systemwirkungen von Verkehr und Siedlung. Die Tunnellösung scheint aus einer Gedankenstruktur zu resultieren, die davon ausgeht, man könne den motorisierten Individualverkehr – im Gegensatz zu den Zielsetzungen des Gesamtverkehrskonzeptes – in seiner Eigendynamik in keiner Art und Weise beeinflussen, sondern lediglich durch weiteren Ausbau befriedigen. Die Tunnellösung widerspricht daher den Zielsetzungen sowohl des Gesamtverkehrskonzeptes wie auch aller externen Zielsetzungen, nämlich der Reduktion von CO<sub>2</sub>, der zunehmende Unabhängigkeit des Verkehrssystems vom

externen Energieaufwand sowie die Schonung der Ressourcen. Außerdem bewirkt die Tunnellösung eine massive Erweiterung der Mobilitätsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr, erhöht die Geschwindigkeiten, vergrößert die Kapazität im System und hat gemessen am Aufwand nahezu unverhältnismäßig geringe Wirkungen auf den Bestand.

Die rechnerischen Auswirkungen der Tunnellösung auf den Bestand unter Berücksichtigung des dadurch generierten Verkehrs sind nicht nachvollziehbar dargestellt. Allein aufgrund des Angebotes zusätzlicher Verkehrsflächen, dem im Gesamtverkehrskonzept ausgewiesenen Geschwindigkeitsregimes und einer Abschätzung von Verkehrsmengen und Mobilitätsaufwand widerspricht daher diese Variante den Zielen zukunftsorientierter Verkehrsorganisation wegen des erhöhten Energieaufwandes, der CO<sub>2</sub> Emissionen und der Außenwirkungen. Die Grundüberlegung dieser Variante besteht in der überholten Auffassung, man müsse zunächst den Autoverkehr optimal befriedigen, bevor man einschränkende Maßnahmen ergreifen könne – einer längst im städtischen Gebiet überholten Auffassung, resultierend aus der seinerzeit falschen Ausbildung der Verkehrsplaner, man könne durch zusätzliche Angebote an Fahrbahnen Verkehrsprobleme lösen. Die Realität beweist das Gegenteil. Zusätzliche Angebote für attraktive Verkehrsverbindungen führen zwangsläufig zu zunehmendem Aufkommen an motorisiertem Individualverkehr im System.



- **Zur Frage der Finanzierung**

Der Nutznießer aus der Tunnelumfahrung ist in erster Linie die Gemeinde Feldkirch, die daher für den Großteil der Gesamtkosten dieses Projektes aufzukommen hätte. Unter Berücksichtigung der Kriterien Sparsamkeit, Zweckmäßigkeit und Sinnhaftigkeit, nach denen die Gebarung öffentlicher Verwaltungen vom Rechnungshof geprüft wird, ist diese Variante fachlich und wirtschaftlich nicht zu begründen, berücksichtigt man die durch diese Variante ausgelösten zusätzlichen Systemwirkungen.

Im Rahmen der Landesverwaltung müsste das Land nachweisen, dass es – falls es sich an dieser Finanzierung beteiligt – für den vorgesehenen Budgetaufwand keine Verwendung der Mittel nachweisen kann, die zweckmäßiger, sinnhafter und sparsamer wäre. Angesichts der heutigen Möglichkeiten der Verkehrsorganisation und Verkehrslenkung wird dieser Nachweis mit großer Wahrscheinlichkeit nicht geführt werden können.

- **Berücksichtigung externer Wirkungen**

Veränderungen im Verkehrssystem sind nicht nur lokal wirksam, sondern betreffen darüber hinaus alle anderen Verkehrsträger, vor allem aber auch andere Gebiete, insbesondere die Nachbargemeinden oder die Nachbarländer. Bei den Modellberechnungen zu den Belastungen des motorisierten Individualverkehrs fällt auf, dass die kürzere und wesentlich schnellere sowie unbehinderte Variante der neuen Verbindung von der Rheintalautobahn im Osten Richtung Liechtenstein keinerlei quantitative Veränderung in den Verkehrsflüssen bewirkt. Durch die Veränderungen in den Durchfahrtbeziehungen über die neue Umfahrung, die ja auch über die Autobahn angefahren werden kann, müssen sich auch die Verkehrsbeziehungen über die Autobahn verändern. In den Umlegungsergebnissen ist davon allerdings nichts feststellbar, die Zufahrtsrelationen sind absolut konstant geblieben. Eine enorme Investition ohne Außenwirkungen? (Variantenumlegungen für das Jahr 2020). Es handelt sich dabei um Modellberechnungen, die nicht der Realität des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer und dem System entsprechen. Es ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass die Relation Rheintalautobahn Richtung Liechtenstein durch diese Umfahrung zusätzliche Belastungen aufzunehmen haben wird, die heute aufgrund der Widerstände bei der Durchfahrt durch Feldkirch unterbleiben. Es ist daher mit zusätzlichem Pkw-Verkehr und einer Verlagerung von der Schiene auf den Pkw aus den östlichen Einzugsgebieten in Richtung Liechtenstein zu rechnen, wenn man das Realverhalten der Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Die Modelle geben das nicht wieder.



- **Die relative Brauchbarkeit von Modellberechnungen**

Die heute verwendeten Modelle lassen im Prinzip jede Art von Manipulation ohne weiteres zu, sodass die Berechnungsergebnisse in Form der dargestellten Belastungsbänder keine brauchbaren Aussagen für eine solide fachliche Beurteilung liefern können. Um eine fachliche Beurteilung liefern zu können sind Annahmen über

- Verkehrsbeziehungsmatrizen
- Berechnungsmodi für die unterschiedlichen Verkehrsbeziehungsmatrizen
- die genaue Kenntnis des Netzes aller Strecken aller Kanten und Knoten

erforderlich, weiters, ob das Modell Rückkopplungen berücksichtigt bzw. welche Auswirkungen des Modells – wenn es sich um längerfristige

Abschätzungen handelt – auf die Siedlungsstrukturen gegeben sind. Die vorliegenden Belastungsangaben sind daher ohne diese entsprechende Prüfung und sachkundige Analyse für eine qualifizierte Entscheidung für diese Südvariante auch aus diesen Gründen unbrauchbar.

### **Zusammenfassung**

Nach sachlicher Prüfung der vorhandenen Unterlagen im Lichte der heutigen Kenntnisse über das Verhalten von Verkehrssystem und Siedlung ist die Südvariante einer Umfahrung von Feldkirch als Tunnellösung mit Kreisverkehr sachlich nicht zu begründen und zu verantworten. Sie stellt eine willkürliche Maßnahme dar, die primär das Ziel zu verfolgen scheint, den Tunnelbau im Umfeld von Feldkirch zu maximieren. Die Wirkungen auf die Umwelt, Wirtschaft (ausgenommen Tunnelbaukonzerne), das Fürstentum Liechtenstein und den Alpenraum widersprechen den internationalen Vereinbarungen zum Schutz des Alpenraumes, den umwelt-, sozial- und wirtschaftspolitischen Zielen des Landes Vorarlberg (ausgenommen Maximierung von Tunnelbauten) aber auch den Absichten bzw. internen Zielen der Stadt Feldkirch. Es ist daher nicht nachvollziehbar, dass diese Variante ernsthaft in Erwägung gezogen werden kann.

**Wien, im Jänner 2014**

**Em. O. Univ. Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher**



## ABLUFTANLAGE STADTTUNNEL FELDKIRCH

**Fachbericht: Umweltmedizin**

**Innsbruck, am 25.10.2013**

**Verfasser Dr. Klaus Rhomberg Facharzt für Medizinische Biologie 6020**

**INNSBRUCK, Sonnenburgstraße 17 ++43 512 570787**

[klaus.rhomberg@gmx.at](mailto:klaus.rhomberg@gmx.at)

### INHALT

Das Inhaltsverzeichnis ist leer, da keiner der Absatzstile, die in den Informationen „Dokument“ ausgewählt sind, im Dokument verwendet wird.

#### 1 Aufgabenstellung

Das Amt der Vorarlberger Landesregierung plant am Standort Stadtschrofen in Feldkirch die Errichtung und den Betrieb einer Abluftanlage im Ausmaß von 6 mal 6 Meter Grundfläche und 10 Meter Höhe für die unterirdisch geplante Verkehrsführung mit insgesamt ca. 3 km Länge.

Der Fachbereich Umweltmedizin hat dabei die Aufgabe, die Gegebenheiten zum derzeit gegebenen Lebensraum des Standortes der Abluftanlage in Verbindung zu bringen mit den sich daraus ableitbaren Wirkungen auf den Menschen, sowie die Auswirkungen der Errichtung und des Betriebes der Anlage auf die menschliche Gesundheit zu beschreiben. Im Vordergrund steht dabei die Einschätzung des Nutzungskonfliktes Erholung im Naturraum und Einfluss auf die Qualität der Landschaft durch eine atypische Konstruktion.

#### 2 Gesundheitliche Aspekte von Eingriffen in den Lebensraum

Fachbereiche wie die Raumplanung beschäftigen sich mit den Nutzungsansprüchen, die an einen bestimmten Lebensraum gestellt werden. Beschrieben werden auch die Entwicklungen, die zu einem bestimmten Zustand geführt hat und auch die künftigen Perspektiven, die sich im Anlassfall auf ein bestimmtes Projekt beziehen. Die verschiedenen Nut-



zungsansprüche wie Wohnen, Industrie, Gewerbe, Straßenverkehr, Landwirtschaft, Fremdenverkehr, Hochspannungsleitungen usw. können bei ausreichendem Raumangebot und umsichtiger Planung konfliktarm nebeneinander bestehen.

Eine Übernutzung des Lebensraumes kann andererseits durch Störung des Landschaftsbildes durch einen weithin sichtbaren Baukörper und damit einer Verhässlichung des Lebensraumes zu einer Verminderung des Wohlbefindens führen. Eine Übernutzung kann sich schon durch die krasse Unverträglichkeit von nur zwei kontroversen Zielsetzungen ergeben.

## **2.1 Landschaftsbild und Erholung**

Jedem Menschen ist unmittelbar einsichtig, dass sich das Erholungspotential, das Landschaftsbild und die Art der Nutzung eines Lebensraumes sehr entscheidend auf das Wohlbefinden und damit längerfristig auch auf die menschliche Gesundheit auswirken. Trotz dieser Evidenz wurde erst in den letzten Jahren begonnen, diese Zusammenhänge zu hinterfragen und in die Praxis umzusetzen. Erinnerung sei an die zahlreichen Ansätze zur Erforschung der Kulturlandschaft, so z.B. das von der österreichischen Regierung initiierte Programm „Kulturlandschaftsforschung: Nachhaltige Entwicklung österreichischer Landschaften und Regionen“ ([www.klf.at](http://www.klf.at)) und an die praktische Umsetzung neuer und auch alter Erkenntnisse in der Ortsbilderneuerung.

### **2.1.1 Möglichkeiten der Umweltmedizin**

Für die Befunderhebung und Bewertung der Bereiche Erholung und Landschaft sind die Mittel und Möglichkeiten der medizinischen Wissenschaften noch sehr eingeschränkt und können sich nicht auf etablierte Verfahren berufen. Die Möglichkeiten der Quantifizierung fehlen oft gänzlich oder werden gerade entwickelt, wie etwa die Messbarkeit des Begriffes „Sensible Region“, der in der Transitproblematik aktuell geworden ist.

Diesem Hemmnis steht der Vorteil gegenüber, dass viele qualitativ beschreibbare Eigenschaften des Lebensraumes und deren Wechselwirkungen mit dem Menschen unmittelbar einsichtig sind. So muss etwa die Verarmung des Landschaftsbildes durch den Verlust eines weithin sichtbaren großen Baumes nicht bewiesen werden, sie ist offensichtlich. Das Betrachten und Erleben der Landschaft, das Beobachten der Tiere und Pflanzen in ihrem Lebensraum hat für die Gesundheit und Erholung einen hohen Wert, den praktisch jeder kennt. Dennoch ist dieses gesundheitsfördernde Potential sehr schwer beschreibbar. Hier geht es um Zusammenhänge, die gemessen und gewogen werden können. Intuitives Er-



fassen, die Suche nach dem Sinnzusammenhang oder die Anregung von Phantasie und Imagination stehen im Vordergrund.

### **2.1.2 Gleichheit und Unterschiede in der ästhetischen Wahrnehmung**

Bei drei im Jahresabstand aufeinander folgenden Ökologieseminaren für insgesamt 60 künftige Umweltberater in Tirol (Rhomberg, 1995) wurde den Teilnehmern beim Spazieren durch Innsbrucks Stadtkern und Randgebiete eine einfache Aufgabe gestellt. Sie sollten bei Gebäuden, Straßen, Geschäften, Kinderspielplätzen, Gasthäusern, Straßenbeleuchtungen oder Parkanlagen feststellen, ob die von Menschenhand geschaffenen Objekte den Lebensraum optisch belasten oder bereichern.

Anfangs war die Heiterkeit über diese Aufgabe groß, denn es wurde von allen erwartet, dass „die Geschmäcker verschieden seien“. Umso größer war dann die Überraschung, dass fast ausnahmslos immer alle Teilnehmer einheitlich überzeugt waren, dieses Objekt ist bereichernd, oder jenes ist landschaftszerstörend.

Eigentlich sind wir im kulturell geprägten Geschmack ja tatsächlich sehr verschieden. Nicht umsonst entwirft ein Hemdenfabrikant Dutzende von verschiedenen Modellen für die Kollektion der Saison. Hier scheint es kein ästhetisches Muster zu geben, das imstande wäre, den Geschmack aller Konsumenten genau zu treffen. Möglicherweise spielt hier der Wunsch nach dem individuellen Ausdruck eine Rolle, also die Interpretation und Bewertung mit Bezug auf das eigene Bild. Auch bei anderen Konsumgegenständen wie etwa Autos, Möbel und Wohnhäusern scheint die Projektion des eigenen Bildes und die Wünsche auf das Objekt die ästhetische Wahrnehmung entscheidend zu beeinflussen.

### **2.1.3 Wirkung von Landschaftsmerkmalen**

Anders als bei Gebrauchsgegenständen oder bei der Mode verhält es sich bei der Wahrnehmung und Interpretation von landschaftsbestimmenden Elementen. Es gibt empirische Ergebnisse über die Wirkung von Landschaftsmerkmalen, die vom Tiroler Umweltschützer Sigbert Riccabona erarbeitet wurden. Er hat als Unterlage zu einer Veranstaltung „Heimat und Identität“ die Ergebnisse einer Befragung vorgelegt. Es wurden 107 Männer und Frauen angehalten, ihre Assoziationen zu vorgegebenen landschaftlichen Strukturelementen zu benennen. Im Folgenden werden einige der typischerweise genannten Symbolgehalte vorgestellt:



### Natürliche Landschaftselemente:

- Mit dem Begriff See wurden von den Versuchspersonen vorwiegend folgende oder ähnliche Inhalte verknüpft: Ruhe, Stille, Erholung, Freizeit, Wasser ist Leben, Seelentiefe, Unberührtheit, Idylle, Reinigung, Geborgenheit.
- Bächlein: Leben, Ruhe, erfrischend, Reinheit, Wachstum, Beschaulichkeit, Zeit, Lauf der Natur, Freude, intakte Natur
- einzelner Baum: Stärke, Einsamkeit, Leben, Individualität, Schönheit, Selbstbehauptung, Langeweile, Natur, Kraft, markanter Punkt, Sehnsucht, Atem, Urkraft
- Waldrand: Ruhe, Zuflucht, Rastplatz, Bindeglied, Offenheit, Grenze zur Freude, Ausgang ins Freie, Neugierde, Reue, Natur, Geborgenheit
- flache Wiese: Weite, Freiheit, Blumen, Landwirtschaft, Ausgeglichenheit, Seele baumeln, Natur, Baugebiet, Wunderland, Kulturland, lebenswichtig

### Landschaftseingriff mit positivem Image:

- Bauernhof und traditionelles Ortsbild: Heimat, Kultur, Mensch, Blumen, Geschichte, Erinnerung, Geborgenheit, Tradition, Einheit, Gemeinschaft, Frieden, Arbeit, Wohlbefinden

### Landschaftseingriff mit negativem Image:

- Zersiedelung: Egoismus, Vergeudung, Zerstörung der Landschaft, Verlust der Gemeinschaft, Fehlentwicklung, Katastrophe, Flucht, schlechte Planung, Kopflösigkeit
- unpassend großer Einzelbau: Verschandelung, Fabriken, Zerstörung, Egoismus, Fremdkörper, klotzig, Wirtschaftlichkeit, Landschaftseingriff, Einzelgänger, privilegiert, Sinnlosigkeit, Arroganz
- Straßenbau: Transit, notwendig, Beton, Abgase, Autobahn, Blech, notwendige Bescherung, zu viel, notwendiges Übel, Bequemlichkeit, Unabhängigkeit, Asphalt, Freiheit, Unfälle
- Hochspannungsleitung: Verkabeln, Technik, Zerschneidung der Natur, Energie, Notwendigkeit, Strom, Störung, Stacheldraht, Zerstörung, ungesund, hässlich, brutal aber unvermeidlich, Zerstückelung

Wahrgenommene Landschaftselemente und Landschaftseingriffe können, wie in den oben angeführten Beispielen eindeutig hervorgeht, über Assoziationen massiven Einfluss nehmen auf das Wohlbefinden. Positive oder negative Gefühlsinhalte wirken sich bei längerer Dauer der Einwirkung auch auf die Gesundheit bzw. das Gesundheitsverhalten aus. Im Tiroler Naturschutzgesetz (LGBl. 29/1991) wurde der Begriff des „Landschaftspflegeri-



schen Begleitplans“ eingeführt und in einer Informationsschrift der Abteilung für Umweltschutz und des Landesumweltanwaltes präzisiert. In dieser Publikation wird dieser Begriff anhand von Beispielen erläutert.

Die oben zum Thema Landschaftsbild und deren Merkmale zitierten Assoziationen und Phantasien stellen eine zwar einfache aber dennoch überzeugende Grundlage dar für die Aussage, dass gewissen Elemente eines Landschaftsbildes das Gefühlsleben des Betrachters bewusst oder unbewusst ganz entscheidend im positiven oder negativen Sinn beeinflussen können.

Die allgemeine medizinische Erfahrung erlaubt also trotz einer nach naturwissenschaftlichen Kriterien schwachen wissenschaftlichen Fundierung unseres Wissens über Erholung und Landschaftsbild dennoch einige konkrete Aussagen:

- Die Erholung ist allgemein sowohl zur Vermeidung von Krankheiten als auch zur Steigerung des Wohlbefindens wesentlich. Erholung ist somit ein entscheidender gesundheitsbestimmender Faktor.
- Die medizinische Forschung geht offensichtlich davon aus, dass die Bedeutung der Erholung in unverbrauchter Landschaft aus gesundheitlicher Sicht evident ist und daher keines weiteren Nachweises mehr bedarf.

## **2.2 Raumplanerische Bewertung des Projektes**

Die Nutzung des Gebietes Stadtschrofen in den letzten Jahren erfolgt durch Erholung suchende Wanderer, bzw. Menschen, die einen der letzten intakten Naturräume im unmittelbaren Nahbereich der Stadt Feldkirch genießen wollen.

Oft ist Ausgangspunkt für einen erholsamen Spaziergang das buddhistische Zentrum mit seinen Besuchern. Dokumentiert sind etwa 100 Vereine und Schulklasse, Besucher von Wochenendseminaren und von monatlichen Unterweisungen. Es gibt auch täglich Besucher, die nicht angemeldet sind. Besonders viele Menschen sind am Tag der offenen Tür zu beobachten oder wenn die Reliquien von Buddha ausgestellt werden.

Für diese bestehenden Raumfunktionen (Naherholung, spirituelles Zentrum im bisher ungestörten Lebensraum, religiöses Kulturgut) im Untersuchungsraum ergeben sich durch die Errichtung des Abluftturmes erhebliche Einschränkungen.

Die Anlage verändert aufgrund ihrer Lage im bestehenden Naturraum im Nahbereich eines religiösen Zentrums das Landschaftsbild im unmittelbaren Nahbereich des Wanderweges. Wesentliche ungünstige Auswirkungen mit gesundheitlicher Relevanz auf das Orts- und Landschaftsbild sind demnach gegeben.



Auch auf die Funktion des bestehenden Kulturgutes der buddhistischen Klosteranlage sind erhebliche Auswirkungen zu erwarten.

**Aus der Sicht der Umweltmedizin kann das Projekt demnach in Bezug auf Erholung, Religionsausübung und Wohlbefinden nicht als umweltverträglich bewertet werden.**

### **2.3 Medizinische Bewertung und Empfehlungen**

Aus Sicht der Medizin ist bedeutsam, dass sich eindeutige Nutzungskonflikte ableiten lassen, da das Projekt mit regionalen raumplanerischen Festlegungen nicht übereinstimmt.

Das buddhistische Zentrum wurde 1981 auf einem schon länger bestehenden Anwesen begründet und stellt einen wesentlichen Faktor der Identifikation mit dem Lebensraum dar.

Dies ergibt sich auch aus der Zahl von geschätzten 10.000 Besuchern des Zentrums und zusätzlich etwa gleich vielen Nutzern der Wanderwege pro Jahr.

Empfohlen wird eine alternative Abluffführung, die das Landschaftsbild nicht im beschriebenen Ausmaß beeinträchtigt. Von Seiten der Projektwerber wurde angemerkt, dass keine Sichtbeziehung vom Abluffturm zum buddhistischen Zentrum besteht.

Zu diesem religiösen Ort der Besinnung gehören aber auch die Freiräume der Umgebung. Der Abluffturm kann als Sinnbild einer fehlgeleiteten und die Natur zerstörenden Entwicklung unserer Zivilisation gesehen werden. Dieses Symbol im Nahbereich eines geistigen Zentrums, das sich eher um die Bewahrung unserer Schöpfung bemüht, erzeugt Unbehagen. Dies muss nicht näher bewiesen werden, da dieser Gegensatz der Symbole evident ist.

**Innsbruck, am 25.10.2013 Dr. Klaus Rhomberg**

### **2.4 Literatur**

Mertz P.: Der Landschaftspflegerische Begleitplan und weitere Begriffe des Neuen Tiroler Naturschutzgesetzes (LGBl. 29/1991), Hrsg. Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Umweltschutz und Landesumweltanwalt, 1991

Rhomberg K.: eigene Beobachtungen anlässlich der Ökologieseminare der Umweltberatungsstelle Innsbruck, 1993, 1994 und 1995

