



Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol

Bundesministerium für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation
und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Grundlagenarbeit, Maximilianstraße 7, A-6020 Innsbruck
Tel: 0800/22 55 22-1155
grundlagenarbeit@ak-tirol.com, www.ak-tirol.com

Per E-Mail an:
umgebungslaerm-strasse@bmk.gv.at

G.-Zl.: GLA-2024/54/HIPE/JG
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

MMag. Peter Hilpold

DW: 1154

Innsbruck, 12.04.2024

Betrifft: Aktionsplanung Umgebungslärm 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Arbeiterkammer Tirol nimmt zu den Aktionsplänen Umgebungslärm 2024 im Allgemeinen und zum Aktionsplan Umgebungslärm 2024 „Straßen außer A & S in Tirol ohne Ballungsraum Innsbruck“ wie folgt Stellung:

Die EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (2002/49/EG) gibt vor, alle fünf Jahre strategische Lärmkarten auszuarbeiten und darauf aufbauend Aktionspläne zu erstellen, die allfällige Maßnahmen zur Lärminderung umfassen sollen. Bedauerlicherweise gibt die Richtlinie aber keine konkreten Vorgaben an die zuständigen Behörden vor, ob und bis zu welchem Grad Maßnahmen zu setzen sind.

Von den 24 Aktionsplänen, die auf www.laerminfo.at veröffentlicht sind, betreffen sechs Pläne Tirol. Dies sind auf der einen Seite die beiden für ganz Österreich erstellten Pläne für das Autobahn- und Schnellstraßennetz sowie für das Schienennetz. Andererseits sind es die auf Landesebene erstellten Aktionspläne für Landes- und Bundesstraßen in Tirol, den Straßen im Ballungsraum Innsbruck sowie ein Aktionsplan für den Flughafen Innsbruck und das Innsbrucker Straßennetz.

Zu diesen Aktionsplänen nimmt die Arbeiterkammer Tirol wie folgt Stellung:

Fehlende gesamtheitliche Lärmberechnung

Die Lärmkarten sowie die darauf aufbauenden Aktionspläne wurden aufgrund von jeweils separaten Lärmquellen berechnet, also entweder Autobahnen, Bundes- oder Landesstraßen, Straßen im Innsbrucker Ballungsgebiet, Schienenverkehr, Flugverkehr oder der Straßenbahn. Dabei ist es jedoch keineswegs nur eine zu vernachlässigende Gruppe an Personen und Gebäuden, die von mehr als nur einer dieser Lärmquellen betroffen ist. Gerade im Innsbrucker Zentralraum gibt es große Überschneidungsgebiete von mehreren Lärmquellen, und die Beeinträchtigung sowohl von Straßen- als auch Schienenlärm ist ein Umstand, der grundsätzlich entlang des gesamten Inntals festzustellen ist. Besonders belastend wird es, wenn mit Bundes- und Landesstraßen oder dem Flughafen noch eine dritte und vierte Lärmquelle hinzukommen. Dennoch fehlen in den Aktionsplänen Darstellungen und Berechnungen, wer von mehreren Lärmquellen betroffen ist, für wie viele Personen die Belastung aufgrund der mehrfachen Lärmexposition oberhalb der Grenzwerte liegt oder aufgrund der Mehrfachbelastung die Grenzwerte noch stärker überschritten werden.

Auf diesen Umstand hat die Arbeiterkammer bereits in ihren Stellungnahmen zu den Aktionsplänen in der Vergangenheit hingewiesen. Dennoch bleibt es auch bei den nun zur Stellungnahme übermittelten Aktionsplänen bei der singulären Lärmbetrachtung. Gerade für Menschen, die unter Lärm von unterschiedlichen Verkehrsträgern leiden, spielt es keine Rolle, von welchen Verkehrsträgern der Lärm stammt. Deshalb sehen wir es als Mangel, dass die Lärmpläne weiterhin nur auf jeweils einen Verkehrsträger abzielen, zumal damit die Zahl der betroffenen Menschen als auch das Ausmaß der Belastung geringer gehalten wird als es tatsächlich ist.

Zu hohe Grenzwerte

Wie bereits in der Stellungnahme der Arbeiterkammer Tirol von 2018 ausführlich festgehalten, sind die Grenzwerte für die verschiedenen Verkehrsträger viel zu hoch. Bei den nun vorgelegten Aktionsplänen wird wiederum 60 bzw. 50 dB für Tag bzw. Nacht bei Straßenverkehrslärm, 65 dB bzw. 55 dB bei Flugverkehr und 70 bzw. 60 dB bei der Schiene herangezogen. Diese Grenzwerte sind deutlich höher als von der WHO empfohlen: Diese empfiehlt für die Straße Grenzwerte von 53 dB bzw. 45 dB, für die Schiene sind es 54 bzw. 44 dB und für das Flugzeug 44 bzw. 40 dB für Tag bzw. Nacht. Die Beibehaltung der bisherigen Grenzwerte ist auch deshalb verwunderlich, da bereits im 7. EU-Umweltaktionsprogramm aus dem Jahr 2013 festgehalten wurde, sich bezüglich Lärmbelastung den WHO-Empfehlungen annähern zu wollen.

Aufgrund der Schallreflexion in Bergregionen kommt für Tirol hinzu, dass der durch Verkehr verursachte Lärm die Bevölkerung noch stärker belastet als in der Ebene.

Allein deshalb ist es schon notwendig, in Tirol und anderen Bergregionen niedrigere Grenzwerte heranzuziehen als in der Ebene.

Schlussendlich ist bezüglich der Datengrundlage zu kritisieren, dass aufgrund des Heranziehens der maximal zulässigen Geschwindigkeiten auf den einzelnen Verkehrswegen automatisch eine geringere Lärmbelastung errechnet wird als sie in der Praxis vorkommt. Mehrere AK-Studien zu Lkw-Geschwindigkeiten auf Autobahnen haben ergeben, dass mehr als 90 % der Lkw schneller fahren als erlaubt. Gerade in den Nachtstunden, wo die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit 60 km/h für Lkw betragen würde, sind die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten kaum niedriger als während des Tages. Es braucht dementsprechend Nachbesserungen bei den Grenzwerten und den Berechnungen, um die tatsächliche Lärmbelastung besser widerzuspiegeln.

Fehlende Zieldefinition

Den Aktionsplänen steht nicht voran, dass es das Ziel der österreichischen bzw. Tiroler Umwelt- und Verkehrspolitik ist, die Zahl von übermäßig starkem Umgebungslärm betroffenen Personen langfristig auf 0 zu senken, oder zumindest eine Reduzierung um einen klaren Prozentsatz bis zu einem konkreten Jahr zu verankern. Ohne einen derartigen Zielwert oder einem Bekenntnis, die Zahl der Betroffenen ehestmöglich signifikant zu senken, fehlt es den Plänen an Verbindlichkeiten, um eine Aussage treffen zu können, ob ein Ziel erreicht wurde oder nicht. In Anbetracht der Tatsache, dass aufgrund der auch in den nächsten Jahren zu erwartenden Verkehrszunahme die Zahl und das Ausmaß der Betroffenen zunimmt, braucht es jedenfalls ein konkretes Ziel, wenn das Problem der Beeinträchtigung durch Umgebungslärm glaubhaft bekämpft werden soll und die Pläne nicht nur eine formale Umsetzung einer EU-Vorgabe darstellen sollen.

Fehlende Evaluation der Projekte

Bereits in den Vorgänger-Aktionsplänen wurden mehrere Maßnahmen angeführt, die die Beeinträchtigung von Lärm senken sollen. Ob diese Projekte tatsächlich umgesetzt wurden, welche Reduktionen dadurch erreicht wurden und wie viele Menschen nun weniger Lärm oberhalb der Grenzwerte ausgesetzt sind, fehlt allerdings. Genau diese Informationen sind jedoch wesentlich, wenn es darum geht, die Projekte auf ihren Nutzen hin beurteilen und Aussagen treffen zu können, ob sich die finanziellen Aufwendungen gelohnt haben. Auch zu den Kosten sind in der Regel keine Zahlen je Projekt angegeben.

Aufgrund dieser fehlenden Analyse kann keine Aussage darüber getroffen werden, wie sinnvoll eine konkrete Maßnahme ist und in weiterer Folge nachvollziehen zu können, warum eine Maßnahme zur Umsetzung ausgewählt wurde. Stattdessen wirkt es so, als ob Projekte zufällig und ohne erkennbaren Grund ausgewählt wurden, oder als ob der Lärmschutz nicht der eigentliche Grund zur Umsetzung der

Maßnahme war. Allein im Aktionsplan zu den Autobahnen und Schnellstraßen findet sich eine Prioritätenreihung, die zumindest teilweise Aufschluss über die Projektauswahl geben.

Zu Plan „Straßen außer A&S in Tirol ohne Ballungsraum Innsbruck“ im Konkreten

Im Plan zum Bundes- und Landesstraßennetz Tirol wurden 26 Straßen ermittelt, welche mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr verzeichnen und für die deshalb gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie der Aktionsplan auszustellen ist. Dem gegenüber stehen 12 konkrete bauliche Maßnahmen in Form von Lärmschutzprojekten, die im Kapitel „bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen“ sowie sieben weitere Projekte im Kapitel „Maßnahmen der Aktionsplanung“. Bei diesen angeführten Maßnahmen, die in der Regel die Neuerrichtung oder Sanierung von Lärmschutzwänden darstellen, handelt es sich teilweise aber um sehr kleinräumige Projekte, wie beispielsweise eine neu errichtete 70 m lange Lärmschutzwand an der Milserstraße oder eine neue Lärmwand auf 60 m Länge in Lermoos.

Die Gesamtheit der Maßnahmen zeigt somit punktuelle Projekte zur Lärmbekämpfung. Was jedoch fehlt, ist ein Gesamtkonzept für eine wirkungsvolle Verminderung und Beseitigung von Umgebungslärm entlang der bestehenden Verkehrsrouten. Aus Sicht der Arbeiterkammer ist eine Betrachtung auf Ebene der gesamten Verkehrsrouten notwendig, um in weiterer Folge an dessen Verlauf strukturiert Maßnahmen zu setzen. Dabei sollten jene Verkehrsrouten im Fokus stehen, die aufgrund des Gütertransitverkehrs sowie des touristischen An- und Abreiseverkehrs einer besonderen Verkehrsbelastung ausgesetzt sind. Hierzu sind vor allem die Inntalstraße, Brennerstraße, Reschenstraße, Fernpassstraße, Seefelder Straße und Achenseestraße zu nennen. Die Maßnahmen für die Entlastung entlang dieser Verkehrsrouten sollten die gesamte Palette der möglichen Maßnahmen zur Lärmreduktion abdecken, um bestmöglich die dort ansässige Bevölkerung zu schützen:

- Fahrbeschränkungen: Die Ursache für das Lärmaufkommen ist der Verkehr, der abgesehen von den Jahren der Pandemie eine mehr oder weniger starke Zunahme zu verzeichnen hat. Besonders lärm erzeugend sind dabei Lkw. Zwar sind auf mehreren Routen Lkw-Fahrverbote verordnet, doch es herrschen großzügige Ausnahmen für den Quell- und Zielverkehr, die Betriebsansiedlungen von international tätigen Frächtern in genau jenen Gebieten reizvoll machen. Deshalb braucht es eine Evaluierung, inwieweit die bestehenden Fahrverbote nachgebessert werden können, um besser vor transitierendem Lkw-Verkehr zu schützen. Neben den Ausnahmen vom Quell- und Zielverkehr betrifft dies auch die Frage der Tonnagebeschränkung.
- Kontrollen der Tempolimits: Die Geschwindigkeit ist ein zentraler Faktor, wenn es um das Verursachen von Straßenlärm geht. Deshalb sind niedrigere Tempolimits in bewohnten Gebieten ebenso notwendig wie Kontrollen, damit die

Geschwindigkeitslimits – sowohl von Pkw als auch Lkw – eingehalten werden. Dabei ist es wichtig, dass die Kontrollen nicht nur am Ortsanfang und -ende durchgeführt werden, sondern auch in den Ortszentren, wo die negativen Auswirkungen des Lärms auf die Anwohner:innen am größten sind. Das betrifft vor allem jene Orte, die entlang den bereits erwähnten Tiroler transitgeplagten Verkehrsrouten liegen. Wie bereits erwähnt belegen Studien der AK in Zusammenarbeit mit KfV und Asfinag, dass mehr als 90 % der Lkw auf Österreichs Autobahnen die Geschwindigkeitslimits nicht einhalten.

- Bauliche Maßnahmen: Wenn trotz der Fahrbeschränkungen weiterhin Lärmgrenzwertüberschreitungen vorliegen, braucht es bauliche Maßnahmen an der Straßeninfrastruktur, beispielsweise Einhausungen, um die Bevölkerung nachhaltig vor den Belastungen zu schützen.
- Lärmschutzwände: Als nächste Maßnahme sollen die Lärmschutzwände folgen, die möglichst durchgehend die Anrainer:innen vor Verkehrslärm schützen sollen. Dabei ist zu betonen, dass nicht nur die Häuser selbst, sondern auch die dazugehörigen Gartenflächen dem Lärm ausgesetzt sein können. Auch diese Flächen sind bei den Planungen miteinzubeziehen, da sie die Naherholungsflächen für die Anrainer:innen darstellen.
- Als letztes Mittel ist der Fenstertausch bei den betroffenen Gebäuden auszubauen, um die Senkung der Lärmbelastung in den Wohnungen zu erreichen.

Die Arbeiterkammer Tirol fordert die Ausarbeitung von Gesamtkonzepten für die einzelnen Verkehrsrouten, die in weiterer Folge auch aktiv mit den Gemeinden und betroffenen Bürger:innen diskutiert und erarbeitet werden sollten. Dabei ist auch sicherzustellen, dass ausreichend finanzielle Mittel für die Projekte zur Verfügung stehen. Es darf jedenfalls nicht sein, dass Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes daran scheitern, weil den Gemeinden die Kostenbeteiligung nicht möglich ist. Hierzu ist vor allem auch das Klimaschutzministerium in der Pflicht, die Mauttarife auf Tirols Autobahnen so anzusetzen, dass Lärmschutzmaßnahmen in Tirol finanziert werden können. Immerhin erlaubt die jüngste Änderung der EU-Wegekostenrichtlinie nun einen größeren Spielraum, Kosten zur Absenkung der negativen Auswirkungen des Verkehrs in die Mauthöhe für Lkw einzurechnen. Dieser Spielraum muss vollumfänglich genützt werden, um den Menschen in Tirol einen ausreichenden Lärmschutz zu bieten.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:



Erwin Zangerl

Der Direktor:



Mag. Gerhard Pirchner

