

UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH

2008

TEIL B8

Hauptverkehrsstraßen im Bundesland
Tirol



Geschäftszahl U-30/110-09

Endfassung des Aktionsplanes mit Freigabe der Abteilung Verkehrsrecht des Amtes der Tiroler Landesregierung vom 18.1.2010

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich

Dokumentstruktur

Der Umgebungslärm-Aktionsplan besteht aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten für Lärmschutz in Österreich aus einzelnen Teilen. Die Dokumente sind entsprechend der nachfolgenden Struktur gegliedert.

In den Dokumenten der Teile A und C sind allgemeine bzw. ganz Österreich betreffende Informationen enthalten.

In den Dokumenten des Teils B erfolgt die Darstellung der Aktionsplanung, unterschieden nach der jeweils zuständigen Behörde.

Allgemeine Informationen

Teil A1 – Einleitung und Grundlagen

Teil A2 – Zusammenfassende Darstellung der Daten

Straßenverkehr

Teil B1 – Aktionsplanung BMVIT (A&S - Autobahnen und Schnellstraßen)

Teil B2 – Aktionsplanung Burgenland (Straßen außer A&S)

Teil B3 – Aktionsplanung Kärnten (Straßen außer A&S)

Teil B4 – Aktionsplanung Niederösterreich (Straßen außer A&S)

Teil B5 – Aktionsplanung Oberösterreich (Straßen außer A&S)

Teil B6 – Aktionsplanung Salzburg (Straßen außer A&S)

Teil B7 – Aktionsplanung Steiermark (Straßen außer A&S)

Teil B8 – Aktionsplanung Tirol (Straßen außer A&S)

Teil B9 – Aktionsplanung Vorarlberg (Straßen außer A&S)

Teil B10 – Aktionsplanung Wien (Straßen außer A&S)

Schieneverkehr

Teil B11 – Aktionsplanung BMVIT (Schiene Strecken)

Teil B12 – Aktionsplanung Wien (Straßenbahn Strecken)

Umgebungs­lärm-Aktionsplan Österreich

Flugverkehr

Teil B13 – Aktionsplanung BMVIT (Flugverkehr)

IPPC-Anlagen im Ballungsraum Wien

Teil B14 – Aktionsplanung BMWA (IPPC-Anlagen)

Teil B15 – Aktionsplanung BMLFUW (IPPC-Anlagen)

Die Teil-Aktionspläne der einzelnen zuständigen Stellen können hinsichtlich der Ballungsraumabgrenzungen weiter unterteilt sein. Das betrifft bei der Aktionsplanung 2008 nur den Ballungsraum Wien.

INHALTSVERZEICHNIS

0.	DIE UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE DER EUROPÄISCHEN UNION UND IHRE NATIONALE UMSETZUNG	7
1.	PLANUNGSGEBIET	8
2.	FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE	8
3.	GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN	9
4.	ZUSAMMENFASSUNG DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN	9
5.	ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND.....	9
6.	ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN	13
7.	DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	14
8.	BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG.....	15
9.	MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG	19
10.	ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN	23
11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM.....	27
12.	VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN	28
13.	GEPLANTE BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES (TEIL-) AKTIONSPLANS.....	28
14.	SCHÄTZUNG DER DURCH DIE JEWEILS KONKRET VORGESEHENEN MASSNAHMEN VORAUSSICHTLICH ERZIELTE REDUKTION DER ANZAHL DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN.....	29
15.	BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN	29
16.	KURZE ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPLANS	30

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich - Tirol

VORWORT

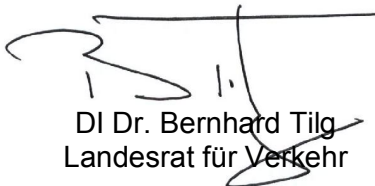
Ziel der Aktionspläne ist, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Dazu sind auch Gebiete, die auf Grund ihrer Ausweisung bzw. Nutzung einen besonderen Schutzanspruch hinsichtlich Lärm aufweisen, zu erhalten und vor einer weiteren Lärmbelastung zu schützen.

Grundlage für die Umgebungslärm-Aktionsplanung stellt die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bekämpfung von Umgebungslärm dar. Mit dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz und den rechtlichen Umsetzung in Tirol im Tiroler Straßengesetz wurde ein wichtiger Schritt gesetzt, die Lärmbelastung in Österreich einheitlich zu erfassen und für einen besseren Schutz vor Umgebungslärm zu sorgen. Dabei zieht Tirol gemeinsam mit Umweltministerium, Wirtschaftsministerium und Verkehrsministerium an einem Strang.

Bei der Ausarbeitung der Lärm-Aktionspläne kommt der Information der Bevölkerung eine besondere Bedeutung zu. Die Teil-Aktionspläne der jeweils in Österreich zuständigen Stellen können deshalb gemeinsam mit den zugehörigen strategischen Umgebungslärmkarten und weiteren Informationen zum Lärmschutz unter www.umgebungslaerm.at abgerufen werden. Zu den ebenfalls dort veröffentlichten Entwürfen der Teil-Aktionspläne kann direkt an die zuständige Stelle schriftlich Stellung genommen werden.

Diese Teil-Aktionspläne liefern die Grundlage für weitere Detailplanungen. Durch die Teil-Aktionspläne werden keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

Weiterführende Möglichkeiten zur Lärminderung und Ruhevorsorge sind auch im "Handbuch Umgebungslärm" des Lebensministeriums aufgezeigt.



DI Dr. Bernhard Tilg
Landesrat für Verkehr

Umgebungsärm-Aktionsplan Österreich - Tirol

0. DIE UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE DER EUROPÄISCHEN UNION UND IHRE NATIONALE UMSETZUNG

Mit der Umgebungsärmrichtlinie der EU trat 2002 ein Instrument für eine europaweit einheitliche Lärmbekämpfung in Kraft, das in nationales Recht zu übernehmen war.

Gemäß Artikel 1 der Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungsärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.

Hierzu sind schrittweise die folgenden Maßnahmen durchzuführen:

- Ermittlung der Belastung durch Umgebungsärm anhand von Lärmkarten nach für alle Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden;
- Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungsärm und seine Auswirkungen;
- auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungsärm so weit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist.

Die Richtlinie soll auch eine Grundlage für die Einführung von Gemeinschaftsmaßnahmen zur Lärminderung bei den wichtigsten Lärmquellen darstellen; dies sind insbesondere Straßen- und Schienenfahrzeuge und -infrastruktureinrichtungen, Flugzeuge, Geräte, die für die Verwendung im Freien vorgesehen sind, Ausrüstung für die Industrie sowie ortsbewegliche Maschinen.

In Österreich gibt es kein generelles Lärmschutzgesetz, Lärmschutz stellt eine Querschnittsmaterie dar. In Abhängigkeit von der jeweiligen Sachmaterie sind entweder der Bundes- oder die Landesgesetzgeber zuständig.

Die Umsetzung der EU-Umgebungsärm-Richtlinie 2002/49/EG in österreichisches Recht erfolgte durch das Bundes-Umgebungsärmenschutzgesetz sowie entsprechende Landesgesetze. Dabei ist die Erstellung von Aktionsplänen zur Lärminderung insbesondere für jene Bereiche, in denen festgelegte Schwellenwerte für die einzelnen Schallquellenarten überschritten werden, vorgesehen.

Umgebungs­lärm-Aktionsplan Österreich - Tirol

1. PLANUNGSGEBIET

Das Planungsgebiet der Aktionsplan ist mit der strategischen Lärmkartierung begrenzt. Diese wurde im Umfang dieses (Teil-)Aktionsplanes auf die Hauptverkehrsstraßen, welche nicht in den Zuständigkeitsbereich des Bundes fallen, in der *Verordnung der Landesregierung vom 9. Juli 2007 über die Feststellung von Hauptverkehrsstraßen und die technischen Spezifikationen in Bezug auf Umgebungs­lärm, LGBI. 43/2007* festgelegt. Es sind dies:

außerhalb des Gebietes der Stadt Innsbruck:

<i>Bezeichnung</i>	<i>von km</i>	<i>bis km</i>	<i>Bereich</i>
B 171a	0	1,54	Hall in Tirol
B 171	132,5	134,071	Imst
B 161	23,506	28,563	Kitzbühel
B 100	105,276	108,782	Lienz
B 171	68,015	73,788	Rum
B 178	0	3,858	Wörgl

Im Gebiet der Stadt Innsbruck:

<i>Bezeichnung</i>	<i>von km</i>	<i>bis km</i>	<i>Bereich</i>
B 174	2,976	5,206	Freiburgerbrücke
B 174	0	2,976	Olympiabücke
B 171	79,22	81,016	Höttinger Au
B 171	73,788	77,156	Mühlau

weitere

- Straßenzug Langer Weg - Andechsstraße zwischen der B 171 und der B 174
- Gemeindestraße Egger-Lienz-Straße zwischen der A 12 (Anschlussstelle West) und der B 174

2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE

Tiroler Landesregierung

3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

- Gesetz vom 11. Oktober 2006, mit dem das Tiroler Straßengesetz geändert wird, LGBl. 101/2006
- Verordnung der Landesregierung vom 9. Juli 2007 über die Feststellung von Hauptverkehrsstraßen und die technischen Spezifikationen in Bezug auf Umgebungs­lärm, LGBl. 43/2007
- Als Schwellenwerte für die Aktionsplanung sind ein L_{den} von 60 dB und ein L_{night} von 50 dB bestimmt.

4. ZUSAMMENFASSUNG DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN

- Gelände- und Bebauungsdaten, Abt. Geoinformation 2006
- Verkehrsdaten 8.12.2006
- ZMR-Daten: 01.11.2006
- GWR-Daten: 31.12.2006
- Soundplan 6.5
- Berechnungsverfahren RVS 04.02.11, Ausgabe 1. März 2006 in Verbindung mit ÖAL-Richtlinie 28 (Stand Febr. 2001)
- Verkehrsmodell der Stadt Innsbruck
- Berechnungsmodell des Innsbrucker Lärmkatasters 2000 - aktualisiert durch Naturstandskarte und Laserscandaten mit Stand 2005/2006

5. ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND

Entsprechend der EU-Umgebungs­lärmrichtlinie bzw. der nationalen Umsetzung ist unter der Ausarbeitung von Lärmkarten „die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindex mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind.“

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich - Tirol

An die Europäische Kommission sind entsprechend der Richtlinie unter anderem insbesondere die nachfolgenden Daten zu übermitteln:

- Die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen, an denen der in 4 m Höhe gemessene L_{den} in dB an der am stärksten lärmbelasteten Fassade in folgenden Bereichen liegt: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.¹
- Die geschätzte Zahl der Personen innerhalb der oben angeführten Geräuschpegelkategorien in Gebäuden mit einer ruhigen Fassade.
- Die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen, an denen der in 4 m Höhe gemessene L_{night} in dB an der am stärksten lärmbelasteten Fassade in folgenden Bereichen liegt: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70.¹
- Die geschätzte Zahl der Personen innerhalb der oben angeführten Geräuschpegelkategorien in Gebäuden mit einer ruhigen Fassade.
- Die Gesamtfläche mit L_{den} -Werten von über 55, 65 bzw. 75 dB.
- Die geschätzte Gesamtzahl der Wohnungen in jedem dieser Gebiete.
- Die geschätzte Gesamtzahl der dort lebenden Menschen.

Die Angaben haben für Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm getrennt zu erfolgen, wobei Industrie- und Gewerbelärm nur in Ballungsräumen zu erheben ist.

Ein Gebäude mit einer ruhigen Fassade liegt dann vor, wenn der L_{den} -Wert in einem Abstand von 4 m über dem Boden und 2 m von der Fassade für den Lärm aus einer bestimmten Lärmquelle um mehr als 20 dB unter dem Wert liegt, der an der Fassade mit dem höchsten L_{den} -Wert gemessen wurde.

Angaben zu Personen in Gebäuden mit besonderer Schalldämmung, d. h. spezieller Schallisolierung gegen eine oder mehrere Arten von Umgebungslärm kombiniert mit einer Belüftungs- oder Klimaanlage, sind in Österreich kaum verfügbar und wurden daher nicht ausgewertet.

Weiters wurden – sofern Daten verfügbar waren - Kindergärten, Schulen und Krankenanstalten erhoben.

Die Angabe der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind, wurden dem Teil A2 des Aktionsplans Österreich entnommen und sind in den folgenden Tabellen wiedergegeben. Bei der Angabe der Personen, Wohnungen etc. je Auswertungsgebiet erfolgt keine Unterscheidung nach zuständigen Behörden. Dies bedeutet konkret, dass die Belastungswerte für Straßenverkehrslärm sowohl Immissionen aus dem Kompetenzbereich des Bundes (Autobahnen und Schnellstraßen) als auch des Landes (Landesstraßen gemäß Verordnung zum Tiroler Straßengesetz) enthält.

Die folgenden Angaben beziehen sich auf das gesamte Projektgebiet im Land Tirol, in dem eine strategische Lärmkartierung durchgeführt wurde, sowohl des Bundes als auch des Landes. Ausweisungen für das Projektgebiet des Landes können wegen der Summierung bei Straßenverkehrslärm aus Bund- und Landesstraßen nicht getroffen werden.

¹ Die Pegelzonen sind entsprechend der EU-Richtlinie 2002/49/EG angegeben und sind entsprechend dem nachfolgenden Beispiel zu verstehen: die Pegelklasse „60-64“ dB bedeutet „ ≥ 60 bis < 65“ dB.

Umgebungs­lärm-Aktionsplan Österreich - Tirol

Straßenverkehrslärm – Tirol (Auswertung gesamt für Bundes- und Landesstraßen)

Lärmzone L _{den}	Einwohner	Lärmzone L _{night}	Einwohner
55-59	74907	45-49	60930*
60-64	23512	50-54	25520
65-69	6778	55-59	7512
70-74	2050	60-64	2532
>75	120	65-69	208
		>70	0

Einwohner

Lärmzone L _{den}	Einwohner	Lärmzone L _{night}	Einwohner
55-59	2097	45-49	9*
60-64	1322	50-54	1749
65-69	2178	55-59	2091
70-74	1518	60-64	1753
>75	67	65-69	106
		>70	0

Einwohner in Gebäuden mit einer ruhigen Fassade

Lärmzone L _{den}	Fläche [km ²]	Wohnungen	Einwohner
> 55	217,87	38704	107367
> 65	49,39	3944	8948
> 75	9,27	140	120

Flächen, Wohnungen und Einwohner

Lärmzone L _{den}	Kindergärten*	Schulen*	Krankenanstalten*
> 55	35	33	11
> 65	1	3	0
> 75	0	0	0

Kindergärten, Schulen, Krankenanstalten

* In 4 von 84 Gemeinden bzw. Gemeindeteilen nicht erhoben

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich - Tirol

Eisenbahnlärm – Tirol

Lärmzone L_{den}	Einwohner	Lärmzone L_{night}	Einwohner
55-59	33126	45-49	38305
60-64	13970	50-54	29011
65-69	3445	55-59	11121
70-74	1581	60-64	2572
>75	599	65-69	1126
		>70	473

Einwohner

Lärmzone L_{den}	Einwohner	Lärmzone L_{night}	Einwohner
55-59	39	45-49	0
60-64	117	50-54	90
65-69	39	55-59	66
70-74	26	60-64	43
>75	142	65-69	42
		>70	82

Einwohner in Gebäuden mit einer ruhigen Fassade

Lärmzone L_{den}	Fläche [km ²]	Wohnungen	Einwohner
> 55	82,37	16675	52721
> 65	20,83	1714	5625
> 75	4,05	170	599

Flächen, Wohnungen und Einwohner

Lärmzone L_{den}	Kindergärten	Schulen	Krankenanstalten
> 55	25	17	4
> 65	3	0	1
> 75	0	0	0

Kindergärten, Schulen, Krankenanstalten

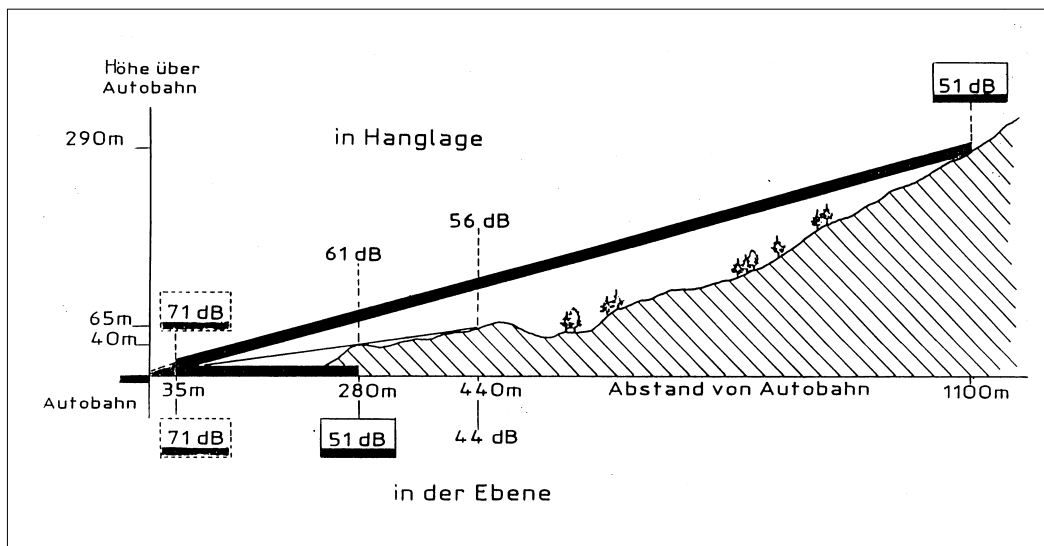
Fluglärm – Tirol

In Tirol liegen keine Lärmzonen eines Flughafens der ersten Bearbeitungsstufe gemäß Bundes-Umgebungslärmschutz-Gesetz.

6. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

In der nachstehenden Grafik wird dargestellt, dass die Lärmbelastung im Gebirge wegen der bodenfernen Ausbreitung des Schalls in der Luft wesentlich weiter reicht als im Flachland. Nicht nur die Abnahme des Schallpegels mit der Entfernung kann im Gebirge anders sein. Vor allem im ländlichen Bereich können sich auch aus der Bauweise der Häuser und Wohnungen wichtige Folgerungen hinsichtlich der Maßnahmen ergeben: Häuserzeilen bringen es mit sich, dass es verkehrsabgewandte und damit ruhige Wohnräume gibt, in die man sich zurückziehen kann. Bei den im ländlichen Gebieten häufig vorzufindenden Einzelbauweise kann es vorkommen, dass ein Gebäude von allen Seiten in relevanter Höhe beschallt wird.

Die folgende schematische Darstellung veranschaulicht die Besonderheiten der alpinmeteorologischen Ausbreitung.



Schematische Darstellung Lärmausbreitung im sensiblen Bergland (Quelle: Kofler GA UVP-Unteres Inntal, 1999)

7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Beschreibung der Stellungnahmemöglichkeit durch die Öffentlichkeit:

- Datum der Veröffentlichung des Teilaktionsplanentwurfes auf www.umgebungslaerm.at ist der 17.6.2009
- der öffentlichen Auflage im Boten von Tirol am 17.6.2009
- Enddatum der 6-wöchigen Stellungnahmefrist der Öffentlichkeit ist der 31.7.2009
- Postadresse zur Übermittlung von Stellungnahmen
Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Verkehrsrecht
Heiliggeiststraße 7-9
6020 Innsbruck
- Mailadresse zur Übermittlung der Stellungnahmen
verkehrsrecht@tirol.gv.at

Die Stellungnahmen zum Entwurf dieser Aktionsplanung werden nach Ablauf der Stellungnahmefrist gewürdigt und im endgültigen Aktionsplan behandelt.

8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

Allgemeines

An den hochbelasteten Landesstraßen in Tirol werden schon seit Ende der 70er Jahre – damals noch im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung – Lärmschutzmaßnahmen von Seiten der Landesstraßenverwaltung realisiert. Im wesentlichen handelt es sich dabei um den Neubau von Umfahrungsstraßen, die Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen und die Förderung von Lärmschutzfenstern.

Neubau von Umfahrungsstraßen

Im November 2007 konnte mit dem Abschnitt Wörgl-Bruckhäusl das größte Bauvorhaben der Landesstraßenverwaltung Tirol der letzten Jahre dem Verkehr übergeben werden (B 178 Loferer Straße, km 0,00 – 4,80). Bei der Planung des neuen Straßenabschnittes wurde besonderes Augenmerk auf den Lärmschutz gelegt. Besonders deutlich wird dies an der 1.185 m langen Unterflurtrasse Bruckhäusl und an der Ausgestaltung der Anschlussstelle Brixental. Zusätzlich schützen Lärmschutzwände im Ausmaß von rund 4.200 m² an der B 178 Loferer Straße die Anrainer vor den Lärmemissionen des Straßenverkehrs.



Wörgl-Bruckhäusl, Baulos 1, Lärmschutzwände entlang der neuen Trasse

Realisierung: 2004-2007, GK 44 Mio. €, davon für den Anrainerschutz relevante Investitionen (Unterflurtrasse und Lärmschutzwände) rd. 22 Mio. €.

Lärmschutzwände und -wälle

Die Landesstraßen im Planungsgebiet befinden sich größtenteils in dicht besiedeltem Gebiet, und sind durch eine Vielzahl von Einzelzufahrten, oftmals auch durch gewerbliche Nutzung gekennzeichnet.

Im Bereich der B 171a Tiroler Straße wurde von km 0,600 bis km 0,852 eine 2 m hohe und 252 m lange hochabsorbierende Lärmschutzwand (Betonleitwand mit aufgesetzten hochabsorbierenden Aluminiumkassetten) errichtet. Diese Wand wurde

Umgebungsärm-Aktionsplan Österreich - Tirol

nach Abschluss des Lärmschutzprojektes Hall in Tirol an der A 12 Inntal Autobahn zum Schutz der Anrainer im Ortsteil Lend realisiert.

An den übrigen Straßenabschnitten des Planungsgebietes sind bauliche Lärmschutzmaßnahmen auf Grund der räumlichen Nutzung (Gewerbe, Industrie) nicht erforderlich und/oder auf Grund der Zufahrtssituation lärmtechnisch nicht wirksam.

Förderung von Lärmschutzfenstern

Für den Einbau von Schallschutzfenstern an hochbelasteten Landesstraßen B gibt es eine spezielle Förderung, welche von der Landesstraßenverwaltung gewährt wird. Im wesentlichen beträgt der Förderungsbetrag 50% der Lieferkosten für Fenster inkl. Fensterbänke und 100% der Kosten für den Ein- und Ausbau sowie die Montage und Baumeisterarbeiten.

In den vergangenen Jahren wurden an den Straßen im Planungsgebiet folgende Gesamtbeträge für Fensterförderungen ausbezahlt:

außerhalb des Gebietes der Stadt Innsbruck:

<i>Bezeichnung</i>	<i>von km</i>	<i>bis km</i>	<i>Fensterförderung in €</i>
B 171a	0	1,54	0,0
B 171	132,5	134,071	8.367,-
B 161	23,506	28,563	176.927,-
B 100	105,276	108,782	112.530,-
B 171	68,015	73,788	242.647,-
B 178*)	0	3,858	214.064,-

*) die Fensterförderungen wurden für Wohnhäuser an der ehemaligen Trasse der B 178 Loferer Straße vor Errichtung der neuen Umfahrungsstraße ausbezahlt

im Gebiet der Stadt Innsbruck:

<i>Bezeichnung</i>	<i>von km</i>	<i>bis km</i>	<i>Bereich</i>
B 174	2,976	5,206	1.182.262,-
B 174	0	2,976	392.310,-
B 171	79,22	81,016	138.363,-
B 171	73,788	77,156	164.533,-

Insgesamt wurde ein Förderungsbetrag von ca. 2,6 Mio. € im Planungsgebiet gewährt.

Genauere Informationen zu den Förderungen gibt es im Internet unter:

<http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehr-und-umwelt/laermschutz/>

<http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehr-und-umwelt/laermschutz/laermschutz-foerderungen/>

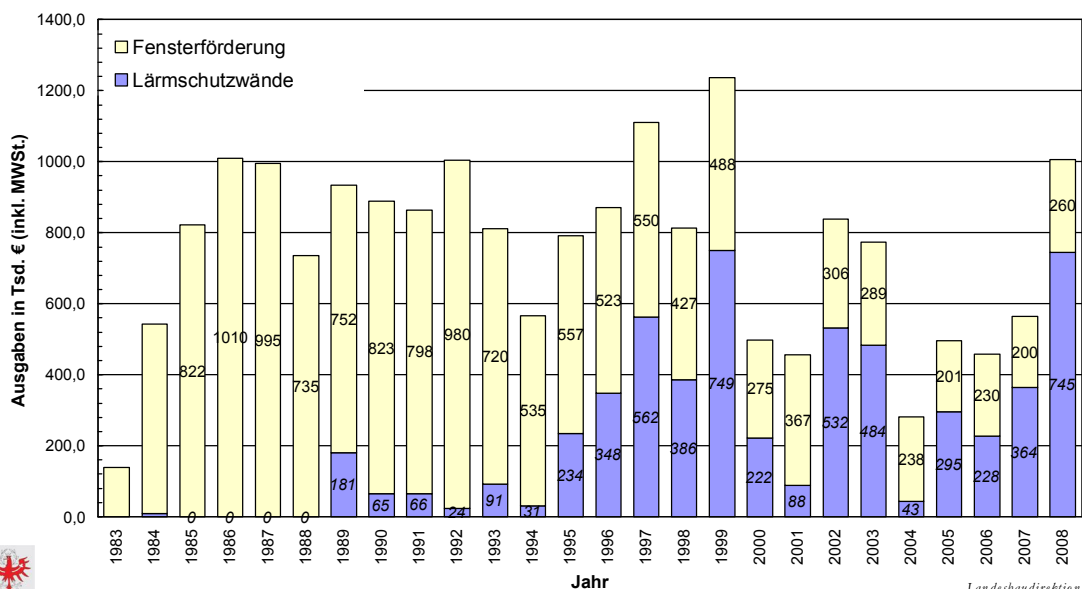
Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich - Tirol

Das Planungsgebiet überschreitende Maßnahmen

Neben den angeführten Maßnahmen im Planungsgebiet wurden von der Landesstraßenverwaltung Tirol eine Reihe weiterer Maßnahmen (Lärmschutzwände im Ausmaß von knapp 14 km Länge und einer Fläche von 30.000 m² und Fensterförderungen in der Höhe von € 13,8 Mio.) zum Anrainerschutz getroffen (siehe anschließende Grafik).

Landesstraßen B
Ausgaben für Lärmschutzmaßnahmen am Bestand

Stand: 31.03.2009



Landesbauinspektion
Abteilung Straßenbau

Attraktivierung öffentlicher Verkehrsmittel

Besonderes Augenmerk wird auf die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs gelegt. Folgende Maßnahmen wurden dafür angedacht und teilweise bereits durchgeführt bzw. befinden sich noch in Ausführung

- Laufende Maßnahmen zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs (Bevorzugung ÖV an Ampeln, eigene Spuren für ÖV, Qualitätsverbesserungen per eigener Steuerungsgruppe)
- Erhöhung des ÖV-Anteil bei den Innsbruck Umland Wegen (z.B.: S-Bahnkonzept – ca. 15% Fahrgaststeigerung)
- Konzept für Parkleitsystem (Verminderung des Parksuchverkehrs, besonders in Innenstadtnähe)
- Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (Radabstellanlagen, Radservicestationen, Radverkehrsbeauftragten, Radrouting)
- Günstigere Jahreskarte – Top Ticket für Betriebe:
- Erneuerung Straßenbahngarnituren (Austausch der alten, bestehenden Straßenbahngarnituren gegen neue geräuschärmere)

Umgebungs­lärm-Aktionsplan Österreich - Tirol

Bauliche Lärmschutzmaßnahmen in Innsbruck im Bereich des Bundes

Im Projektgebiet der Stadt Innsbruck wurden in den letzten Jahren Projekte zur Lärm­minderung realisiert bzw. in Angriff genommen, die im Wesentlichen in den Kompetenzbereich des Bundes fallen, die im Folgenden kurz dargestellt sind:

- Errichtung baulicher Lärmschutzmaßnahmen entlang Bahn und Autobahn
- Aktuellste Maßnahmen Bahn:
- Errichtung Lärmschutzwände im Bereich Klosteranger, Sieglanger, Untere Figge
- Sanierung Konzertkurve (Austausch Betonschwellen – Holzschwellen, Korrektur der Kurvenneigung, Reduzierung des Kurvenquietschen durch asymmetrische Schleifung der Schienen, Schallabsorberelemente)
- Aktuelle Maßnahmen Straße: Lärmschutzmaßnahmen A12 Mentlberg, Sieglanger, Höttinger Au; Lärmschutzmaßnahmen Anschlussstelle Innsbruck Mitte

Schwerverkehr

Seitens des Landes Tirol wurden auf den, die Autobahn begleitenden B- und L-Straßen, abschnittsweise Fahrverbote für Lkw > 7,5t höchstzulässiges Gesamtgewicht eingerichtet. Diese Fahrverbote beruhen auf der Straßenverkehrsordnung und wurden auf Grund des Ausweichverkehr durch das Road-pricing erforderlich, da die Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit auf dem höherrangigen B- und L-Straßennetz entlang der Inntalfurche nicht mehr gegeben war. Durch Reduktion des Durchzugschwerverkehrs auf den B- und L-Straßen wurde damit auch eine Lärm­minderung erzielt.

Auf der B 178 Loferer Straße von Strkm. 0,0 in der Gemeinde Kirchbichl bis Strkm. 49,63 in der Gemeinde Waidring ist das Fahren mit nicht lärmarmen Lastkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t verboten (dieses Fahrverbot ist auf Grund der technischen Neuerungen der Lkw nur mehr bedingt wirksam).

Auf der B 178 Loferer Straße von Strkm. 0,0 in der Gemeinde Kirchbichl bis Strkm. 49,63 in der Gemeinde Waidring ist das Fahren mit Lastkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t, die mit Hackschnitzel, Glasbruch, Schrott, Autos, Schlacke, Zement, Leergebinden, Maschinen, Verpackungsmaterial, Baustoffen und Betonfertigteilen beladen sind, verboten.

9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG

Hochbelastete Straßen und Lärm sind untrennbar miteinander verbunden. Die **Landesstraßenverwaltung Tirol** setzt alles daran um die Lärmbelastung für die Anrainer möglichst gering zu halten. Sämtliche bereits gesetzte und geplante Maßnahmen werden auch Teil der Aktionsplanung sein, um den bereits eingeschlagenen Weg der Lärminderung fortzusetzen und sich den besonderen Herausforderungen des Lärmschutzes zu stellen.

In den kommenden 5 Jahren wird der Schwerpunkt der Aktionsplanung im Planungsgebiet auf folgende Maßnahmen gelegt:

Neubau von Umfahrungsstraßen

Im Planungsgebiet sind künftig keine neuen Umfahrungsstraßen geplant.

Lärmschutzwände und -wälle

Auf Grund der räumlichen Nutzung einerseits sowie den im Planungsgebiet angetroffenen Zufahrtssituationen sind Lärmschutzwände an den gegenständlichen Straßenabschnitten nicht erforderlich bzw. nicht realisierbar und daher auch nicht geplant.

Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern

Der Schwerpunkt der Maßnahmen im Planungsgebiet liegt auf der Fortsetzung des beschriebenen Förderprogramms zum Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern.

Im Einflussbereich der **Raumordnung** gibt es zwei hauptsächliche Angriffspunkte, um die Lärmbelastung zu verringern:

1. Die Raumstrukturen so zu verändern, dass der nötige Verkehr verringert oder zumindest der Zuwachs gebremst werden kann.
2. Die Abstände zwischen Lärmerregern und lärmsensiblen Nutzungen zu verringern oder die Lärmausbreitung durch unsensible Nutzungen zu erschweren bzw. zu verhindern.

ZukunftsRaum Tirol

Die Tiroler Landesregierung hat 2007 den „Raumordnungsplan ZukunftsRaum Tirol“ beschlossen, in dem Ziele, Strategien und Maßnahmen für die künftige Landesentwicklung festgeschrieben sind.

Auf der Zielebene lassen sich mehrere Zitate dieser politischen Willensbekundung auf die Umgebungslärmrichtlinie beziehen:

- Der Schutz der Lebensgrundlagen und die Reduktion von gesundheits- und umweltschädlichen Emissionen bleibt ein wichtiges Ziel. Die Auswirkungen unvermeidlicher Immissionen müssen so gering wie möglich gehalten werden.

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich - Tirol

- Sie (Anm.: die wirtschaftliche Entwicklung) respektiert aber auch die Begrenztheit des nutzbaren Raums und die sich daraus ergebenden Restriktionen – insbesondere bei Nutzungsansprüchen mit hohem Flächenbedarf und hohen Emissionen.
- Die Siedlungsentwicklung hat im Einklang mit der Tragfähigkeit der ökologischen Systeme zu erfolgen, aber auch die Naturgefahren und die Gefährdungen durch Immissionen zu berücksichtigen. Außerdem ist der Siedlungsraum so zu gestalten, dass unnötiger Verkehr vermieden wird ...

Auf der strategischen Ebene wird näher auf den Zusammenhang Verkehr – Lärm – Raumordnung und die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs eingegangen:

- Die Zusammenarbeit von Verkehrs- und Raumplanung muss verbessert werden: Verkehrssparende bzw. –dämpfende Siedlungsstrukturen müssen forciert werden, die Neuerrichtung von Anlagen, durch die in besonderem Maße zusätzlicher Verkehr ausgelöst wird, ist verstärkt zwischen Raum- und Verkehrsplanung abzustimmen, Verkehrsnetze sind noch besser auf die Siedlungsstruktur und die aktuellen Verkehrsströme auszurichten.
- Der Verkehr muss in einem Maßnahmenbündel seinen Beitrag zur Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung in den Haupttälern leisten. Sehr wichtig ist in diesem Zusammenhang die Bewusstseinsbildung in Richtung einer umweltfreundlichen Mobilität im Alltag.
- Die Wichtigkeit des öffentlichen Verkehrs erfordert eine entsprechende Prioritätensetzung bei der Bereitstellung der Mittel.

Im Raumordnungsplan ZukunftsRaum Tirol sind – abgeleitet von den längerfristigen Zielen und Strategien – Umsetzungsmaßnahmen für eine erste, ca. 3-jährige Phase formuliert. Von diesen sind etliche für die Reduktion des Umgebungslärms von Bedeutung:

- Vermeiden bzw. Verringerung von Belastungen durch Schadstoff- und Lärmimmissionen durch Maßnahmen der örtlichen Raumordnung und bauliche Vorkehrungen

Selbstverständlich wurden bereits in der Vergangenheit bei der Widmung von Wohngebieten oder anderen sensiblen Nutzungen Lärm- und Schadstoffimmissionen berücksichtigt. Im Detail gab und gibt es jedoch bei der Beurteilung Probleme, weil entweder keine ausreichenden Datengrundlagen vorhanden waren oder die Verkehrsentwicklung schwer abzuschätzen war.

Mit den Lärmkarten nach der Umgebungslärm-Richtlinie ist nun eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Überarbeitung der Instrumente der örtlichen Raumordnung und für laufende Umwidmungen vorhanden. Deren Berücksichtigung – vor allem bei der Fortschreibung der Örtlichen Raumordnungskonzepte – wird von der Aufsichtsbehörde zu kontrollieren sein, wobei auch ein Spielraum für künftige Verkehrszunahmen einzuplanen ist. Mit dem Vorliegen der Lärmkarten kann auch die ÖNORM Schalltechnische Grundlagen für die Raumordnung leichter angewandt werden.

Im Entwurf einer Raumordnungsgesetzesnovelle ist vorgesehen, dass die Ausweisung von überörtlichen Siedlungsgrenzen wegen Grenzwertüberschreitungen von Lärm- und Schadstoffimmissionen angeführt wird.

Umgebungs­lärm-Aktionsplan Österreich - Tirol

Darüber hinaus sieht der Raumordnungsplan ZukunftsRaum Tirol die vorausschauende Freihaltung von Standorten für technische Schutzeinrichtungen (wie Lärmschutzwälle), die Erarbeitung konkreter und differenzierter Kriterien für die örtliche Raumordnung (auch für die Bebauungsplanung) sowie die Entwicklung immissionsmindernder Baustruktur- bzw. Grundrisskonzepte und die Unterstützung beispielgebender Projekte vor.

- Verbesserte Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel

Bereits mit der Einführung des Instrumentes des Örtlichen Raumordnungskonzeptes in der Gemeinde-Raumordnung im Jahre 1994 wurde von Landesseite stärker als zuvor darauf geachtet, dass sich die Siedlungsentwicklung auf zentrale Bereiche der Gemeinde und den Einzugsbereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs konzentriert.

Gleichzeitig wird im Gegensatz zur früheren Trennung der Wohn- und Wirtschaftsgebiete nun das Prinzip der kurzen Wege propagiert und forciert.

In Zukunft werden somit Siedlungsstrukturen einschließlich der Gewerbestandorte, die faktisch nur mit dem motorisierten Individualverkehr erschlossen werden können, weitestgehend unterbunden.

In Verbindung mit dem Ausbau der Rad- und Fußwegverbindungen zwischen den Siedlungen und einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit sollte der bereits jetzt sehr hohe Anteil von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln an den zurückgelegten Wegen noch zusätzlich gesteigert werden können. Dies bedeutet ein weiteres Zurückdrängen des MIV mit seinen negativen Umweltauswirkungen.

- Umweltgerechte Verkehrslösungen bei Großprojekten

In den letzten Jahren wurden bereits nach und nach die Regelungen für Einkaufszentren und Handelsbetriebe dahingehend verschärft, dass die Errichtung von Geschäften mit Gütern des täglichen Bedarfs in Gewerbegebieten erschwert bzw. unmöglich wird. Zudem sind sowohl im „Tiroler Einkaufszentren-Raumordnungsprogramm 2005“ wie auch im „Tiroler Seilbahn- und Skigebietsprogramm 2005“ Vorgaben für die Verkehrserschließung bzw. entsprechende Genehmigungskriterien formuliert.

Bei den verschiedenen Arten von Großprojekten (z.B. Einkaufszentren, großen Freizeit- und Erholungseinrichtungen, Beherbergungsgroßbetrieben, regionalen Gewerbegebieten) wird noch stärker als bereits in der jüngeren Vergangenheit auf die Anbindung an umweltfreundliche Verkehrsmittel geachtet werden.

Für die Abwicklung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens sind effiziente und möglichst umweltschonende Lösungen zu realisieren, wobei ein hoher Anteil der Verkehrsmittel des „Umweltverbundes“ anzustreben ist. Bezüglich touristischer Großeinrichtungen wird im ZukunftsRaum Tirol gefordert, dass diesbezügliche Ziele und Genehmigungskriterien zu formulieren und darauf basierend das rechtliche Instrumentarium und die Verwaltungsabläufe neu zu ordnen bzw. zu ergänzen sind.

Umgebungsärm-Aktionsplan Österreich - Tirol

- Baulandmobilisierung

Das bereits vorhandene Instrumentarium zur Mobilisierung bereits gewidmeten Baulandes soll in Zukunft weiter ausgebaut werden. Damit wird eine innere Verdichtung der Siedlungen erzielt, was dem öffentlichen Verkehr und leicht erreichbaren Versorgungseinrichtungen zugute kommt (vgl. vorangehende Punkte).

- Trassenfreihaltungen für wichtige Verkehrswege und Infrastrukturkorridore

Derzeit können in Flächenwidmungsplänen nur rechtskräftige Verkehrsstrassen kenntlich gemacht werden. Mit der kommenden Novellierung des Raumordnungsgesetzes sollen die Flächen für wichtige Trassen bereits in einem früheren Planungsstadium reserviert werden können. Damit ist es möglich, dass Umfahrungsstraßen, die maßgeblich zu einer innerörtlichen Lärmentlastung beitragen, bereits vor einer rechtsverbindlichen Festlegung von einer Bebauung oder anderen konkurrierenden Nutzungen freigehalten werden können.

- Versorgungsstrategien für unterversorgte Räume

Im Rahmen von INTERREG wurde mit „ACCESS“ ein breit angelegtes Projekt gestartet, in dem auf der Ebene von regionalen Gebietskörperschaften Strategien für schlecht versorgte Räume erarbeitet werden. Die praktische Umsetzung der Ergebnisse kann mit optimierten Versorgungsnetzen und zeitgemäßen Lösungen einen Beitrag zur Verkehrsverringern und somit Lärmreduktion leisten.

Vor kurzem wurde innerhalb der Tiroler Landesverwaltung die „Plattform Raumordnung und Verkehr“ eingerichtet. Dieses Gremium soll einen wichtigen Beitrag liefern, Raumordnung, Verkehrs- und Verkehrsinfrastrukturplanung besser aufeinander abzustimmen. Damit wird die Zielsetzung verfolgt, verkehrsdämpfende räumliche Strukturen zu forcieren sowie Siedlungen und Verkehrsnetze Hand in Hand weiterzuentwickeln.

Zusätzlich zur amtsinternen Abstimmung werden fachübergreifenden Projekte in Angriff genommen, so z. B.

- die Optimierung von Haltestellen im künftigen Schnellbahnnetz des Zentralraums;
- weitere Verkehrsträger übergreifende Planungen wie bereits im Lienzer Becken und im Westlichen Innsbrucker Mittelgebirge durchgeführt, damit der Ausbau der Verkehrsnetze in einer umfassenden Sicht erfolgen kann;
- die Optimierung und Errichtung von Park-and-Drive-Plätzen zur Erleichterung von Fahrgemeinschaften.

Ein weiteres Koordinationsgremium befasst sich mit der qualitativen Verbesserung der Tiroler Siedlungen und dem Forcieren zeitgemäßer Gebäude- und Wohnformen. Auch in dieser Plattform sind lärmindernde Vorschläge zu erwarten, z. B. mit der Realisierung von Modellvorhaben für autofreie bzw. autoarme Siedlungen oder mit Impulsen zum Ausbau und zur Verdichtung sowie regionalen Vernetzung der Fuß- und Radwege.

Umgebungsärm-Aktionsplan Österreich - Tirol

Wie eine Auswertung der Lärmkarten für die betroffenen Straßenabschnitte gezeigt hat, verfolgen die Gemeinden in ihrem Wirkungsbereich durchwegs die Strategie, entlang der stark befahrenen Straßen lärmunsensible Nutzungen als Puffer zu benachbarten Wohngebieten anzuordnen. Es sind dies die Widmungskategorien G (Gewerbe- und Industriegebiete), Mb (Beschränktes Mischgebiet, in dem Wohnnutzungen fast zur Gänze ausgeschlossen sind) und in geringem Umfang M (Allgemeines Mischgebiet mit Wirtschaftsbetrieben und Wohngebäuden).

Davon ausgenommen sind natürlich innerörtliche Bereiche mit älterem Siedlungsbestand, in denen diese Vorgangsweise nicht möglich ist.

Attraktivierung des Radverkehrs in Innsbruck

Um den Radverkehr in Innsbruck attraktiver zu gestalten, wurde von der Stadt Innsbruck ein Radförderprogramm ins Leben gerufen, welches in den Jahre 2008 – 2013 verwirklicht werden soll. In Innsbruck ist derzeit am gesamten Verkehrsaufkommen der Radverkehr mit einem vergleichsweise hohen Anteil von 13% beteiligt, was einerseits an den im Durchschnitt kurzen Distanzen als auch am gut ausgebauten Radwegnetz (derzeit ca. 56 km) liegt. Das größte Verbesserungspotential liegt vor allem in der Schaffung neuer Radwegachsen sowie in Lückenschlüssen bestehender Wege. In den nächsten 5 Jahren ist geplant 20 Projekte (Radwegbrücken, Radweglückenschlüsse, Radabstellanlagen, Radservicestationen sowie ein Radroutingsystem) im Gesamtwert von ca. € 6,40 Mio. umzusetzen.

Einhausung Autobahnabschnitt Amras

Der am stärksten von Straßenlärm belastete Siedlungsbereich liegt in Amras (Bichlweg). Zur Reduzierung der Lärmbelastung ist die Errichtung einer Einhausung des Autobahnabschnittes geplant. Die Errichtung erfolgt aber auch unter Mitfinanzierung des Landes Tirol.

Innsbrucker Verkehrsrechner Neu

Durch den neuen Verkehrsrechner soll vor allem die Verkehrsführung (Entlastung von stark befahrenen Kreuzungen) als auch der Verkehrsfluss (Stichwort „Grüne Welle“) optimiert werden.

10. ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN

PROGRAMM NACH §9A IG-LUFT FÜR DAS BUNDESLAND TIROL

Im Programm nach §9a werden Maßnahmen zur Verbesserung der Luftsituation im Sanierungsgebiet angeführt, die im Zeitraum bis 2012 umgesetzt werden sollen. Diese Maßnahmen haben zum Ziel, einerseits die Motorentchnologie zu verbessern und andererseits durch ein geringeres Verkehrsaufkommen bzw die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel eine Reduktion der Luftschadstoffe zu erreichen. Durch das geringere Verkehrsaufkommen ergeben sich auch positive Auswirkungen auf die Lärmbelastung.

Umgebungsärm-Aktionsplan Österreich - Tirol

Es sind folgende Maßnahmen angeführt (Anhang 3 – Verkehrsmaßnahmen auf Gemeinde- und Landesebene):

3x3 im Modal Split

Beschreibung der Maßnahme

Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs wird von 11 auf 14% gesteigert. Auf Strecken bis zu 3 km wird sowohl der Fußgänger- als auch der Radverkehr um 3% angehoben. Dies soll zu einer Reduzierung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs von 67,6 auf 61% (im städtischen Bereich von 41 auf 33,5%) führen.

Mögliche Maßnahmen:

- Attraktivierung Fußverkehr
- Masterplan Radverkehr (z.B.: Schaffung der Stelle eines Radwegbeauftragten, ...).
- Beschleunigungsmaßnahmen ÖV (Busbeschleunigung, Busspuren, bessere Vertaktung,...)
- Erhöhung des Besetzungsgrades
- Mobilitätsmanagement „Tirol mobil“ und „Gemeinden mobil“: Mobilitätszentralen auf Gemeindeämtern (dzt. 20 Gemeinden) in Abstimmung mit dem Klima-Aktiv-Programm des BMLFUW.
- Einrichtung von Mitfahrbörsen

Verbesserungen im öffentlichen Verkehr

Verbesserungen im ÖV umfassen sehr viele mögliche Einzelmaßnahmen, im Zuge dieses Berichts werden exemplarisch zwei Maßnahmen, für welche Evaluierungsergebnisse existieren, angeführt. Es ist jedenfalls zu beachten dass die erzielbare Emissionsreduktion bei weiteren Maßnahmen deutlich höher liegt.

- 1) Im ÖV wird ein optimal abgestimmtes kundenfreundliches Bus und Bahnangebot umgesetzt. Schwerpunkte liegen im Aufbau regionaler kundenoptimierter Taktsysteme, der Busbeschleunigung sowie zielgruppen-orientierte Maßnahmen im Berufs- und Freizeitverkehr. Weiters werden Nahverkehrsdienstleistungsverträge zwischen Ländern, regionalen Gemeindeverbänden und Verkehrsunternehmen abgeschlossen.
- 2) Es erfolgen Investitionen in Infrastruktur und rollendes Material zwischen 2007 und 2010 zusätzlich zu den bereits geplanten Investitionen der ÖBB. Es wird ein optimierter Taktfahrplan angeboten und an Bahnhöfen werden bei Bedarf Park & Ride Plätze erweitert bzw. geschaffen. Die Tarife bleiben gegenüber heute unverändert.

Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Verkehrsorganisatorische Maßnahmen umfassen eine Reihe von Einzelmaßnahmen, welche in der Österreichischen Klimastrategie angeführt sind. Die Maßnahmen zielen auf Verbesserungen im Öffentlichen Verkehr, die verstärkte Anbindung von Verkehrserregern an den öffentlichen Verkehr sowie die Schaffung von finanziellen und organisatorischen Anreizen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs ab.

Umgebungsärm-Aktionsplan Österreich - Tirol

- Verstärkte Förderung und Umsetzung flexibler und innovativer Betriebsformen im ÖV insbesondere durch Abbau rechtlicher Hemmnisse
- Wirksame Ausgestaltung der Verkehrserregerabgabe (Anpassung des ÖPNRV-Gesetzes bzw. FAG)
- Novellierung der Stellplatzverordnungen (als erster Schritt eine Befreiung von Betrieben, die betriebliches Mobilitätsmanagement durchführen, von der Verpflichtung zur Errichtung einer Mindestanzahl von Stellplätzen)
- Einführung von Stellplatzzahl-Obergrenzen an den Zielorten (Baurecht).
- Steigerung der LKW-Auslastung (ohne zusätzliche Straßenkilometer) durch telematikorientiertes Flottenmanagement
- Schaffung von steuerlichen Anreizen zur Verstärkung der ÖV-Nutzung (z.B. berufliche Nutzung von ÖV-Fahrausweisen) und Abbau bestehender Hemmnisse (Österreichweite verkehrsmittelübergreifende attraktive Gestaltung der Tarifsysteme im ÖV sowie Prüfung der Versicherungs- und gewerberechtlichen Situation bei den Fahrgemeinschaften)
- Forcieren und Bewerben von CarSharing und der Bildung von Fahrgemeinschaften (Carpooling)

Freiwilliger Autoverzicht

Fahrzeugbesitzer im motorisierten Individualverkehr verzichten einen Tag pro Woche darauf, ihr Fahrzeug in Betrieb zu setzen. Es kann davon ausgegangen werden, dass kürzere Fahrten, welche einfach durch Rad- und Fußverkehr bzw. öffentlichen Verkehr abgedeckt werden können, auf diese Verkehrsarten verlagert werden. Weitere Fahrten werden tendenziell zeitlich verschoben durchgeführt und nicht vermieden. Da der Autoverzicht nur einen Tag der Woche betreffen würde würden sich jedoch viele Fahrten auch auf Zweitwagen verlagern. Zusätzlich wäre für eine solche Maßnahme ein hoher Kontrollaufwand notwendig. Die Maßnahme wird somit als Beitrag zur Bewusstseinsbildung gesehen, ein Maßnahmenpotenzial wird nicht abgeschätzt. Notwendige Begleitmaßnahmen: Fahrzeugkennzeichnung erforderlich, Kontrollaufwand erheblich.

Zuständige Stellen, Gebiet, Umsetzungszeitraum und Betroffene

- Zuständige Stelle: Land Tirol
- Gebiet: Landesgebiet, vorrangig Sanierungsgebiet PM10 und NO2
- Umsetzungszeitraum 2008 - 2012
- Betroffene: Land, Gemeinden, Gesamtbevölkerung
- weitere Informationen unter <http://www.tirol.gv.at/themen/umwelt/>

TIROLER ENERGIESTRATEGIE 2020

Die Tiroler Energiestrategie ist die Grundlage für die Tiroler Energiepolitik. Ähnlich wie beim Maßnahmenprogramm nach IG-Luft ergibt sich durch die Verringerung der eingesetzten Energie über Verkehrsreduktionen auch eine Verringerung der Lärmbelastungen.

Im Kapitel 5.6.2 Individualverkehr sind die lärmwirksamen Maßnahmen wie folgt zusammengefasst:

Umgebungsärm-Aktionsplan Österreich - Tirol

„Im Öffentlichen Verkehr unternimmt das Land große Anstrengungen, um den zukünftigen Anforderungen an einen leistungsfähigen und attraktiven Nahverkehr gerecht zu werden. Als markante Projekte sind hier anzuführen: Einsatz moderner Triebwagen bei den ÖBB (36 Talentzüge), Halbstundentakt ab Dezember 2007 zwischen Hall i.T. und Telfs, Austausch aller Straßenbahngarnituren sowie der Stubaialgarnituren durch 22 neue Triebwagen (Bombardier Flexity Outlook) im Frühjahr 2008, zusätzliche Verkehrsbestellungen in den Regionen im Busbereich (Regio-Konzepte).

Ferner wird massiv in die ÖV-Infrastruktur investiert (Busbahnhöfe Landeck, Innsbruck Hauptbahnhof, Park & Ride Anlagen, neue Haltestellen, Investitionen in die Sicherung des Bestandes der Außerfernbahn). Des Weiteren wird ein Regionalbahnkonzept im Zentralraum Innsbruck auf seine Machbarkeit hin geprüft. Um den Busverkehr flüssiger und rascher im Stadtgebiet Innsbruck abzuwickeln, sollen in einem mehrjährigen Konzept entsprechende Maßnahmen zur Priorisierung von ÖV-Bussen (Beeinflussung der Ampelanlagen) gesetzt werden.

Auch werden zukünftig Investitionen in eine kundenfreundliche Echtzeitinformation an den Haltestellen (DFI, Smartinfo) erfolgen, um den Kunden über die tatsächliche Ankunftszeit des Busses an stark frequentierten Haltestellen zu informieren. Die Angebotsausweitung und die Investitionen in die Infrastruktur sind auch mit einer Qualitätsoffensive zu verknüpfen. Darunter sind die Pünktlichkeit, Sauberkeit, Verfügbarkeit der Fahrbetriebsmittel, im Besonderen aber auch die Anschlusssicherung und gut ausgebildetes Personal zu subsumieren.

Dieses ÖV-Angebot steht auch den Touristen zur Verfügung, um insbesondere Kurzstreckenverkehre in den Tourismusdestinationen zu reduzieren. Im Bereich Tourismus gibt es zahlreiche, viel versprechende Angebote, die sich insgesamt positiv auf den Energiebedarf im Sektor Verkehr auswirken können.

Für den Personenfernverkehr könnte in wenigen Jahren europaweit mit der Errichtung eines Netzes von Hochgeschwindigkeitsstrecken (HGV-Strecken) ein Quantensprung erreicht werden, mit dem es gelingen sollte, Kurzstreckenflugverkehr zwischen nahe gelegenen Großstädten deutlich zu reduzieren. Die ÖBB werden ab Dezember 2009 auf der Relation Wien - Innsbruck - Bregenz - (Zürich) mit dem Railjet ein neues Produkt im Fernverkehr einsetzen, das sich qualitativ vom bisherigen Wagenmaterial deutlich abheben und zu einer spürbaren Fahrzeitverkürzung zwischen Innsbruck und Wien führen wird.

Regelmäßig werden heute sehr kurze Strecken mit dem Pkw zurückgelegt. Diese Wege könnten aber auch durchaus mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Um hier eine Verhaltensänderung zu erreichen, braucht es bewussteinbildende Maßnahmen sowie auch ein verkehrssicheres Radwegenetz.

Im Bereich des Individualverkehrs bedarf es neben einer Bewussteinbildung über die negativen Folgen des Verkehrs auch erheblicher Anstrengungen, um den Öffentlichen Verkehr zu attraktivieren und um auch auf eine gesteigerte Nachfrage in der Zukunft reagieren zu können. Die Zuständigkeit liegt hier bei den Kommunen, beim Land und der Republik Österreich.“

11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

ZukunftsRaum Tirol

Im Raumordnungsplan ZukunftsRaum Tirol ist auch die Maßnahme „regionale Raumordnungsprogramme zur Siedlungsentwicklung in Verdichtungsräumen“ angeführt, die jedoch nicht die höchste Priorität aufweist. Eine regional abgestimmte Siedlungsentwicklung, die sich stark am öffentlichen Verkehr orientiert, kann dessen Rentabilität verbessern und den Modal Split (v.a. im Berufspendelverkehr) in Richtung umweltfreundlicher Verkehrsmittel verbessern.

Ergänzend seien einige Empfehlungen aus den Arbeitsgruppen der Ausarbeitungsphase des ZukunftsRaums angeführt, die zu einer Lärmverringerung beitragen können und in einer späteren Umsetzungsphase berücksichtigt werden könnten (siehe ZukunftsRaum Tirol, Endbericht des Ausarbeitungs- und Beteiligungsprozesses). In dieser Richtung sind z. B. eine verpflichtende Beurteilung der Erreichbarkeit von Baulandwidmungen auch im öffentlichen und nichtmotorisierten Verkehr oder die Errichtung von Quartiersgaragen in städtischen Bereichen zur Verringerung des Parkplatz-Suchverkehrs zu erwähnen.

Das Land Tirol setzt umfangreiche Arbeiten in die Vorbereitung langfristiger Maßnahmen zur Reduktion der negativen Auswirkungen des alpenquerenden Güterverkehrs. Neben den bereits getroffenen Maßnahmen im Rahmen des IG-Luft zählt dazu insbesondere die Errichtung des Brennerbasistunnels, die Verhandlungen über die Einführung einer Alpentransitbörse und die Einbeziehung der externen Kosten in die Wegekostenrichtlinie. Zudem werden laufend Maßnahmen und Projekte zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene vorbereitet und umgesetzt, die ebenfalls vor allem langfristige Auswirkungen zeigen werden (Errichtung von Terminals in Deutschland und Italien, logistische Maßnahmen bei den Eisenbahnunternehmen,...). Diese längerfristigen Maßnahmen haben jedoch hauptsächlich Auswirkungen auf den Verkehr des A- und S-Straßennetzes in Tirol und nicht auf das untergeordnete B- und L-Netz. Diese Maßnahmen sind daher von Bundesseite zu erheben und zu bewerten.

Bewusstseinsbildende Aktionstage

Als wichtige längerfristige Maßnahme zum Schutz vor Umgebungslärm können die in regelmäßigen Abständen in Innsbruck veranstalteten bewusstseinsbildenden Aktionstage genannt werden. Z.B.: Beteiligt sich die Stadt schon seit mehreren Jahren an den Österreichweiten Aktionen „Autofreier Tag“ und „Autofasten“ die auf lange Sicht ein Umdenken der Bevölkerung und eine vermehrte Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel, sowie des Fuß- und Radverkehrs und somit eine Verringerung des Verkehrslärms bewirken soll.

Lärmabhängige Flächenwidmung

Die verstärkte Berücksichtigung von Lärm bei der Flächenwidmung sowie bei der Projektentwicklung zielt vor allem auf den Schutz der zukünftig dort zu errichtenden Gebäude, als auch dem Schutz der in der Umgebung bereits bestehenden Nutzungen ab. Auf den aus der bestehenden Schallbelastung abgeleiteten Anforderungen wird somit ein verstärktes Augenmerk gelegt.

Umgebungs­lärm-Aktionsplan Österreich - Tirol

Lärmarme Reifen

Wie jüngste Untersuchungen gezeigt haben, ist gerade im Bereich des lärmarmen Reifens ein großes Schallminderungspotenzial gegeben. Durch verschärfte Grenzwerte hinsichtlich Lärmemission für Reifen, welche relativ leicht erfüllbar sind, könnte eine Schallemissionsverringerung von mind. 3 dB (entspricht einer Halbierung des Verkehrs) erreicht werden. In diesem Zusammenhang ist es jedoch wesentlich, dass diese Richtlinien auch europaweit mittelfristig umgesetzt werden.

12. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN

Für bauliche Lärmschutzmaßnahmen am Bestand werden jährlich von der Landesstraßenverwaltung Tirol bis zu rd. 800 Tsd. € aufgewendet. Für die Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern stehen im Bereich der Landesstraßenverwaltung Tirol jährlich rd. 200 – 300 Tsd. € zur Verfügung.

Es werden die bereits bisher im Rahmen der bestehenden auf Lärmschutz bezogene Förderungen oder Maßnahmen eingesetzten Mittel weiterhin budgetiert und verwendet.

Das Tiroler Mobilitätsprogramm wurde als Teil des Maßnahmenprogramms nach §9a IG-L vom Tiroler Landtag am 30.01.2007 für die Jahre 2008 – 2012 mit einem Gesamtbudget von 1,92 Mio. EUR ausgestattet. Diese Mitteln fließen in die Förderung von umweltfreundlichen Alternativen zum motorisierten Individualverkehr.

13. GEPLANTE BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES (TEIL-) AKTIONSPLANS

Die Wirksamkeit der Maßnahmen des Aktionsplanes wird durch die, bis zum Jahr 2012 zu erstellenden strategische Lärmkarten dokumentiert. Hinsichtlich der durch passive Maßnahmen geschützten Objekte ist die Führung eines gesonderter Aufzeichnungen notwendig, da für den passiven Schallschutz zur Zeit keine Darstellungsform in der Umgebungs­lärmrichtlinie vorgesehen ist.

Alle Förderungsmaßnahmen werden in der Landesstraßenverwaltung genauestens dokumentiert und in einer Datenbank vorgehalten und evaluiert.

14. SCHÄTZUNG DER DURCH DIE JEWEILS KONKRET VORGESEHENEN MASSNAHMEN VORAUSSICHTLICH ERZIELTE REDUKTION DER ANZAHL DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN.

Eine Angabe der Anzahl der durch die konkreten Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren vor Umgebungsärm geschützten Personen ist zur Zeit seriöserweise nicht möglich, da die Wirkung der im angesprochenen Zeitraum im Bereich Straßenverkehr geplanten Maßnahmen auf Grund der Komplexität erst durch eine Evaluierung zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen kann.

15. BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN

Die strategische Umweltprüfung (SUP) beschreibt und bewertet die Umweltauswirkungen von Planungen. Mit Hilfe der SUP soll der Umwelt gleich viel Bedeutung beigemessen werden wie wirtschaftlichen oder sozialen Aspekten. Umweltaspekte können durch eine SUP rechtzeitig in die Planungsprozesse einfließen.

Seit Juli 2001 ist die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können, (Richtlinie über die Strategische Umweltprüfung, SUP-Richtlinie) in Kraft. Die Umsetzung der SUP-Richtlinie erfolgte in Österreich in verschiedenen Materiengesetzen auf Landes- und Bundesebene.

Im Tiroler Straßengesetz ist die Durchführung einer SUP nicht vorgesehen. Entsprechend den Bedingungen des Tiroler Umweltprüfungsgesetzes – TUP, LGBl. Nr. 34/2005 ist die Umweltprüfung auf die Erlassung und die Änderung folgender Pläne und Programme anzuwenden:

- a) Pläne und Programme, für die landesgesetzlich die Durchführung einer Umweltprüfung vorgesehen ist;
- b) Pläne und Programme, durch die der Rahmen für die künftige Genehmigung eines Vorhabens nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. I Nr. 153/2004, gesetzt wird;
- c) Pläne und Programme, die ein Gebiet, das innerhalb der Grenzen eines Natura 2000-Gebietes (§ 14 Abs. 1 des Tiroler Naturschutzgesetzes 1997, LGBl. Nr. 33) liegt, betreffen.

Gemäß Art. 3 Abs. 3 der Richtlinie 2001/42/EG können die Mitgliedsstaaten bei Plänen und Programmen, die die Nutzung kleiner Gebiete auf lokaler Ebene festlegen bestimmen, dass sie voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben. Da das Projektgebiet (Kompetenzbereich des Landes) eindeutig die lokale Ebene betrifft, handelt es sich beim vorliegenden Aktionsplan um keine SUP-pflichtige Maßnahme.

16. KURZE ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPANS

Das Planungsgebiet diese Teilaktionsplanes umfasst das Land Tirol im Bereich der Hauptstraßen im Kompetenzbereich des Landes mit einer jährlichen Verkehrsstärke von über 6 Mio KFZ. Das Land Tirol hat in der Vergangenheit neben Mitfinanzierungen im Bereich des Lärmschutzes des Bundes auch an den Landesstraßen Maßnahmen getroffen, im wesentlichen durch Umfahrungen, Lärmschutzwänden und einem bewährten Lärmschutzförderprogramm eine Lärm­minderung im Frei- und Wohnbereich bewirkte. In der vorliegenden Aktionsplanung wurden im Planungsgebiet aktive Maßnahmen geprüft, eine Realisierbarkeit ist durch die besonderen örtlichen Gegebenheiten nicht möglich. Daher wird das Lärmschutzfenster-Förderprogramm weiter betrieben. Für bauliche Lärmschutzmaßnahmen am Bestand werden jährlich von der Landesstraßenverwaltung Tirol bis zu rd. 800 Tsd. € aufgewendet. Für die Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämm­lüftern stehen im Bereich der Landesstraßenverwaltung Tirol jährlich rd. 200 – 300 Tsd. € zur Verfügung.

In den Fachbereichen der Raumplanung ergeben sich durch die laufenden Programme, besonders hervorzuheben ist hier der Zukunftsraum Tirol, Minderungspotenzial und vor allem Synergien in Bezug auf andere Umwelteinwirkungen namentlich der Luftschadstoffe. Das Tiroler Mobilitätsprogramm für die Jahre 2008 – 2012 wurde mit einem Gesamtbudget von 1,92 Mio. EUR ausgestattet. Diese Mitteln fließen in die Förderung von umweltfreundlichen Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, welche auch der Lärm­minderung zu gute kommen.

Hinsichtlich der langfristigen Strategien wird neben den konzeptionellen Zugängen auch große Hoffnung in die gemeinschaftsrechtlichen Regelungsmöglichkeiten gesetzt. Nur auf europäischer Ebene sind wirkungsvolle Maßnahmen an der Quelle, beim Straßenverkehr in erster Linie im Bereich der Zulassungsbestimmungen für Kraftfahrzeuge und beim lärmarmen Reifen möglich. Maßnahmen an der Quelle sind jedenfalls die effizientesten, da diese nicht nur in Bereichen der Aktionsplanung, sondern entlang des gesamten Verkehrsträgers und damit für die gesamte Bevölkerung wirksam sind.

Der Entwurf des Aktionsplans wird für 6 Wochen öffentlich aufgelegt und die in diesem Zeitraum einlangenden Stellungnahmen durch die Behörde gesamthaft gewürdigt.