

UMGEBUNGSLÄRM- AKTIONSPLAN

ÖSTERREICH 2018



TEIL 8 INNSBRUCK: Straßen außer A&S im Ballungsraum Innsbruck



AMT DER TIROLER LANDESREGIERUNG

Veröffentlichung: Innsbruck, am 16.11.2018

Der Umgebungslärm-Aktionsplan besteht aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten für Lärmschutz in Österreich aus einzelnen Teilen.

Die zugrundeliegenden strategischen Lärmkarten gemäß Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sind online verfügbar.

www.laerminfo.at/laermkarten



IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber:

Amt der Tiroler Landesregierung

Abteilung Emissionen Sicherheitstechnik Anlagen

Herrengasse 1-3

6020 Innsbruck

e-mail: esa@tirol.gv.at

Zl.: ESA-U-30/344-2018

TEIL-UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLÄNE 2018

Allgemeine Informationen

Allgemeiner TeilZusammenfassende Betroffenauswertung

Aktionsplanung Autobahnen und Schnellstraßen (A&S)

- Teil 1Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie -
A&S außerhalb von Ballungsräumen
- Teil 1 Graz.....Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie -
A&S im Ballungsraum Graz
- Teil 1 InnsbruckBundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie -
A&S im Ballungsraum Innsbruck
- Teil 1 LinzBundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie -
A&S im Ballungsraum Linz
- Teil 1 Salzburg.....Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie -
A&S im Ballungsraum Salzburg
- Teil 1 WienBundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie -
A&S im Ballungsraum Wien

Aktionsplanung Straßen außer Autobahnen und Schnellstraßen

- Teil 2Amt der Burgenländischen Landesregierung - Straßen außer A&S
im Burgenland
- Teil 3Amt der Kärntner Landesregierung, Magistrat der Landeshaupt-
stadt Klagenfurt, Magistrat der Stadt Villach - Straßen außer A&S
in Kärnten
- Teil 4Amt der Niederösterreichischen Landesregierung - Straßen außer
A&S in Niederösterreich ohne Gemeinden des Ballungsraums Wien
- Teil 4 WienAmt der Niederösterreichischen Landesregierung - Straßen außer
A&S in den in Niederösterreich liegenden Gemeinden des Ballungs-
raums Wien
- Teil 5Amt der Oberösterreichischen Landesregierung - Straßen außer
A&S in Oberösterreich ohne Gemeinden des Ballungsraums Linz
- Teil 5 LinzAmt der Oberösterreichischen Landesregierung - Straßen außer
A&S im Ballungsraum Linz
- Teil 6Amt der Salzburger Landesregierung - Straßen außer A&S in Salz-
burg ohne Ballungsraum Salzburg
- Teil 6 SalzburgMagistrat der Stadt Salzburg - Straßen außer A&S im Ballungsraum
Salzburg
- Teil 7Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Straßen außer A&S in
der Steiermark ohne Ballungsraum Graz
- Teil 7 GrazAmt der Steiermärkischen Landesregierung - Straßen außer A&S im
Ballungsraum Graz

- Teil 8****Amt der Tiroler Landesregierung** - Straßen außer A&S in Tirol ohne Gemeinden des Ballungsraums Innsbruck
- Teil 8 Innsbruck****Amt der Tiroler Landesregierung** - Straßen außer A&S im Ballungsraum Innsbruck
- Teil 9****Amt der Vorarlberger Landesregierung** - Straßen außer A&S in Vorarlberg
- Teil 10 Wien****Magistrat der Stadt Wien** - Straßen außer A&S in der Ballungsraum-gemeinde Wien

Aktionsplanung Eisenbahnen

- Teil 11****Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Schienenstrecken außerhalb von Ballungsräumen
- Teil 11 Graz**.....**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Schienenstrecken im Ballungsraum Graz
- Teil 11 Innsbruck****Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Schienenstrecken im Ballungsraum Innsbruck
- Teil 11 Linz****Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Schienenstrecken im Ballungsraum Linz
- Teil 11 Salzburg**.....**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Schienenstrecken im Ballungsraum Salzburg
- Teil 11 Wien****Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Schienenstrecken im Ballungsraum Wien

Aktionsplanung Straßenbahnen

- Teil 12 Wien****Magistrat der Stadt Wien** - Straßenbahnstrecken im Ballungsraum Wien
- Teil 13 Linz****Amt der Oberösterreichischen Landesregierung** - Straßenbahnstrecken im Ballungsraum Linz
- Teil 14 Graz**.....**Landeshauptmann des Bundeslandes Steiermark** - Straßenbahnstrecken im Ballungsraum Steiermark
- Teil 15 Innsbruck****Amt der Tiroler Landesregierung** - Straßenbahnstrecken im Ballungsraum Innsbruck

Aktionsplanung Flugverkehr

- Teil 16****Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Flughafen Wien ohne Gemeinden des Ballungsraums Wien
- Teil 16 Wien****Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Flughafen Wien im Ballungsraum Wien
- Teil 17****Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Flughafen Linz ohne Gemeinden des Ballungsraums Linz
- Teil 17 Linz****Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Flughafen Linz im Ballungsraum Linz

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2018

- Teil 18Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Graz ohne Ballungsraum Graz**
- Teil 18 Graz.....Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Graz im Ballungsraum Graz**
- Teil 19Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Salzburg ohne Ballungsraum Salzburg**
- Teil 19 SalzburgBundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Salzburg im Ballungsraum Salzburg**
- Teil 20Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Innsbruck ohne Ballungsraum Innsbruck**
- Teil 20 InnsbruckBundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Innsbruck im Ballungsraum Innsbruck**
- Teil 21Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Klagenfurt**

Aktionsplanung IPPC-Anlagen

- Teil 22 Graz.....Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Graz**
- Teil 22 InnsbruckBundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Innsbruck**
- Teil 22 LinzBundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Linz**
- Teil 22 Salzburg.....Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Salzburg**
- Teil 22 WienBundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Wien**
- Teil 23 Graz.....Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Graz**
- Teil 23 InnsbruckBundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Innsbruck**
- Teil 23 LinzBundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Linz**
- Teil 23 Salzburg.....Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Salzburg**
- Teil 23 WienBundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Wien**

VORWORT

Ziel der Aktionspläne ist, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Dazu sind auch Gebiete, die auf Grund ihrer Ausweisung bzw. Nutzung einen besonderen Schutzanspruch hinsichtlich Lärms 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 der 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 Umgebungslärm-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.laerminfo.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 Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus aufzeigt.

INHALTSVERZEICHNIS

1.	PLANUNGSGEBIET.....	9
2.	FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE.....	10
3.	GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN.....	11
4.	ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN.....	12
5.	ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND.....	13
6.	ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN.....	14
7.	DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT.....	15
8.	BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG.....	16
9.	MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG.....	17
10.	ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN.....	22
11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM.....	25
12.	VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN.....	27
13.	GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPLANS.....	28
14.	SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN.....	29
15.	BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN.....	30
16.	ZUSAMMENFASSUNG FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG.....	31
16.1	Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 8 Innsbruck.....	32

EINLEITUNG

Mit der Umgebungslärmrichtlinie 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 Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.

Hierzu sind schrittweise die folgenden Maßnahmen durchzuführen:

- Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach für alle Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden;
- Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen;
- auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungslärm soweit 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 zufriedenstellend ist.

Die Richtlinie soll auch eine Grundlage für die Einführung von Gemeinschaftsmaßnahmen zur Lärminderung bei den vorrangigsten 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-Umgebungslärm-Richtlinie 2002/49/EG in österreichisches Recht erfolgte durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz 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.

1. PLANUNGSGEBIET

Das Planungsgebiet des Aktionsplans ist durch das Gebiet der strategischen Lärmkartierung begrenzt. Dieses Gebiet umfasst Hauptverkehrsstraßen, welche nicht in den Zuständigkeitsbereich des Bundes fallen sowie den Ballungsraum Innsbruck und wurde 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 und mit LGBI. 50/2017 geändert.

Ballungsraum Innsbruck

Als Ballungsraum mit mehr als 100.000 Einwohnern wird das Gebiet der Stadt Innsbruck einschließlich der Gemeinden Völs und Rum bis zu einer Seehöhe von 800 m ausgewiesen.

2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

Tiroler Landesregierung

3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

- Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz vom 05. Juli 2005, BGBl I 60/2005
- Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung vom 05. April 2006, BGBl II 144/2006
- 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, geändert mit LGBl. 50/2017
- Als Schwellenwerte der Aktionsplanung für Straßenverkehrslärm gelten für den L_{den} 60 dB und für den L_{night} 50 dB.

4. ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN

Angabe der **Grunddaten der strategischen Lärmkarten** (gemäß z.B. §7 BundesLärmV)

- **AGWR II:**
Name: Adress-GWR II
Beschreibung: Adressregister, Gebäude- und Wohnungsregister einschließlich Meldedaten
Datenstand: 26.01.2016
Abfragedatum: 05.02.2016
Datenhalter: Statistik Austria, Bundesanstalt Statistik Österreich; Guglgasse 13, 1110 Wien
- **Gelände- und Bebauungsdaten:**
Laser-Scan-Verortung des Landes Tirol, durchgeführt in den Jahren 2012 bis 2015
- **Für die Berechnung verwendetes EDV-Programm und Berechnungsverfahren:**
Berechnungssoftware: SoundPlan
Programmversion: 7.4
Hersteller: SoundPlan GmbH
- **Berechnungsverfahren bzw. Berechnungsvorschrift**
RVS 04.02.11, einschließlich 2. Abänderung vom 31.03.2009 in Verbindung mit ÖAL-Richtlinie Nr. 28
- **Verkehrs- bzw. Emissionsdaten:**
Herkunft der Daten: Verkehrsmodelle Land Tirol bzw. Stadtmagistrat Innsbruck
Basis: Verkehrsmodell basierend auf stationären und mobilen automatischen Verkehrszählrichtungen, ergänzt durch händische Verkehrszählungen
Aktualität: 2015
Schwerverkehrsanteil: Ermittlung anhand von händischen Verkehrszählungen
Geschwindigkeiten: zulässige Höchstgeschwindigkeit der einzelnen Fahrzeuggruppen
- **Angaben zur Modellbildung**
Gelände: Punkteraster mit Verdichtung im Bereich der Emissionsquelle und im Ballungsraum
Emissionsquellen: tatsächliche Lage; Verkehrsstärken, Geschwindigkeiten und Fahrbahnoberfläche hinterlegt; Brücken, Tunnels und Galerien berücksichtigt
Lärmschutz: tatsächliche Lage, vor Ort erhoben bzw. lt. Ausführungsplanung
Bodendämpfung: generell $G=0,8$; befestigte Flächen oder Gewässer $G=0,0$
Reflexionen: 1. Ordnung
Ein Datenaustausch lärmschutzrelevanter Bauten erfolgte sowohl mit der ASFINAG als auch mit den ÖBB. Weiters lieferte die ASFINAG Daten zu den Autobahnen im Ballungsraum Innsbruck.
Eine grenzüberschreitende Betrachtung von Lärmquellen wurde durch eine aus schalltechnischer Sicht ausreichend über die Grenze hinweglaufende Modellierung der jeweiligen Lärmquelle gewährleistet.
- **Angaben zur Bestimmung der betroffenen Einwohner**
Gebäudepolygon lt. Laser-Scan-Verortung; Verschnitt mit den AGRWII-Daten des Umweltbundesamtes; Zuordnung der betroffenen Einwohner zur jeweils lautesten Gebäudefassade;

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

Datum der Veröffentlichung der Kartendarstellung der zugehörigen strategischen Lärmkarten unter www.laerminfo.at/Laermkarten: **01.06.2017**

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.“

Anzahl der durch Umgebungslärm betroffenen Einwohner

Gemeinde / Bezirk	L _{den} > 60 dB Schwellenwert	L _{night} > 50 dB Schwellenwert	L _{den} > 55dB	L _{night} > 45 dB
Innsbruck	43740	46790	73240	76640
Rum	1760	1820	3400	3450
Völs	1430	1510	3920	3940

Alle durch Umgebungslärm betroffenen Einwohner stellen hauptwohnsitzgemeldete Einwohner innerhalb der jeweiligen Gemeinde dar.

Eine detaillierte, gemeindespezifische Auswertung betroffener Personen sowie Wohnungen siehe Anhang 1 und 2, weiters auch in Teil A der Aktionsplanung Österreich.

6. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

Im Zuge der Ausarbeitung der strategischen Lärmkarten wurden keine besonderen Lärmprobleme festgestellt.

Gesamtlärbetrachtung Innsbruck

Im April 2018 wurde unter dem Namen „Gesamtlärbetrachtung Innsbruck“ eine unabhängige Studie präsentiert, die die Lärmbelastung innerhalb des Stadtgebietes von Innsbruck unter Berücksichtigung der Verkehrslärmträger Straße, Schiene und Flugverkehr ausweist. Aufbauend darauf erfolgte eine repräsentative Vor-Ort-Befragung um wirkungsbezogene Darstellungen der einzelnen Lärmpegel für den 24h-Zeitraum und den Nachtzeitraum zu erarbeiten. Neben der Darstellung von Gesamtlärmkarten wurden verbleibende Ruhezonen in Innsbruck ausgewiesen aber auch sogenannte Hotspots identifiziert.

Der Gesamtbericht ist auf www.tirol.gv.at/gesamtlarmbetrachtung-innsbruck frei zum download verfügbar.

7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Beschreibung der Stellungnahmemöglichkeit durch die Öffentlichkeit:

- Datum der Veröffentlichung des Teilaktionsplanentwurfes auf www.laerminfo.at war der 01.06.2018
- Form und Art der öffentlichen Auflage im Wege der Bekanntmachung der Ministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus
- Enddatum der 6-wöchigen Stellungnahmefrist der Öffentlichkeit war der 17.07.2018
- Postadresse zur Übermittlung von Stellungnahmen
 Amt der Tiroler Landesregierung
 Abteilung Emissionen Sicherheitstechnik Anlagen
 Herrengasse 1-3
 6020 Innsbruck
- Mailadresse zur Übermittlung der Stellungnahmen
 esa@tirol.gv.at

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

8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

Errichtung von Lärmschutzwänden oder Lärmschutzdämmen

Durch den Bau von Lärmschutzmaßnahmen an der Straße wie Lärmschutzwände oder -dämmen können im Gegensatz zur Lärmschutzfensterförderung auch Freiräume geschützt werden. Somit ist bei Überschreitungen der Lärmgrenzwerte eine straßenseitige Maßnahme der objektseitigen Maßnahme grundsätzlich vorzuziehen. Aus diesem Grund wird eine Lärmschutzmaßnahme an der Straße auch dann noch als wirtschaftlich vertretbar erachtet, wenn die hierfür aufzuwendenden Kosten das 6-fache der Herstellungskosten objektseitiger Maßnahmen nicht übersteigen.

Die Grundlage für die Bemessung von Lärmschutzwänden oder -dämmen ist die Unterschreitung der Lärmgrenzwerte im Prognosezeitraum. Zusätzlich muss die Lärmschutzmaßnahme eine Abschirmung von mindestens 5 dB bei den maßgebenden Wohnobjekten bewirken.

Zusätzliche Voraussetzung für die Errichtung von straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen ist eine Kostenbeteiligung der Wohnsitzgemeinde.

Förderung von Lärmschutzfenstern

Sowohl Landesstraßen die gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie unter den Titel Hauptverkehrsträger (Verkehrsaufkommen > 3 Mio. Kfz pro Jahr) fallen als auch Straßen mit geringerem Verkehrsaufkommen verlaufen großteils in dicht besiedeltem Gebiet und sind ebendort durch eine Vielzahl von Einzelzufahrten gekennzeichnet. Insbesondere auch bei Ortsdurchfahrten besteht aus diesem Grund kaum die Möglichkeit einen Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand oder eines Lärmschutzdammes herzustellen. In solchen Fällen ist ein Lärmschutz oft nur in Form von Lärmschutzfenstern und/oder Schalldämmlüftern möglich.

9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG

Einsatz lärmmindernder Fahrbahnbeläge

Als mögliche innerstädtische lärmmindernde Fahrbahnbeläge können, laut Auskunft des Innsbrucker Tiefbauamtes, einerseits ein lärmmindernder Splitt-Mastix-Asphalt SMA S3 G1 (Verwendung von ASFINAG GmbH) und andererseits ein lärmmindernder Dünnschichtbelag BBTM 8B G1 in Erwägung gezogen werden. Beide Fahrbahnbeläge weisen Lärmeigenschaften auf, welche sich vor allem positiv bei Straßen mit Bezugsgeschwindigkeiten von 45 bis 55 km/h auswirken, also an Innsbrucker Hauptstraßen entlang des Südringes, Haller Straße, Rennweg, Andechsstraße, Langer Weg, Kranebitter Allee, Fürstenweg und Egger-Lienz-Straße.

Nach Einschätzung der zuständigen Fachdienststelle ist bei den nunmehr seit Jahren praktizierten Winterdiensttätigkeiten (Einsatz von Auftausalz statt Splitt) mit keinen erheblichen Haltbarkeitsverlust durch eventuelle Kornausbrüche bzw. Liegezeitverkürzungen im Vergleich zu konventionellen SMA bei entsprechenden hochqualitativen Einbau zu befürchten.

Auch die anfallenden Mehrkosten würden sich bei entsprechend großen Baulosen in Grenzen halten. Ein weiterer Vorteil von großflächigen Streckenabschnitten wäre die Qualitätssicherung des Einbaus, da entsprechend zusammenhängende Abschnitte im selben Einbauverfahren realisierbar wären. Ein besonderes Problem sind Grabungswiederherstellungen, welche im städtischen Bereich in der Vergangenheit oft verzeichnet wurden. Sie stellen stets eine erhebliche Unstetigkeitsstelle dar, welche wiederum den lärmmindernden Eigenschaften des Fahrbahnbelags entgegenwirken. Daher ist dazu ein entsprechend koordiniertes und vor allem auch straßenverwalterübergreifendes Baustellenmanagement notwendig.

Der Umstand, dass ein lärmmindernder Fahrbahnbelag bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h nur marginale Verbesserungen herbeiführen könne, weil bis zu dieser Geschwindigkeit das Motorengeräusch maßgebend ist, wird sich durch die stetig steigende Elektrifizierung der Fahrzeugflotten und verstärkten Einsatz von lärmarmen Fahrzeugen sicherlich ändern.

Dem konventionellen SMA werden laut Auskunft des städtischen Tiefbauamtes auch schon lärmmindernde Eigenschaften zugesprochen, daher wäre ein Einsatz auch im niederrangigen Straßennetz zu prüfen.

Das Geräuschminderungspotential durch Fahrbahndecken hängt von der tatsächlich verwendeten Fahrbahn-Deckschicht ab und bewegt sich in einem Bereich von 2 - 5 dB (LKW) bzw. von 2 - 8 dB (PKW).

Belagserneuerungen sind im Allgemeinen mit hohen Baukosten verbunden und benötigen eine längere Planungs- und Koordinierungsphase (Baustellenmanagement). Daher kann der innerstädtische Einsatz von lärmmindernden Fahrbahnbelägen nur als eine mittelfristige Maßnahme zum Beitrag von Lärmschutz angesehen werden. Im Idealfall erfolgt dies mit kombinierten Maßnahmen zur Harmonisierung des Verkehrsflusses, welche auch einen positiven Einfluss auf die Lebensdauer der auf Schubkräfte empfindlicheren lärmarmen Beläge haben.

Somit ist zunächst zu überprüfen, welche Hauptstraßen innerhalb Innsbrucks sich als Versuchsstrecke für den Einsatz von lärmminderndem Fahrbahnbelag eignen und wie die lärmmindernden Effekte (Vorher-/Nachher-Messungen, Bürgerbefragungen, etc.) bewertet werden sollten. Außerdem wäre zu prüfen, inwieweit es finanziell tragbar wäre, auch im untergeordneten Straßennetz einen konventionellen SMA einzubauen, dem bereits lärmmindernde Eigenschaften zugesprochen werden.

Einsatz von innovativen objektseitigen Maßnahmen

Fassadenbegrünungen sind ein wahrer Allrounder in Bezug auf objektseitige Maßnahmen und besitzen eine Reihe von positiven Eigenschaften, die einerseits einen Beitrag zum Umweltschutz leisten und andererseits auch langfristig betrachtet Betriebskosten einsparen helfen. Primär gelingt dies durch die kühlende Wirkung im Sommer („natürliche Klimaanlage“) und die wärmedämmende Wirkung im Winter. Außerdem verbessern Fassadenbegrünungen im städtischen Raum das lokale Kleinklima, stärken die Biodiversität, tragen zur Staubbindung und Luftbefeuchtung bei. Vor allem in Zeiten der forcierten verdichteten Bauweise und den anhaltenden Zuzüge nach Innsbruck, wären Projekte mit Dach- und Fassadenbegrünungen für die menschliche Gesundheit wünschenswert.

Anhand des Beispiels „Bosco Verticale“, ein Hochhauskomplex in Mailand, kann man erkennen, dass Natur innerhalb einer Stadt mit moderner Architektur vereinbar ist und ebenso einen erstaunten „Wow“ Effekt auslösen kann, wie einst gigantische Glasfassadentürme.

Aus der Literatur ist bekannt, dass Bauwerksbegrünungen durch die Reflektionsfähigkeit der Pflanzenblattmasse und der Absorptionsleistung des Substrats die Fähigkeit besitzen, Schall zu absorbieren. Die Lärminderungseffekte hängen stark von den Faktoren Blattfläche, -dicke und -dichte, sowie der Ausrichtung der Blätter (Reflektion), dem Substrat aber auch vom Wandaufbau ab und können in der Größenordnung von 1 dB bis 10 dB liegen.

In Wien wird in einem Forschungsprojekt der TU Wien (Projektleitung: Prof. Dr. Azra KORJENIC, Institut für Hochbau und Technologie), welches bis Mai 2018 noch läuft, an der Wiener Schule GRG7 der Schallpegel in Klassenräumen mit und ohne Wandbegrünung gemessen, die veröffentlichten Erstergebnisse sind vielversprechend.

Laut Auskunft der Wiener Umweltschutzabteilung (MA22) ist die Bedeutung von Fassaden- aber auch Dachbegrünungen in allen relevanten Steuerungsebenen der Stadtentwicklung klar festgelegt (z.B. Wf Regierungsübereinkommen, Klimaschutzprogramm, STEP 2025, diverse Fachkonzepte etc). Weiters arbeitet die Stadt Wien fachübergreifend im Rahmen des Programms "Infrastrukturelle Anpassung an den Klimawandel" und im Rahmen des Projektes "Bauwerksbegrünung" an der Forcierung der Umsetzung von sog. „Urban Heat Islands (UHI)-Maßnahmen“, insbesondere von Fassadenbegrünungen.

Das Referat Verkehrs- und Umweltmanagement ist bereits mit dem Amt Stadtplanung, Stadtentwicklung und Integration in Kontakt und hat in einem Erstgespräch über die Möglichkeiten der Fassadenbegrünung informiert. Das Amt Stadtplanung, Stadtentwicklung und Integration wird die Möglichkeiten zur Fassadenbegrünung im Stadtgebiet eruieren und konkret in Frage kommende Objekte näher prüfen.

L11 – Völser Straße, Lärmschutz für das Wohngebiet Klosteranger

Die Völser Straße stellt eine wichtige Verkehrsverbindung südlich der Inntal Autobahn dar und verläuft von der Innenstadt Innsbrucks westwärts bis nach Telfs. Innerhalb des Ballungsraums Innsbruck stellt diese Landesstraße eine Hauptverkehrsstraße im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie dar. Sie verbindet die beiden Ballungsraumgemeinden Innsbruck und Völs.

Die Völser Straße ist insbesondere durch den Berufspendelverkehr von Völs und dem westlichen Mittelgebirge nach Innsbruck geprägt.

Um die Lärmbelastung der Völser Straße beim Wohngebiet Klosteranger, im Bereich des westlichen Stadtrandes von Innsbruck, zu verbessern wurde seitens des Landes Tirol eine lärmtechnische Untersuchung in Auftrag gegeben. Der zu untersuchende Streckenabschnitt

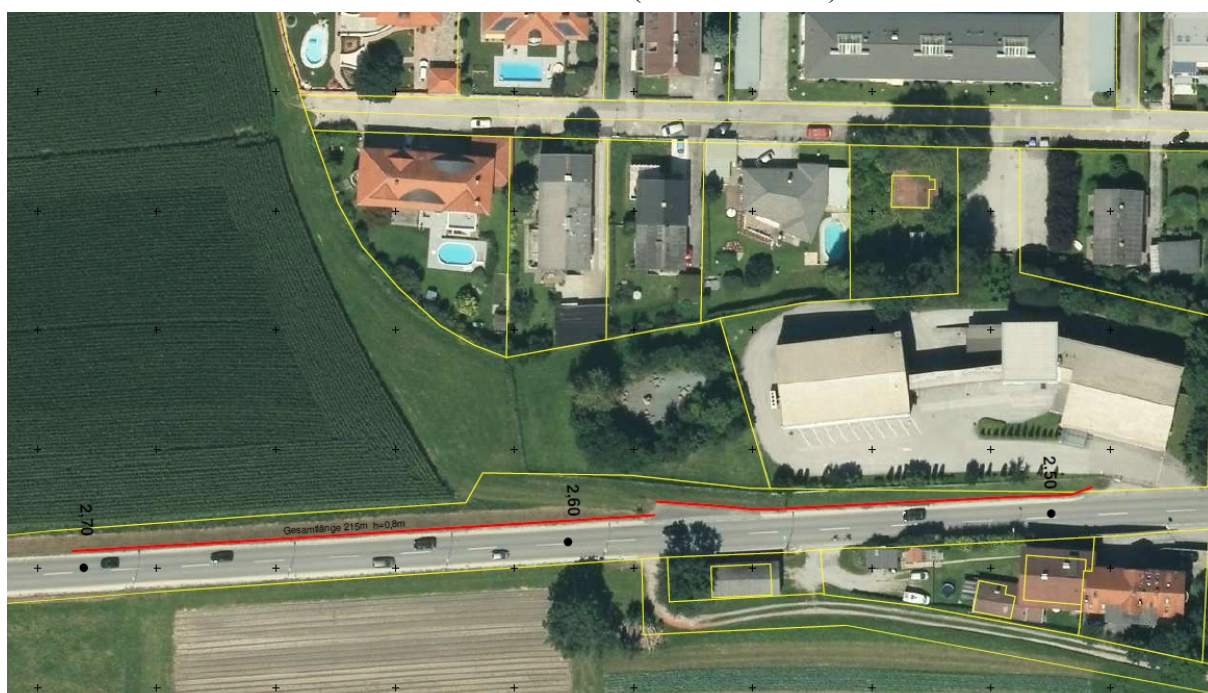
liegt zwischen km 2,5 und km 2,7. Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) in diesem Abschnitt betrug gemäß der automatischen Zählstelle im Jahr 2016 11.833 Kfz/24h.

Als Planungsrichtwerte für die Dimensionierung von baulichen Lärmschutzmaßnahmen wurden für den Tag-Abend-Nachtzeitraum (L_{den}) 60 dB und für den Nachtzeitraum (L_{night}) 50 dB festgelegt.

Die lärmtechnische Untersuchung empfiehlt als bauliche Lärmschutzmaßnahme die Errichtung einer 215 m langen Betonleitwand zwischen km 2,5 und 2,7. Sie verläuft entlang des Straßenrandes zwischen Völser Straße und den schützenswerten Wohngebäuden und weist eine Höhe von 0,8 m auf.

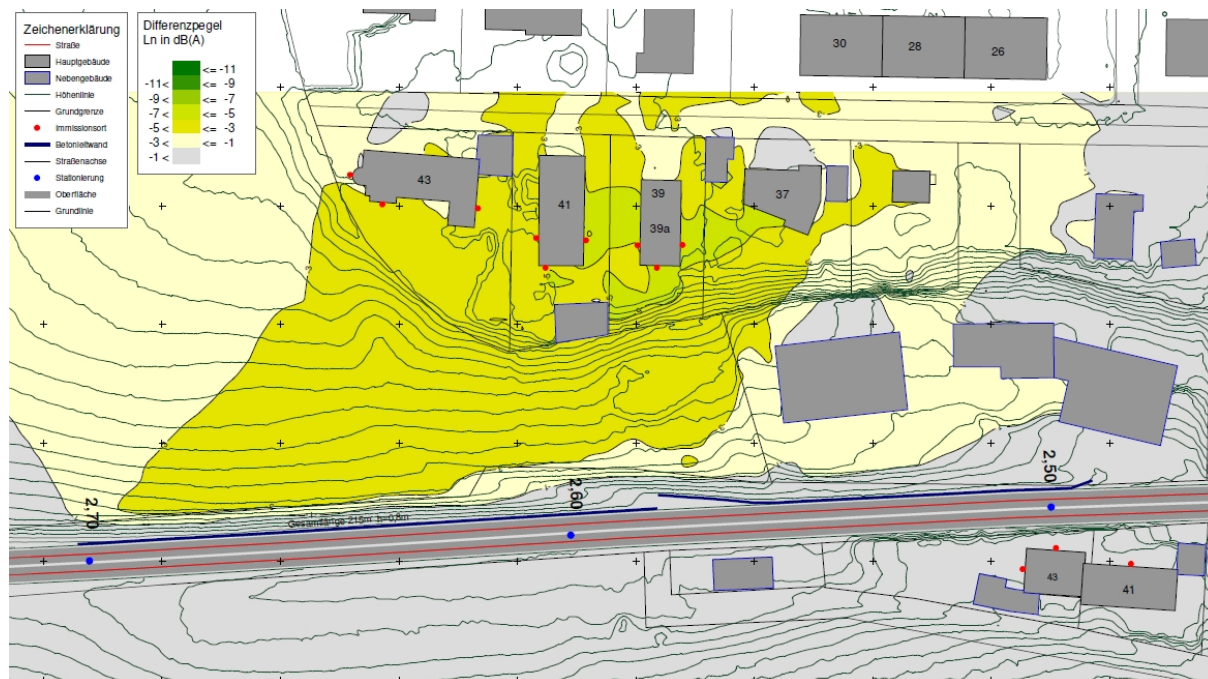
Durch die Tatsache, dass die Gebäude am Klosteranger ca. 10 bis 15 m unterhalb des Straßenniveaus der Völser Straße liegen, kann mit geringen Lärmschutzwandhöhen eine vergleichsweise hohe Lärmentlastung erzielt werden.

Bild 1: Ortholuftbild mit baulichem Lärmschutz (Betonleitwand)



Mit diesem baulichen Lärmschutz können insgesamt neun Gebäude, darunter eine Wohnanlage, merklich vom Verkehrslärm entlastet werden. Die Entlastung beträgt im Bereich der ersten Häuserreihe am Klosteranger ca. 4 dB bis 5 dB. Die hintere Häuserreihe wird in einer Größenordnung von ca. 2 dB bis 3 dB entlastet.

Bild 2: Differenzlärmmkarte baulicher Lärmschutz Klosteranger, km 2,5 – km 2,7



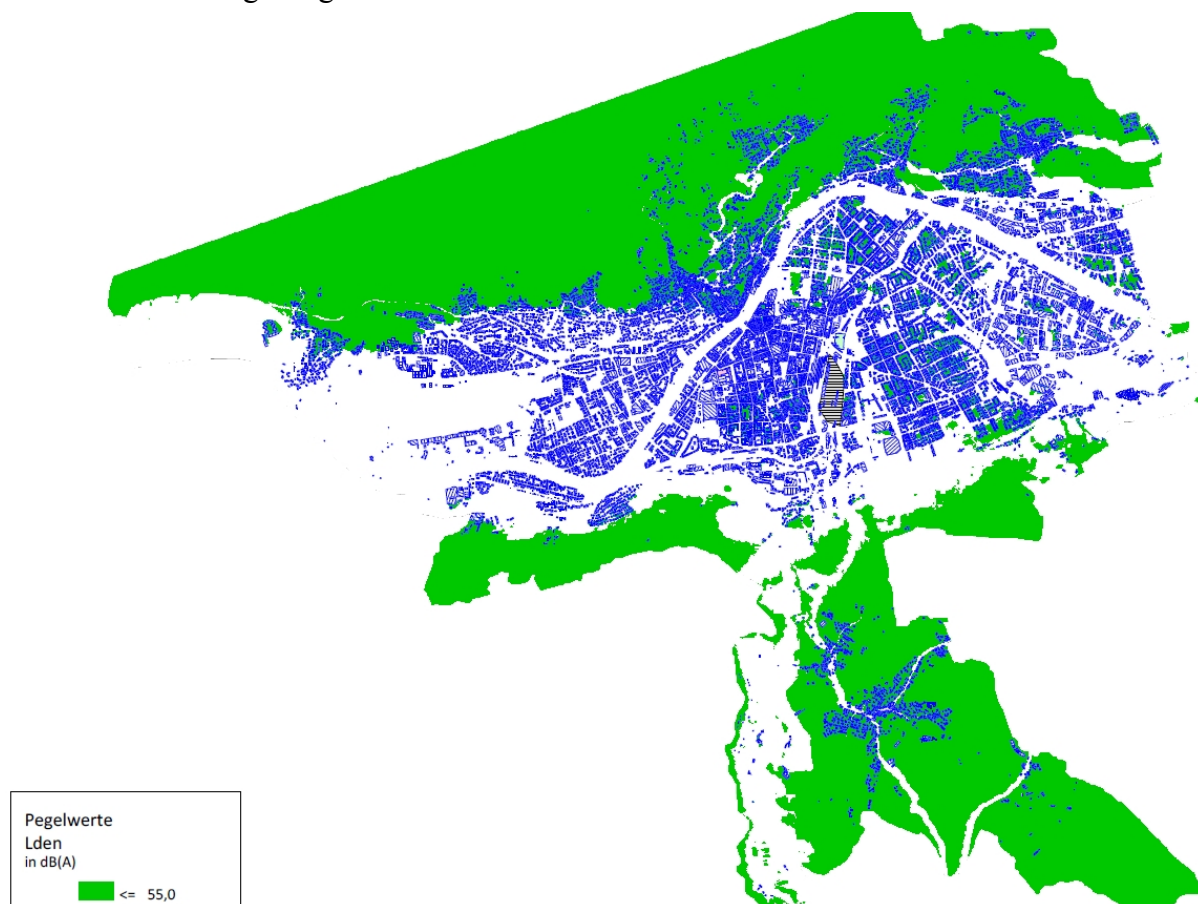
Bezüglich der Kosten für die Lärmschutzmaßnahme befinden sich die Stadt Innsbruck sowie das Land Tirol derzeit noch in Verhandlungen.

Ruhige Gebiete innerhalb des Stadtgebietes Innsbruck

Zur Auffindung schützenswerter, ruhiger Bereiche im Stadtgebiet von Innsbruck wurde im Zuge des Projekts „Gesamtlärmbetrachtung Innsbruck“ eine detaillierte Summenlärmmkarte erstellt. Dabei wurde neben dem Straßenverkehrslärm auch Schienen- und Fluglärm berücksichtigt.

Für die nachstehende Abbildung wurde ein Schwellenwert von 55 dB gewählt.

Bild 3: Ausweisung ruhiger Gebiete < 55dB



Die Abbildung zeigt im innerstädtischen Bereich nur wenige Gebiete, welche man als einigermaßen ruhig bezeichnen kann. Darunter fallen der Hofgarten und der Rapoldipark. Diesen zentralen Naherholungszonen kommt eine hohe Bedeutung nicht nur als nutzbare Grünfläche sondern auch als allgemein zugängliche ruhige Zone im Sinne der Belastung von Verkehrslärm zu.

Viele weitere ruhige Bereiche sind kleinräumig zu finden. Dabei fällt die klassische Blockrandbebauung der Stadtteile Saggen und Pradl auf. Diese beruhigten Lärmoasen haben eine hohe Bedeutung, stellen sie doch auch die Möglichkeit für Lüftungsmaßnahmen an ruhigen Fassaden her. In der Abbildung wird aber auch deutlich, dass im Westen Innsbrucks durch die Fluglärmwirkung keine lärmberuhigten Innenhofsituationen mehr bestehen.

Erfreulich aus dem Blickwinkel der Betrachtung ruhiger Gebiete sind die noch im Stadtgebiet Innsbruck vorhandenen, aber außerhalb der Kernbebauung liegenden vielen ruhigen Gebiete, die unmittelbar und schnell erreichbar sind und die damit einen wesentlichen Beitrag für die temporäre Entlastung der Bevölkerung leisten.

10. ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN

Gesamtlärmbetrachtung Innsbruck

Im Jahr 2016 wurde vom Land Tirol eine unabhängige Studie in Auftrag gegeben, die eine repräsentative und nachvollziehbare Datengrundlage für die Beurteilung der Gesamtlärmbelastung und –belästigung der Innsbrucker Stadtbevölkerung schaffen soll. Dieses Pilotprojekt sollte speziell für den alpinen urbanen Raum Daten für die EntscheidungsträgerInnen liefern, um in weiterer Folge darauf aufbauend Lärmschutzmaßnahmen für eine gezielte Lärmentlastung setzen zu können.

Die im April 2018 präsentierte Studie entstand in Zusammenarbeit mit der Stadt Innsbruck, dem Österreichischen Arbeitsring für Lärmbekämpfung (ÖAL) sowie den Infrastrukturträgern Asfinag, ÖBB und Tiroler Flughafen Betriebsgesellschaft.

Das Studiendesign für das Pilotprojekt Gesamtlärmbetrachtung Innsbruck sah neben der detailgenauen Erarbeitung von Lärmindizes für Straße, Schiene und Flugverkehr mit über 280.000 Einzelpunktberechnungen eine repräsentative Vor-Ort-Befragung vor. Zunächst wurden die Lärmeinwirkungen auf Basis des Jahresverkehrsaufkommens für jeden Verkehrsträger in Form von Lärmindizes bei jedem Gebäude von Hauptwohnsitzgemeldeten berechnet. Darauf aufbauend erfolgte durch geschulte InterviewerInnen die Befragung von insgesamt 1031 Personen (erzielte Rücklaufquote von 47,8 %). So wurden wirkungsbezogene Darstellungen der einzelnen Lärmpegel für den 24h-Zeitraum und den Nachtzeitraum für sämtliche Verkehrsträger und sämtliche Gebäude in Innsbruck erarbeitet sowie Gesamtlärmkarten dargestellt, welche verbleibende Ruhezone ebenso wie sogenannte Hotspots identifizieren.

Im frei zugänglichen Gesamtbericht auf www.tirol.gv.at/gesamtlarmbetrachtung-innsbruck findet sich eine Vielzahl von Darstellungen zu den Themenbereichen Lärmwahrnehmung, Lebensbedingungen, Lebensqualität, Lärmempfindlichkeit, Gesundheit, Belästigung/Störung durch Lärm allgemein und im Schlaf, Mobilität, Umgang mit Lärm etc.

Zusammengefasst zeigen die Auswertungen, dass deutliche Bezüge zwischen einer ganzen Reihe von Parametern und der Lärmbelästigung bestehen und etwa die Einschätzung der eigenen Lebensqualität bei ansteigender Belästigung sinkt. Insgesamt wünscht sich eine 2/3 Mehrheit der Bevölkerung, dass weitere Maßnahmen zur Lärmreduktion in Innsbruck getroffen werden.

Tiroler Mobilitätsprogramm (Auszug)

Im Sinne des Lärmschutzes ist es wichtig, neben dem notwendigen Ausbau von Infrastrukturen (z.B. Lärmschutzmaßnahmen) und erforderlichenfalls der Erlassung von Restriktionen im Bereich des Verkehrs (z.B. Tempolimits, Fahrverbote,...) durch die Änderung im Mobilitätsverhalten und der wirtschaftlichen Strukturen Verbesserungen im Verkehr zu erreichen.

Der freiwillige Umstieg auf ein umweltfreundliches Verkehrsmittel sowie die Reduktion von Transportstrecken beinhaltet das größte Potential in der Reduktion von Verkehrsmengen und damit der ausgehenden Lärmemission beim motorisierten Individualverkehr. Die Erfahrungen

vieler Länder haben gezeigt, dass konsequente Öffentlichkeitsarbeit kombiniert mit sinnvoll eingesetzten Mitteln im Bereich der Infrastruktur und Verbesserung von Angeboten im öffentlichen Verkehr den größten Nutzen bringen kann. Zusätzlich ist es erforderlich, die Problematik des zunehmenden Verkehrs der Bevölkerung auf allen Ebenen bewusst zu machen und dort anzusetzen, wo sie damit am meisten in Berührung kommen. Hier spielen die Gemeinden eine entscheidende Rolle, da auf Kurzstrecken die Hälfte aller Wege abgewickelt werden und somit auch ein enormes Potential für Reduktionen im Verkehr vorhanden ist.

Auf Basis der Mobilitätserhebung 2011, als auch auf Grund der Erfahrungen des Mobilitätsprogramms 2008-2012 sind folgende Schwerpunkte definiert worden in denen maßgeblicher Handlungsbedarf und hohe Potentiale bestehen, die gesetzlichen Rahmenbedingungen zu erfüllen:

- Der Radverkehr hat stark zugenommen. In Innsbruck fährt bereits jeder dritte Arbeitnehmer mit dem Fahrrad zu Arbeit. Auch in anderen zentralen Orten und ländlichen Gemeinden steigt die Zahl der Radfahrenden Jahr für Jahr an. Im Sinne einer bedarfsorientierten Verkehrspolitik und zur Hebung der Verkehrssicherheit hat somit auch die bestehende Infrastruktur an diesen zusätzlichen Radverkehr angepasst zu werden.
- Die Investitionen des Landes in den Öffentlichen Verkehr haben vor allem im Zentralraum um Innsbruck teilweise starke Zunahmen im Ziel- und Quellverkehr gebracht. Im ländlichen Raum sind jedoch Konzepte, wie der Einsatz großer Fahrzeuge oder zusätzlicher Fahrplanverdichtungen auf Grund des Fahrgastaufkommens, vor allem aber auf Grund einer langfristigen Finanzierbarkeit nur schwer umsetzbar. Im ländlichen Raum stehen zunehmend die Sicherung des Mobilitätsangebotes für alle Bevölkerungsteile (z.B. ältere Personen, Kinder, Familien,...) im Vordergrund. Dabei ist auf die unterschiedlichen Lebenssituationen Rücksicht zu nehmen. Bedarfsorientierte und flexible Verkehrsmittel wie Rufbusse oder Anrufsammeltaxis stellen eine Möglichkeit dar, diesen Anforderungen gerecht zu werden und gleichzeitig durch geringere Kosten eine langfristige Finanzierbarkeit aufzeigen zu können.

Der Beschluss eines Tiroler Mobilitätsprogramms mit einer Laufzeit von 8 Jahren (2013-2020) stellt somit einerseits die Koordination der breiten Palette an Einzelmaßnahmen im Bereich der Mobilitätsplanung von Gemeinden, Land und Bund sicher, öffnet Möglichkeiten, Förderungen von Seiten des Bundes und der EU zu erhalten und erlaubt eine Überprüfung der Wirksamkeit im Rahmen einer gesamthaften Betrachtung.

Grundlegendes Ziel des Mobilitätsprogramms ist eine Änderung in der Verkehrsmittelwahl bis 2020. Dafür werden im Vergleich zum Basisjahr 2011 folgende Vorgaben definiert:

- Erhöhung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs landesweit
- Erhöhung des Radverkehrsanteils landesweit
- Erhöhung des Fußgängeranteils landesweit
- Senkung des Modal-Split im Kfz-Bereich (Fahrende und Mitfahrende)

Parallel dazu werden folgende Einzelziele festgesetzt:

- Erstellung eines landesweiten Radkonzeptes und Definition eines Landesradwegenetzes; Erstellung eines Ausbauplanes und Finanzierungshorizonts; Klärung von Erhaltungsverantwortlichkeiten
- Schaffung eines Förderplans für den bedarfsorientierten öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum zur Unterstützung der Gemeinden bei dessen Einführung und fortlaufenden Betrieb

Zusätzlich zu erwartende Effekte:

- Positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Lebensqualität in Gemeinden durch geringe Lärm- und Verkehrsbelastung
- Reduktion der Stauzeiten in den Spitzenstunden
- Entlastung der bestehenden Infrastrukturen
- langfristig positive Auswirkungen auf die Gesundheit durch mehr Bewegung mit dem Rad und zu Fuß

Verbesserungen im öffentlichen Verkehr

Verbesserungen im öffentlichen Verkehr umfassen sehr viele mögliche Einzelmaßnahmen. Das geht von der Abstimmung des Bus- und Bahnangebotes über Beschleunigungen des öffentlichen Verkehrs bis hin zu Investitionen der ÖBB in die Schieneninfrastruktur und der Errichtung von Park & Ride Plätzen.

Große Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen der öffentlichen Verkehrsmittel und damit auf die Reduktion der Emissionen hatte aber vor allem die Tarifreform im Jahr 2017 in Tirol. Durch eine Verbesserung des bestehenden Ticketangebots, mit der die Jahreskarten teilweise massiv vergünstigt wurden, stieg in der Folge auch die Anzahl der Nutzer. Sowohl beim in ganz Tirol gültigen Jahresticket um € 490,- als auch bei den Studenten- und Seniorentickets konnten deutliche Zuwächse verzeichnet werden. Ende des Jahres wurden vom Verkehrsverbund Tirol und den Innsbrucker Verkehrsbetrieben insgesamt fast 135.000 Jahres- oder Semesterkartenbesitzer gezählt.

Tiroler Energiestrategie 2020

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

Beispiele lärmwirksamer Maßnahmen für den Individualverkehr sind u.a.:

- Große Anstrengungen des Landes beim öffentlichen Verkehr, um den zukünftigen Anforderungen an einen leistungsfähigen und attraktiven Nahverkehr gerecht zu werden.
- Massive Investitionen in die Infrastruktur (z.B. in Park & Ride Anlagen und Haltestellen).
- Umsetzung des Regionalbahnkonzepts und der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs (Beeinflussung der Ampelanlagen) im Zentralraum Innsbruck.
- Bewusstseinsbildende Maßnahmen sowie ein verkehrssicheres Radwegenetz zur Reduktion von Pkw-Fahrten auf kurzen Distanzen.

11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

Gesetzliche Verankerung von Planungsrichtwerten in der Raumordnung

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 Lärmbelastung abgeleiteten Anforderungen wird somit ein verstärktes Augenmerk gelegt.

Um diesen eingeschlagenen Weg konsequent fortzusetzen bzw. stärker zu forcieren wurden im Jahr 2016 mit der Wiederverlautbarung des Tiroler Raumordnungsgesetzes die Planungsrichtwerte für Immissionen auf Flächen bestimmter Nutzung bzw. Widmung gesetzlich festgeschrieben. Die Zuordnung der gesetzlichen Immissionswerte zu den einzelnen Flächenwidmungskategorien orientierte sich an der fachlich anzuwendenden Norm für Raumplanung und -ordnung ÖNORM S 5021 in Verbindung mit ÖAL-Richtlinie Nr. 36 Blatt 1.

Bei einer Flächenwidmungsplanänderung stellt die Feststellung der Eignung der betreffenden Grundflächen als Bauland unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes einen nunmehr gesetzlich festgeschriebenen, zusätzlichen Prüfauftrag dar. Werden die Widmungswerte überschritten, wird die Widmung der betreffenden Grundflächen als Bauland nicht vorweg ausgeschlossen. In diesem Fall sind jedoch im Flächenwidmungsplan zusätzlich zur Widmung als Bauland bauliche oder organisatorische Maßnahmen festzulegen, die einen ausreichenden Lärmschutz gewährleisten. Deren Einhaltung ist in weiterer Folge Voraussetzung für die Erteilung der Baubewilligung. Davon abgesehen wird damit aber auch dem Umstand in sachgerechter Weise Rechnung getragen, dass eine entsprechende Wohnqualität in Bezug auf Lärmimmissionen nicht nur im Inneren eines Gebäudes, sondern auch in seinem Umfeld gewährleistet sein muss.

Lärmarme Reifen

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

Bewusstseinsbildende Aktionstage

Als wichtige längerfristige Maßnahme zum Schutz vor Umgebungslärm können die in regelmäßigen Abständen in Innsbruck veranstalteten bewusstseinsbildenden Aktionstage genannt werden. So beteiligt sich etwa 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.

Baulicher Schallschutz

Mit 22.08.2013 wurde die letzte Änderung zu den Technischen Bauvorschriften mit LGBl. Nr. 78/2013 kundgemacht. Mit dieser Änderung wurde OIB-Richtlinie 5, Schallschutz, Ausgabe Oktober 2011 für verbindlich erklärt. Die OIB-Richtlinie 5 regelt im Detail unter anderem die Anforderungen an bauliche Anlagen zum Schutz vor Außenlärm. Auch wenn sich das effektive Schutzniveau im Vergleich zur einschlägigen ÖNORM B 8115-2 de facto nicht geändert hat, stellt das Herausstreichen von akustischen Anforderungen in einer OIB-Richtlinie einen wesentlichen Fortschritt im realen Vollzug dar. Sämtliche Rechtsbetroffene, von den Behörden bis zu den Bauwerbern, können aus den Bestimmungen der OIB-Richtlinie 5 die Anforderungen direkt herauslesen, was zu einer wesentlich stärkeren Sensibilisierung vor allem im Bauverfahren führt. Mit den in OIB-Richtlinie 5 formulierten Anforderungen ist im europäischen Vergleich dem Schutz der Betroffenen bei Neubauten, welche sich in Zonen mit Schwellenwertüberschreitungen befinden, jedenfalls ausreichend Genüge getan. Im Zusammenhang mit diesen Anforderungen ist auch zu erwähnen, dass eine entsprechende Raumlüftung für Schlafräume vorzusehen ist.

Arbeitsgruppe Lärmschutz

Mit EntschlieÙung des Tiroler Landtages vom 13.12.2012 wurde angeregt, die EU-Umgebungslärmrichtlinie im eigenen Zuständigkeitsbereich umzusetzen, in dem fehlende Gesetze bzw. Lärmschutzverordnungen erstellt werden und die bestehenden Gesetze sowie deren Vollzug evaluiert werden. Weiters sei eine Arbeitsgruppe einzurichten, deren Aufgabe es ist, sich mit Problemen des Lärmschutzes für die Tiroler Bevölkerung zu befassen und den Landeshauptmann und Landesregierung in Fragen der Lärmbelastung und des Lärmschutzes zu beraten. Über Auftrag von Herrn Landesrat Dipl.-Ing. Dr. Bernhard Tilg hat sich diese Arbeitsgruppe Lärmschutz am 27.02.2013 konstituiert. Dem Erstauftrag – Evaluierung der Umgebungslärmrichtlinie in rechtlicher und vollzugstechnischer Hinsicht – wurde bereits Rechnung getragen und führte diese Evaluierung zum Ergebnis, dass in rechtlicher Hinsicht die vollständige Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie gegeben ist. Die diesbezügliche Prüfung erfolgte durch die Abteilung Verfassungsdienst. Zum Vollzug der Umgebungslärmrichtlinie ist festzustellen, dass mit der hier vorliegenden Aktionsplanung den gesetzlichen Vorgaben vollständig Rechnung getragen wurde. In Tirol wurden die Lärmkartierung betreffend weitergehende Aktivitäten gesetzt, im Besonderen die Lärmkartierung für eine Immissionshöhe von 1,5 m, was zu einer besseren Beurteilbarkeit in Fragen der Raumplanung führt. So können zukünftige Flächenausweisungen und damit zusätzliche betroffene Personen über dem Schwellenwert vermieden werden. Die Arbeitsgruppe Lärmschutz ist aufrecht tätig und kommt der EntschlieÙung des Tiroler Landtages nach.

Durchführung einer Lärmenquete

Die Landesregierung plant für November 2018 eine Lärmenquete durchzuführen mit dem Ziel, den Status des Lärmschutzes im Landesstraßennetz zu erläutern und mögliche Handlungsfelder und Spielräume der Politik und Verwaltung auf Landesebene zu erarbeiten. Dabei sollten auch verkehrsregulierende Maßnahmen behandelt werden.

12. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN

Es liegen derzeit keine Informationen zu verfügbaren Finanzmitteln vor.

13. GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPANS

Eine Feststellung der Wirksamkeit von Maßnahmen mittels Vergleich der strategischen Lärmkarten 2017 mit jenen der nächsten Kartierrunde ist nicht möglich, da die strategische Lärmkartierung 2022 mit einem europaweit einheitlichen Bewertungsmodell (CNOSSOS-EU) durchzuführen sein wird, das sich von jenem der strategischen Lärmkarten 2017 unterscheidet.

Die Wirksamkeit von baulichen Lärmschutzmaßnahmen in Form von Umfahrungen oder in Form von Lärmschutzwänden oder –dämmen wird bereits in den Planungsprozess mitaufgenommen. Jeder baulichen Lärmschutzmaßnahme geht eine lärmtechnische Untersuchung voraus, die unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sämtlicher relevanter Verkehrsparameter (Frequenz, Verkehrszusammensetzung, Geschwindigkeiten, etc...) die bestehende Lärmbelastung erfasst. Auf dieser Grundlage erfolgt die Bemessung der baulichen Lärmschutzmaßnahmen, oftmals unter Angabe mehrerer Ausführungsvarianten. Bei allen Varianten wird zudem die konkrete Anzahl der entlasteten Gebäudeöffnungen sowie die Höhe der Entlastung beziffert.

Hinsichtlich der durch Lärmschutzfenster geschützten Objekte ist die Führung von gesonderten Aufzeichnungen notwendig, da für diesen passiven Schallschutz derzeit keine Darstellungsform in den strategischen Lärmkarten vorgesehen ist. Alle Förderungsmaßnahmen werden von Seiten der Verwaltung und Förderstellen genauestens dokumentiert und in einer Datenbank vorgehalten und evaluiert.

14. SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN

L11 – Völser Straße, Lärmschutz im Wohngebiet Klosteranger

Durch die geplante Betonleitwand als baulicher Lärmschutz können insgesamt neun Gebäude, darunter eine Wohnanlage, merklich vom Verkehrslärm entlastet werden. Die Entlastung beträgt im Bereich der ersten Häuserreihe am Klosteranger ca. 4 dB bis 5 dB. Die hintere Häuserreihe wird in einer Größenordnung von ca. 2 dB bis 3 dB entlastet.

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.

Die EU-Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (Richtlinie über die Strategische Umweltprüfung, SUP-Richtlinie) ist in Österreich in verschiedenen Materiengesetzen auf Landes- und Bundesebene umgesetzt.

Eine Umweltprüfung von Aktionsplänen ist beispielsweise gemäß §8. Abs 1 Bundes-LärmG durchzuführen, sofern

„die Aktionspläne

- 1. einen Rahmen für die künftige Genehmigung von Vorhaben, die im Anhang I UVP-G 2000 angeführt sind, festlegen,*
- 2. voraussichtlich Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben oder*
- 3. einen Rahmen für sonstige Projekte festlegen und die Umsetzung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben wird.“*

Der vorliegende Aktionsplan enthält keine Maßnahmen oder Aktivitäten, die in den Genehmigungsrahmen des UVP-G 2000 fallen oder voraussichtliche Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben.

16. ZUSAMMENFASSUNG FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG

16.1 Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 8 Innsbruck

Name des Lärmaktionsplans	Amt der Tiroler Landesregierung - Straßen außer A&S im Ballungsraum Innsbruck
Gesamtkosten (in Euro)	nicht verfügbar
Beschlussdatum des Lärmaktionsplans	2018
Enddatum des Lärmaktionsplans	2023
Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung	nicht als Gesamtzahl verfügbar
Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Lärmaktionsplans	L _{den} 60dB L _{night} 50dB
Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf)	Überschreitungen der Schwellenwerte an mehreren Abschnitten gegeben
Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans	eingehende Stellungnahmen werden in der Finalfassung gewürdigt
Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz ruhiger Gebiete, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten	passive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden/-dämmen oder Fensterförderung weiterhin laufend geplant und umgesetzt Zahlen zu Kosten erfolgen im Zuge der jeweiligen technischen Detailplanung
Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans	Zahlen zu Wirksamkeit der Lärmschutzmaßnahmen erfolgen im Zuge der jeweiligen technischen Detailplanung

onsplans	
Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen	www.tirol.gv.at www.innsbruck.gv.at

ANHANG 1: DURCH UMGEBUNGSLÄRM BETROFFENE EINWOHNER HAUPTWOHNSITZGEMELDET UND GEMEINDESPEZIFISCH STRASSEN IM BALLUNGSRAUM INNSBRUCK

	Anzahl Betroffene in Lärmzone Lden 55-59 dB	Anzahl Betroffene in Lärmzone Lden 60-64 dB	Anzahl Betroffene in Lärmzone Lden 65-69 dB	Anzahl Betroffene in Lärmzone Lden 70-74 dB	Anzahl Betroffene in Lärmzone Lden >75 dB	Anzahl Betroffene in Lärmzone Lnight 45-49 dB	Anzahl Betroffene in Lärmzone Lnight 50-54 dB	Anzahl Betroffene in Lärmzone Lnight 55-59 dB	Anzahl Betroffene in Lärmzone Lnight 60-64 dB	Anzahl Betroffene in Lärmzone Lnight 65-69 dB	Anzahl Betroffene in Lärmzone Lnight >70 dB
Innsbruck	29500	26400	15200	2140	0	29850	27490	15920	3370	10	0
Rum	1640	1110	550	90	10	1630	1190	510	110	10	0
Völs	2490	1320	110	0	0	2430	1360	150	0	0	0

ANHANG 2: DURCH UMGEBUNGSLÄRM BETROFFENE WOHNUNGEN GEMEINDESPEZIFISCH STRASSEN IM BALLUNGSRAUM INNSBRUCK

	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lden 55-59 dB	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lden 60-64 dB	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lden 65-69 dB	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lden 70-74 dB	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lden >75 dB	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lnight 45-49 dB	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lnight 50-54 dB	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lnight 55-59 dB	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lnight 60-64 dB	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lnight 65-69 dB	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lnight >70 dB
Innsbruck	17640	16260	9300	1250	0	18110	16810	9830	1880	10	0
Rum	890	640	290	70	10	870	680	270	80	10	0
Völs	1540	640	60	0	0	1770	660	80	0	0	0

Die hier angegebenen Wohnungen repräsentieren die Belastung auf Grund aller Straßen im Ballungsraum. Die Meldung an die EU-Kommission hingegen sieht lediglich die Belastung von Wohnungen auf Grund eines Hauptverkehrsträgers im Ballungsraum vor.

