

---

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,  
Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien  
[Umgebungs-laerm-strasse@bmk.gv.at](mailto:Umgebungs-laerm-strasse@bmk.gv.at)

---

21. April 2024

## Stellungnahme zu „Umgebungslärm-Aktionsplan“ Österreich 2024 Autobahnen und Schnellstraßen außerhalb und innerhalb von Ballungsräumen

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Transitforum Austria-Tirol als **bundesweite Bürgerrechts- und UVP-G-2000-Organisation** nimmt zum im Entwurf vorliegenden angeführten „**Umgebungslärm-Aktionsplan**“ Österreich 2024, Autobahnen und Schnellstraßen außerhalb und innerhalb von Ballungsräumen, wie folgt Stellung.

Wir verweisen auf unsere **Stellungnahmen vom 16. Juli 2018** zur gleichen Thematik an das damalige BMNT und das BMVIT, die **grundsätzlich vollinhaltlich aufrecht bleiben**. Ausgenommen die Verbesserungen in der „Dienstanweisung für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen), GZ. 2022-0.500.818, Fassung Oktober 2022“ sowie der „Ergänzung dieser Dienstanweisung betreffend den ‚Kufstein-Brenner-Korridor‘ in Tirol im Zusammenhang mit den anstehenden Sanierungen und den davon ausgehenden Mehrbelastungen für diese Region vom Jänner 2023“. Diese Ergänzung betrifft 22 vom Lärm hochbelastete Gemeinden an der A12 und A13 (siehe dazu <https://www.transitforum.at/pdf/20230406ASFINAG-TRANSITFORUMzuLaermschutzTirol.pdf>).

Daraus darf wie folgt zitiert werden, damit einmal mehr verstanden wird, warum wir so vehement auf ein paar ganz wesentliche „**Verbesserungen in der Gesamtsicht der Problematik drängen**“ – vor allem den Faktor **ZEIT** bzw. **GESCHWINDIGKEIT** der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen und die Problematik der privaten und betrieblichen Anrainerschaft, sich selbst in ein System einbringen zu können, welches sich als nahezu **unüberwindliches Bollwerk von Bürokratie entwickelt** hat. Wer ist denn in dieser „**Alpenrepublik mit ihrer besonderen Sensibilität**“ imstande, sich 15 lange Jahre mit immer demselben berechtigten Anliegen an die „**Kommen-und-Gehen-Politik-Verantwortlichen**“ zu wenden, ohne zu verzweifeln, zu resignieren oder aggressiv, zornig, wütend zu werden?

**FRITZ GURGISER, TRANSITFORUM AUSTRIA-TIROL**

*„Für uns ist mit der neuen Dienstanweisung sowie der Tiroler Sonderregelung eine sehr lange Zeitreise verbunden – haben wir sie doch seit 2007 ‚ohne jede Reaktion‘ eingefordert. Von Werner Faymann, Doris Bures, Alois Stöger, Gerald Klug, Jörg Leichtfried, Norbert Hofer – geringe Verbesserung 10/2018 – Valerie Hackl und Andreas Reichhardt. Unsere Zähigkeit hat nun nach 15 Jahren bei Frau BMin Leonore Gewessler und ihrer Beamtenschaft durchgeschlagen. Mit dieser neuen Dienstanweisung haben wir vor allem eines erreicht: Projekte, die bisher an den finanziellen Möglichkeiten von Gemeinden entweder gescheitert oder sehr lange gedauert haben, können nun schneller umgesetzt werden und wir ersparen den Gemeinden zig-Millionen an Mitfinanzierung, die sie nie budgetiert haben. Wir treten damit auch den Beweis an, dass es bei zwei völlig verschiedenen Kontrahenten möglich ist, für die Betroffenen das zu erreichen, was notwendig ist: Die Rückgabe von Lebens- und Gesundheitsqualität sowie die Freiheit des Nutzens ihrer Gärten, Terrassen, Balkone, Wohnräume sowie auch touristischer Strukturen, ohne gesundheits- und wirtschaftsfeindliche Lärmbelastung.“*

Damit das auch richtig verstanden wird, legen wir Ihnen **beispielhaft die Grafik Tirol** zur Ansicht vor, wo unsere Kinder und Enkel an von Lärm hochbelasteten Straßen von Geburt an aufwachsen. Und von der ersten Minute im Kinderwagen im Garten, auf Terrasse und Balkon bis in die Wohnräume von Lärm mit all seinen Folgen belastet werden (Grafik Anlage 2 „Dauerlärm an Straße und Schiene führt zu“).

**Wir wollen Freiheit zurück: Unsere Gärten, Terrassen, Balkone, Wohnräume und die regionalwirtschaftlichen Strukturen aller Branchen ohne Lärm und Stau nutzen. Heute, morgen und übermorgen.**



Effizienter Lärmschutz hat einen hohen, öffentlich voll unterschätzten Mehrwert in vielfacher Hinsicht:

**Er reduziert die physischen, finanziellen und psychischen Folgen der direkten privaten und betrieblichen Anrainerschaft, gibt wichtige persönliche Freiheiten der Nutzung der Liegenschaften zurück und reduziert hohe Folgekosten im Gesundheitsbereich.**

Die Entwicklung nach dem „Lärmeinbruch durch Corona“ (2019 und 2020) zeigt seit 2021, 2022 und 2023 wieder steigenden Verkehr an, der mit zusätzlichem Lärm verbunden ist. Deshalb begründen wir neuerlich wie schon 2018 wie folgt:

**• Charta der Grundrechte der Europäischen Union**

**Artikel 1 Würde des Menschen**  
 „Die Würde des Menschen ist unantastbar. Sie ist zu achten und zu schützen“.

**Transitforum: Diese Würde wird täglich dadurch missachtet und nicht geschützt, indem rund um die Uhr (!) steigende Lärmbelastungen den Betroffenen das Gefühl der mangelnden Wertschätzung geben, ihre Würde verletzt und ihnen Freiheiten der Nutzung privater und betrieblicher Liegenschaften genommen werden (vgl. obige Grafik – Wir wollen Freiheit zurück ...). Kein Wunsch, sondern Notwendigkeit und zustehendes Grundrecht.**

## Artikel 2 Recht auf Leben

(1) „Jede Person hat das Recht auf Leben“.

**Transitforum:** *Die vielfachen physischen und psychischen Folgen der hohen Lärmbelastungen auf die menschliche Gesundheit sind hinlänglich bekannt, führen zu verschiedensten Erkrankungen bis zu frühzeitigen Todesfällen (vgl. Anlage 2).*

## Artikel 3 Recht auf Unversehrtheit

(1) „Jede Person hat das Recht auf körperliche und geistige Unversehrtheit“

**Transitforum:** *Die körperliche und geistige Unversehrtheit wird durch hohe Lärmbelastungen deutlich negativ beeinflusst und es ist den Betroffenen durch Eigenleistung nicht möglich, diese Fremdursachen zu beseitigen.*

### • Das Vorsorge-, Vorbeugungs- und Verursacherprinzip.

Die europäische Umweltpolitik beruht auf den Grundsätzen der Vorsorge, der Vorbeugung, der Beseitigung von Umweltbeeinträchtigungen an ihrem Ursprung und auf dem Verursacherprinzip. Diese Grundprinzipien werden zu wenig bis gar nicht angewandt. Die hohe belastende IST-Situation wird mit dem „**Nachsorgeprinzip**“ zu bewältigen versucht und führt seit vielen Jahren zu starken, vermeidbaren Konflikten mit Politik und Behörden. Mit einem **hohen Aggressions- bis Depressionsfaktor bei den Betroffenen**. Die einen „**kochen vor Wut und Unverständnis**“, weil „**nichts weiter geht**“ (Dauer von technischen Lärmschutzmaßnahmen von der ersten Bestandsaufnahme bis zur Realisierung nach zahlreichen Behördenverfahren und Finanzierungsgesprächen etc.) und die anderen „**versinken in Depression**“, weil „**sie ohnmächtig und tatenlos zuhören müssen**“, wie der Lärm rund um die Uhr auf sie einwirkt.

**Auf den Punkt gebracht:** Es geht in den meisten Fällen sehr rasch, Verkehrskapazitäten auszuweiten, aber sehr langsam, wenn technischer Lärmschutz errichtet oder gar Tempolimits – die einfachste und billigste Möglichkeit von Lärmschutz – verordnet werden sollen.

### • Der „begrenzte alpine Raum“ am Beispiel Tirol, gültig für alle Bundesländer im Rahmengebiet der Alpenkonvention für A&S-, L&B- sowie Eisenbahn-Netz.

Laut Statistik des Amtes der Tiroler Landesregierung hat die Wohnbevölkerung in Tirol von 1990 bis heute um knapp **25 %** zugenommen (mit 1.12.1989 wurde in Tirol das erste umfassende Lärmschutzpaket auf der A12 Inntalautobahn umgesetzt, deshalb der Bezug auf 1990). Diese nicht nur im gesamten Alpenraum einzigartige IST-Situation mit der hohen, dichten Besiedelung und Bewirtschaftung einer **nicht ausdehnbaren, sondern begrenzten Landesfläche** hat in den letzten Jahren dazu geführt, dass sich das **Thema „Lärmschutz“ von der A12 und A13 auch auf das Gemeinde-, Landes- und Bundesstraßennetz ausgebreitet hat** und die **Vielfältigkeit der negativen Folgen durch alle Kfz-Arten immer deutlicher werden** (Anlage 2). Zum L & B-Netz haben wir eine eigene Stellungnahme an das Amt der Tiroler Landesregierung übermittelt ([esa@tirol.gv.at](mailto:esa@tirol.gv.at)), die auch Ihnen bereits samt Beilage zugegangen ist.

Das **Bundesland Tirol** verfügt lt. Statistik Austria (CORINE – Satellitendatenprogramm der EU) über eine Fläche von 12.648,37 km<sup>2</sup>, davon wiederum nur **12,44% als Dauersiedlungsraum**; der niederste Wert aller österreichischen Bundesländer. Dieser eng begrenzte Raum ist schon heute stark genutzt durch: Gemeinden und Städte, Industrie und Gewerbe, Gemeinde-, Landes-, Bundes- und Schnellstraßen sowie Eisenbahnen, Handelsflächen, landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie landwirtschaftliche Vorsorgeflächen, Retentionsräume für Hochwasserschutz, rote und gelbe Zonen etc.. Das heißt in der Realität, dass für die **nächsten Generationen immer weniger Raum zur Besiedelung und Bewirtschaftung zur Verfügung steht** und diese **Dichte** dazu führt, dass **Lärm** heute am nahezu gesamten Straßennetz **weit stärker in die direkte Lebens-, Gesundheits- und Regionalwirtschaftsqualität eingreift bzw. sie vermindert als je zuvor**; Tendenz bedingt durch die Topografie steigend.

Wir halten fairerweise fest, dass es in sehr konstruktiven Auseinandersetzungen mit der ASFINAG seit Jahren trotz aller Widerstände gelungen ist, zumindest in **Tallagen mit technischem Lärmschutz vieles zu verbessern** – sonst wäre bspw. der Zentralraum heute kaum mehr besiedel- und bewirtschaftbar. **Vollkommen ungelöst aber die Lärmproblematik an den Hanglagen** (Anlage 1b).

## • Effizienter Lärmschutz am Autobahn- und Schnellstraßennetz.

Eine wesentliche Vorgabe an die zuständigen Behörden sind die Umsetzung sämtlicher landes-, bundes- und europarechtlichen Gesetze, Richtlinien, Vereinbarungen, Verträge wie bspw. die **Durchführungsprotokolle der Alpenkonvention**, die **österreichische Straßenverkehrsordnung (StVO)**, das **Kraftfahrzeuggesetz (KFG)** und das **Bundesverfassungsgesetz** über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den **umfassenden Umweltschutz**, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung in der Fassung vom 20.04.2024 (Auszug aus dem „umfassenden Umweltschutz“):

### § 3.

- (1) Die Republik Österreich (Bund, Länder und Gemeinden) bekennt sich zum umfassenden Umweltschutz.
- (2) Umfassender Umweltschutz ist die Bewahrung der natürlichen Umwelt als Lebensgrundlage des Menschen vor schädlichen Einwirkungen. Der umfassende Umweltschutz besteht insbesondere in Maßnahmen zur Reinhaltung der Luft, des Wassers und des Bodens sowie zur **Vermeidung von Störungen durch Lärm**.

**Anmerkung Transitforum:** Wir haben schon im Jahr 1989 mit dem „**Umfassenden Umweltschutz**“ in der Bundesverfassung (BGBl. Nr. 491/1984) vom damaligen Bundesminister Rudolf Streicher das erste Lkw-Nachfahrverbot auf österreichischen Autobahnen erwirkt (in Kraft getreten mit 1. Dezember 1989 als Gesamtpaket mit Lkw-Nachfahrverbot, Lärmschutzwänden, Drainasphalt sowie drei Tempolimits für Pkw, Busse und Lkw während der Nacht von 22.00 Uhr bis 05:00 Uhr). Gegen massivste Widerstände der Politik, der Transportwirtschaft, der Wirtschafts- und Industriekammern im In- und Ausland. Vergleichbar mit dem heutigen Widerstand gegen das „europaweit erfolgreiche IG-Luft-Paket an der A12“.

Umso mehr müssen die private und betriebliche Anrainerschaft in den Jahren 2024 ff erwarten, dass die „**Vermeidung von Störungen durch Lärm**“ nicht nur ein politisches „Bekenntnis“ bleibt, sondern real umgesetzt wird: zum verfassungsgemäßen Schutz der privaten und betrieblichen Anrainerschaft am gesamten Straßennetz, zum Schutz der nationalen und internationalen Berufskraftfahrer, um ihre Lenk- und Ruhezeiten wahrzunehmen und als erheblicher Arbeitsplatz- und Wirtschaftsfaktor für die Kfz-Hersteller, wenn es lärmreduzierende Innovationen an den Kraftfahrzeugen braucht. Genauso für die Bauwirtschaft, wenn es um technische Lärmschutzmaßnahmen vielfältiger Art an Straßen geht. Mit dem hohen Verkehrsaufkommen am A&S-Netz wichtiger denn je – solange, bis endlich die Ursachen- anstelle der Symptombekämpfung im Verkehrsbereich real umgesetzt wird.

**Mit diesem Absatz verweisen wir in aller Deutlichkeit darauf, dass jede Art von LÄRMSCHUTZ eine ganze Reihe von positiven Auswirkungen hat und in einem Gesamtpaket zu realisieren ist, welches in diesen „Umgebungslärmaktionsplänen 2024“ viel deutlicher und verständlicher sichtbar zu machen ist: Technischer Lärmschutz wie bspw. Einhausungen, Lärmschutzwände, Lärmschutzdämme, Drainasphalt, lärmarme Motoren, lärmarme Reifen bis hin zur billigsten und einfachsten Lärmschutzmaßnahme – Tempolimits mit einer Reihe zusätzlicher positiver Auswirkungen genauso wie mit Nachfahrverboten zum Schutz der Anrainerschaft und der Berufskraftfahrer.**

## • Die Weltgesundheitsorganisation (WHO).

Die WHO hat bereits 2018 ihre Leitlinien vorgestellt, sie wurden von der Medizinischen Universität Wien in der „**Relevanz für Österreich**“ aufgearbeitet und aus ärztlicher Sicht empfohlen, die nationalen bzw. Maßnahmenschwelldwerte der österreichischen Gesetzgebung diesen Empfehlungen anzupassen. Bis heute war dies allerdings nicht möglich. Deshalb fordern wir neuerlich, die **österreichischen Lärm-schwellengrenzwerte den WHO-Empfehlungen sowie den besonderen alpinen Gegebenheiten anzupassen** (Anlagen 1, 1a, 1b und 1c).

Es sind unsere eigenen Kinder und Enkel, die ein Recht darauf haben, in den Gärten, auf den Terrassen, Balkonen und in den Wohnräumen **gesund und ohne die „Dauerbelastung Lärm“ aufzuwachsen**. Unsere Kinder und Enkel sind unser höchstes Gut und das wollen wir allen verständlich machen, die an diesem „Umgebungslärm-Aktionsplänen“ vor den Bildschirmen arbeiten und noch nie dort waren, wo sich Kinder vom Baby bis ins Schulalter vor Lärm nicht oder nur unzureichend schützen können.

**Darauf bestehen wir als Eltern und Großeltern, weil wir gerade im Transitforum längst „Zeitzeugen von Versprechen zur Lärm-Belastungsreduktion sind“, die nie eingehalten wurden, obwohl noch nie so gute Voraussetzungen wie heute gegeben sind: Rechtlicher, technischer und finanzieller Art.**

**MERKSATZ für Politik und Behörden: Lärmschutz war und ist kein Geschenk, er wird von unseren eigenen Steuern und Abgaben bezahlt; auch aus Vignetten-, Sondermaut- und Roadpricing-Erlösen.**

Falsch ist in diesem Zusammenhang auch die immer wiederholte Aussage, „man könne die Grenzwerte nicht senken, sonst müssten alle Straßen eingehaust werden“. Es gibt eine ganze Reihe von Maßnahmen, die Lärm effizient und erfolgreich mindern und die sind im jeweils abgestimmten **Paket** anzuwenden.

**Fazit: Wir erwarten eine ehrliche, faire und konsequente Güterabwägung, wer denn in Zukunft vor Straßenlärm geschützt werden soll: in Tal- und Hanglagen, in inner- und außeralpinen Räumen, in Gemeinden und Städten. Sind es die private und betriebliche Anrainerschaft oder soll weiter der Verkehr geschützt werden, der nach wie vor steigt. Diese Entscheidung ist zu treffen und dazu sind das Vorsorge-, Vorbeugungs- und Verursacherprinzip anzuwenden. Wie es Art. 191 des Europarechts vorgibt und auch umzusetzen ist.**

Die „Umgebungslärm-Aktionspläne 2024“ bieten Gelegenheit, diese auf Grund-, Europa- und Völkerrecht, auf Bundesverfassung sowie gesetzliche Verpflichtungen abgestellte Forderung umzusetzen. Mit einem **Mehrwert für die gesamte Gesellschaft bis hin zur Entlastung des Gesundheitssystems.**

#### **• Das fehlende Gemeindestraßennetz.**

In den letzten Jahren hat sich ein weiteres, durch den **Personenverkehr** verursachtes Riesenproblem dadurch ergeben, da nahezu jedes Kraftfahrzeug mit einem Navigationsgerät ausgestattet ist, welches jedes Hindernis, jeden Stau etc. sofort anzeigt und eine „Ausweichstrecke“ empfiehlt. An zahlreichen Ausweichstrecken vor allem im **Nord-Süd-Reiseverkehr**. Deshalb ist auch das Gemeindestraßennetz in die „Umgebungslärm Aktionspläne 2024“ aufzunehmen – **Lärm orientiert sich nicht am „Straßenbegriff“.**

#### **• Das Beispiel Vorzeigeprojekt Ampass an der A12 Inntalautobahn**

Um den Faktor ZEIT noch einmal zu verdeutlichen, wollen wir als Praktiker auf ein aktuelles **Vorzeigeprojekt an der A12 Inntalautobahn im Bereich Ampass** verweisen (Tagesfrequenz von mehr als 76.000 Kfz 2022). Das erste Schreiben der Gemeinde nach Rückantwort des damaligen ASFINAG-Geschäftsführers, wonach eine Verlängerung einer Lärmschutzwand nicht möglich sei, stammt vom 05. Mai 2011. Heute, nach jahrelangen Bemühungen und mühseligem Bürgerengagement ist die Hälfte realisiert. Weil es in den letzten paar Jahren gelungen ist, mit einer gemeinsamen Anstrengung alle Hürden, Probleme etc. konstruktiv zu beseitigen (Grundeigentümer, Gemeinde Ampass, ASFINAG und Transitforum Austria-Tirol mit unserer lokalen XUND'S Leben in Ampass-Gruppe).

**Anmerkung Transitforum zum „Zeitfaktor“ aus der Praxis:** Die Kinder, die im Jahr 2011 geboren wurden, sind mittlerweile aus Kindergarten und Volksschule längst heraus und mussten diese langen Jahre mit der steigenden Lärmbelastung leben. Tag für Tag, Nacht für Nacht. Und jedes Jahr darauf hoffen, dass auf dem Feld vor ihnen Richtung Autobahn der Bauer wieder Mais anbaut – der hat dann für einige Zeit beim Höchststand durch seine Breite einen Teil des Lärms reduziert; bis er wieder abgemäht wurde. Mittlerweile 13 lange Jahre und immer noch nicht fertig, weil noch letzte, völlig unverständliche Hürden einer Fertigstellung dieses Vorzeigeprojektes nicht beseitigt werden konnten (siehe Anlage 3).

Deshalb würden wir es – nicht nur für das A&S-Netz, sondern ganz grundsätzlich für alle „Umgebungslärm-Aktionspläne“ – erwarten, dass nicht nur höchstes Augenmerk in Darstellungen und Grafiken darauf gelegt wird, wie oder wo Lärm entsteht, wie viele Wohnungen oder km<sup>2</sup> betroffen sind, sondern wie **„festgestellter Lärm“ rasch und dauerhaft mit den jeweils intelligentesten, zeitgemäßen Methoden zu beseitigen ist.** Und die Priorität auf den Schutz der Gesundheit als höchstes Gut und nicht auf Straßenbreiten und -frequenzen etc. gelegt wird. Es ist längst Zeit, sich an Robert Koch zu orientieren:

**Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest (Robert Koch, Nobelpreisträger für Medizin, 1905) – Zeit zum Handeln!**

## Wir wollen unsere Freiheit zurück Heute, morgen, übermorgen



Sonderpublikation Transitforum Austria-Tirol  
zur Rückgewinnung der Nutzungsfreiheiten  
ohne Lärm und Stau am L & B-Netz, Juli 2023



### Sonderpublikation Transitforum Austria-Tirol.

Sie erhalten mit dieser Stellungnahme unsere im Juli 2023 fertig gestellte Sonderpublikation zur Rückgewinnung der Nutzungsfreiheiten ohne Lärm und Stau am L & B-Netz am Beispiel Tirol. Diese Sonderpublikation ist entstanden, weil der Druck unserer Mitglieder auch am L&B-Netz immer stärker geworden ist und die **derzeitigen langwierigen Abläufe**, um wirksamen Lärmschutz zu erreichen, **nicht verstanden und nicht akzeptiert werden**. Auch nicht,

- dass die **Gesundheit nicht an erster Stelle bei der Beurteilung lärmtechnischer Untersuchungen steht (gilt genauso für das A&S-Netz)**, sondern mit Verkehrsfrequenzen und Wirtschaftlichkeit bis hin zu den Aussagen „**hättet's halt da nicht her gebaut**“ argumentiert wird. Vor Jahrzehnten, als sich weder die Erbauer und schon gar nicht die Widmer von Bauland vorstellen konnten, welche **Verkehrslawinen mit welchem Gedröhne** einmal durch die engen Gebirgstäler rollen,
- dass nach wie vor **Bauland an stark befahrenen Straßen gewidmet wird**, ohne entsprechende vorbeugende, vorsorgliche und verursacherkonforme Lärmschutzmaßnahmen zu setzen,

- dass **notwendige technische Lärmschutzmaßnahmen viele Jahre lang dauern** und, auch wenn seit dem Vorjahr mit dem „Leitfaden Lärmschutz Straße“ Verbesserungen erfolgt sind, Projekte an der Mitfinanzierung scheitern, weil sogenannte „Wirtschaftlichkeitsrechnungen“ höher bewertet werden als bspw. der Schutz von Gesundheits- und Lebensqualität bis hin zu einzelnen Eigenheimen,
- dass es nach wie vor in vielen Gemeinden **unmöglich** ist, mit entsprechenden **Tempolimits den billigsten Lärmschutz zu aktivieren**, der privaten und betrieblichen Anrainerschaft „**Freiheit zurück zu geben**“, ohne den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern „**Fahrfreiheiten wegzunehmen**“ – sie müssen nur „**lärmschutzangepasst fahren**“ und
- dass bei **Großprojekten** welcher Art und Branche auch immer, kaum **vorsorgliche Gesamtsicht** durch entsprechende Verkehrsreduktionen in den zahlreichen **Zu- und Abbringergemeinden** vorangestellt wird. Beispiel **Lift- und Bettenkapazitätserweiterungen** bis hin zu **Zusammenschlüssen** von Schi- bis Gletschergebieten mit der Folge von Abfahrverboten in den „**Scherengittergemeinden**“.

**Diese Sonderpublikation ist Teil dieser Stellungnahme** und soll eines deutlich vermitteln: Lärmschutz ist in vielfältigen Möglichkeiten sicherzustellen, diese Möglichkeiten sind im Gesamtpaket zu nutzen und in den „Umgebungslärm-Aktionsplänen“ als Hilfestellungen für Gemeinden, Behörden etc. anzuführen, denn:

**„Begrenzte Täler ebenso wie begrenzte Siedlungs- und Regionalwirtschaftsräume vertragen keinen unbegrenzten Verkehr und müssen vor Lärm effizient geschützt werden“**

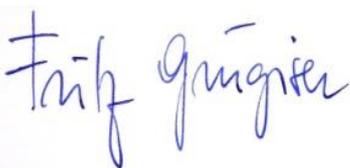
## Die Kernforderungen dieser Stellungnahme in der Zusammenfassung:

Wir haben in dieser Stellungnahme bewusst auf technische Details etc. verzichtet, da wir einen Großteil bereits im Juli 2018 für das L&B-, das A&S- sowie das ÖBB-Netz eingebracht haben. Die **IST-Situation** ist mit den gegebenen national- und europarechtlichen Vorgaben nicht vereinbar, es wird dem **Verursacher Verkehr weit mehr Bedeutung zugemessen, als den existenziellen Grundrechten der privaten und betrieblichen Anrainerschaft**. Daher fordern wir im Rahmen dieser Stellungnahme:

- **Gesundheitsvorrang** in allen lärmtechnischen Untersuchungen – nicht die Breite oder Frequenz einer Straße sind vorrangig, sondern die **physischen** und **psychischen Auswirkungen** auf die direkte private und betriebliche Anrainerschaft – das ist für uns die **wichtigste Forderung**, die allen anderen vorangestellt werden muss, weil die Gesundheit das wichtigste Gut von Jung und Alt ist (Anlage 2);
- **Übernahme** der ärztlich (WHO) und topografisch (Transitforum) vorgeschlagenen **Lärmschwellengrenzwerte** laut Anlage 1 oder transparente verständliche Offenlegung, warum dies nicht passiert und die **verfassungskonforme Vermeidung von Störungen** durch Lärm dadurch nicht ausreichend erfolgt;
- **Nutzen** aller technischen, rechtlichen und finanziellen Mittel für Lärmschutz mit dem Grundprinzip „**Gesundheitsschutz vor Wirtschaftlichkeit**“ oder aber **Bau- und Widmungsverbote** am stark belastenden A&S-Netz – ebenso am Gemeinde-, Landes- und Bundesstraßen-Netz;
- **Einheitliche Tempolimits** am Autobahn- und Schnellstraßennetz wie bspw. **Tempo 100** als billigste Reduktion des Lärms sowie der vielfältigen „Nebenwirkungen“ wie Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduktion von Unfällen, sowie der Schwere von Unfallverletzungen bis zu Todesfällen, Reduktion von Spritverbrauch und damit der Abgas- und CO<sub>2</sub>-Belastungen – Klimaschutz etc.;
- **Einarbeitung des Leitfadens Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen in alle** Umgebungslärm-Aktionspläne Straße 2024, damit sie in jeder „lärmtechnischen Untersuchung“ eine zentrale Rolle einnehmen – warum noch hohe Tempos zulassen und gleichzeitig immer höhere und teurere Lärmschutzwände anbringen wie bspw. in Wr. Neudorf? Wir sind sehr froh über den erstellten Leitfaden, der aber auch angewandt werden muss, um seine „Wirkung zu entfalten“.  
<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/publikationen/geschwindigkeitsbeschaenkung-laermschutz.html>
- **Aufnahme des Gemeindestraßennetzes** in die „Umgebungslärm-Aktionspläne 2024“, da die Realität durch die Nutzung von Navigationsgeräten in allen Kraftfahrzeugen (vom Motorrad bis zum 40-Tonner) zeigt, dass vor allem in touristischen Zu- und Abbringergemeinden **Ausweich- wie Freizeitverkehre** hohe Lärmbelastungen mit sich bringen. Ganz abgesehen von allen anderen Belastungen wie den Verlust der gesetzlich geforderten „Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“ mit deutlichen Einschränkungen der Blaulichtorganisationen und Nahversorgung bis hin zum Verlust der Freiheit der Nutzung privater und betrieblicher Liegenschaften.

Es ist uns bewusst, dass wir mit dieser Stellungnahme eine **Zeitenwende** einleiten: **„Gesundheit ist Leben ist in, Verkehr ist Leben ist out“**; auf Grundlage des national- und europarechtlich vorrangigen **„Schutzes der Gesundheit“**. Es ist Auftrag, diese **Zeitenwende** im gesamten Bundesgebiet der „Alpenrepublik Österreich“ **umzusetzen** – 2/3 der Landesfläche sind als Rahmengebiet der Alpenkonvention ausgewiesen. Die Alpenrepublik ist vom Boden- bis zum Neusiedlersee von der **Geisel Lärm zu entlasten und zu befreien**. Mit hohem **MEHRWERT** für Jung und Alt, Einheimische und Gäste.

Wir ersuchen, diese Stellungnahme, die in weiten Teilen immer wieder von unserer **„praktischen Sicht und rund 30-jährigen Erfahrung“** geprägt ist, sehr ernst zu nehmen, sie in die **„Umgebungslärm-Aktionspläne“** einzuarbeiten und verbleiben mit besten Grüßen für den Vorstand



Fritz Gurgiser, Obmann



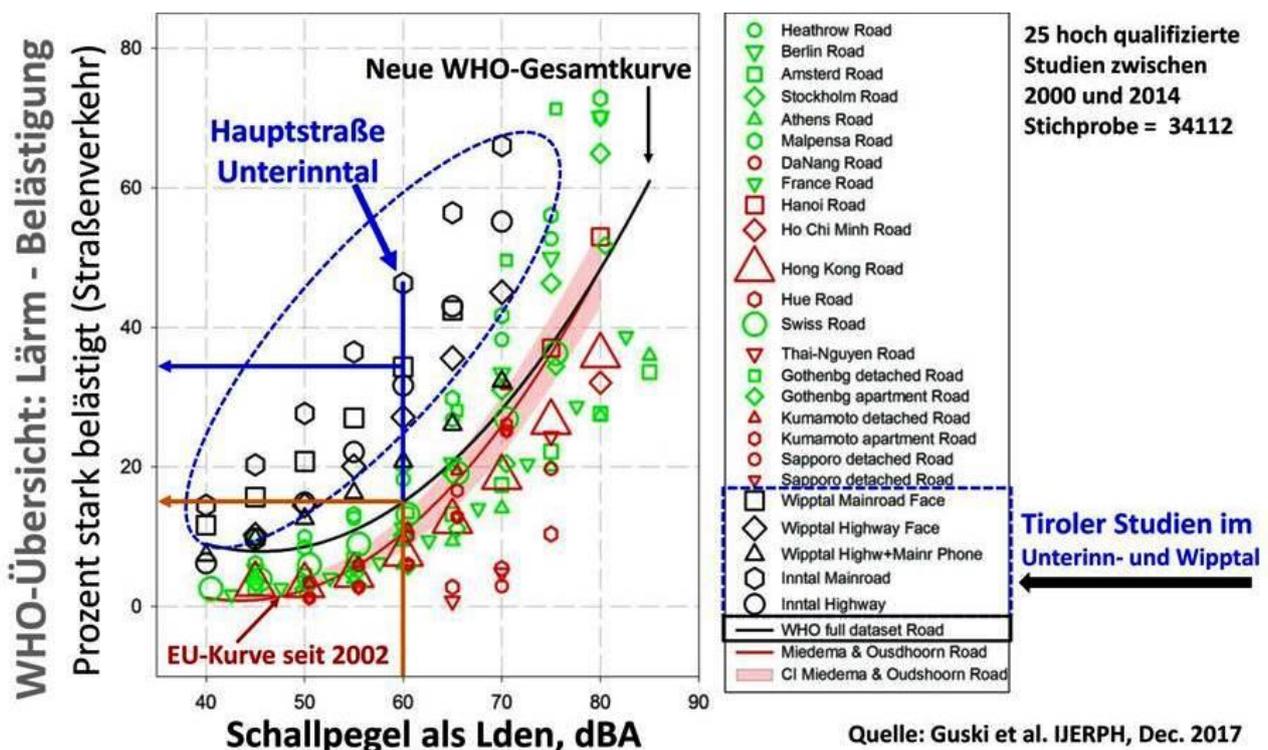
Clemens Franceschinell, Obmann-Stellvertreter

## Anlage 1 – Vergleich derzeit geltender Lärmschwellengrenzwerte A, WHO und Transitforum

Straßenverkehrslärm	2021: Österreich	Vorschlag Außeralpiner Raum	Vorschlag Inneralpiner Raum
05:00 Uhr bis 22:00 Uhr	60 dBA	53 dBA	50 dBA
22:00 Uhr bis 05:00 Uhr	50 dBA	45 dBA	40 dBA
Schienenverkehrslärm			
05:00 Uhr bis 22:00 Uhr	70 dBA	54 dBA	50 dBA
22:00 Uhr bis 05:00 Uhr	60 dBA	44 dBA	40 dBA
<b>Hohe dB(A)Werte</b>	<b>- niedere die</b>	<b>laut WHO-Empfehlungen 2018</b>	<b>Vor allem wegen sensibler</b>
<b>schützen Verursacher -</b>	<b>Anrainerschaft</b>		<b>Tal- und Hanglagen</b>

Wir verlangen eine Erklärung dafür, auf welcher Grundlage es zu legitimieren ist, wenn in diesem Bereich die „Alpenkonventions-Bundesländer“ mit den östlichen „Flachland-Bundesländern“ gleichgestellt werden, obwohl der Lärm in Gebirgstälern zu **100 %** anders belastend wirkt als in Flachländern. Die bisherige Argumentation, wonach der Gleichheitsgrundsatz bei verschiedenen Grenzwerten verletzt würde, ist nicht haltbar. Wer den Gleichheitsgrundsatz anwenden will, muss die Gesundheitsbelastung in den Mittelpunkt stellen und kann nicht Flachländer mit alpinen Räumen gleichstellen. Auch die WHO hat mit den „Empfehlungen 2018“ einen Rahmen für 53 europäische Staaten vorgenommen und wir sehen es als **Grundverpflichtung in den „Umgebungslärm-Aktionsplänen“**, **Lärmschwellengrenzwerte an der Topografie festzumachen.**

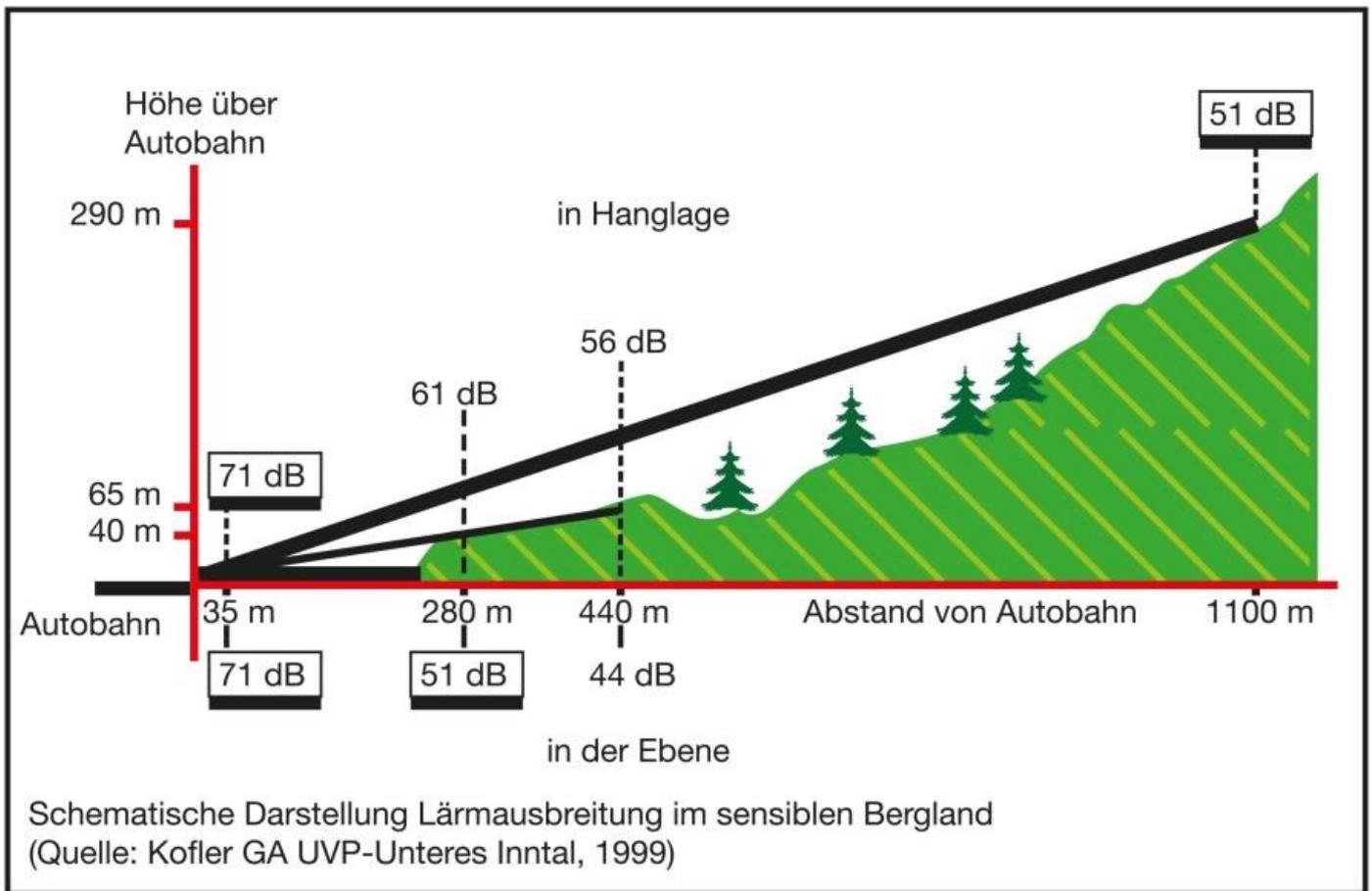
### Anlage 1a – WHO-Übersicht: Lärm – Belästigung mit „Tirol-Bezug“



Es ist mehr als deutlich, dass diese „Tirol-Studien“ aus dem Unterinntal und dem Wipptal bestätigen, dass die alpinen Täler eine weit höhere Belästigung bei den Schallpegeln aufweisen, als die WHO in ihren Empfehlungen im Jahr 2018 als Durchschnittswerte für 53 europäische Staaten anführt.

**Voll legitimiert werden daher die Vorschläge für den inneralpiner Raum, die Lärmschwellengrenzwerte bei Tag auf 50 dBA und bei Nacht auf 40 dBA zu senken (Tabelle Anlage 1).**

Anlage 1b – Vergleich Lärmausbreitung im Flachland gegenüber dem vor- bzw. inneralpinem Raum



Quelle ursprüngliche Grafik: I. Pack, Umweltschutz-Kongress-Bericht, 23. – 25.10.1980

**Fazit:** Der Raum hat sich dem Verkehr nicht „anpasst“, wurde nicht „breiter“; er wurde und wird weiter mangels alternativer Flächen dichter besiedelt und bewirtschaftet. **Lärmschutzteilerfolge** gibt es in **Tallagen** am **A&S-** und **ÖBB-Netz**, am **L&B-Netz** in einzelnen Gemeinden. **Ein großer Teil der Gemeinden und Hanglagen sind (noch) ungeschützt.**

Anlage 1c

**Für Klima- / Lärmschutz und mehr Sicherheit**

**DANKE**

**40**

**80**

**100**

**PLANET IN NOT**

**DANKE**

**GEMEINDE FREILAND AUTOBAHN**

**Transitforum: Für uns, unsere Kinder und Enkel!**

Unser seit vielen Jahren persönlicher, freiwilliger und mit der anrainenden Bevölkerung **solidarischer Beitrag** – **Tempolimits** sind die **einfachste und billigste Schutzmaßnahme**, reduzieren Unfälle, die Schwere von Verletzungen bis hin zum Tod, entlasten das Gesundheitssystem von hohen Lärmfolgekosten, reduzieren Spritkosten und sind ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz.



Diese Grafik beinhaltet einen großen Teil des direkten negativen Einflusses von Lärm auf die private und betriebliche Anrainerschaft; steht ärztlich außer Streit und trifft ganz besonders den engen, inneralpinen Raum, aber auch voralpine Räume, Flachländer, Gemeinden und Städte.

### Um es noch einmal auf den Punkt zu bringen:

Effizienter Lärmschutz ist kein Ansinnen, um den „freien Waren- und Personenverkehr“ zu blockieren oder gar das Fahren unmöglich zu machen, wie es bei vielen absurden Diskussionen rund um Tempolimits sofort zu hören ist.

Es geht um etwas ganz „Einfaches“ und „Selbstverständliches“, welches an und für sich jede und jeder Führerscheinbesitzer/in seit der ersten Fahrstunde und später im täglichen Verkehr wissen muss – zur eigenen Sicherheit:

**„Angepasst fahren bei Eis und Schnee, bei Glätte, bei Regen, bei Dunkelheit, bei Aquaplaning-Gefahr, bei Wildwechsel etc.“.**

Nur eines fehlt und auch das sollte in den „Umgebungslärm-Aktionsplänen“ dargestellt werden:

Es fehlt das **„Angepasste Fahren und Lenken jedes Kraftfahrzeuges vom Moped bis zum 40-Tonner an allen besiedelten und bewirtschafteten Straßen zur Reduktion des Lärms“**. Denn überall dort werden die auf Seite 2 dargestellten „Freiheiten“ der privaten und betrieblichen Anrainerschaft massiv eingeschränkt, wenn eben nicht „angepasst“ gefahren wird.

Diese Freiheiten sind zurückzugeben und sind in den „Umgebungslärm-Aktionsplänen“ darzustellen.

## Anlage 3 – Der Faktor Zeit am Beispiel des Lärmschutzdammes Ampass an der A12 Inntalautobahn

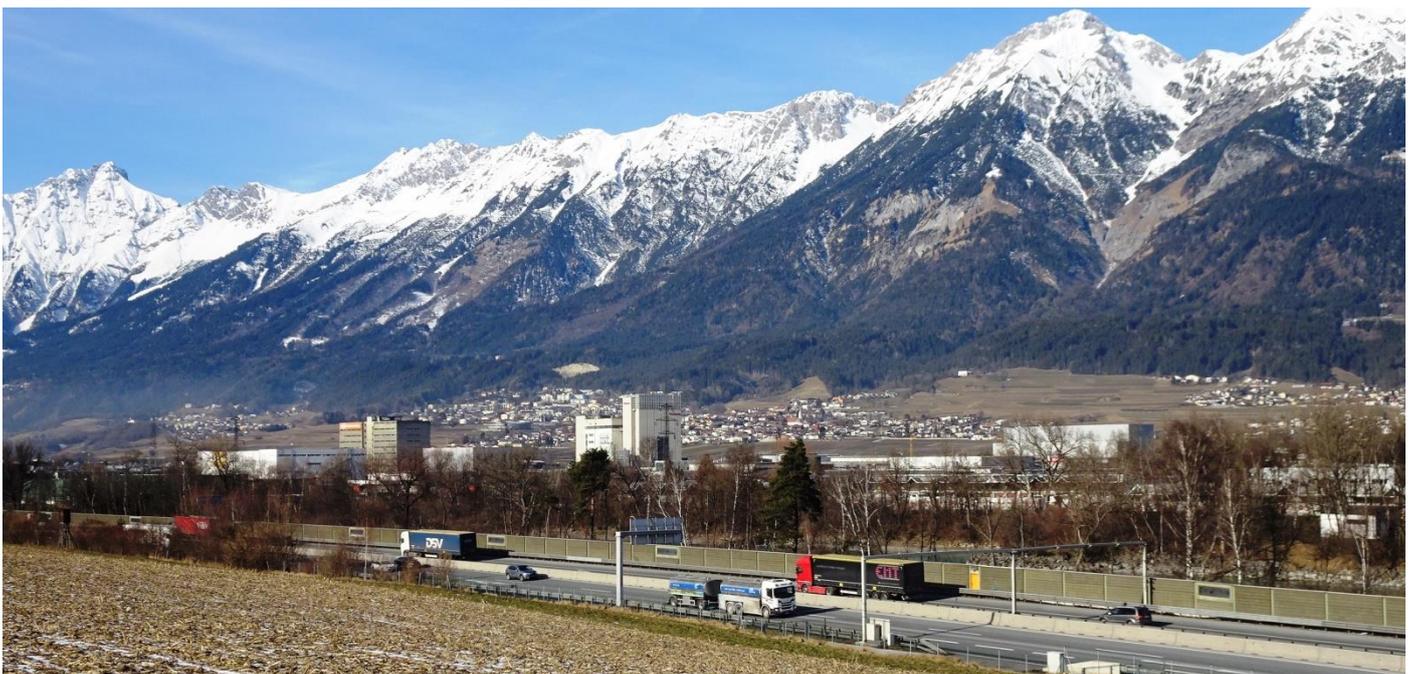


**Dieses Bild steht stellvertretend für viele Lärmschutzprojekte der letzten dreißig Jahre am bundesweiten A & S-Netz** (von den Einhausungen in Schnberg, Innsbruck-Amras oder Zederhaus und weiter bis nach Wiener Neudorf mit zahlreichen Lärmschutzwänden und –dämmen etc.).

Sie sehen darauf genau die Kinder, die von 2011 bis 2024 dem Dauerlärm der A12 mit einem DTV von 76.189 Kfz (Verkehrsbericht Land Tirol) ausgesetzt waren, bis die ersten Schüttungen erfolgten.

Sie sehen darauf Mütter und Väter, Omas und Opas, die sich durch jahrzehntelange Arbeit ein Dach über dem Kopf geschaffen haben und über viele Jahre ihrer „Freiheit beraubt wurden, ihre Gärten, Terrassen, Balkone, Wohnräume etc. von Lärm ungestört zu nutzen“.

Die als Mütter und Väter erleben mussten, dass sich ihre eigenen Kinder zurückgezogen haben, anstatt sich im Garten zu erholen, mit Konzentrationsstörungen schlechtere schulische Leistungen erbracht haben und in ihrer Gesundheit und ihrem Wohlbefinden eingeschränkt wurden. Ohne die Möglichkeit, dem Lärm „dauerhaft zu entkommen“. Bedenken Sie, was das bedeutet: Stunde um Stunde, Tag um Tag, Nacht um Nacht, Woche für Woche ... Wir wissen es aus eigener Erfahrung.



A 12 Inntalautobahn 2022 mit dem höchsten Lkw-Transit-Anteil aller Alpenländer



Nach langen, langen Jahren konnte dieses Projekt 2022 gestartet werden – im Hintergrund noch der jährliche, natürliche Lärmschutz durch den Maisanbau. Realität, keine Erfindung. Anrainerfamilie, Bürgermeister sowie Bauherr anlässlich der Präsentation.



Erstmals seit 2011 ist der Siedlungsraum durch das Zusammenwirken des Grundeigentümers, der anrainenden Grundeigentümer, der Gemeinde, der ASFINAG und des Transitforum Austria-Tirol vom Lärm geschützt, können Kinder und Enkel, Mütter und Väter, Omas und Opas wieder besser schlafen und ihre Liegenschaften wieder besser nutzen.

**„The times they are changin‘ – die Zeiten ändern sich“, hat Bob Dylan 1964 gesungen.**

Die Zeiten haben sich über viele Jahre geändert, die Lärmbelastungen sind extremer geworden, die Geschwindigkeit des Umsetzens muss sich deutlich erhöhen – ein Appell an Politik und Behörden, aber auch an alle anderen Mitbeteiligten wie Gemeinden, Grundeigentümer etc.. Dieser **Faktor Zeit** gehört in den „Umgebungslärm-Aktionsplänen 2024“ entsprechend gewürdigt.