



Amtssigniert. SID2013121037924  
Informationen unter: [amtssignatur.tirol.gv.at](http://amtssignatur.tirol.gv.at)

# UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2013

## TEIL 8 und TEIL 8B

### Hauptverkehrsstraßen im Bundesland Tirol

### Straßen im Ballungsraum Innsbruck



**Geschäftszahl U-30/204-13**

freigegeben am 11.12.2014 von

A handwritten signature in blue ink, reading "Ingrid Felipe". The signature is written in a cursive style with a large, prominent loop at the end of the name.

LH-Stv.in Mag. Ingrid Felipe  
Landesrätin für Umwelt, Natur- und Klimaschutz,  
Mobilität und Nachhaltigkeit

## Dokumentstruktur

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

### Allgemeine Informationen

Allgemeiner Teil - Zusammenfassende Betroffenauswertung

### Aktionsplanung Straßenverkehr

- Teil 1 **BMVIT** - A&S (Autobahnen und Schnellstraßen)
- Teil 2 **Burgenland** - Straßen außer A&S
- Teil 3 **Kärnten** - Straßen außer A&S
- Teil 4 **Niederösterreich** - Straßen außer A&S
- Teil 4B **Niederösterreich** - Straßen Ballungsraum Wien
- Teil 5 **Oberösterreich** - Straßen außer A&S
- Teil 5B **Oberösterreich** - Straßen Ballungsraum Linz
- Teil 6 **Salzburg** - Straßen außer A&S
- Teil 6B **Salzburg** - Straßen Ballungsraum Salzburg
- Teil 7 **Steiermark** - Straßen außer A&S
- Teil 7B **Steiermark** - Straßen Ballungsraum Graz
- Teil 8 **Tirol - Straßen außer A&S**
- Teil 8B **Tirol - Straßen Ballungsraum Innsbruck**
- Teil 9 **Vorarlberg** - Straßen außer A&S
- Teil 10B **Wien** - Straßen Ballungsraum Wien

### Schienenverkehr

- Teil 11 **BMVIT** - Schienenstrecken
- Teil 12 **Wien** - Straßenbahnstrecken
- Teil 13 **Linz** - Straßenbahnstrecken
- Teil 14 **Graz** - Straßenbahnstrecken
- Teil 15 **Innsbruck** - Straßenbahnstrecken

### Flugverkehr

- Teil 16 **BMVIT** - Flughafen Wien
- Teil 17 **BMVIT** - Flughafen Linz
- Teil 18 **BMVIT** - Flughafen Graz
- Teil 19 **BMVIT** - Flughafen Salzburg
- Teil 20 **BMVIT** - Flughafen Innsbruck
- Teil 21 **BMVIT** - Flughafen Klagenfurt

### IPPC-Anlagen in Ballungsräumen

- Teil 22 **BMWA** - IPPC-Anlagen
- Teil 23 **BMLFUW** - IPPC-Anlagen

## INHALTSVERZEICHNIS

---

1.	PLANUNGSGEBIET .....	7
2.	FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE .....	8
3.	GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN .....	8
4.	ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN .....	8
5.	ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND .....	9
6.	ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN .....	10
7.	DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT .....	11
8.	BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG .....	11
9.	MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG .....	26
10.	ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN .....	27
11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM .....	32
12.	VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN .....	34
13.	GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPLANS .....	34
14.	SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN .....	35
15.	BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN .....	35
16.	ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPLANS FÜR DIE EU- BERICHTERSTATTUNG .....	37
16.1	Bestehende Lärmschutzprogramme .....	38
16.2	Geplante Lärmschutzprogramme – Lärmaktionsplan .....	39

## 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](http://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 Lebensministeriums aufgezeigt.

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

a) Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen

außerhalb des Gebietes der Stadt Innsbruck:

Bezeichnung	von km	bis km	Bereich
B171a	0	1,54	Hall in Tirol
B171	132,5	134,071	Imst
B161	23,506	28,563	Kitzbühel
B100	105,276	108,782	Lienz
B171	68,015	73,788	Rum
B178	0	3,858	Wörgl

im Gebiet der Stadt Innsbruck:

Bezeichnung	von km	bis km	Bereich
B174	2,976	5,206	Freiburgerbrücke
B174	0	2,976	Olympiabücke
B171	79,22	81,016	Höttinger Au
B171	73,788	77,156	Mühlau

weitere

- Straßenzug Langer Weg – Andechsstraße zwischen der B171 und der B174
- Gemeindestraße Egger-Lienz-Straße zwischen der A12 (Anschlussstelle West) und der B174

b) Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen

Bezeichnung	von km	bis km	Bereich
B100	98,7	109,95	Abzweigung L27 bis Ortsbeginn Lienz
B108	0	7,97	Knoten mit B100 bis Abzweigung L289
B161	gesamter Verlauf		
B169	gesamter Verlauf		
B170	gesamter Verlauf		
B171	gesamter Verlauf		
B173	gesamter Verlauf		
B177	gesamter Verlauf		

B178	gesamter Verlauf		
B179	gesamter Verlauf		
B180	6,95	31,47	Fliess bis Knoten mit B184
B181	0	24,9	Wiesing bis Abzweigung L221
B183	gesamter Verlauf		
B186	0	5,44	Haiming bis L237
B189	23,6	35,85	Knoten mit B179 bis Knoten mit B171

c) Ballungsraum Innsbruck

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

## 2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE / STELLE

Tiroler Landesregierung

## 3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

- Bundes-Umgebungslärmgesetz 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
- 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**

- Laserscan Gelände- und Bebauungsdaten, Stand 2009
- Verkehrszählraten, Stand 2010
- ZMR-Daten, Stand 2011
- GWR-Daten, Stand 2011
- Schallausbreitungsberechnungsprogramm Soundplan 7.1
- Berechnungsverfahren RVS 04.02.11, Ausgabe 1. März 2006 in Verbindung mit ÖAL-Richtlinie 28 (Februar 2001)
- Verkehrsmodell der Stadt Innsbruck
- Berechnungsmodell des Innsbrucker Lärmkatasters, Stand 2009
- Verkehrsmodell 2005 hochgerechnet auf 2010
- zulässige Höchstgeschwindigkeit der einzelnen Fahrzeuggruppen
- Gelände Bereich 10 m links und rechts des Straßenzuges (20 m-Korridor)
  - max. z-Abstand der Höhenpunkte: 0,1 m
  - max. horizontaler Abstand der Höhenpunkte: 10 m
- Gelände Bereich 20 m-Korridor bis Ende Dauersiedlungsraum
  - max. z-Abstand der Höhenpunkte: 0,25 m
  - max. horizontaler Abstand der Höhenpunkte: 10 m
- Gelände im gesamten Ballungsraum
  - max. z-Abstand der Höhenpunkte: 0,1 m
  - max. horizontaler Abstand der Höhenpunkte: 10 m
- Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Ort erhoben, Stand 2011
- Brücken, Tunnels und Galerien vor Ort erhoben, Stand 2011
- lärmschutzrelevante Bauten vor Ort erhoben, Stand 2011
- Reflexionen 1. Ordnung
- Datenaustausch mit ÖBB und ASFINAG hinsichtlich lärmschutzrelevanter Bauten
- Bestimmung der betroffenen Einwohner mittels Verschnitt von Gebäudecodes mit den Daten des ZMR

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

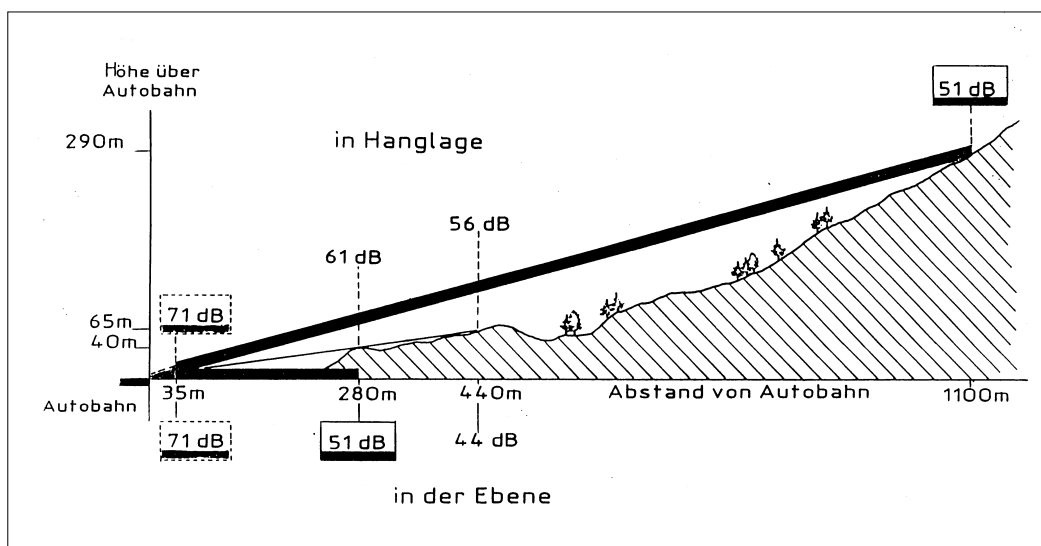
Entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. der nationalen Umsetzung ist unter der Ausarbeitung von Lärmkarten „die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindexes mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte,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

Eine detaillierte, gemeindespezifische Auswertung betroffener Personen sowie Wohnungen siehe Anhang 1 bis 3, weiters auch in Teil A der Aktionsplanung Österreich.

## 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 der 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.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at) war der 01.06.2013
- Form und Art der öffentlichen Auflage im Wege der Bekanntmachung des Ministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
- Enddatum der 6-wöchigen Stellungnahmefrist der Öffentlichkeit war der 17.07.2013
- 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 werden nach Ablauf der Stellungnahmefrist gewürdigt und im endgültigen Aktionsplan behandelt.

## 8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

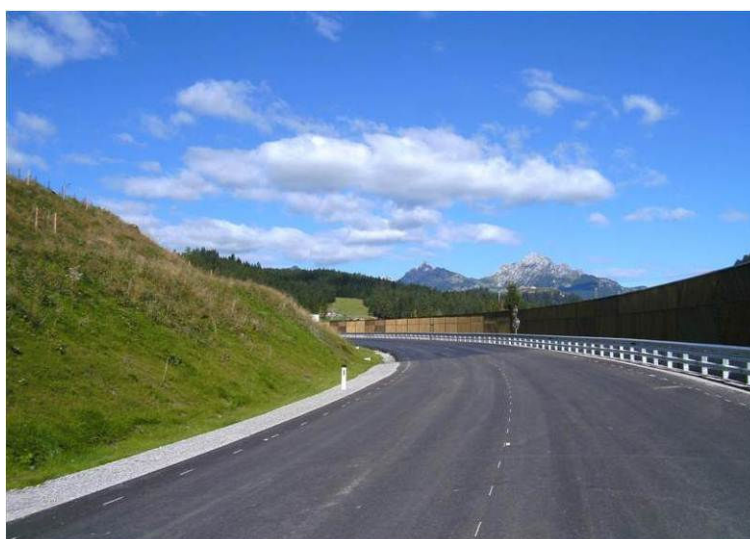
### 8.1 STRAßENBAU MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG IN ORTSCHAFTEN

#### Neubau der Umfahrungsstraße Gemeinde Heiterwang

Im Herbst 2010 konnte eines der größten Bauvorhaben der Landesstraßenverwaltung Tirols der letzten Jahre dem Verkehr übergeben werden. An der B179 Fernpassstraße von km 28,40 bis km 32,40 wurde zur Entlastung der Gemeinde Heiterwang eine Umfahrungsstraße errichtet. Ein besonderes Augenmerk stellte dabei die Errichtung eines baulichen Lärmschutzes zum Schutz der Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm dar. Im Zuge einer schalltechnischen Untersuchung wurden Immissionsberechnungen durchgeführt. Als Ergebnis dieser Berechnungen wurden Lärmschutzwände im Ausmaß von 3.850 m<sup>2</sup> und im Stützmauerbereich sowie im Portalbereich der Tunnels Lärmschutzpaneele im Ausmaß von 800 m<sup>2</sup> geplant und errichtet.



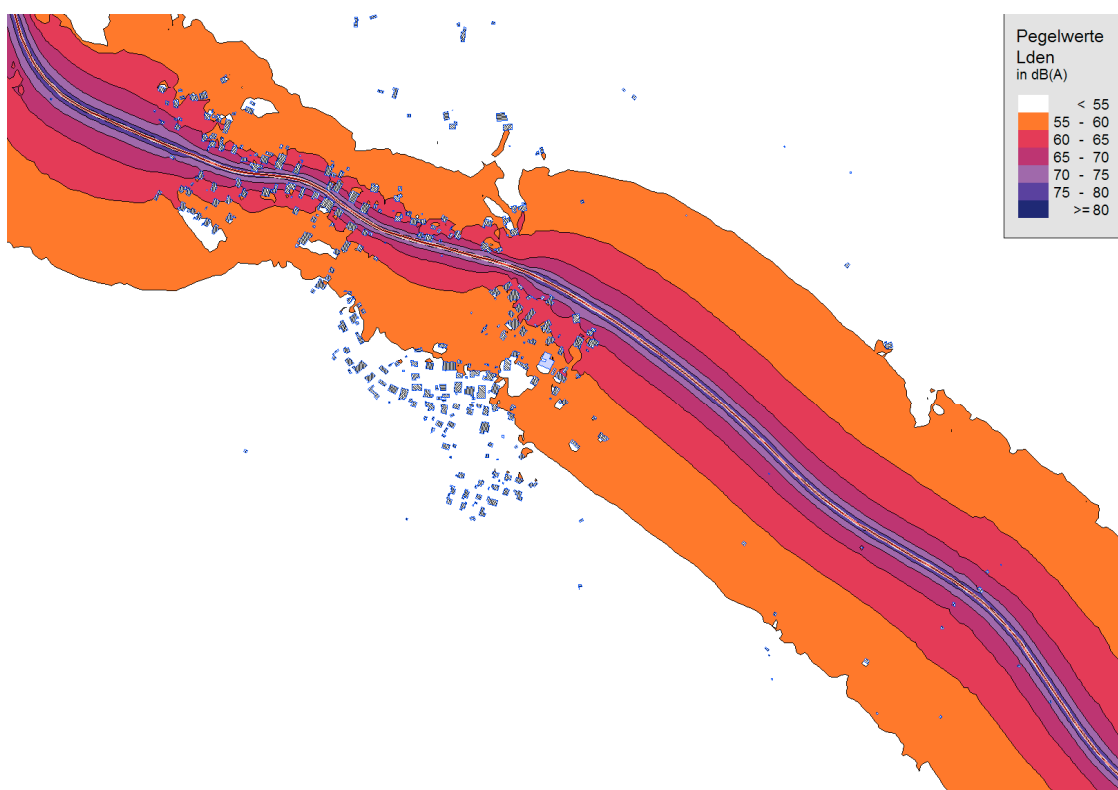
Umfahrung Heiterwang  
Lärmschutzwand und Lärmschutzpaneele



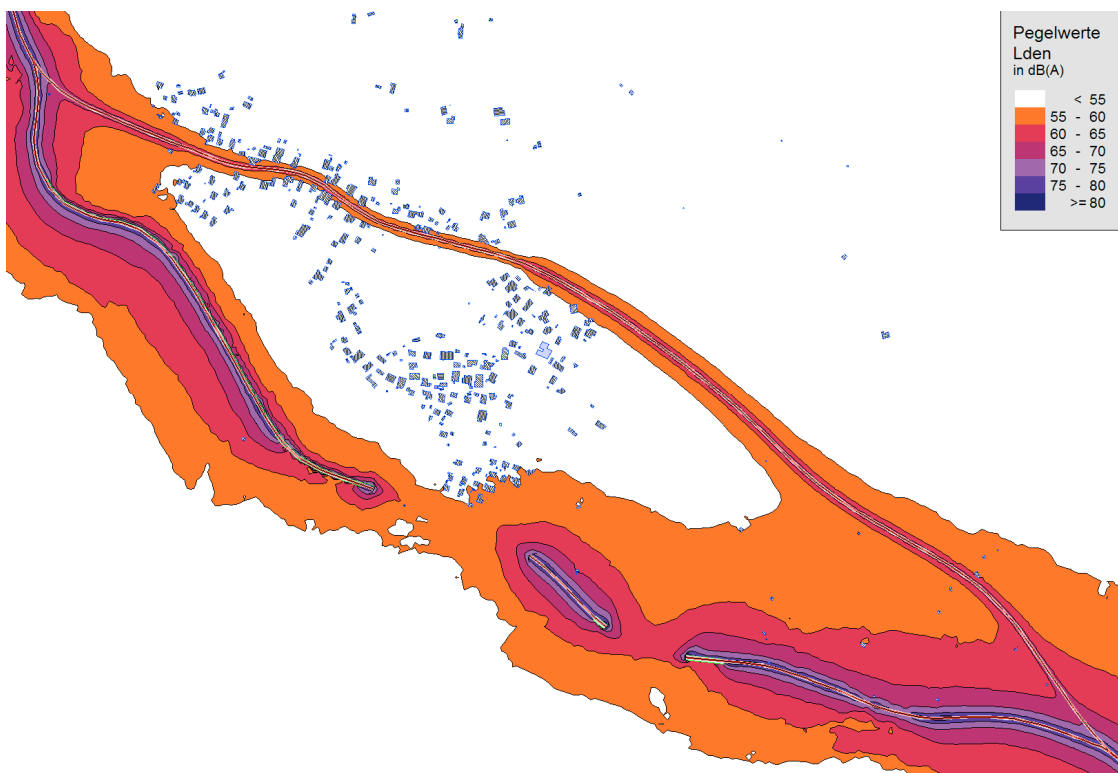
Umfahrung Heiterwang  
Lärmschutzwand Höhe 3,0 m

Mit diesem Straßenbauprojekt konnten ca. 100 Wohnungen für den  $L_{den}$  und etwa 200 Wohnungen für den  $L_{night}$  soweit vom Straßenverkehrslärm entlastet werden, dass sie nunmehr außerhalb des Darstellungsbereiches einer strategischen Lärmkarte liegen.

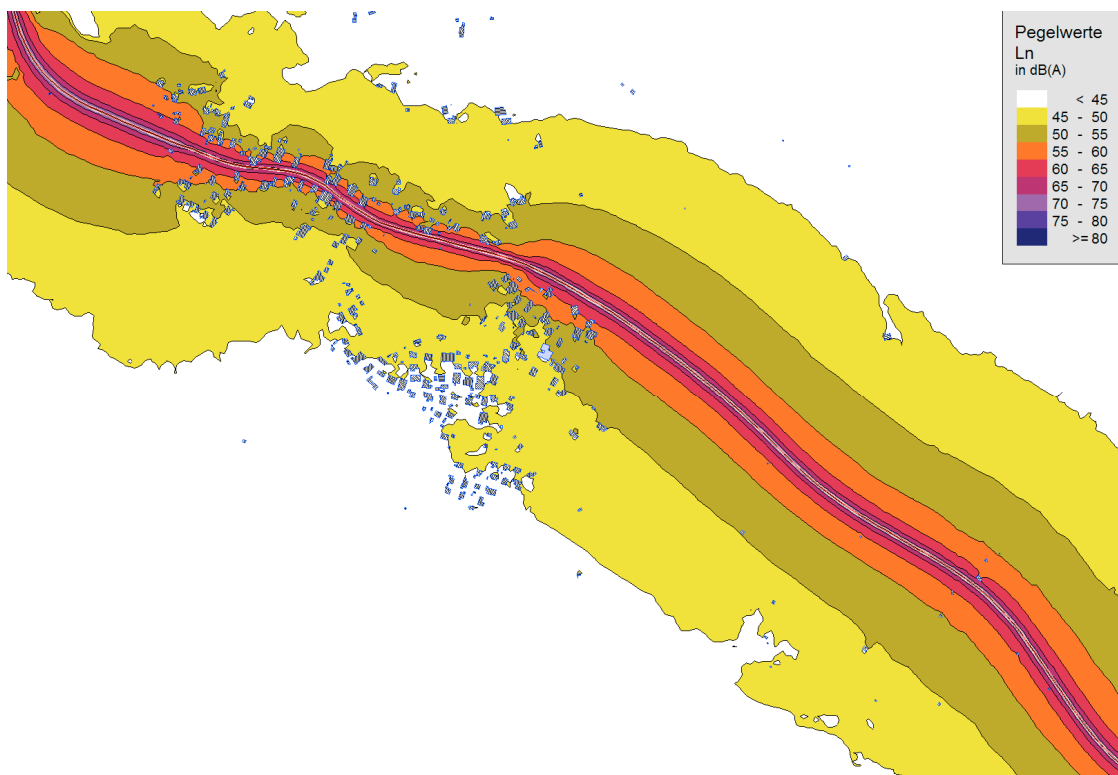
Die folgenden Bilder zeigen die strategischen Lärmkarten für das besiedelte Gebiet der Gemeinde Heiterwang vor und nach dem Bau der Umfahrung. Die Lärmkarten zeigen die Belastung in einer Höhe von 4,0 m über Gelände.



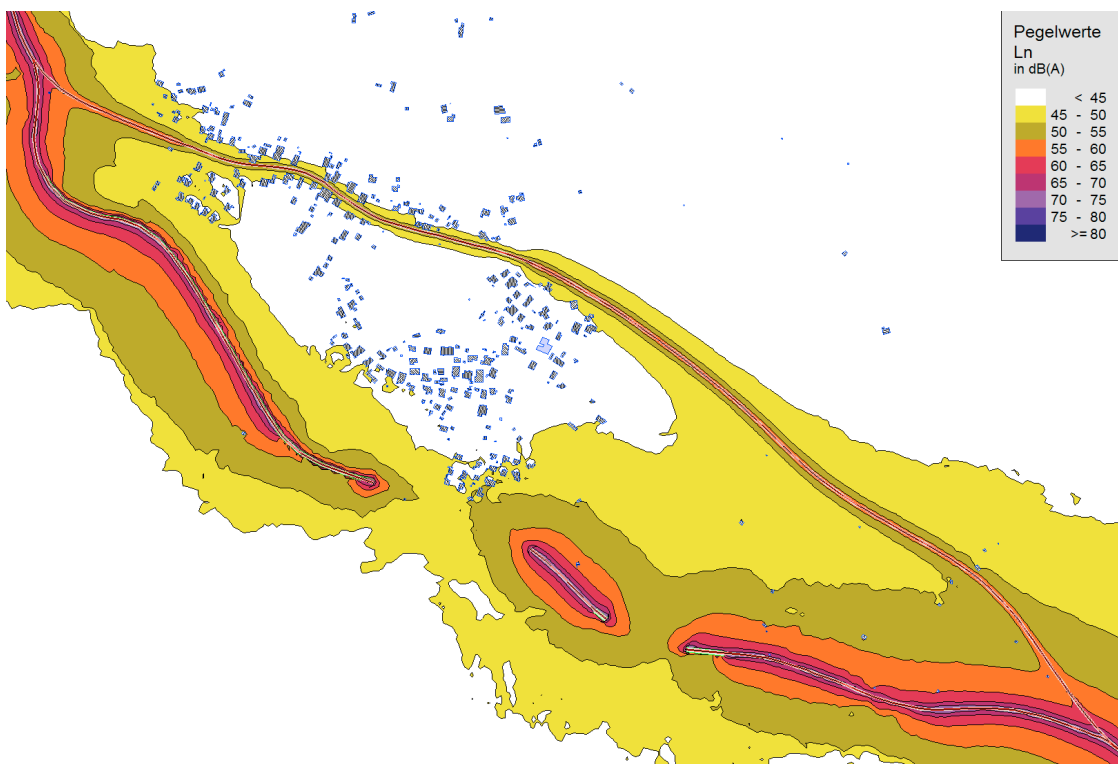
Strategische Lärmkarte – Gemeinde Heiterwang  
L<sub>den</sub> (vor Bau der Umfahrung)



Strategische Lärmkarte – Gemeinde Heiterwang  
L<sub>den</sub> (nach Bau der Umfahrung)



Strategische Lärmkarte – Gemeinde Heiterwang  
L<sub>night</sub> (vor Bau der Umfahrung)



Strategische Lärmkarte – Gemeinde Heiterwang  
L<sub>night</sub> (nach Bau der Umfahrung)

### Neubau der Umfahrungsstraße Gemeinde Söll

Im Herbst 2012 konnte das 2,67 km lange Bauvorhaben „Umweltverträgliche Umgestaltung der B178 Loferer Straße“ in der Gemeinde Söll dem Verkehr übergeben werden.

Durch das bereichsweise Tieferlegen der Trasse mit der kreuzungsfreien Anbindung Söll-Zentrum wurde einerseits die Verkehrssituation entschärft, andererseits konnten durch die Schaffung von Lärmschutzmaßnahmen Anrainer entlastet werden. Konkret wurden zum Schutz der Anrainer Lärmschutzwände im Ausmaß von ca. 2.700 m<sup>2</sup> und Wandverkleidungen im Portalbereich der Unterführungen und im Stützmauerbereich im Ausmaß von ca. 760 m<sup>2</sup> errichtet.

Das folgende Bild zeigt die Gemeinde Söll mit den bereits umgesetzten Baumaßnahmen entlang der B178 Loferer Straße.







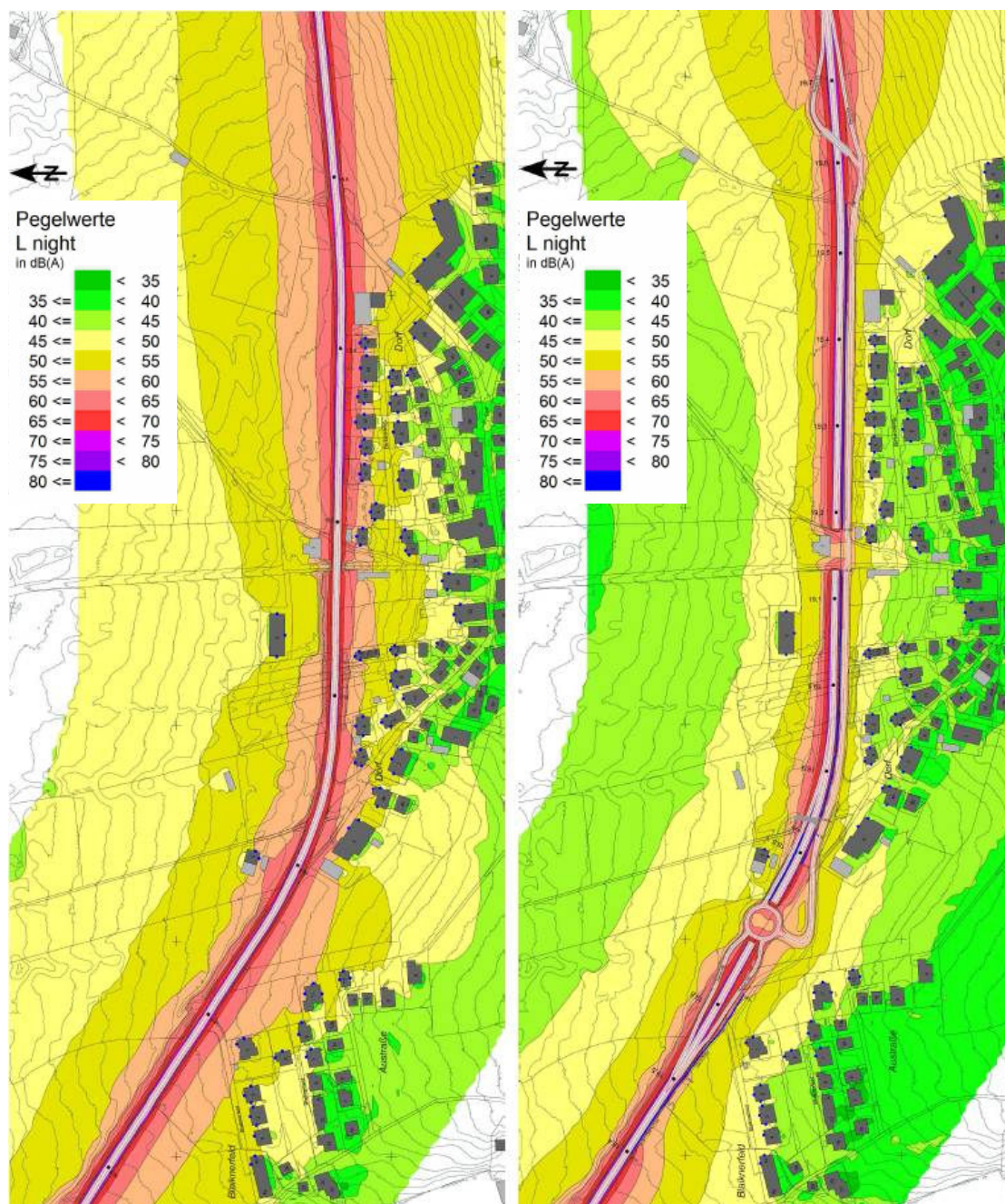
Das folgende Bild zeigt die Siedlungsbereiche Ellmau-Dorf und Blaiknerfeld nach Fertigstellung des Bauvorhabens.



Quelle: eq-vis Visualisierungen

Die B178 Loferer Straße weist im Gemeindegebiet von Ellmau ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von ca. 15.000 Fahrzeugen auf. Durch das geplante Straßenbauprojekt werden in den am meisten vom Straßenverkehrslärm betroffenen Siedlungsbereichen Ellmau-Dorf und Blaiknerfeld insgesamt ca. 450 Einwohner und 290 Wohnungen lärmmentlastet. Dabei sind Pegelreduktionen von 8 dB bis 10 dB zu erwarten. Nach Umsetzung der genannten Maßnahmen ist eine Überschreitung des Schwellenwertes für Straßenverkehrslärm von 60 dB für den  $L_{den}$  und 50 dB für den  $L_{night}$  noch bei drei Gebäuden vorhanden.

Das folgende Bild zeigt die schalltechnische Situation vor und nach dem Bauvorhaben.



Lärmkarte Nacht, 1,5m über Gelände bisherige Trassenführung

Lärmkarte Nacht, 1,5m über Gelände neue Trassenführung

Quelle: Lärmtechnische Untersuchung 2011, DI Dr. Sölder

Die prognostizierten Kosten für das Gesamtprojekt belaufen sich auf ca. € 15 Mio.

### Verbesserung des bestehenden Lärmschutzes in der Gemeinde Bichlbach

An der B179 Fernpassstraße soll im Gemeindegebiet von Bichlbach von km 23,20 bis km 23,75 (Ortsteil Wengle) der bestehende Lärmschutz verbessert werden. Es ist geplant, die bestehenden Lärmschutzwände von ca. 2,50 m auf 4,00 m zu erhöhen.

### Baulicher Lärmschutz an der Brennerstraße

2012 wurde an der B182 Brennerstraße, Höhe Bergisel, zum Schutz der Anrainer vor Straßenverkehrslärm ein baulicher Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand und Betonleitwänden realisiert. Bergseitig wurde eine insgesamt 330 m lange Lärmschutzwand teilweise auf die bereits bestehende Stützmauer aufgesetzt. Die Höhe variiert zwischen 1,5 m und 5,5 m über der Fahrbahnoberfläche. Talseitig der B182 Brennerstraße wurden am Fahrbandrand 1 m hohe Betonleitwände angebracht.

### Einhausung Autobahnabschnitt Amras

Der am stärksten von Straßenlärm belastete Siedlungsbereich in Innsbruck lag bei der Lärmkartierung 2007 in Amras (Bichlweg). Zur Reduzierung der Lärmbelastung wurde eine Einhausung des Autobahnabschnittes durchgeführt. Die Errichtung erfolgte unter Finanzierung des Landes Tirol, der Asfinag und der Stadt Innsbruck.

### Förderung von Lärmschutzfenstern

Die Landesstraßen im Planungsgebiet befinden sich großteils in dicht besiedeltem Gebiet und sind durch eine Vielzahl von Einzelzufahrten, oftmals auch durch gewerbliche Nutzung, gekennzeichnet. Aus diesem Grund ist Lärmschutz oft nur in Form von Fensterförderungen möglich.

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:

Bezeichnung	von km	bis km	Fensterförderung in €
B 171a	0	1,54	0,-
B 171	132,5	134,071	8.367,-
B 161	23,506	28,563	199.295,-
B 100	105,276	108,782	124.391,-
B 171	68,015	73,788	260.355,-
B 178*)	0	3,858	214.064,-

\*) Die Fensterförderungen wurden für Wohnhäuser an der ehemaligen Trasse der B178 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	1.193.798,-
B 174	0	2,976	412.063,-
B 171	79,22	81,016	182.397,-
B 171	73,788	77,156	168.999,-

Insgesamt wurde ein Förderungsbetrag von ca. € 2,8 Mio. im Planungsgebiet gewährt.

Zudem fördert die Stadt Innsbruck seit dem 01.01.2013 Sanierungsmaßnahmen zur Erhöhung des Wärme- und Schallschutzes an Wohngebäuden. Die Förderung gilt für Objekte, die mindestens zehn Jahre alt sind. Im Bereich des Schallschutzes besteht die Möglichkeit einer Förderung von Schallschutzfenstern mit einem bewerteten Schalldämmmaß von mindestens 38 dB sowie einem  $U_w < 1,3 \text{ W/m}^2\text{K}$  und Schalldämmlüftern mit mind.  $20 \text{ m}^2/\text{h}$ . Schallschutzfenster werden mit 5% bis max. 20% und Schalldämmlüfter mit 10% gefördert.

## 8.2 DAS PLANUNGSGEBIET ÜBERSCHREITENDE MAßNAHMEN

### Landesstraßen Tirol – Allgemeines

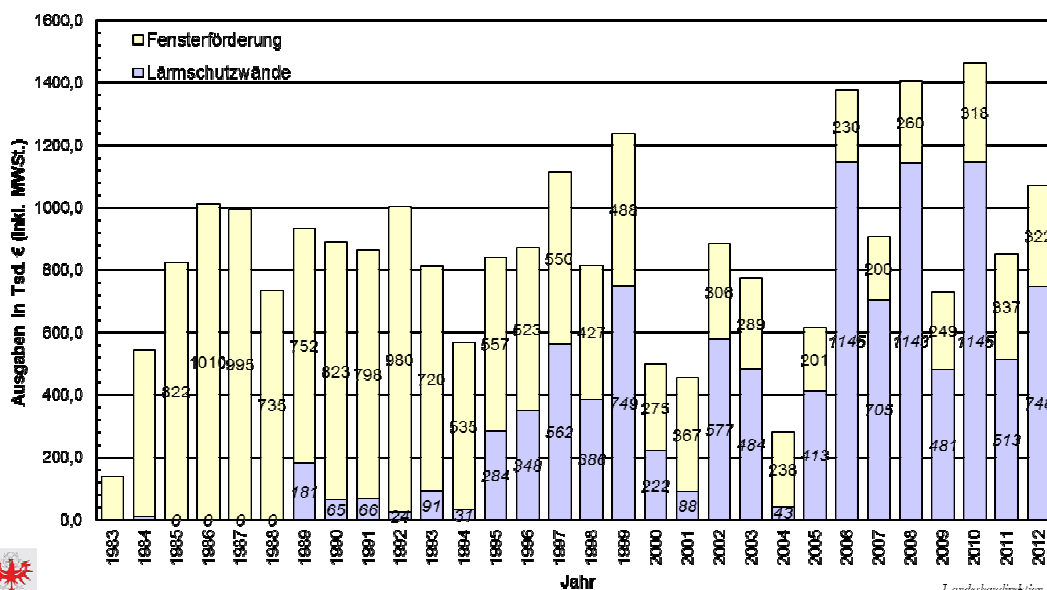
An den hochbelasteten Landesstraßen in Tirol werden schon seit Ende der 70er Jahre – damals noch im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung – Lärmschutzmaßnahmen von Seiten der Landesstraßenverwaltung realisiert. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um den Neubau von Umfahrungsstraßen, die Errichtung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

### Ausgaben für Lärmschutzmaßnahmen gesamt

Neben den angeführten Maßnahmen im Planungsgebiet wurden von der Landesstraßenverwaltung Tirol eine Reihe weiterer Maßnahmen (Lärmschutzwände im Ausmaß von knapp 26 km Länge und einer Fläche von  $65.000 \text{ m}^2$  und Fensterförderungen in der Höhe von € 16,5 Mio.) zum Anrainerschutz getroffen (siehe anschließende Grafik).

**Landesstraßen B  
Ausgaben für Lärmschutzmaßnahmen am Bestand**

Stand: 1.1.2013



Tirol  
Landesbauverwaltung  
Abteilung Straßenbau

**Schwerverkehr**

Seitens des Landes Tirol wurden auf den die Autobahn begleitenden B- und L-Straßen abschnittsweise Fahrverbote für Lkw > 7,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht eingerichtet. Diese Fahrverbote beruhen auf der Straßenverkehrsordnung und wurden auf Grund des Ausweichverkehrs 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.

Auf den B-Straßen B177 Seefelder Straße, B179 Fernpassstraße, B180 Reschenstraße und B181 Achenseestraße wurden auf Grund der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs Fahrverbote für Schwerverfahrzeuge über 7,5 t eingerichtet. Ausgenommen sind Ziel- und Quellverkehr in bestimmte Bezirke in Tirol und im angrenzenden Ausland. Durch Reduktion des Durchzugsschwerverkehrs auf den B- und L-Straßen wurde damit auch eine Lärminderung erzielt.

Auf der B178 Loferer Straße von km 0,0 in der Gemeinde Kirchbichl bis km 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). Ebenso ist auf dieser Strecke 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.

### 8.3 VERBESSERUNG IM RADVERKEHR UND ATTRAKTIVIERUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IN TIROL

Die Tiroler Landesregierung hat mit 31.05.2012 das Mobilitätsprogramm des Landes Tirol für die Periode 2013-2020 beschlossen.

Ziel des Mobilitätsprogramms ist es ausgehend von der Mobilitätserhebung 2011 folgenden Zielwerte bis 2020 zu erreichen:

- Erhöhung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs landesweit um +3% an allen Wegen
- Erhöhung des Radverkehrsanteils landesweit um +3% an allen Wegen
- Erhöhung des Fußgängeranteils um +1% an allen Wegen
- Senkung des Modal Split im Kfz-Bereich (Fahrende und Mitfahrende) auf unter 50%.

Durch diese Ziele wird auch wesentlich zur Reduktion des Pkw-Verkehrs und damit zur Reduktion der Lärmbelastung beigetragen.

Konkret sind folgende Maßnahmen des Landes zur Erreichung dieser Ziele vorgesehen bzw. bereits in Umsetzung begriffen:

#### a. Öffentlicher Verkehr

- Ausbau des S-Bahn Netzes (Verlängerung bis Jenbach und Einführung eines durchgehenden 30min-Takte
- Errichtung einer attraktiven 2. Schieneninfrastruktur im Zentralraum von Innsbruck (Regionalbahn)
- Verbesserte Abstimmung zwischen Fern- und Regionalverkehr zur Optimierung der Umsteigebeziehungen und Beschleunigung der Fahrzeiten
- Einführung eines Jahrestickets für SeniorInnen und SchülerInnen (SL-Ticket) zu einer attraktiven Flatrate
- Prüfung der Einführung eines Jahrestickets zu einem günstigen Preis unter Sicherstellung des hohen Angebots- und Qualitätsstandards
- Tarifreform zur Erleichterung des Zugangs zum Öffentlichen Verkehr
- Angebot eines Top-Tickets im gesamten Landesgebiet
- Stetiger Ausbau des ÖV-Angebotes
- Schaffung eines Förderplans für den bedarfsorientierten Öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum zur Unterstützung der Gemeinden bei dessen Einführung und fortlaufenden Betrieb

#### b. Radverkehr

- Erstellung eines landesweiten Radkonzeptes: Definition eines Landesradwegenetzes, Erstellung eines Ausbauplans und Finanzierungshorizonts bis 2020, Klärung von Erhaltungsverantwortlichkeiten
- Stetiger Ausbau von überregionalen Radwegen zum Attraktiveren des Radwegenetzes zwischen den Gemeinden für den Alltagsverkehr
- Förderung von Gemeinden innerhalb des Mobilitätsprogramms (Erstellung einer Förderrichtlinie) bei umweltfreundlichen Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs in Gemeinden
- Bewusstseinsbildende Aktionen zum Thema Radverkehr (z.B. Fahrradwettbewerb)

## 8.4 MAßNAHMEN IM BALLUNGSRAUM INNSBRUCK

### Attraktivierung des Radfahrverkehrs in Innsbruck

Innsbruck bietet durch den Umstand, dass 68% aller Wege kürzer als 3 km sind ein großes Potenzial für den Radfahrverkehr. Um diesen attraktiver zu gestalten, wurde von der Stadt Innsbruck in den vergangenen Jahren ein Radförderprogramm ins Leben gerufen. Dieses Förderprogramm hat zum Ziel, die Beteiligung am Radfahrverkehr zu steigern, was in den letzten Jahren beeindruckend gelungen ist. Beachtliche 23% der Alltagswege werden in Innsbruck mit dem Rad zurückgelegt, dies bedeutet eine deutliche Steigerung seit der Aktionsplanung 2008. Grund hierfür sind etwa der kontinuierliche Ausbau des Radwegnetzes (derzeit ca. 90 km) im gesamten Stadtgebiet und die vermehrte Installation von wettergeschützten Radabstellanlagen (sogenannte „Radboxen“).

Die Zahl der Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum (derzeit im gesamten Stadtgebiet Platz für knapp 4000 Räder) soll künftig vor allem im Innenstadtbereich wesentlich erhöht werden, wobei in erster Linie Anlehnbügel zum Einsatz kommen werden. Im Stadtgebiet von Innsbruck wurden seitens der IVB 30 mobile Radabstellanlagen aufgestellt. Die Radabstellanlagen bieten durch ihre Überdachung Witterungsschutz und ermöglichen ein sicheres und beschädigungsfreies Abstellen der Fahrräder. 2012 wurden weitere 20 derartige Anlagen errichtet. Durch die bereits erfolgte Änderung der Tiroler Bauordnung kann künftig auch die Errichtung von Radabstellplätzen vorgeschrieben werden.

Das vorhandene Radwegnetz wird schrittweise weiter ausgebaut. Radweglückenschlüsse im Bereich Schöpfstraße und im Bereich Markthalle/Innbrücke sowie das Angebot einer öffentlichen, monatlich stattfindenden Radwerkstatt in Innsbruck tragen zur Attraktivierung des Radfahrverkehrs bei. Zusätzliche Beschilderungen weisen verstärkt auf Radfahrwege hin. Auch im Zuge der Errichtung eines Hochwasserschutzes für Sill und Inn wurden neue Radwege sowie eine Fuß-Radwegbrücke über die Sill (Tiflis Brücke) geschaffen. Seit 2009 gibt es beim Stadtmagistrat Innsbruck einen Radfahrkoordinator, der bei straßenbautechnischen Projekten in die Planung miteingebunden wird.

Gemeinsam mit Land Tirol, Stadt Innsbruck und ÖBB arbeiten die IVB an der Errichtung eines Fahrradverleihsystems für die Bevölkerung von Innsbruck. An mehreren Verleihstationen in Innsbruck (gedacht ist zunächst an ca. 20 Verleihstationen) sollen Fahrräder von registrierten KundInnen entliehen und an jeder beliebigen Station in Innsbruck auch wieder zurückgegeben werden können. Das Fahrradverleihsystem ist für kurzfristige Entlehnungen konzipiert und stellt eine Ergänzung zum ÖPNV dar. Im September 2010 wurde in Kooperation zwischen IVB und Börse der Radverleih ‚I-Bike‘ ins Leben gerufen. 80 hochwertige Fahrräder (z.T. auch Elektrofahrräder) stehen in Innsbruck, Nähe der Triumphpforte, für Gäste und Einheimische zur Verfügung.

Innsbruck beteiligt sich sowohl als Gemeinde als auch als Betrieb am tirolweiten Wettbewerb „Tirol auf D`Rad“. Dieser Wettbewerb wird im Zuge der österreichweiten Kampagne „Österreich radelt zur Arbeit“ durchgeführt. Dabei sollen sowohl BürgerInnen als auch MitarbeiterInnen zur Verwendung des Fahrrades im Alltag motiviert werden.

### **Attraktivierung öffentlicher Verkehrsmittel**

Ziel der Maßnahmen zur Attraktivierung der öffentlichen Verkehrsmittel ist es, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und somit eine Änderung des Modal-Splits zu erreichen.

Das sich derzeit in der Umsetzung befindliche Projekt zum Ausbau und der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 in Verbindung mit dem Bau der Regionalbahn Rum-Völs stellt einen großen Schritt in Richtung Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel dar. Die Straßenbahnlinie 3 wurde mittlerweile bis zum Bildungs- und Nahversorgungszentrum Innsbruck West verlängert und mit 2012 konnte die Endhaltestelle Amras in den Bereich des neu errichteten Wohnviertels in der Philippine-Welser-Straße verlegt werden. Weiters wurde an der Realisierung der Regionalbahn im Zentralraum von Innsbruck gearbeitet. Die Etappe 1a (Hauptbahnhof – Höttinger Au) wurde bereits in Betrieb genommen, der Bau der Etappe 2a ist in Gang (Sillpark – Leipziger Platz).

Die Planungen für die restlichen Abschnitte der Regionalbahn in Innsbruck sind bereits im Laufen. Zusätzlich sind folgende Ausbaumaßnahmen am Straßenbahnnetz geplant:

- weitere Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis Peerhofsiedlung/Allerheiligen (Ausbaustufe 2); Baufertigstellung bis 2015
- Errichtung der Straßenbahnlinie O (anstelle der bestehenden Obus-Linie); verkehrt zwischen O-Dorf und Allerheiligen/Peerhofsiedlung/Technik West (Ausbaustufe 3)
- Verlängerung Straßenbahnlinie O nach Rum (Ausbaustufe 4)

Die Gesamtbaukosten zur Verlängerung Straßenbahnlinie 3 / Regionalbahn belaufen sich gemäß beschlossener Finanzierungstabelle auf € 395 Mio. Die Inbetriebnahme der 12,7 km langen Gesamtstrecke ist für das Jahr 2020 vorgesehen.

Weitere Maßnahmen:

- Bund, Land und Stadt Innsbruck errichten zur Stärkung der Eisenbahnverbindung im Zentralraum zusätzliche Haltepunkte für die S-Bahn.
- Durch laufende Maßnahmen (eigene Busspuren, ÖV-Beschleunigung bei Ampel, etc.) soll die durchschnittliche Geschwindigkeit des Öffentlichen Verkehr gehoben werden.

### **Topticket (ÖV-Jahresticket)**

Das Innsbruck-Ticket („Topticket“) können die MitarbeiterInnen aller Unternehmen und Institutionen, die einen Topticket-Kooperationsvertrag mit den IVB eingehen, erwerben. Die teilnehmenden Unternehmen leisten einen monatlichen Topticketbeitrag pro MitarbeiterIn und ermöglichen damit ihren MitarbeiterInnen den Erwerb eines um 40% verbilligten Ganzjahrestickets. Das IVB-Topticket ist auf allen Linien in der Kernzone Innsbruck gültig, inklusive der Hungerburgbahn. Mit Stand 01.05.2013 listeten die IVB 32 Topticket-Kooperationspartnerunternehmen aus unterschiedlichen Branchen. Von den 32 Topticket-Kooperationspartnern benutzen ca. 2.000 Personen ein Topticket. Dies entspricht einer Nutzungsrate von rund 15%. Die Anzahl der Topticket-Berechtigten beläuft sich auf ca. 13.000 MitarbeiterInnen.



### **Tarifreform**

Die Stadt Innsbruck arbeitet zusätzlich an einer **Tarifreform** des Öffentlichen Verkehrs, um Jahrestickets günstig anbieten zu können. Vergleiche aus anderen Städten haben erwiesen, dass ein günstiges Jahresticket eine spürbare Verlagerung der täglichen Wege zum ÖPNV bewirkt.

## 9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG

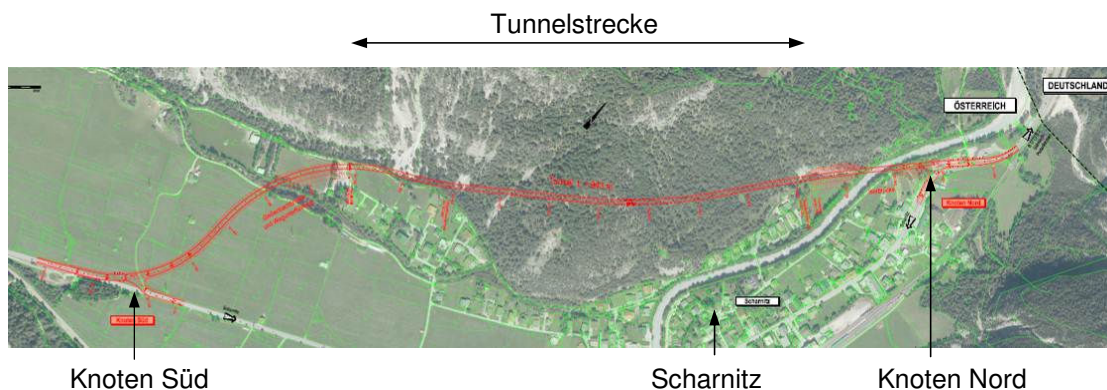
Hochbelastete Straßen gehen mit einem gewissen Ausmaß an Lärmentwicklung einher. Sämtliche bereits gesetzte und geplante Maßnahmen im Bereich von Straßenbauvorhaben werden auch Teil der Aktionsplanung sein, um den bereits eingeschlagenen Weg der Lärminderung fortzusetzen und sich den besonderen Herausforderungen des Lärmschutzes zu stellen.

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

### Neubau von Umfahrungsstraßen

An der B177 Seefelder Straße ist im Gemeindegebiet von Scharnitz ein Projekt zur Umfahrung von Scharnitz geplant. Die neue Umfahrungsstraße zweigt dabei südlich von Scharnitz bei km 19,0 von der bestehenden B177 Seefelder Straße Richtung Norden ab und verläuft zunächst ca. 600 m über freies Gelände. Es folgt eine Tunnelstrecke von 943 m. Ab dem Nordportal des Tunnels verläuft die Straße noch etwa 350 m frei, überquert dabei die Isar und mündet beim Knoten Nord wieder in die B177 Seefelder Straße ein. Zwischen Nordportal und Knoten Nord ist angedacht, an der gebäudezugewandten Straßenseite Lärmschutzwände zu errichten.

Das folgende Bild zeigt einen Übersichtslageplan mit neuer Umfahrungsstraße zum derzeitigen Planungsstand.



Geplanter Baustart für die neue Umfahrungsstraße ist 2015.

Die B177 Seefelder Straße weist im Gemeindegebiet von Scharnitz ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von ca. 6.500 Fahrzeugen auf. Von den im Jahr 2011 gezählten 1.323 Einwohnern befinden sich etwa 400 Einwohner über dem Schwellenwert der Aktionsplanung für Straßenverkehrslärm von 60 dB für den  $L_{den}$ . Der Schwellenwert von 50 dB für den  $L_{night}$  wird von 300 Einwohnern überschritten.

Durch das geplante Bauvorhaben erfolgt eine wesentliche Lärmentlastung für Scharnitz, sodass alle betroffenen Einwohner ( $L_{den}$  400 Einwohner,  $L_{night}$  300 Einwohner) nach Fertigstellung der Umfahrung unter dem Schwellenwert der Aktionsplanung für Straßenverkehrslärm liegen.

### **Attraktivierung des Radfahrverkehrs in Innsbruck**

Eine Fortsetzung des bereits erfolgreich eingeschlagenen Weges, den Radfahrverkehr in Innsbruck attraktiver zu gestalten, ist auch in den nächsten Jahren geplant. Weitere Radweglückenschlüsse, ein Ausbau des Radwegnetzes sowie weitere Radabstellanlagen sind beabsichtigte Maßnahmen.

Die Installation eines Radfahrkoordinators beim Stadtmagistrat Innsbruck hat sich in den vergangenen Jahren sehr gut bewährt. Dieser soll in Zukunft noch bewusster in die Verkehrsplanung zu Straßen- und Schienenbauprojekten eingebunden werden. Derzeit findet seitens der Verkehrsplanung eine Maßnahmenammlung zum Radfahrverkehr statt, welche zunächst einer Prioritätenreihung unterzogen werden und im nächsten Schritt umgesetzt werden soll.

### **Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs in ganz Tirol**

Die in Punkt 8.3 genannten bestehenden Maßnahmen werden kontinuierlich weitergeführt, so dass sie auch und insbesondere in Zukunft wirksam sind.

## **10. ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND 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. 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.

### **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 wird und somit auch ein enormes Potential für Reduktionen im Verkehr vorhanden ist.

Auf Basis der Mobilitätsstudie 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.

### **Ziel des Mobilitätsprogramms**

Im Programm 2013-2020 stellt das Ziel die genaue Definition einer zu erreichenden Änderung in der Verkehrsmittelwahl in einem bestimmten Zeitraum dar. Diese Änderung wird im Rahmen einer Mobilitätsstudie (Vergleich der Erhebungen 2011 und 2020) überprüft.

Folgende Ziele werden definiert:

- Erhöhung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs landesweit um +3% an allen Wegen
- Erhöhung des Radverkehrsanteils landesweit um +3% an allen Wegen
- Erhöhung des Fußgängeranteils landesweit um +1% an allen Wegen
- Senkung des Modal-Split im Kfz-Bereich (Fahrende und Mitfahrende) auf unter 50%

Dadurch entsteht eine Änderung im Modal-Split mit folgenden geplanten Auswirkungen:

Tirol	2011	2020	Zieländerung
<b>Pkw + Mitfahrer</b>	56,3%	49,9%	-6,4%
<b>ÖV</b>	10,0%	13,0%	3,0%
<b>Rad</b>	11,0%	14,0%	3,0%
<b>zu Fuß</b>	21,0%	22,0%	1,0%
<b>Sonstige</b>	1,7%		
<b>Summe</b>	100,0%		

Parallel dazu werden folgende Einzelziele definiert:

- 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

### **Mobilitätskonzept (Mobil 21)**

Unter dem Titel „Innsbruck Mobil 21“ entsteht derzeit ein Mobilitätskonzept für Innsbruck und den Zentralraum, das den Zielen Gesundheit, Klimaschutz, Energieeffizienz und Lebensraumqualität im 21. Jahrhundert gerecht werden soll. Basierend auf einer umfassenden Analyse der Ausgangssituation, möglicher Entwicklungen und Zukunftsszenarien und deren Bewertung sollen konkrete kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen erarbeitet werden, die unter gleichzeitiger quantitativer und qualitativer Erhöhung der Mobilität im Großraum Innsbruck beitragen sollen

- zu einem Ausbau des sogenannten Umweltverbundes – ÖPNV, Radfahren, zu Fuß gehen
- zu einer Verringerung des MIV und somit zur Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffemissionen
- zur Gewährleistung der möglichst ungehinderten bereits eingeleiteten Entwicklungen des ÖPNV

## **Verbesserungen im öffentlichen Verkehr**

Verbesserungen im öffentlichen Verkehr 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.

- Im öffentlichen Verkehr wird ein optimal abgestimmtes kundenfreundliches Bus- und Bahnangebot umgesetzt. Schwerpunkte liegen im Aufbau regionaler kundenoptimierter Taktsysteme, der Busbeschleunigung sowie zielgruppenorientierten Maßnahmen im Berufs- und Freizeitverkehr. Weiters werden Nahverkehrsdienstleistungsverträge zwischen Ländern, regionalen Gemeindeverbänden und Verkehrsunternehmen abgeschlossen.
- Es erfolgen Investitionen in Infrastruktur und rollendes Material 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.

- verstärkte Förderung und Umsetzung flexibler und innovativer Betriebsformen im öffentlichen Verkehr 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 öffentlichen Verkehr sowie Prüfung der Versicherungs- und gewerberechtlichen Situation bei den Fahrgemeinschaften)
- Forcieren und Bewerben von CarSharing und der Bildung von Fahrgemeinschaften (Carpooling)

## **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.

Die lärmwirksamsten Maßnahmen für den Individualverkehr stellen sich wie folgt dar:

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 der Einsatz moderner Triebwagen bei den ÖBB (36 Talenzüge), der Halbstundentakt seit Dezember 2007 zwischen Hall i.T. und Telfs, der 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) anzuführen.

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 das Regionalbahnkonzept im Zentralraum Innsbruck umgesetzt. 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 den Kurzstreckenverkehr 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, den Kurzstreckenflugverkehr zwischen nahe gelegenen Großstädten deutlich zu reduzieren. Die ÖBB haben mit Dezember 2009 auf der Relation Wien - Innsbruck - Bregenz - Zürich mit dem Railjet ein neues Produkt im Fernverkehr eingesetzt, das sich qualitativ vom bisherigen Wagenmaterial deutlich abhebt und zu einer spürbaren Fahrzeitverkürzung zwischen Innsbruck und Wien führt.

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 bewusstseinsbildende Maßnahmen sowie auch ein verkehrssicheres Radwegenetz.

Im Bereich des Individualverkehrs bedarf es neben einer Bewusstseinsbildung 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

Das grundsätzliche Ziel der Richtlinie lautet: „Die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus ist Teil der Gemeinschaftspolitik, wobei eines der Ziele im Lärmschutz besteht.“ Hierfür ist es notwendig „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen und sie zu mindern.“ Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Maßnahmen vorgesehen. Die Belastung durch Umgebungslärm wird anhand von Lärmkarten nach gemeinsamen Bewertungsmethoden ermittelt.

### Verkehrsleitende Maßnahmen

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. 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-Straßennetz. Diese Maßnahmen sind daher von Bundesseite zu erheben und zu bewerten.

### 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 Lärmbelastung abgeleiteten Anforderungen wird somit ein verstärktes Augenmerk gelegt.

### Baulicher Schallschutz

Mit 22.08.2013 wurde die letzte Änderung zu den Technischen Bauvorschriften mit LGBl. Nr. 78/2013 kundgemacht. Mit dieser Änderung wird OIB-Richtlinie 5, Schallschutz, Ausgabe Oktober 2011 für verbindlich erklärt. Diese OIB-Richtlinie 5 regelt im Detail unter anderem die Anforderungen an den 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 Schwellwertüberschreitungen befinden, jedenfalls ausreichend Genüge getan. Im Zusammenhang mit diesen Anforderungen ist auch zu erwähnen, dass eine entsprechende Raumlüftung für Schlafräume vorzusehen ist.



## **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.

## **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.

## **12. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN**

Das Tiroler Mobilitätsprogramm wurde für die Jahre 2013 – 2020 mit einem Gesamtbudget von € 3,51 Mio. ausgestattet. Diese Mittel fließen in die Förderung von umweltfreundlichen Alternativen zum motorisierten Individualverkehr.

Als Kosten für das Straßenbauprojekt „Umweltgerechte Umgestaltung in der Gemeinde Ellmau“ wurden seitens des Landes Tirol € 15 Mio. budgetiert.

Für bauliche Lärmschutzmaßnahmen am Bestand werden jährlich von der Landesstraßenverwaltung Tirol bis zu etwa € 800.000 aufgewendet. Für die Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern stehen im Bereich der Landesstraßenverwaltung Tirol jährlich etwa € 200.000 – 300.000 zur Verfügung.

Es werden die bereits bisher im Rahmen der bestehenden auf Lärmschutz bezogene Förderungen oder Maßnahmen eingesetzten Mittel weiterhin budgetiert und verwendet. Konkrete Zahlen zu den aufzuwendenden Finanzmitteln liegen erst nach durchgeführter Planung der einzelnen Maßnahmen vor.

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

Eine Feststellung der Wirksamkeit von Maßnahmen mittels Vergleich der strategischen Lärmkarten 2012 mit jenen der nächsten Kartierungsrunde ist nicht möglich, da die strategische Lärmkartierung 2017 mit einem europaweit einheitlichen Bewertungsmodell (CNOSSOS-EU) durchzuführen sein wird, das sich von jenem der strategischen Lärmkarten 2012 unterscheidet.

Es ist geplant, die Wirksamkeit von zukünftigen Lärmschutzmaßnahmen mittels Berechnungen von Vorher-Nachher-Situationen, wie bei der Umfahrung Heiterwang, darzustellen.

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 in der Landesstraßenverwaltung genauestens dokumentiert und in einer Datenbank vorgehalten und evaluiert.

## 14. SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN

### Umweltgerechte Umgestaltung in der Gemeinde Ellmau

Die neue Trassenführung der B178 Loferer Straße entlastet in erster Linie die straßennahen Siedlungsbereiche Ellmau-Dorf und Blaiknerfeld vom Straßenverkehrslärm maßgeblich. Diese Entlastung um 8 dB bis 10 dB betrifft ca. 450 Einwohner und 290 Wohnungen. Eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für Straßenverkehrslärm von 60 dB für den  $L_{den}$  und 50 dB für den  $L_{night}$  ist nach Umsetzung dieses Straßenbauprojekts noch bei drei Gebäuden vorhanden.

### Neubau der Umfahrungsstraße in Scharnitz

Durch den Bau der Umfahrungsstraße wird die Ortschaft Scharnitz weitgehend vom Straßenverkehrslärm der B177 Seefelder Straße entlastet. Eine konkrete schalltechnische Planung unter Angabe von entlasteten Personen liegt noch nicht vor, es kann allerdings jetzt schon davon ausgegangen werden, dass es nach Fertigstellung der Umfahrung keine Überschreitungen der Schwellenwerte für die Aktionsplanung (derzeit 400 Einwohner für den  $L_{den}$  und 300 Einwohnern für den  $L_{night}$ ) mehr gibt.

## 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

- einen Rahmen für die künftige Genehmigung von Vorhaben, die im Anhang 1 UVP-G 2000 angeführt sind, festlegen,
- voraussichtlich Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben oder
- 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. STELLUNGNAHMEN ZUM ENTWURF DES AKTIONSPLANES

### Rechtsgrundlage

Gemäß § 74i Abs. 3 hat die Landesregierung die eingelangten Stellungnahmen zusammenfassend zu würdigen. Zur Berücksichtigung dieser Stellungnahmen ist eine Dokumentation zu erstellen und diese der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Auf Grund der überschaubaren Anzahl der Stellungnahmen erfolgt dies direkt im Aktionsplan.

### Dokumentation der abgegebenen Stellungnahmen

Stellungnahmen sind eingelangt von:

Philipp Groborsch

Wolfgang Holl

Richard Kuenz

Franz Lair

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol

Robert Ullrich

Gottfried Mayr

Heinz Fuchsig

### Gemeinsame Würdigung der abgegebenen Stellungnahmen

Die Mehrzahl der von Privatpersonen eingebrachten Stellungnahmen kam aus dem Ballungsraum Innsbruck. Hier wurden einige meist sehr konkrete Lärmprobleme angesprochen. Eine wesentliche Zahl der hier genannten Fälle liegt außerhalb des Anwendungsbereiches der Umgebungslärmrichtlinie, deshalb wurden diese Anbringen den befassen Stellen weitergeleitet bzw. die Inhalte dieser Stellungnahmen auch mit dem Umweltreferat der Stadtgemeinde Innsbruck kommuniziert. Auch bei Stellungnahmen außerhalb des Ballungsraumes zeigte sich häufig ein Fokus auf Lärmquellen, die in die Kompetenz des Bundes fallen. Diese wurden weitergeleitet. Auf Anregungen der Kammer für Arbeit und Angestellte für Tirol wurde der Aktionsplan um die Angabe der Betroffenenheiten mit

Gemeindeaufschlüsselung ergänzt sowie auch die allgemeine Zielsetzung der Lärmaktionsplanung für die nächsten 5 Jahre formuliert. Die Anregung der strengeren Überwachung von einzuhaltenden Höchstgeschwindigkeiten wird aufgenommen und an die entsprechenden Entscheidungsträger kommuniziert. Aussagen zu lärmindernden Maßnahmen in Zonen mit bereits bestehenden Schwellwertüberschreitungen im Besonderen zum Neubau von Wohnungen in Lärmzonen wurden im Punkt „Baulicher Schallschutz“ ergänzt. Die Anregung von Dr. Fuchsig zur Aufnahme der Lärmschutzkommission (Anm: Arbeitsgruppe Lärmschutz beim Amt der Tiroler Landesregierung) wurde aufgenommen.

## **17. ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPANS FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG**

Das Planungsgebiet dieses Teilaktionsplanes umfasst das Land Tirol im Bereich der Hauptstraßen im Kompetenzbereich des Landes mit einer jährlichen Verkehrsstärke von über 3 Mio. KFZ. Das Land Tirol hat in der Vergangenheit neben Mitfinanzierungen im Bereich des Lärmschutzes des Bundes auch an den Landesstraßen Maßnahmen durch Umfahrungen, durch die Errichtung von Lärmschutzwänden und einem bewährten Lärmschutzförderprogramm getroffen, die eine Lärminderung im Frei- und Wohnbereich bewirkte.

Eine kurz vor der Realisierung stehende Maßnahme stellt die „Umweltgerechte Umgestaltung in der Gemeinde Ellmau“ dar. Hier erfolgt zur Entlastung von Ellmau eine neue Trassenführung der B178 Loferer Straße. Im Zuge der bautechnischen Ausführung werden ca. 1700 m<sup>2</sup> Lärmschutzwände verbaut, was zu Pegelreduktionen bis zu 10 dB führt. Die Kosten für dieses Projekt belaufen sich auf € 15 Mio.

An der B177 Seefelder Straße ist im Gemeindegebiet von Scharnitz eine Umfahrungsstraße für den Ort Scharnitz geplant. Die über zwei Kilometer lange Straße wird dabei teilweise im Tunnel geführt. Neu zu errichtende Lärmschutzwände schützen die Bevölkerung zusätzlich vor Straßenverkehrslärm.

Das Lärmschutzfenster-Förderprogramm wird weiter betrieben. Für bauliche Lärmschutzmaßnahmen am Bestand werden jährlich von der Landesstraßenverwaltung Tirol bis zu € 800.000 aufgewendet. Für die Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern stehen im Bereich der Landesstraßenverwaltung Tirol etwa € 200.000 – 300.000 zur Verfügung.

Die Fortführung des Tiroler Mobilitätsprogrammes für die Jahre 2013 – 2020 sieht die Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs, die Erhöhung des Radverkehrsanteils und die Erhöhung des Fußgängeranteils vor. Zum Erreichen dieser Ziele werden ein landesweites Radfahrkonzept und ein Förderplan für den bedarfsorientierten öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum erstellt.

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 sechs Wochen öffentlich aufgelegt und die in diesem Zeitraum einlangenden Stellungnahmen durch die Behörde gesamthaft gewürdigt.

## 17.1 BESTEHENDE LÄRMSCHUTZPROGRAMME

Angaben zu Lärmschutzprogrammen, die in der Vergangenheit durchgeführt oder noch vor der Erstellung der Aktionspläne begonnen wurden.

### Förderung von Lärmschutzfenstern

- **Gesamtkosten (in Euro):**  
€ 16,5 Mio.
- **Datum des Programmstarts:**  
1983
- **Datum des Programmabschlusses:**  
2012
- **Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung:**  
Zwischen 1983 und 2012 wurde 3178 Antragstellern eine Förderung gewährt. Als förderungswürdiger Antragsteller gilt ein Mieter oder Eigentümer der seit mindestens zehn Jahren im Besitz des betreffenden Objekts ist bzw. darin wohnt.
- **Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Programmstarts:**  
Grenzwert  $L_{den}$  60 dB und Grenzwert  $L_{night}$  50 dB (Immissionsgrenzwert nach Dienstanweisung für Lärmschutz an Landesstraßen)
- **Zusammenfassung der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf:**  
Lärmbelastung durch Straßenverkehr
- **Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmschutzprogramms:**  
Eine Förderung wird nach Vorliegen eines gültigen Antrages seitens des Förderungswerbers und nach erfolgter Prüfung der Voraussetzungen gewährt.
- **Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen des Lärmschutzprogramms, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten:**  
Die Förderung der Lärmschutzfenster deckt die Kosten für die Lieferung der Fenster und Fensterbänke zu 50% sowie die Kosten für den Ein- und Ausbau sowie die Montage und Baumeisterarbeiten zu 100%.

- **Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmschutzprogramms:**  
nicht verfügbar
- **Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen:**  
<http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehr-und-umwelt/laerschutz/>  
<http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehr-und-umwelt/laerschutz/laerschutz-foerderungen/>

## 17.2 GEPLANTE LÄRMSCHUTZPROGRAMME – LÄRMAKTIONSPLAN

### Förderung von Lärmschutzfenstern

- **Gesamtkosten (in Euro):**  
€ 200.000-300.000 jährlich
- **Beginndatum des Lärmaktionsplans:**  
2013
- **Enddatum des Aktionsplans:**  
laufende Förderung
- **Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung:**  
nicht verfügbar
- **Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Beginns des Lärmaktionsplans:**  
Als Förderungswürdig gelten grundsätzlich Wohngebäude an Landesstraßen B, wobei der Antragsteller mindestens zehn Jahre Mieter oder Eigentümer des betreffenden Objektes sein muss. Als Grenzwerte gelten für den  $L_{den}$  60 dB und für den  $L_{night}$  50 dB (Immissionsgrenzwert nach Dienstanweisung für Lärmschutz an Landesstraßen).
- **Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf):**  
Durch besondere Gegebenheiten ist an verschiedenen Örtlichkeiten eine Realisierung von Umfahrungen oder Lärmschutzwänden nicht realisierbar. Gerade in diesen Bereichen bietet das bewährte Lärmschutzfenster-Förderprogramm eine zweckmäßige Alternative, um eine Lärminderung im Wohnbereich zu erzielen.
- **Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans:**  
Eine Förderung wird nach Vorliegen eines gültigen Antrages seitens des

Förderungswerbers und nach erfolgter Prüfung der Voraussetzungen gewährt.

- **Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz ruhiger Gebiete, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten:**

Die Förderung von Lärmschutzfenstern zielt auf den Schutz des Mieters bzw. Eigentümers eines Wohnobjektes vor einer Lärmbelastung durch den Straßenverkehr ab.

- **Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans:**

Die Umsetzung und Wirksamkeit des Einbaus der Lärmschutzfenster wird dahingehend bewertet, dass nach erfolgter Fertigstellungsmeldung eine Abnahme vor Ort getätigt wird. Dabei wird einerseits der fachgerechte Einbau (z.B. Dichtungen) kontrolliert, andererseits, ob das Produkt den Mindestanforderungen (Mindestschalldämmmaß 38 dB) entspricht.

- **Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen:**

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

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



Anhang 1: Betroffenenzahlen hauptwohnsitzgemeldet und gemeindespezifisch  
Teil 8 - Hauptverkehrsstraßen in Tirol

	Anzahl in Lärmzone Lden 55-59	Anzahl in Lärmzone Lden 60-64	Anzahl in Lärmzone Lden 65-69	Anzahl in Lärmzone Lden 70-74	Anzahl in Lärmzone Lden >75	Anzahl in Lärmzone Lnight 45-49	Anzahl in Lärmzone Lnight 50-54	Anzahl in Lärmzone Lnight 55-59	Anzahl in Lärmzone Lnight 60-64	Anzahl in Lärmzone Lnight 65-69	Anzahl in Lärmzone Lnight >70
Abfaltersbach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Absam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Achenkirch	300	100	0	0	0	500	200	100	0	0	0
Ainet	100	100	0	0	0	200	100	0	0	0	0
Aldrans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Alpbach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Amlach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ampass	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Angath	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Angerberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Anras	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Arzl im Pitztal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aschau im Zillertal	400	100	100	0	0	700	100	100	0	0	0
Assling	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aurach bei Kitzbühel	100	0	100	0	0	200	100	0	100	0	0
Außervillgraten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Axams	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bad Häring	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Baumkirchen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Berwang	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Biberwier	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bichlbach	100	100	0	0	0	200	100	100	0	0	0
Birgitz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Brandberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Brandenberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Breitenbach am Inn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Breitenwang	200	0	0	0	0	100	100	0	0	0	0
Brixen im Thale	100	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Brixlegg	100	100	100	0	0	100	200	100	100	0	0
Bruck am Ziller	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Buch in Tirol	300	100	0	0	0	500	100	100	0	0	0
Dölsach	200	100	0	100	0	400	100	100	100	0	0
Ebbs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013

Eben am Achensee	300	200	200	0	0	500	300	100	100	0	0
Ehenbichl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ehrwald	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Elbigenalp	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ellbögen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ellmau	300	200	100	100	0	300	300	100	100	0	0
Elmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Erl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Faggen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fendels	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fieberbrunn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finkenberg	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fiss	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flauring	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fließ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flirsch	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Forchach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fritzens	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fügen	200	100	0	100	0	400	100	100	100	0	0
Fügenberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fulpmes	400	200	100	0	0	900	400	100	0	0	0
Gaimberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gallzein	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Galtür	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gerlos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gerlosberg	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Gnadenwald	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Going am Wilden Kaiser	400	100	100	0	0	400	100	100	100	0	0
Götzens	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gramais	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grän	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gries am Brenner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gries im Sellrain	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grins	0	0	100	0	0	0	0	0	100	0	0
Grinzens	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gschnitz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Haiming	100	100	0	0	0	200	100	0	0	0	0
Hainzenberg	100	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Hall in Tirol	1700	800	300	500	0	2200	1100	500	400	200	0
Hart im Zillertal	100	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Häselgehr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hatting	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Heinfels	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Heiterwang	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Hinterhornbach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hippach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hochfilzen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Höfen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holzgau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hopfgarten im Brixental	300	100	300	0	0	600	200	100	200	0	0
Hopfgarten in Deferegggen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Imst	1200	800	400	0	0	1900	1100	600	200	0	0

# Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013

Imsterberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Innevillgraten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Innsbruck	6200	3600	3700	1300	0	7700	3500	3700	1800	200	0
Inzing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ischgl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Iselsberg-Stronach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Itter	100	100	100	0	0	100	200	100	0	0	0
Jenbach	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Jerzens	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jochberg	400	200	200	0	0	300	200	200	200	0	0
Jungholz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaisers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kals am Großglockner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaltenbach	200	0	0	0	0	300	100	0	0	0	0
Kappl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Karres	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Karrösten	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Kartitsch	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaunerberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaunertal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kauns	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kematen in Tirol	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kirchberg in Tirol	500	100	100	0	0	900	200	0	100	0	0
Kirchbichl	900	500	300	100	0	1000	700	300	200	0	0
Kirchdorf in Tirol	500	200	200	100	0	700	100	300	100	0	0
Kitzbühel	1000	700	700	300	100	1600	900	500	600	200	0
Kolsass	100	100	100	0	0	200	100	100	100	0	0
Kolsassberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kössen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kramsach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kufstein	1400	500	200	200	0	1400	1000	300	300	0	0
Kundl	500	200	100	0	0	700	400	100	0	0	0
Ladis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Landeck	400	200	100	500	0	800	200	100	500	0	0
Längenfeld	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Langkampfen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lavant	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lechaschau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leisach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lermoos	100	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Leutasch	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lienz	900	400	200	200	0	1600	500	300	100	200	0
Mariastein	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Matrei am Brenner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Matrei in Osttirol	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mayrhofen	300	100	100	0	0	400	300	0	100	0	0
Mieders	200	100	200	0	0	300	100	100	100	0	0
Mieming	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mils	100	0	0	0	0	100	100	0	100	0	0
Mils bei Imst	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mötz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013

Mühlbachl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Münster	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Musau	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Mutters	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Namlos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nassereith	100	0	0	0	0	300	0	0	0	0	0
Natters	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nauders	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nesselwängle	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Neustift im Stubaital	200	100	100	0	0	300	100	100	100	0	0
Niederndorf	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Niederndorferberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nikolsdorf	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nußdorf-Debant	100	0	0	0	0	400	100	0	0	0	0
Oberhofen im Inntal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oberlienz	100	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Obernberg am Brenner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oberndorf in Tirol	200	0	0	0	0	400	0	0	0	0	0
Oberperfuss	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Obertilliach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Obsteig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oetz	100	200	100	100	0	300	100	100	200	0	0
Patsch	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Petttau	200	200	0	0	0	200	200	100	0	0	0
Pettneu am Arlberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pfaffenhofen	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Pfafflar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pflach	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Pfons	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pfunds	400	200	100	0	0	500	300	100	0	0	0
Pians	200	100	0	0	0	100	100	0	0	0	0
Pill	100	0	0	100	0	100	100	0	0	0	0
Pinswang	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Polling in Tirol	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prägraten am Großvenediger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prutz	300	200	0	0	0	400	300	0	0	0	0
Radfeld	0	0	0	0	0	200	0	0	0	0	0
Ramsau im Zillertal	200	100	200	100	0	400	100	100	200	0	0
Ranggen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rattenberg	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Reith bei Kitzbühel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reith bei Seefeld	400	100	100	0	0	400	200	100	0	0	0
Reith im Alpbachtal	100	100	100	0	0	200	100	100	0	0	0
Rettenschöss	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reutte	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Ried im Oberinntal	200	0	0	0	0	400	0	0	0	0	0
Ried im Zillertal	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Rietz	100	100	100	0	0	200	0	100	0	0	0
Rinn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rohrberg	100	100	0	0	0	100	100	0	0	0	0
Roppen	100	0	0	0	0	300	100	0	0	0	0

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013

Rum	700	400	100	100	0	1200	400	200	100	0	0
Sankt Anton am Arlberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sankt Jakob in Deferegggen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sankt Jakob in Haus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sankt Johann im Walde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sankt Johann in Tirol	900	100	100	100	0	1800	400	100	100	100	0
Sankt Leonhard im Pitztal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sankt Sigmund im Sellrain	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sankt Ulrich am Pillersee	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sankt Veit in Deferegggen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sautens	100	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Scharnitz	200	100	200	100	0	300	100	100	100	0	0
Schattwald	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Scheffau am Wilden Kaiser	100	200	100	0	0	100	200	100	0	0	0
Schlaiten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Schlitters	300	100	0	0	0	500	200	0	0	0	0
Schmirn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Schönberg im Stubaital	100	100	0	0	0	100	100	0	0	0	0
Schönwies	100	100	0	0	0	100	100	100	0	0	0
Schwaz	1400	400	200	400	100	2200	700	300	600	100	0
Schwendau	100	0	0	0	0	200	0	0	0	0	0
Schwendt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Schwoich	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
See	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Seefeld in Tirol	100	0	0	0	0	200	100	0	0	0	0
Sellrain	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Serfaus	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Sillian	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Silz	200	100	100	100	0	300	100	200	100	0	0
Sistrans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sölden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Söll	800	400	200	0	0	800	500	300	100	0	0
Spiss	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stams	100	100	0	0	0	100	100	100	0	0	0
Stans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stanz bei Landeck	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stanzach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Steeg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Steinach am Brenner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Steinberg am Rofan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Strass im Zillertal	100	100	0	0	0	300	100	100	0	0	0
Strassen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Strengen	100	100	100	0	0	100	100	100	100	0	0
Stumm	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Stummerberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tannheim	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tarrenz	200	100	100	100	0	400	100	100	100	100	0
Telfes im Stubai	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Telfs	400	100	300	100	0	800	200	100	300	0	0
Terfens	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Thaur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Thiersee	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013

Thurn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tobadill	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tösens	100	200	0	0	0	200	200	100	0	0	0
Trins	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tristach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tulfes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Uderns	100	100	0	0	0	200	100	0	0	0	0
Umhausen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Unterperfuss	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Untertilliach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vals	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vils	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Virgen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Volders	600	200	500	100	0	900	400	200	500	0	0
Völs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vomp	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Vorderhornbach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Waidring	200	100	0	0	0	500	100	0	0	0	0
Walchsee	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wängle	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wattenberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wattens	500	100	100	100	0	600	300	100	200	100	0
Weer	100	0	100	0	0	200	100	0	100	0	0
Weerberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Weißbach am Lech	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wenns	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Westendorf	300	100	100	0	0	300	100	100	0	0	0
Wiesing	200	100	100	0	0	700	100	100	0	0	0
Wildermieming	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wildschönau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wörgl	1800	400	100	100	200	3000	1000	200	100	200	0
Zams	400	200	200	100	0	400	200	100	200	100	0
Zell am Ziller	100	100	0	0	0	200	100	0	0	0	0
Zellberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zirl	1600	1100	400	400	200	3100	1000	800	200	400	0
Zöblen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Anhang 2: betroffene Wohnungen gemeindespezifisch  
Teil 8 - Hauptverkehrsstraßen in Tirol

	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lden 55-59	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lden 60-64	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lden 65-69	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lden 70-74	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lden >75	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lnicht 45-49	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lnicht 50-54	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lnicht 55-59	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lnicht 60-64	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lnicht 65-69	Anzahl Wohnungen in Lärmzone Lnicht >70
Abfaltersbach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Absam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Achenkirch	100	100	0	0	0	200	100	0	0	0	0
Ainet	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Aldrans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Alpbach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Amlach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ampass	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Angath	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Angerberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Anras	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Arzl im Pitztal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aschau im Zillertal	100	0	0	0	0	200	0	0	0	0	0
Assling	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aurach bei Kitzbühel	100	0	0	0	0	100	100	0	0	0	0
Außervillgraten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Axams	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bad Häring	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Baumkirchen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Berwang	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Biberwier	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bichlbach	100	0	0	0	0	100	100	0	0	0	0
Birgitz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Brandberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Brandenberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Breitenbach am Inn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Breitenwang	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Brixen im Thale	0	0	0	0	0	100	100	0	0	0	0
Brixlegg	100	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bruck am Ziller	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Buch in Tirol	100	0	0	0	0	200	0	0	0	0	0
Dölsach	100	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Ebbs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Eben am Achensee	200	100	100	0	0	300	100	100	0	0	0

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013

Ehenbichl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ehrwald	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Elbigenalp	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ellbögen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ellmau	200	100	0	100	0	200	200	0	100	0	0
Elmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Erl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Faggen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fendels	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fieberbrunn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finkenberg	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fiss	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flauring	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fließ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flirsch	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Forchach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fritzens	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fügen	100	0	0	0	0	200	0	0	0	0	0
Fügenberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fulpmes	200	100	0	0	0	300	100	100	0	0	0
Gaimberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gallzein	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Galtür	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gerlos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gerlosberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gnadenwald	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Going am Wilden Kaiser	100	100	0	0	0	200	100	0	0	0	0
Götzens	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gramais	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grän	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gries am Brenner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gries im Sellrain	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grins	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grinzens	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gschnitz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Haiming	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hainzenberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hall in Tirol	700	300	100	200	0	1000	400	100	200	100	0
Hart im Zillertal	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Häselgehr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hatting	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Heinfels	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Heiterwang	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hinterhornbach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hippach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hochfilzen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Höfen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holzgau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hopfgarten im Brixental	200	0	100	0	0	300	100	100	100	0	0
Hopfgarten in Deferegggen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Imst	500	400	200	0	0	800	400	300	0	0	0
Imsterberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013

Innevillgraten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Innsbruck	2600	1700	1700	500	0	3300	1500	1800	700	100	0
Inzing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ischgl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Iselsberg-Stronach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Itter	0	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jenbach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jerzens	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jochberg	200	100	0	0	0	200	100	100	100	0	0
Jungholz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaisers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kals am Großglockner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaltenbach	100	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Kappl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Karres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Karrösten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kartitsch	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaunerberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaunertal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kauns	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kematen in Tirol	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kirchberg in Tirol	300	0	0	0	0	600	100	0	0	0	0
Kirchbichl	400	200	100	0	0	400	300	100	100	0	0
Kirchdorf in Tirol	200	100	100	100	0	1000	600	400	300	100	0
Kitzbühel	600	400	500	200	0	0	0	0	0	0	0
Kolsass	100	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Kolsassberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kössen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kramsach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kufstein	600	200	100	100	0	600	500	100	100	0	0
Kundl	200	100	0	0	0	300	200	0	0	0	0
Ladis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Landeck	200	100	0	100	0	300	100	0	200	0	0
Längenfeld	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Langkampfen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lavant	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lechaschau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leisach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lermoos	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leutasch	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lienz	400	200	100	100	0	700	200	100	100	100	0
Mariastein	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Matrei am Brenner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Matrei in Osttirol	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mayrhofen	100	0	0	0	0	200	100	0	0	0	0
Mieders	100	0	100	0	0	100	100	0	0	0	0
Mieming	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mils	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mils bei Imst	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mötz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mühlbachl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013

Münster	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Musau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutters	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Namlos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nassereith	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Natters	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nauders	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nesselwängle	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Neustift im Stubaital	100	0	0	0	0	200	0	0	0	0	0
Niederndorf	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Niederndorferberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nikolsdorf	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nußdorf-Debant	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Oberhofen im Inntal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oberlienz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Obernberg am Brenner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oberndorf in Tirol	100	0	0	0	0	200	0	0	0	0	0
Oberperfuss	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Obertilliach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Obsteig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oetz	100	100	0	0	0	100	0	0	100	0	0
Patsch	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pettneu	100	100	0	0	0	100	100	0	0	0	0
Pettneu am Arlberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pfaffenhofen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pfafflar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pflach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pfons	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pfunds	200	100	0	0	0	200	100	0	0	0	0
Pians	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pill	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pinswang	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Polling in Tirol	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prägraten am Großvenediger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prutz	100	100	0	0	0	200	100	0	0	0	0
Radfeld	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Ramsau im Zillertal	100	0	100	0	0	200	0	0	100	0	0
Ranggen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rattenberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reith bei Kitzbühel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reith bei Seefeld	200	100	0	0	0	200	100	0	0	0	0
Reith im Alpbachtal	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Rettenschöss	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reutte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ried im Oberinntal	100	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Ried im Zillertal	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Rietz	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Rinn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rohrberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Roppen	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Rum	300	200	100	100	0	500	200	100	100	0	0

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013

Sankt Anton am Arlberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sankt Jakob in Deferegggen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sankt Jakob in Haus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sankt Johann im Walde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sankt Johann in Tirol	200	0	0	0	0	600	100	0	0	0	0
Sankt Leonhard im Pitztal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sankt Sigmund im Sellrain	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sankt Ulrich am Pillersee	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sankt Veit in Deferegggen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sautens	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Scharnitz	100	0	100	0	0	100	100	0	0	0	0
Schattwald	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Scheffau am Wilden Kaiser	100	100	0	0	0	100	100	0	0	0	0
Schlaiten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Schlitters	100	0	0	0	0	200	0	0	0	0	0
Schmirn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Schönberg im Stubaital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Schönwies	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Schwaz	600	200	100	200	0	1000	300	200	300	0	0
Schwendau	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Schwendt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Schwoich	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
See	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Seefeld in Tirol	100	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Sellrain	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Serfaus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sillian	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Silz	100	0	0	0	0	100	0	100	0	0	0
Sistrans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sölden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Söll	300	100	100	0	0	400	200	100	0	0	0
Spiss	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stams	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stanz bei Landeck	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stanzach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Steeg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Steinach am Brenner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Steinberg am Rofan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Strass im Zillertal	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Strassen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Strengen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stumm	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stummerberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tannheim	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tarrenz	100	0	100	0	0	200	0	0	100	0	0
Telfes im Stubai	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Telfs	200	0	100	0	0	400	100	0	100	0	0
Terfens	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Thaur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Thiersee	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Thurn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013

Tobadill	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tösens	0	100	0	0	0	100	100	0	0	0	0
Trins	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tristach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tulfes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Uderns	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Umhausen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Unterperfuss	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Untertilliach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vals	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vils	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Virgen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Volders	200	100	200	100	0	400	200	100	200	0	0
Völs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vomp	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vorderhornbach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Waidring	100	0	0	0	0	200	0	0	0	0	0
Walchsee	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wängle	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wattenberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wattens	200	100	100	100	0	200	100	0	100	0	0
Weer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Weerberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Weißbach am Lech	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wenns	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Westendorf	100	0	0	0	0	200	0	0	0	0	0
Wiesing	100	0	0	0	0	200	0	0	0	0	0
Wildermieming	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wildschönau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wörgl	700	200	0	0	0	1100	300	100	0	100	0
Zams	200	100	100	100	0	200	100	0	100	0	0
Zell am Ziller	100	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
Zellberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zirl	700	400	200	200	200	1200	400	400	200	200	0
Zöblen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Anhang 3: Betroffenzahlen hauptwohnsitzgemeldet und gemeindespezifisch  
Teil 8B – Straßen im Ballungsraum Innsbruck

	Anzahl in Lärmzone Lden 55-59	Anzahl in Lärmzone Lden 60-64	Anzahl in Lärmzone Lden 65-69	Anzahl in Lärmzone Lden 70-74	Anzahl in Lärmzone Lden > 75	Anzahl in Lärmzone Lnight 45-49	Anzahl in Lärmzone Lnight 50-54	Anzahl in Lärmzone Lnight 55-59	Anzahl in Lärmzone Lnight 60-64	Anzahl in Lärmzone Lnight 65-69	Anzahl in Lärmzone Lnight >70
Innsbruck	17800	9800	4500	800	100	19000	10300	4900	900	200	0
Völs	1700	400	0	0	0	1800	400	0	0	0	0