

# Aktionsplan Umgebungslärm 2024

## Straßen außer A&S in Tirol ohne Ballungsraum Innsbruck



## Entwurf

für die Einbindung der Öffentlichkeit gemäß Art. 8 Abs. 7 der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

Veröffentlichung: 09.03.2024 auf [www.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at)

Frist für Stellungnahmen: 22.04.2024

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

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

[www.laerminfo.at/laermkarten](http://www.laerminfo.at/laermkarten)

# 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 Klimaschutzministerium und Wirtschaftsministerium an einem Strang.

Bei der Ausarbeitung der Umgebungslärm-Aktionspläne kommt der Information der Bevölkerung eine besondere Bedeutung zu. Die einzelnen 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 einzelnen Aktionspläne kann direkt an die zuständige Stelle schriftlich Stellung genommen werden.

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

Weiterführende Möglichkeiten zur Lärminderung und Ruhevorsorge sind auch im "Handbuch Umgebungslärm" des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus aufgezeigt.

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort .....	3
1. Einleitung .....	5
2. Planungsgebiet .....	6
3. Zuständige Behörde/Stelle .....	8
4. Geltende Schwellenwerte sowie Rechtsgrundlagen.....	9
5. Zusammenfassung der der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten.....	10
6. Geschätzte Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind .....	11
7. Besondere Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen .....	20
8. Darstellung der Einbeziehung der Öffentlichkeit .....	21
9. Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen .....	22
10. Maßnahmen der Aktionsplanung .....	32
11. Zusammenarbeit mit anderen Behörden.....	39
12. Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm.....	41
13. Informationen zu den Finanzmitteln.....	43
14. Bewertung der Durchführung und der Wirksamkeit des Aktionsplans .....	45
15. Voraussichtliche Reduktion der von Umgebungslärm belasteten Personen .....	46
16. Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen .....	47
17. Zusammenfassung.....	48
Impressum .....	50

# 1. Einleitung

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

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

Hierzu sind schrittweise die folgenden Maßnahmen durchzuführen:

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

Die Richtlinie soll auch eine Grundlage für die Einführung von Gemeinschaftsmaßnahmen zur Lärminderung bei den vorrangigsten Lärmquellen darstellen; dies sind insbesondere Straßen- und Schienenfahrzeuge und deren 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.

## 2. Planungsgebiet

Das Planungsgebiet des Aktionsplans ist durch das Gebiet der strategischen Lärmkartierung begrenzt. Dieses Gebiet umfasst Hauptverkehrsstraßen, welche nicht in den Zuständigkeitsbereich des Bundes fallen und gleichzeitig ein jährliches durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen (JDTV) von mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen aufweisen. Jene Hauptverkehrsstraßen in Tirol, die diesen Kriterien

entsprechen wurden 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 und letztmalig mit LGBl. 193/2021 geändert.

Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen > 3.000.000 Kfz/Jahr

Tabelle 1: Hauptverkehrsstraßen in Tirol

<i>Bezeichnung</i>	<i>von km</i>	<i>bis km</i>	<i>Bereich</i>
B100	98,7	142,68	Knoten mit L27 in Dölsach bis Staatsgrenze zu Italien
B108	0,0	27,44	Knoten mit B100 in Lienz bis Knoten mit Felbertauern Privatstraße in Matrei i.O.
B161	10,0	36,71	Landesgrenze zu Salzburg bis Knoten mit B178 in St. Johann
B164	65,33	75,62	Knoten mit L2 in Fieberbrunn bis Knoten mit B178 in St. Johann
B169	0,0	31,17	Knoten mit B171 in Strass im Zillertal bis Knoten mit L6 in Mayrhofen
B170			gesamter Verlauf
B171			gesamter Verlauf
B171a			gesamter Verlauf
B171b			gesamter Verlauf
B172	2,7	22,4	Knoten mit L39 in Kössen bis Knoten mit L209 in Niederndorf
B173			gesamter Verlauf
B174			gesamter Verlauf
B175	0,0	9,6	Knoten mit B171 in Kufstein bis Knoten mit B172 in Niederndorf
B177			gesamter Verlauf
B178	0,0	44,87	Anschlussstelle A12 in Wörgl bis Knoten L2 in Waidring
B179			gesamter Verlauf
B180	0,0	24,44	Anschlussstelle A12 bei Landecker Tunnel bis Knoten mit B184 bei Kajetansbrücke

B181	0,0	24,9	Knoten mit B171 in Strass im Zillertal bis Knoten mit L221 in Achenkirch
B182			gesamter Verlauf
B183			gesamter Verlauf
B186	0,0	40,7	Knoten mit B171 in Haiming bis Knoten mit L240 in Sölden
B189			gesamter Verlauf
L9	0,0	0,57	Knoten mit B174 in Innsbruck bis Knoten mit L32 in Innsbruck
L11	0,0	3,75	Knoten mit B171 in Innsbruck bis Knoten mit L12 in Innsbruck
L12	0,0	6,72	Knoten mit L11 in Innsbruck bis Knoten mit L394 in Axams
L236			gesamter Verlauf

### 3. Zuständige Behörde/Stelle

Tiroler Landesregierung



## 4. Geltende Schwellenwerte sowie Rechtsgrundlagen

- Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz vom 05. Juli 2005, BGBl I 60/2005
- Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung vom 05. April 2006, BGBl II 144/2006, letztmalig geändert mit BGBl. II Nr. 294/2023
- Tiroler Straßengesetz vom 16.11.1988, LGBl. Nr. 13/1989, letztmalig geändert mit LGBl. Nr. 85/2023
- Verordnung der Landesregierung vom 9. Juli 2007 über die Feststellung von Hauptverkehrsstraßen und die technischen Spezifikationen in Bezug auf Umgebungslärm, LGBl. 43/2007, letztmalig geändert mit LGBl. 193/2021
- Als Schwellenwerte der Aktionsplanung für Straßenverkehrslärm gelten für den  $L_{den}$  60 dB und für den  $L_{night}$  50 dB.

## 5. Zusammenfassung der der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten

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

- AGWR II  
Name: Adress-GWR II  
Beschreibung: Adressregister, Gebäude- und Wohnungsregister einschließlich Meldedaten  
Datenstand: 10.04.2021  
Abfragedatum: 19.07.2021  
Datenhalter: Statistik Austria, Bundesanstalt Statistik Österreich; Guglgasse 13, 1110 Wien
- Gelände- und Bebauungsdaten  
Laser-Scan-Verortung des Landes Tirol, durchgeführt im Jahr 2017
- Für die Berechnung verwendetes EDV-Programm und Berechnungsverfahren  
Berechnungssoftware: SoundPlan  
Programmversion: 8.2  
Hersteller: SoundPlan GmbH
- Berechnungsverfahren bzw. Berechnungsvorschrift  
RVS 04.02.11 vom November 2021  
ÖAL-Richtlinie Nr. 28 vom Oktober 2021
- Verkehrs- bzw. Emissionsdaten  
Herkunft der Daten: Verkehrsmodell Land Tirol  
Basis: Verkehrsmodell basierend auf stationären und mobilen automatischen Verkehrszähl-einrichtungen, ergänzt durch händische Verkehrszählungen  
Aktualität: Landesstraßen lt. Verkehrsmodell Tirol hochgerechnet auf das Jahr 2017  
Schwerverkehrsanteil: Ermittlung anhand von Verkehrszählungen  
Geschwindigkeiten: zulässige Höchstgeschwindigkeit der einzelnen Fahrzeuggruppen
- Angaben zur Modellbildung  
Gelände: Punkteraster mit Verdichtung im Bereich der Emissionsquelle und im Ballungsraum  
Emissionsquellen: tatsächliche Lage; Verkehrsstärken, Geschwindigkeiten und Fahrbahnoberfläche hinterlegt; Brücken, Tunnels und Galerien berücksichtigt  
Lärmschutz: tatsächliche Lage, vor Ort erhoben bzw. lt. Ausführungsplanung  
Bodendämpfung: generell  $G=0,8$ ; befestigte Flächen oder Gewässer  $G=0,0$   
Reflexionen: 1. Ordnung  
Ein Datenaustausch lärmschutzrelevanter Bauten erfolgte sowohl mit der ASFINAG als auch mit den ÖBB.  
Eine grenzüberschreitende Betrachtung von Lärmquellen wurde durch eine aus schalltechnischer Sicht ausreichend über die Grenze hinweglaufende Modellierung der jeweiligen Lärmquelle gewährleistet.
- Angaben zur Bestimmung der betroffenen EinwohnerInnen  
Gebäudepolygon lt. Laser-Scan-Verortung; Verschnitt mit den AGRWII-Daten des Umweltbundesamtes; Zuordnung der betroffenen EinwohnerInnen entsprechend der ÖAL-Richtlinie Nr. 28 zum oberen Medianwert der Fassadenpegel eines jeden Gebäudes;

## 6. Geschätzte Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

Gemäß § 6 (Strategische Umgebungslärmkarten) Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz - Bundes-Lärm-G, BGBl. I Nr. 60/2005) wurden die strategischen Umgebungslärmkarten über die Homepage [www.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at) der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

- Datum der Veröffentlichung der Kartendarstellung der zugehörigen strategischen Lärmkarten 14.07.2022
- Datum der Veröffentlichung von Ergänzungen und Überarbeitungen 21.11.2022

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

Tabelle 2: Anzahl der durch Umgebungslärm betroffenen EinwohnerInnen

Gemeinde	L <sub>den</sub> > 60 dB Schwellenwert	L <sub>night</sub> > 50 dB Schwellenwert	L <sub>den</sub> > 55 dB	L <sub>night</sub> > 45 dB
Abfaltersbach	5	7	27	37
Absam	0	0	0	0
Achenkirch	69	88	197	240
Ainet	66	87	167	181
Aldrans	0	0	0	0
Alpbach	0	0	0	0
Amlach	0	0	0	0
Ampass	12	14	18	19
Angath	0	0	0	0
Angerberg	0	0	0	0
Anras	22	28	68	88
Arzl im Pitztal	0	0	0	0
Aschau im Zillertal	29	42	158	223
Assling	123	144	249	288
Aurach bei Kitzbühel	185	195	232	244
Außervillgraten	0	0	0	0
Axams	376	403	486	511
Bach	0	0	0	0
Bad Häring	0	0	0	0

Gemeinde	L <sub>den</sub> > 60 dB Schwellenwert	L <sub>night</sub> > 50 dB Schwellenwert	L <sub>den</sub> > 55 dB	L <sub>night</sub> > 45 dB
Baumkirchen	0	0	0	0
Berwang	0	0	0	0
Biberwier	2	2	2	2
Bichlbach	38	39	97	120
Birgitz	184	195	247	270
Brandberg	0	0	0	0
Brandenberg	0	0	0	0
Breitenbach am Inn	0	0	0	0
Breitenwang	0	0	4	34
Brixen im Thale	40	41	56	66
Brixlegg	204	222	323	350
Bruck am Ziller	0	0	0	0
Buch in Tirol	53	63	132	156
Dölsach	145	177	357	434
Ebbs	553	600	1025	1163
Eben am Achensee	144	166	331	385
Ehenbichl	0	0	0	0
Ehrwald	0	0	0	0
Elbigenalp	0	0	0	0
Ellbögen	0	0	0	0
Ellmau	201	225	373	440
Elmen	0	0	0	0
Erl	0	0	0	0
Faggen	0	0	2	4
Fendels	0	0	0	0
Fieberbrunn	164	182	261	275
Finkenberg	3	4	0	0
Fiss	0	0	0	0
Flauring	0	0	0	0
Fließ	0	0	2	4
Flirsch	0	0	0	6
Forchach	0	0	0	0
Fritzens	0	0	0	0

Gemeinde	L <sub>den</sub> > 60 dB Schwellenwert	L <sub>night</sub> > 50 dB Schwellenwert	L <sub>den</sub> > 55 dB	L <sub>night</sub> > 45 dB
Fügen	98	113	216	251
Fügenberg	0	0	0	0
Fulpmes	49	61	269	343
Gaimberg	0	0	0	4
Gallzein	0	0	0	0
Galtür	0	0	0	0
Gerlos	0	0	0	0
Gerlosberg	0	0	3	9
Gnadenwald	0	0	0	0
Going am Wilden Kaiser	196	226	419	509
Götzens	196	210	288	309
Gramais	0	0	0	0
Grän	0	0	0	0
Gries am Brenner	175	181	246	271
Gries im Sellrain	0	0	0	0
Grins	62	67	92	98
Grinzens	0	0	0	0
Gschnitz	0	0	0	0
Haiming	40	49	119	146
Hainzenberg	5	11	50	72
Hall in Tirol	740	827	1147	1262
Hart im Zillertal	0	0	0	2
Häselgehr	0	0	0	0
Hatting	0	0	0	0
Heinfels	95	107	161	184
Heiterwang	0	0	0	0
Hinterhornbach	0	0	0	0
Hippach	3	4	10	14
Hochfilzen	0	0	0	0
Höfen	0	0	0	0
Holzgau	0	0	0	0
Hopfgarten im Brixental	314	341	525	600
Hopfgarten in Deferegggen	0	0	0	0

Gemeinde	L <sub>den</sub> > 60 dB Schwellenwert	L <sub>night</sub> > 50 dB Schwellenwert	L <sub>den</sub> > 55 dB	L <sub>night</sub> > 45 dB
Imst	492	613	1260	1474
Imsterberg	0	0	0	0
Innervillgraten	0	0	0	0
Innsbruck	1)			
Inzing	0	0	0	0
Ischgl	0	0	0	0
Iselsberg-Stronach	0	0	0	0
Itter	119	144	215	222
Jenbach	0	0	6	8
Jerzens	0	0	0	0
Jochberg	253	296	419	474
Jungholz	0	0	0	0
Kaisers	0	0	0	0
Kals am Großglockner	42	48	72	80
Kaltenbach	0	0	20	39
Kappl	0	0	0	0
Karres	13	15	26	31
Karrösten	8	10	35	36
Kartitsch	0	0	0	0
Kaunerberg	0	0	0	0
Kaunertal	0	0	0	0
Kauns	0	0	0	0
Kematen in Tirol	0	0	0	0
Kirchberg in Tirol	119	138	247	315
Kirchbichl	470	553	958	1122
Kirchdorf in Tirol	370	406	755	878
Kitzbühel	649	730	1163	1250
Kolsass	86	96	214	244
Kolsassberg	0	0	0	0
Kössen	338	369	484	510
Kramsach	0	0	0	0
Kufstein	591	719	1455	1699
Kundl	132	158	336	378

Gemeinde	L <sub>den</sub> > 60 dB Schwellenwert	L <sub>night</sub> > 50 dB Schwellenwert	L <sub>den</sub> > 55 dB	L <sub>night</sub> > 45 dB
Ladis	0	0	0	0
Landeck	182	214	448	502
Längenfeld	470	532	850	949
Langkampfen	0	0	0	0
Lans	0	0	0	0
Lavant	0	0	0	0
Lechaschau	0	0	0	0
Leisach	106	114	184	206
Lermoos	3	3	24	31
Leutasch	0	0	0	0
Lienz	386	415	672	751
Mariastein	0	0	0	0
Matrei am Brenner	446	466	530	554
Matrei in Osttirol	159	181	310	361
Mayrhofen	61	80	220	270
Mieders	138	155	259	343
Mieming	271	303	504	555
Mils	61	63	89	111
Mils bei Imst	10	13	51	56
Mötz	16	24	43	55
Münster	7	7	13	12
Musau	0	0	12	39
Mutters	31	34	47	51
Namlos	0	0	0	0
Nassereith	39	43	58	80
Natters	40	46	54	55
Nauders	0	0	0	0
Navis	0	0	1	1
Nesselwängle	0	0	0	0
Neustift im Stubaital	142	161	279	313
Niederndorf	301	315	446	480
Niederndorferberg	10	14	16	15
Nikolsdorf	0	0	0	0

Gemeinde	L <sub>den</sub> > 60 dB Schwellenwert	L <sub>night</sub> > 50 dB Schwellenwert	L <sub>den</sub> > 55 dB	L <sub>night</sub> > 45 dB
Nußdorf-Debant	39	46	94	131
Oberhofen im Inntal	0	0	0	0
Oberlienz	23	36	72	101
Obernberg am Brenner	0	0	0	0
Oberndorf in Tirol	42	46	141	209
Oberperfuss	0	0	0	0
Obertilliach	0	0	0	0
Obsteig	146	155	237	279
Oetz	367	401	593	646
Patsch	0	0	0	0
Petttau	172	206	365	410
Pettneu am Arlberg	0	0	0	0
Pfaffenhofen	0	0	3	3
Pfafflar	0	0	0	0
Pflach	0	0	1	9
Pfunds	94	131	364	442
Pians	87	97	161	176
Pill	56	64	94	104
Pinswang	3	6	52	64
Polling in Tirol	0	0	0	0
Prägraten am Großvenediger	0	0	0	0
Prutz	118	187	395	455
Radfeld	22	25	82	120
Ramsau im Zillertal	350	364	496	565
Ranggen	0	0	0	0
Rattenberg	0	0	0	0
Reith bei Kitzbühel	0	0	0	0
Reith bei Seefeld	92	125	320	433
Reith im Alpbachtal	150	174	240	269
Rettenschöss	62	66	71	73
Reutte	0	0	15	27
Ried im Oberinntal	6	9	91	110
Ried im Zillertal	0	0	0	1



Gemeinde	L <sub>den</sub> > 60 dB Schwellenwert	L <sub>night</sub> > 50 dB Schwellenwert	L <sub>den</sub> > 55 dB	L <sub>night</sub> > 45 dB
Rietz	88	95	136	149
Rinn	0	0	0	0
Rohrberg	40	48	138	156
Roppen	48	58	175	205
Rum	1)			
Sautens	5	7	67	87
Scharnitz	11	16	45	53
Schattwald	0	0	0	0
Scheffau am Wilden Kaiser	137	164	296	326
Schlaiten	0	0	0	0
Schlitters	73	97	233	292
Schmirn	0	0	0	0
Schönberg im Stubaital	207	221	289	301
Schönwies	52	68	125	135
Schwaz	378	442	740	813
Schwendau	1	1	78	100
Schwendt	0	0	0	0
Schwoich	36	42	85	96
See	0	0	0	0
Seefeld in Tirol	16	20	33	58
Sellrain	0	0	0	0
Serfaus	3	3	45	50
Sillian	252	278	401	453
Silz	211	229	289	304
Sistrans	0	0	0	0
Sölden	221	242	379	418
Söll	231	302	586	676
Spiss	0	0	0	0
St. Anton am Arlberg	0	0	0	0
St. Jakob in Deferegggen	0	0	0	0
St. Jakob in Haus	0	0	0	0
St. Johann im Walde	73	88	122	137
St. Johann in Tirol	699	751	1069	1206

Gemeinde	L <sub>den</sub> > 60 dB Schwellenwert	L <sub>night</sub> > 50 dB Schwellenwert	L <sub>den</sub> > 55 dB	L <sub>night</sub> > 45 dB
St. Leonhard im Pitztal	0	0	0	0
St. Sigmund im Sellrain	0	0	0	0
St. Ulrich am Pillersee	0	0	0	0
St. Veit in Deferegggen	0	0	0	0
Sams	103	125	197	217
Stans	0	0	9	9
Stanz bei Landeck	0	0	9	18
Stanzach	0	0	0	0
Steeg	0	0	0	0
Steinach am Brenner	476	496	712	767
Steinberg am Rofan	0	0	0	0
Strass im Zillertal	79	86	143	168
Strassen	110	116	191	219
Strengen	33	46	76	92
Stumm	1	1	2	3
Stummerberg	0	0	0	0
Tannheim	0	0	0	0
Tarrenz	329	357	462	497
Telfes im Stubai	0	0	0	0
Telfs	418	465	779	860
Terfens	0	0	0	0
Thaur	15	16	20	22
Thiersee	0	0	0	0
Thurn	0	0	0	0
Tobadill	0	0	0	0
Tösens	105	133	241	274
Trins	0	0	0	0
Tristach	0	0	0	0
Tulfes	0	0	0	0
Tux	0	0	0	0
Uderns	31	38	77	90
Umhausen	286	354	519	653
Unterperfuss	0	0	0	0

Gemeinde	L <sub>den</sub> > 60 dB Schwellenwert	L <sub>night</sub> > 50 dB Schwellenwert	L <sub>den</sub> > 55 dB	L <sub>night</sub> > 45 dB
Untertilliach	0	0	0	0
Vals	0	0	0	0
Vils	9	12	16	19
Virgen	0	0	0	0
Volders	584	618	793	863
Völs	1)			
Vomp	0	0	5	5
Vorderhornbach	0	0	0	0
Waidring	98	117	258	331
Walchsee	230	250	360	397
Wängle	0	0	0	0
Wattenberg	0	0	0	0
Wattens	270	294	453	525
Weer	94	99	150	166
Weerberg	0	0	0	0
Weißbach am Lech	0	0	0	0
Wenns	0	0	0	0
Westendorf	106	120	200	232
Wiesing	138	149	289	378
Wildermieming	17	20	34	46
Wildschönau	0	0	0	0
Wörgl	493	540	796	859
Zams	249	268	381	412
Zell am Ziller	48	53	67	74
Zellberg	0	0	0	0
Zirl	541	592	909	986
Zöblen	0	0	0	0

1) Ballungsraumgemeinde; Betroffenzahlen sind in einem eigenen Aktionsplan gelistet

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

## 7. Besondere Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

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

## 8. Darstellung der Einbeziehung der Öffentlichkeit

Entsprechend § 10 (Information der Öffentlichkeit) Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz - Bundes-Lärm-G, BGBl. I Nr. 60/2005) wird der vorliegende Entwurf des Aktionsplans für den Zeitraum von sechs Wochen über die Homepage [www.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at) der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

- Datum der Veröffentlichung des Aktionsplanentwurfes auf [www.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at)  
09.03.2024
- Enddatum der 6-wöchigen Stellungnahmefrist der Öffentlichkeit  
22.04.2024

Innerhalb des Zeitraums vom 09.03.2024 bis 22.04.2024 besteht die Möglichkeit, schriftlich zum Entwurf des Aktionsplans Stellung zu nehmen.

- 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](mailto:esa@tirol.gv.at)

Im Anschluss an die sechswöchige Auflegungsfrist werden die eingelangten Stellungnahmen seitens der Behörde zusammenfassend gewürdigt. Im Rahmen der Veröffentlichung des endgültigen Aktionsplans wird dann die gesamthafte Würdigung in diesem Kapitel dargelegt werden.

## 9. Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen

### Landesstraßen Tirol – Allgemeines

An den hochbelasteten Landesstraßen in Tirol werden schon seit Ende der 1970er 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 -dämmen und die Förderung von Lärmschutzfenstern und Schalldämmlüftern.

Für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen entlang von Landesstraßen gilt die Dienstanweisung „Lärmschutz Straße“ der Landesstraßenverwaltung Tirol. Diese Dienstanweisung dient zur Beurteilung von Straßenverkehrslärm sowie der Planung und Errichtung von Maßnahmen zum Schutz der AnrainerInnen und ihrer natürlichen Umwelt gegen schädliche und störende Lärmimmissionen, die vom Verkehr auf Landesstraßen ausgehen. Weiters gilt sie für alle Landesstraßen sowohl im Freiland als auch im Ortsgebiet und ist sowohl für bestehende als auch neu zu planende Landesstraßen zu verwenden.

Die Lärmgrenzwerte für bestehende und geplante Straßen betragen 60 dB für den Tag-Abend-Nachtzeitraum ( $L_{den}$ ) und 50 dB für den Nachtzeitraum ( $L_{night}$ ). Bei Überschreitung der Lärmgrenzwerte ist der Einsatz von entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, soweit diese technisch durchführbar und im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbar sind.

Schutzwürdig im Sinne der Dienstanweisung sind alle Objekte die einem ständigen Wohnzweck dienen (Hauptwohnsitz). Nicht in diese Regelung fallen zum Beispiel Beherbergungsbetriebe, Gastgewerbebetriebe, Schulen, Krankenhäuser, Altersheime, Bürogebäude und dergleichen.

Die Lärmimmissionen werden aufgrund der zu erwartenden Verkehrsstärken ermittelt. Die Ermittlung der Verkehrsstärke hat grundsätzlich nach RVS 04.02.11 zu erfolgen. Dabei ist sowohl auf den Ist-Zustand als auch auf einen Prognosezeitraum von zehn Jahren abzustellen.

Als allgemeine Kriterien für den Einsatz von Lärmschutzmaßnahmen gelten:

- Das betreffende Wohnobjekt muss vom Verkehrslärm einer Landesstraße belastet sein.
- Zumindest einer der Lärmgrenzwerte ( $L_{den}$  bzw.  $L_{night}$ ) muss zum Zeitpunkt der Antragsstellung überschritten sein (Ist-Zustand).
- Das betroffene Objekt muss entweder vor Errichtung der Straße bestanden haben oder mindestens zehn Jahre alt sein (Zeitpunkt der Baubewilligung, Kollaudierungsbescheid).
- Der Antragsteller (Mieter, Eigentümer) muss bereits seit mindestens zehn Jahren im betroffenen Objekt wohnen.
- Eine Auflassung oder Verlegung der Landesstraße ist in nächster Zeit nicht vorgesehen.

### Errichtung von Lärmschutzwänden oder Lärmschutzdämmen

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

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

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

#### Förderung von Lärmschutzfenstern

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

Die Förderung dieser objektseitigen Maßnahmen wird durch die Wohnbauförderung des Landes Tirol gewährt. Der Förderungsbetrag beträgt 30% der Lieferkosten für die Fenster inkl. Fensterbänke und Kosten für den Ein- und Ausbau sowie die Montage und Baumeisterarbeiten.

#### Fahrverbote für Lastkraftwagen über 7,5 t Gesamtgewicht

Seitens des Landes Tirol wurden auf den die Autobahn begleitenden Landesstraßen B und L abschnittsweise Fahrverbote für Lkw's mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 t eingerichtet. Diese Fahrverbote beruhen auf der Straßenverkehrsordnung und wurden aufgrund des Ausweichverkehrs durch das road-pricing auf Autobahnen erforderlich, da die Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit auf dem höherrangigen Landesstraßennetz entlang der Inntalfurche nicht mehr gegeben war.

Fahrverbote wurden auf der B171 – Tiroler Straße, B177 – Seefelder Straße, B179 – Fernpassstraße, B180 – Reschenstraße, B182 – Brennerstraße, B164 – Hochkönigstraße und B181 – Achenseestraße verhängt.

Ausgenommen sind Ziel- und Quellverkehr in bestimmte Bezirke in Tirol und im angrenzenden Ausland.

Abschnittsweise Fahrverbote bestehen auch für die B189 – Mieminger Straße, B170 – Brixentalstraße und die L11 – Völser Straße.

Durch die Reduktion des Durchzugverkehrs auf diesen Straßen wurde als Nebeneffekt auch eine Lärminderung erzielt.

Auf der Loferer Straße von km 0,0 in der Gemeinde Kirchbichl bis km 49,63 in der Gemeinde Waidring ist das Fahren mit nicht lärmarmen Lastkraftwagen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t verboten (dieses Fahrverbot ist aufgrund der technischen Neuerungen der Lkw's nur mehr bedingt wirksam). Ebenso ist auf dieser Strecke das Fahren mit Lastkraftwagen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t, die mit Hackschnitzel, Glasbruch, Schrott, Autos, Schlacke, Zement, Leergebinden, Maschinen, Verpackungsmaterial, Baustoffen und Betonfertigteilen beladen sind, verboten.

#### Fahrverbot für besonders laute Motorräder

Der Motorradlärm stellt auf vielen Straßen des Außerferns seit einigen Jahren für AnrainerInnen ein zunehmendes Problem dar. Im Rahmen einer Studie im Jahr 2019 wurde die objektiv gegebene Belastung sowohl des Motorradlärms als auch des Lärms sonstiger Verkehrsteilnehmer in sämtlichen Gemeinden des Bezirks Reutte als dargestellt.

Dazu wurden Verkehrszählungen und Lärmmessungen durchgeführt und ein umfangreiches Lärmausbreitungsmodell erstellt. In weiterer Folge wurde die vom Motorradlärm ausgehende Belästigung bei den tatsächlich Betroffenen über eine repräsentative Telefonbefragung direkt erhoben.

Die Studienergebnisse zeigten ein klares Bild. Das Ausmaß der Belästigungsreaktion auf den Motorradlärm tritt sehr deutlich zutage. Selbst bei niedrigen Lärmpegeln empfinden sich die AußerfernerInnen als „stark vom Motorradlärm belästigt“. Dabei spielen neben akustischen Parametern wie Vorbeifahrts- und Spitzenpegeln sowie der Geräuschcharakteristik vor allem auch subjektive Wahrnehmungsebenen von Motorrädern an sich eine große Rolle.

Neben einer Vielzahl weiterer Fragen, wurde auch die Sinnhaftigkeit von verschiedenen möglichen

Maßnahmen abgefragt. Dies zeigte unter anderem, dass sogar unter jenen Befragten, die selbst Motorrad fahren, eine sehr große Zustimmung und ein großes Bedürfnis nach konkreten motorradlärmvermindernden Schritten besteht. Diese reichen von einem Mehr an Verkehrskontrollen für Motorräder über höhere Strafen für laute Zweiräder bis hin zu Fahrverboten auf bestimmten Strecken.

Aufbauend auf die „Motorradlärmstudie Außerfern 2019“ wurden mit Beginn der Motorradsaison 2020 Fahrverbote für folgende Strecken erlassen:

- B198 – Lechtalstraße von Steeg bis Weißenbach am Lech
- B199 – Tannheimerstraße von Weißenbach am Lech bis Schattwald
- L21 – Berwang-Namloser Straße von Bichlbach bis Stanzach
- L72 – Hahntennjochstraße 1. Teil von Imst Passhöhe bis Imst Kreuzung Vogelhändlerweg
- L266 – Bschlaber Straße von Elmen bis Pfafflar

Das Fahrverbot gilt vom 15. April bis 31. Oktober eines jeden Jahres für besonders laute Motorräder mit einem Standgeräuschpegel (Nahfeldpegel) von mehr als 95 dB.

Mit Ablauf der Motorradsaison 2020 wurden die Fahrverbote evaluiert. Eine Abfrage der automatischen Zählstellen zeigte eine Reduktion der Motorräder um durchschnittlich 36%, am Hahntennjoch sogar um 50%. Dies entspricht einer Lärmpegelminderung von ca. 2 dB. Gleichzeitig wurde die anrainende Bevölkerung zu ihren Wahrnehmungen zu den Fahrverboten und zum weiteren Umgang mit lauten Motorrädern befragt. Mehr als zwei Drittel der Befragten gaben an, dass der Motorradlärm subjektiv abgenommen hat. Nahezu gleich viele sprachen sich auch für die Beibehaltung der Fahrverbote aus.

Die Fahrverbote sind nach wie vor aufrecht und tragen so zu einer aktiven Lärmentlastung der Anrainer und AnrainerInnen im Außerfern vor Motorradlärm bei.

#### B169 – Zillertalstraße, Ausbau des bestehenden Lärmschutzes in Uderns

Die B169 Zillertalstraße ist im betrachteten Abschnitt eine stark belastete Straße, welche zusätzlich auch noch große saisonale Unterschiede in der Verkehrsbelastung aufweist. So lag der gezählte jahresdurchschnittliche Verkehr 2018 bei 19.000 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von rund 4,8%.

Im Zuge des Umbaus des Spar-Marktes in Uderns wurde der bestehende Rechtsabbiegestreifen gekürzt und adaptiert. Dies wurde zum Anlass genommen, den bestehenden Lärmschutz in diesem Abschnitt zu verbessern bzw. zu erweitern. Anstatt der bisherigen ca. 80 cm hohen Betonleitwand schließt nun eine 2,4 m hohe Lärmschutzwand aus Glas an die bestehende Lärmschutzwand an und verlängert diese um 108 m.

Bei den nächstgelegenen Wohnnachbarn ergeben sich so Pegelminderungen von 1,3 dB bis 3,1 dB. Umgelegt auf Fahrzeuge entspricht dies einer Verkehrsreduktion von ca. 26% - 50%.

#### B169 – Zillertalstraße, Errichtung von baulichen Lärmschutzmaßnahmen in Fügen

In der Gemeinde Fügen, Ortsteil Gagering wurden bauliche Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden errichtet. Diese Lärmschutzwände sollen den Ortsteil Gagering vor Verkehrslärm schützen.

In einer durch das Land Tirol in Auftrag gegebenen lärmtechnischen Untersuchung wurden im Untersuchungsgebiet 207 Gebäudeöffnungen an 17 Wohnobjekten mit einer Schwellenwertüberschreitung im Nachtzeitraum (50 dB) festgestellt. Die Überschreitungen reichen dabei bis zu 12 dB.

Die schalltechnisch berechnete und in weiterer Folge umgesetzte Variante eines baulichen Lärmschutzes beschreibt jeweils eine Lärmschutzwand sowohl nördlich als auch südlich der Einfahrt Gagering an der Zillertalstraße. Beide Lärmschutzwände sind beidseitig hochabsorbierend ausgeführt und weisen eine Höhe von 3,5 m auf. Die Länge der nördlichen Lärmschutzwand beträgt 256 m, die Länge der südlichen 178 m.



Abbildung 1: Übersichtslageplan Lärmschutz Gagering, km 5,1 bis km 5,6



Mit dieser Lärmschutzmaßnahme war es möglich, eine deutlich wahrnehmbare Verringerung der Lärmbelastung von bis zu 10 dB für den Ortsteil Gagering zu erwirken. Als Lärmpegel vor dem geöffneten Fenster ergeben sich nach Ausführung bei einzelnen Wohngebäuden im Obergeschoss maximal 54 dB in der Nacht. Die Schwellenwertüberschreitungen belaufen sich somit vereinzelt noch auf bis zu 4 dB. Gegenüber dem Ist-Zustand konnten die Überschreitungen auf 85 Gebäudeöffnungen an 10 Gebäuden gesenkt werden.

Abbildung 2: Differenzlärmmkarte Lärmschutz Gagering, km 5,1 bis km 5,6



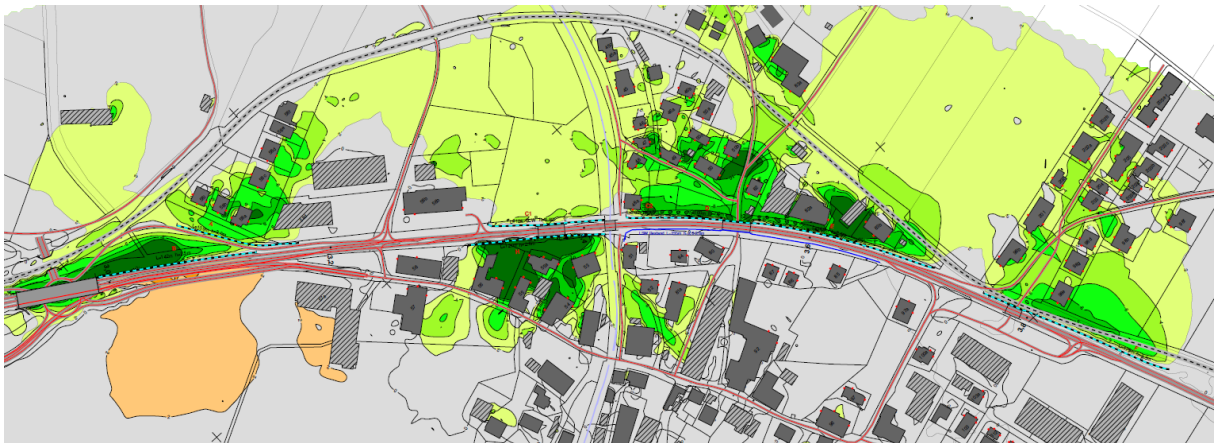
Die Gesamtkosten für das Projekt, das von Oktober 2018 bis März 2019 umgesetzt wurde belaufen sich auf rund eine Million Euro.

#### B169 – Zillertalstraße, Lärmschutz für Schlitters

Derzeit in Bau befindet sich die Anschlussstelle Schlitters Nord an die B169 – Zillertalstraße. Im Rahmen dieser verkehrstechnischen Maßnahme wurde in den Jahren 2019 und 2020 eine lärmtechnische Untersuchung hinsichtlich des Straßenverkehrs auf der Zillertalstraße in diesem Abschnitt, von km 2,50 bis km 4,20, durchgeführt.

Diese kam zu dem Ergebnis, dass durch eine Erweiterung der bestehenden baulichen Lärmschutzmaßnahmen eine deutlich wahrnehmbare Verbesserung der Schallimmissionsbelastung infolge des Straßenverkehrs auf der Zillertalstraße für den gesamten Siedlungsbereich erreicht werden könnte.

Abbildung 3: Lärmschutz Schlitters, Differenzlärmmkarte 4,0 m über Gelände



Zur Umsetzung gelangen nun beidseitig hochabsorbierende Lärmschutzwände über mehrere Abschnitte mit einer Gesamtlänge von ca. 860 m und einer Höhe von 2,0 m bis 2,8 m.

Mit dieser Maßnahme können die derzeit 439 Gebäudeöffnungen, die über dem Schwellenwert von  $L_{\text{night}} > 50$  dB liegen, um 58% auf verbleibende 186 Gebäudeöffnungen reduziert werden.

#### B177 – Seefelder Straße, Flüsterasphalt am Zirler Berg

Die Nordumfahrung der Marktgemeinde Zirl ist als Teil einer Nord-Süd-Verbindung ins Inntal seit Jahren ein Hotspot in Bezug auf Verkehrslärm. So wurden bereits in der Vergangenheit bauliche Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden umgesetzt. Der weiterhin stetig zunehmende Verkehr führte allerdings in den letzten Jahren zunehmend zu Lärmbeschwerden bei den AnrainerInnen entlang der Nordumfahrung.

Als weitere Maßnahmen wurden in Folge Tempo 80 verordnet und im Frühjahr 2019 der Straßenbelag erneuert. Diese Neuasphaltierung wurde als „lärmmindernder Splittmastixasphalt“ ausgeführt. Bei gleichzeitiger Verringerung der Straßenbreite ist nun ein umfassendes Lärmschutzpaket bestehend aus verschiedenen Maßnahmen im Bereich der Nordumfahrung Zirl wirksam.

#### B177 – Seefelder Straße, Errichtung von baulichen Lärmschutzmaßnahmen

Im Jahr 2023 wurden entlang der Seefelder Straße, zwischen km 11,20 und km 12,23, bauliche Lärmschutzmaßnahmen in drei Abschnitten umgesetzt.

In Abschnitt 1 wurde eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 70 m errichtet. Der Abschnitt 2 wurde mit einer Lärmschutzwand mit einer Länge von 450 m ausgestattet. Die Lärmschutzwand im Abschnitt 3 weist eine Länge von 230 m auf. Alle Wände sind in ihrer Höhe mit 1,5 m bis 4,0 m variabel gestaltet und hochabsorbierend.

#### Abbildung 4: Evaluierung des baulichen Lärmschutzes Seefelder Straße bei Abschnitt 2



Um die tatsächliche Lärmentlastung des baulichen Lärmschutzes zu erfassen wurden vor Baubeginn und nach Fertigstellung der Lärmschutzwände Lärmmessungen durchgeführt. Bei den nächstgelegenen Wohnnachbarn ergeben sich nun Pegelminderungen von 10 dB bis 17 dB.

Abbildung 5: Lärmmessung zur Evaluierung der Lärmschutzwände



Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Messergebnisse sowie die berechneten Werte eine deutlich wahrnehmbare Verringerung der Schallimmissionsbelastung infolge des Straßenverkehrs auf der Seefelder Straße ausweisen.

#### B178 – Loferer Straße, Unterflurtrasse mit Lärmschutzmaßnahmen in Scheffau

Als eine der meist befahrensten Landesstraßen Österreichs verbindet die Loferer Straße die Bundesländer Salzburg und Tirol. Darüber hinaus stellt diese Landesstraße eine überregionale Verbindung zwischen den Verkehrsknotenpunkten und wirtschaftlich bedeutsamen Ortschaften Wörgl und St. Johann dar.

Um einerseits den Verkehrsfluss zu verbessern, andererseits den Durchzugsverkehr entlang der Loferer Straße aus den Ortszentren hinaus zu verlagern und somit eine Lärmentlastung für die AnrainerInnen zu erwirken wurden seit den späten 2000er Jahren umfangreiche Bauprojekte umgesetzt. Nach den groß angelegten Umfahrungen und Lärmschutzmaßnahmen in Bruckhäusl, Going, Söll und Ellmau, wird nun eine Neutrassierung der Loferer Straße in der Gemeinde Scheffau ausgeführt.

Im Planungsbereich von km 13,80 bis km 16,20 wurde im Jahr 2018 eine lärmtechnische

Untersuchung durchgeführt, die das Potenzial eines baulichen Lärmschutzes der umweltgerechten Umgestaltung der Loferer Straße aufzeigen soll.

Abbildung 6: Visualisierung der Loferer Straße im Ortsteil Blaiken, Gemeinde Scheffau



Die lärmtechnische Untersuchung wies unterschiedliche Varianten eines baulichen Lärmschutzes aus und kam zum Ergebnis, dass eine deutlich wahrnehmbare Verbesserung der Schallimmissionsbelastung für den Ortsteil Blaiken zu erzielen wäre.

Seit dem Spatenstich im Jänner 2022 wird nun eine Tieferlegung der Loferer Straße realisiert, wobei der vorherige Trassenverlauf beibehalten wird. So verläuft die neue Straße bei km 14,7 in das bestehende Gelände hinein und mündet nach ca. 200 m in einen Tunnel. Nach ca. 450 m fließt der Verkehr wieder frei, steigt über eine Länge von ca. 100 m auf das ursprüngliche Niveau an und mündet in die Bestandsstraße ein. Die Fläche oberhalb des Tunnels wird weiterhin als Verkehrsfläche für die Anbindung des Ortsteils Blaiken genutzt.

Die Tieferlegung der Straße für sich hat bereits einen lärmreduzierenden Effekt. Um diesen zu optimieren, werden die Tunnelportale und Stützmauern mit absorbierenden Verkleidungen ausgestattet.

Ebenso sind ein ca. 120 m langer und 3,0 m hoher Lärmschutzdamm sowie insgesamt etwa 740

Laufmeter Lärmschutzwände mit einer Höhe von 2 m bis 3 m Teil der umfangreichen Bauarbeiten.

Abbildung 7: Baufortschritt der Unterflurtrasse der Loferer Straße



Nach Fertigstellung der umweltgerechten Umgestaltung kann die Anzahl der derzeit 689 Gebäudeöffnungen, die über dem Schwellenwert von  $L_{\text{night}} > 50$  dB liegen, um 82% auf verbleibende 122 Gebäudeöffnungen reduziert werden.

Die Kosten für das gesamte Projekt belaufen sich auf rund 39 Millionen Euro. Die Fertigstellung des Bauvorhabens ist für Herbst 2024 vorgesehen.

#### B179 – Fernpassstraße, Ertüchtigung der Lärmschutzwand Seeectunnel

Am Ostportal des Seeectunnels auf der Fernpassstraße wurde im Gemeindegebiet von Nassereith die bestehende und baufällige Lärmschutzwand auf einer Länge von 150 m abgebrochen und erneuert.

Die Bestandswand aus Holz wurde gegen eine Holz-Beton-Konstruktion ausgetauscht. Diese neuen Lärmschutzkassetten wurden hochabsorbierend ausgeführt und haben einen geringeren Schalldurchgang, wodurch sich auf der straßenabgewandten Seite der Lärmschutzwand

eine Verbesserung der Lärmbelastung zum Bestand ergibt.

Abbildung 8: Lärmschutzwand VOR der Ertüchtigung (Holz)



Abbildung 9: Lärmschutzwand NACH der Ertüchtigung (Holzbeton)



Die Kosten für das Bauvorhaben, das im September 2020 umgesetzt wurde, beliefen sich auf rund € 110.000,-.

#### B179 – Fernpassstraße, Anschlussstelle Lähn/Wengle, Umbau inkl. Lärmschutzwand

Von Juli 2021 bis November 2021 wurde an der Fernpassstraße ein baulicher Lärmschutz zwischen den Ortsteilen Lähn und Wengle in Bichlbach errichtet. Der Umbau der Unterführung Lähn/Wengle gab Anlass dafür, einen Lückenschluss zwischen dem bestehenden Lärmschutzdamm in Lähn und der bestehenden Lärmschutzwand in Wengle herzustellen.

Der Lückenschluss schließt beidseitig direkt an den bestehenden Lärmschutz an und wurde als hochabsorbierende Lärmschutzwand im Frontlatten-System ausgeführt. Die neue Lärmschutzwand erstreckt sich über eine Länge von ca. 250 m bei einer Höhe von 2,5 m.

Die Kosten des Gesamtbauvorhabens betragen etwa eine Million Euro.

Abbildung 10: Fernpassstraße bei Lähn/Wengle, Umbaumaßnahmen samt Lärmschutzwand



#### B179 – Fernpassstraße, Lückenschluss beim Lermooser Tunnel

Um den Lärmschutz für die BewohnerInnen der Gemeinde Lermoos zu verbessern, wurden zwischen dem nördlichen Portal des Lermooser Tunnels und der bestehenden Lärmschutzwand zusätzliche Maßnahmen ausgeführt. Auf einem knapp 60 m langen Erddamm wurde eine 2,5 m hohe Lärmschutzwand aufgesetzt.

Abbildung 11: Gestaltung der Lärmschutzwände beim Lermooser Tunnel



Die Kosten für das Bauvorhaben, das von Juni bis August 2020 ausgeführt wurde, beliefen sich auf rund € 91.000,-.

#### B180 – Reschenstraße, Unterführung in Prutz in Betrieb

Um die häufigen Staus auf der Reschenstraße im Kreuzungsbereich mit der Kaunertalstraße und der Gemeindestraße über die Innbrücke Prutz

verhindern zu können wurde mit dem Spatenstich im September 2021 zum **Bauvorhaben „Unterführung Prutz“** ein großes straßenbauliches Vorhaben gestartet.

Das Projekt sieht den Umbau der bestehenden Kreuzung vor. Dabei wird die Reschenstraße in diesem Bereich künftig in einer neu errichteten Unterführung verlaufen. Die 360 m lange Unterführung wird auf einer Länge von 60 m als Tunnel in offener Bauweise ausgeführt. Auf dem Unterführungsbauwerk wird ein Kreisverkehr angelegt, über den sämtliche Straßenverbindungen erhalten bleiben.

Neben verkehrstechnischen Verbesserungen soll sich durch die Umbauarbeiten auch eine Lärmentlastung für die AnrainerInnen ergeben.

So wurde parallel zur Bauplanung eine lärmtechnische Untersuchung in Auftrag gegeben, die schalltechnischen Auswirkungen des Projekts zu untersuchen. Ziel ist, dass es durch das Straßenbauprojekt zu keiner Verschlechterung der Lärmsituation bei den AnrainerInnen kommen darf.

Durch die Neutrassierung der Reschenstraße war es erforderlich, die bestehende, 2,5 m hohe Lärmschutzwand abzutragen und um ca. 4,5 m von der Fahrbahn weg zu versetzen. Damit sich durch das Abrücken der Schirmkante der

Lärmschutzwand von der Straße keine Einbußen beim Lärmschutz ergeben, wurden in der lärmtechnischen Untersuchung folgende Empfehlungen ausgearbeitet:

- Errichtung einer neuen Lärmschutzwand samt Erhöhung auf 3,0 m
- absorbierende Auskleidung der Tunnelportale und den Stützmauern

Abbildung 12: Unterführung der Reschenstraße in Prutz



Mit Oktober 2023 konnte die Unterführung Prutz für den Verkehr freigegeben werden. Die Restarbeiten sollten bis zur endgültigen Fertigstellung im Sommer 2024 abgeschlossen sein.

Durch die Umsetzung der empfohlenen Lärmschutzmaßnahmen konnte die Anzahl der Gebäude, die über dem Schwellenwert von  $L_{\text{night}} > 50$  dB liegen, geringfügig von 62 Gebäuden auf 56 Gebäude reduziert werden.

Die Kosten für das Gesamtprojekt belaufen sich auf etwa 36 Millionen Euro.

#### B183 – Stubaitalstraße, erweiterter Lärmschutz in Medraz, Fulpmes

Neben dem Pendler- und Anrainerverkehr stellt insbesondere auch der wirtschaftlich und touristisch induzierte Verkehr einen wesentlichen Anteil am Verkehrsaufkommen entlang der Stubaitalstraße. Nicht zuletzt durch den ständigen Ausbau des Tourismus im Stubaital konnte in den letzten Jahren ein stetiger Anstieg der Verkehrszahlen und der damit einhergehenden

Lärmbelastung festgestellt werden.

So wurde im Jahr 2013 zum Schutz der AnrainerInnen vor Verkehrslärm eine Lärmschutzwand im Ortsteil Medraz, in der Gemeinde Fulpmes, zwischen km 8,4 und km 8,6 errichtet. Bereits im Zuge der damaligen Planung wurde auf die Möglichkeit bzw. Sinnhaftigkeit einer weiteren Lärmschutzwand zwischen km 8,2 und km 8,4 hingewiesen.

Die nun in einem zweiten Schritt errichtete Lärmschutzwand wurde als Kombination eines Frontlattensystems (Holz) und Glaselementen auf einer Gesamtlänge von 133 m und einer Höhe von 2,5 m realisiert.

#### L236 – Mötzer Straße, Sanierung und Erweiterung Lärmschutz

Die Mötzer Straße dient als Verbindungsstraße zwischen der A12 – Inntal Autobahn und der B189 - Mieminger Straße.

Bereits im Jahr 1985 wurde entlang der Mötzer Straße ein baulicher Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden zum Schutz der

AnrainerInnen gegen Straßenverkehrslärm realisiert. Die bestehenden Lärmschutzwände wiesen damals eine Schirmhöhe von 1,5 m auf und wurden als Holzwände System Flechtzaun errichtet.

Durch das Alter bzw. die ständige Bewitterung traten inzwischen Beschädigungen an den Lärmschutzwänden auf, worauf die Landesstraßenverwaltung Tirol eine Erneuerung der Lärmschutzwände bzw. Ausweitung (Lückenschluss) in Auftrag gab.

Innerhalb der Bauzeit von Mai 2019 bis August 2019 wurden die bestehenden Lärmschutzwände abgetragen und eine neue errichtet. Zur Anwendung kam ein Frontlattensystem aus Holz. Die neuen Lärmschutzwände wurden um einen halben Meter auf 2,0 m erhöht und bieten so eine bessere Abschirmwirkung als im Bestand. Die bestehenden Lücken zwischen den einzelnen Wandabschnitten wurden im Zuge der Umsetzung geschlossen und weiters eine Verlängerung am nördlichen Ende ausgeführt.

Abbildung 13: Lärmschutzwände entlang der Mötzer Straße



Die neue Lärmschutzwand reduziert die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr für die AnrainerInnen um über 7 dB.

L335 – Milser Straße, Lärmschutzwände für AnrainerInnen

Entlang der Milser Straße wurden zwischen km 0,55 und km 0,62 im Jahr 2020 bauliche Lärmschutzmaßnahmen in der Form von Lärmschutzwänden errichtet. Dadurch sollen lärmgeplagte AnrainerInnen künftig vom Verkehrslärm dieser Landesstraße geschützt werden.

Abbildung 14: Lärmschutz Milser Straße



Das Projekt besteht aus zwei Lärmschutzwänden in der Ausführung Holzbeton. Die Gesamtlänge beträgt ca. 90 m. Die Lärmschutzwände weisen jeweils eine Höhe von 2,25 m auf.

## 10. Maßnahmen der Aktionsplanung

B169 – Zillertalstraße, Neutrassierung der Landesstraße in der Gemeinde Fügen

Das Zillertal zählt zu den bedeutendsten Wirtschaftsstandorten Tirols wobei die Tourismusbranche eine besonders herausragende Rolle einnimmt. Damit verbunden stellte sich in den letzten Jahren eine immer höhere Verkehrs- und Lärmbelastung entlang der Zillertalstraße, vor allem im vorderen Zillertal, ein. Insbesondere kommt es in Folge von Urlauberwechseln regelmäßig zu Stauerscheinungen bis hin zu Verkehrsstillständen.

Das jährliche durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (JDTV) entlang der Zillertalstraße im Bereich Fügen betrug gemäß den automatischen Zählstellen im Jahr 2022 rund 18.500 Kfz in 24 Stunden. Am verkehrsreichsten Tag im Jahr 2022 wurden mehr als 28.500 Kfz in 24 Stunden gezählt.

Abbildung 15: Visualisierung der neuen Trasse der Zillertalstraße bei Fügen



Das Projektgebiet der Umfahrung Fügen erstreckt sich entlang der Zillertalstraße von km 5,6 bis km 7,8. Taleinwärts fahrend tieft die neue Trasse im Bereich des bestehenden Knotens Fügen Nord in das Gelände ein und verläuft ab km 6,4 in

Nachdem im Zuge des Ausbaus der Zillertalstraße in den 1990er Jahren Ortsdurchfahrten im vorderen Zillertal möglichst vermieden wurden, führen die Stausituationen dazu, dass Autofahrer wieder das untergeordnete Straßennetz innerorts zur Umfahrung nutzen. Dies trägt wiederum zu einer zusätzlichen Lärmentwicklung innerorts bei.

Um den Verkehrsfluss zu verbessern bzw. die Lärmbelastung zu reduzieren hat das Land Tirol einen Planungsprozess unter Beteiligung von betroffenen AnrainerInnen für die Gemeinde Fügen eingeleitet. Als Planungsziel wurde neben der Reduktion von Stauhäufigkeit und Unfallhäufungspunkten auch eine Lärmentlastung entlang der Zillertalstraße definiert.

Das Ergebnis dieses Planungsprozesses sieht das Projekt „Umfahrung Fügen“ mit einer neuen Unterflurtrasse parallel zur Bestandsstraße vor.

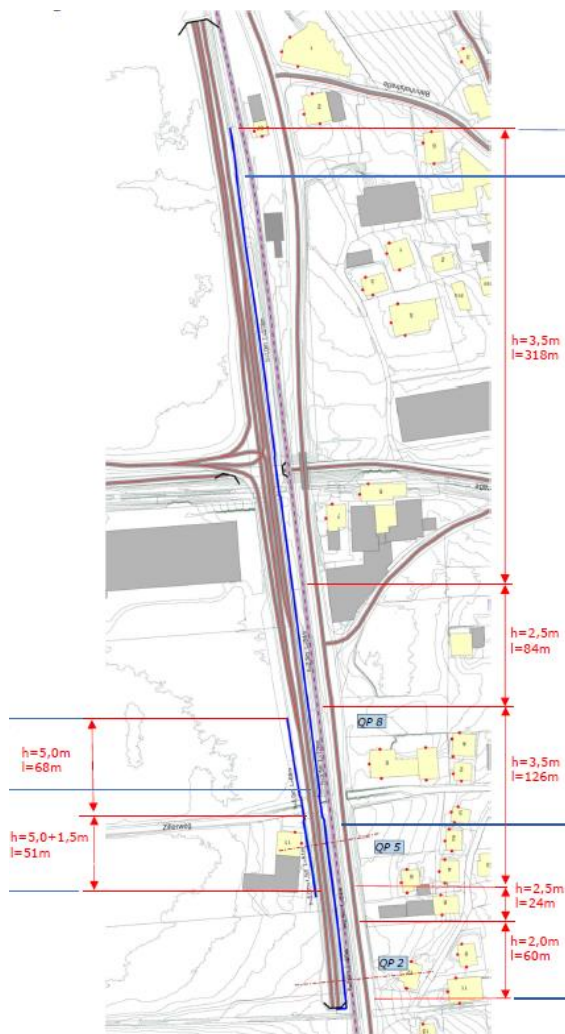
einem ca. 330 m langen Tunnel. Danach verläuft die Trasse frei und auf das ursprüngliche Niveau ansteigend bis zur Kreuzung mit der L298 - Harter Straße und von dort abfallend zum nächsten Tunnelportal bei km 7,5. Nach weiteren rund



170 m im Tunnel mündet die neue Trasse bei km 7,8 in die bestehende Zillertalstraße ein.

Parallel zur Bauplanung der neuen Trasse wurde im Rahmen des Projektes seitens des Landes Tirol eine lärmtechnische Untersuchung in Auftrag gegeben. Diese Untersuchung beschreibt und prüft Lärmschutzmaßnahmen, die zu einer Lärmentlastung der AnrainerInnen führen sollen. Als Planungsrichtwerte für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen wurden 60 dB für den Tag-Abend-Nachtzeitraum ( $L_{den}$ ) und 50 dB für den Nachtzeitraum ( $L_{night}$ ) am jeweiligen Anrainergebäude festgelegt.

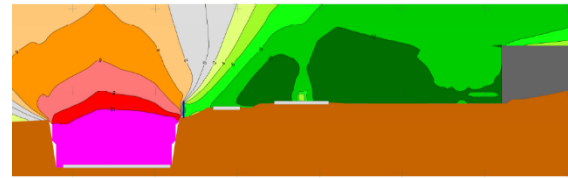
Abbildung 16: Übersichtslageplan Neutrassierung Fügen mit baulichem Lärmschutz



Im Zuge der Bauausführung ist es geplant, alle Tunnelportale und Stützmauern schallabsorbierend zu verkleiden. Zusätzlich dazu sollen über eine Länge von ca. 730 m Lärmschutzwände mit Höhen von 2,0 m bis 6,5 m errichtet werden.

Die dargestellte Schnittlärmkarte stellt die Pegeldifferenz zwischen Bestandsituation und Situation nach ausgeführten baulichen Lärmschutzmaßnahmen bei km 6,79 dar.

Abbildung 17: Schnittlärmkarte mit Differenzpegel



Gemäß der Betroffenenauswertung der Umgebungslärmkartierung 2022 befinden sich derzeit etwa 98 EinwohnerInnen von Fügen über dem Schwellenwert für Straßenverkehrslärm von 60 dB für den Tag-Abend-Nachtzeitraum ( $L_{den}$ ). Der Schwellenwert von 50 dB für den Nachtzeitraum ( $L_{night}$ ) wird bei ca. 113 EinwohnerInnen überschritten.

Nach Fertigstellung der Neutrassierung Fügen kann die Zahl jener Gebäude, die sich über dem Schwellenwert für den Nachtzeitraum befinden von 45 auf 16 gesenkt werden. Dies entspricht einer Reduktion um knapp zwei Drittel.

Darüber hinaus tritt für den beinahe gesamten Siedlungsbereich der Gemeinde Fügen eine deutlich wahrnehmbare Verbesserung der Verkehrslärmbelastung und eine damit eine erhöhte der Lebens- und Wohnqualität ein.

#### B169 – Zillertalstraße, Errichtung von baulichen Lärmschutzmaßnahmen in Aschau

Entlang der Zillertalstraße sollen im Bereich der Gemeinde Aschau von km 17,0 bis km 18,2 bauliche Lärmschutzmaßnahmen errichtet werden.

Hierzu wurde im Jahr 2023 eine lärmtechnische Untersuchung durchgeführt, die einen Lärmschutz in Form von Wänden empfiehlt. Die nun angedachte Variante sieht hochabsorbierende Lärmschutzwände in einem Ausmaß von etwa 750 Laufmetern vor. Die Höhe variiert von 2,0 m bis 3,0 m.

Die lärmtechnische Untersuchung weist weiters den Unterschied der örtlichen Lärmsituation ohne Lärmschutz (Bestand) zur Situation mit der umgesetzten Lärmschutz-Variante aus. Die Gegenüberstellung der Ergebnisse der Einzelpunktberechnungen und der Lärmkarten

zeigt, dass mit dem empfohlenen baulichen Lärmschutz im angrenzenden Siedlungsraum eine deutlich wahrnehmbare Verringerung der Schallimmissionsbelastung infolge des Straßenverkehrs auf der Zillertalstraße um bis zu 9 dB erreicht werden kann.

Alle 170 Gebäudeöffnungen die derzeit den Schwellenwert von  $L_{\text{night}} > 50$  dB überschreiten liegen nach Umsetzung dieser Maßnahme darunter.

Abbildung 18: Differenzlärmmkarte 4,0 m über Grund



Die Differenzlärmmkarte zeigt nicht nur eine massive Lärmentlastung bei den bestehenden Gebäuden, sondern auch den Schutz von Freiflächen. Damit erfahren künftige Baugründe eine Aufwertung bzw. wird späteren Wohnbebauungen ein lärmgeschütztes Wohnen ermöglicht.

#### B171 – Tiroler Straße, Maßnahmenpaket für die Ortsteile Dirschenbach und Eigenhofen

Die westlich vom Zirler Hauptsiedlungsgebiet gelegenen Ortsteile Dirschenbach und Eigenhofen mit ihren ca. 250 EinwohnerInnen leiden seit Jahrzehnten unter besonders starker Verkehrs(lärm)belastung durch die Landesstraße und die Autobahn, was das Land Tirol und die Asfinag veranlasste, ein umfangreiches Maßnahmenpaket vorzulegen.

Aktuell gilt an der östlichen Ortseinfahrt von Eigenhofen eine 60 km/h-Beschränkung. Diese wurde bereits nach Osten erweitert. An der westlichen Ortseinfahrt von Eigenhofen soll durch eine bauliche Umgestaltung der Tiroler Straße künftig eine Reduktion der Geschwindigkeit von derzeit 60 km/h auf 50 km/h ermöglicht werden. Im Ortsteil Dirschenbach soll durch den Einbau

einer Mittelinsel in der Tiroler Straße eine sichere Querungsstelle für den Fußverkehr geschaffen werden, zudem ist eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 60 km/h vorgesehen.

Entlang der A12 – Inntalautobahn ist die Errichtung einer Lärmschutzwand mit einer Länge von 1.400 m (im Bereich des Rastplatzes Zirl-Inzing) sowie einer weiteren Lärmschutzwand mit einer Länge von 580 m (auf der Höhe von Dirschenbach) geplant. Beide Lärmschutzvorhaben sind für 2025 vorgesehen.

#### B178 – Loferer Straße, weiterer Lärmschutz für Ellmau

Die Gemeinde Ellmau ist durch ihre Lage an der Loferer Straße seit je her einer großen Verkehrs(lärm)belastung ausgesetzt. Dies war Anlass für die Umsetzung einer umweltgerechten Umgestaltung der Loferer Straße in den Jahren 2013 bis 2017. Der damalige Planungsbereich zwischen km 18,4 und km 20,0 entlastete den Siedlungsbereiche Ellmau-Dorf und Blaiknerfeld nachhaltig.

Eine weitere umweltgerechte Umgestaltung entlang der Loferer Straße ist nun im Bereich von

km 16,2 bis km 18,3 geplant. Als Teil dieser Umgestaltung soll der bestehende Kreuzungsbereich (Anbindung der Ortsteile Steinerne Tisch und Biedring) umgebaut werden.

Empfehlung der im Jahr 2020 durchgeführten lärmtechnischen Untersuchungen ist ein kombinierter Lärmschutz im Kreuzungsbereich zwischen km 17,7 und km 18,3.

Um die Gebäude Fahrtrichtung Wörgl zu entlasten sind eine 112 m lange und 4,0 m hohe Lärmschutzwand und ein geschütteter

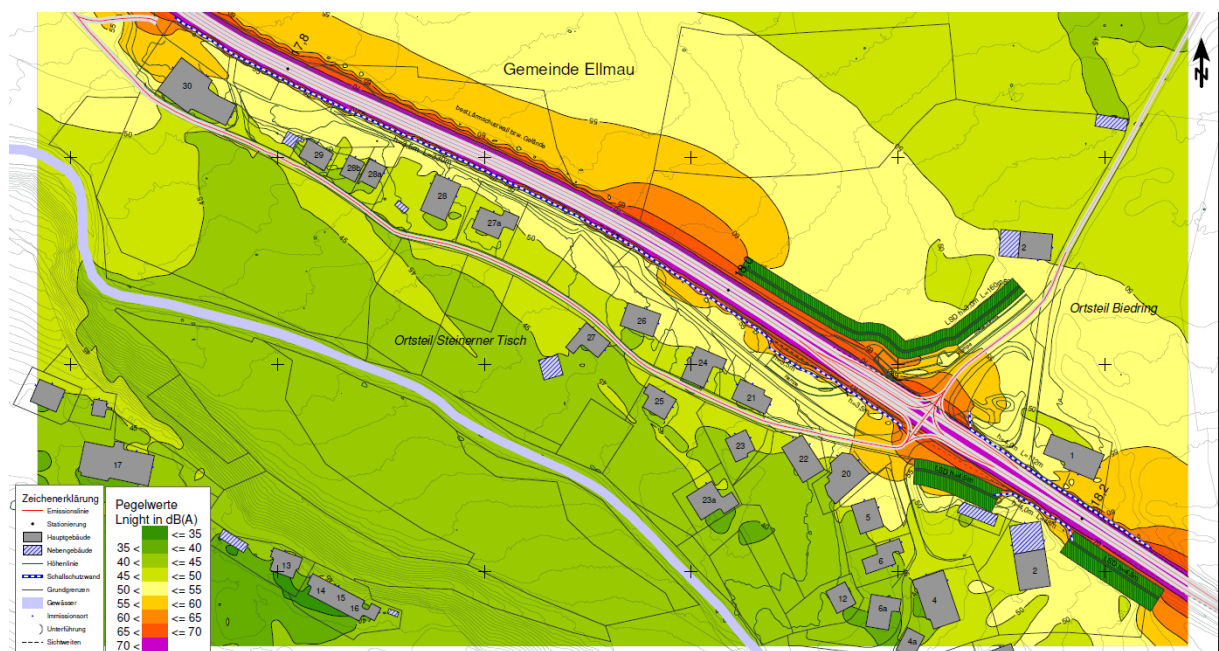
Lärmschutzdamm geplant. Der Damm soll 160 m lang und 3,0 m hoch ausgeführt werden. Entlang der gegenüberliegenden Seite, Fahrtrichtung St. Johann, sollen drei Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von 453 m und Höhen von 3,5 m bzw. 4,0 m die dahinterliegenden Gebäude vor Lärm schützen.

Alle Lärmschutzwände sind hochabsorbierend geplant.

Abbildung 19: Lärmimmissionen OHNE Lärmschutz, 1,5 m über Grund



Abbildung 20: Lärmimmissionen MIT Lärmschutz, 1,5 m über Grund



Die Gegenüberstellung der Ergebnisse der Einzelpunktberechnungen und der Lärmkarten zeigt, dass mit dem empfohlenen baulichen Lärmschutz im angrenzenden Siedlungsraum eine deutlich wahrnehmbare Verringerung der Schallimmissionsbelastung infolge des Straßenverkehrs auf der Loferer Straße um bis zu 10 dB erreicht werden kann.

Die Anzahl der Gebäudeöffnungen mit einer Überschreitung des Schwellenwerts kann im Wirkungsbereich der baulichen Lärmschutzmaßnahmen von 192 auf 84 im Ortsteil Steinerer Tisch sowie von 27 auf 23 im Ortsteil Biedring reduziert werden.

#### B180 – Reschenstraße, zwei Lärmschutzvarianten für Tösens

Der Reschenpass als Verbindungspunkt zwischen Österreich und Italien wurde bereits in der Antike verkehrstechnisch erschlossen. So verläuft die heutige Reschenstraße teilweise entlang der historischen Trasse und stellt wie damals eine wichtige Nord-Süd-Verbindung in den Alpen dar. Mittlerweile wird die Reschenstraße nicht nur als Transitroute intensiv genutzt, ein großer Teil ist auf touristische Fahrten zu den großen Skigebieten im Tiroler Oberland zurück zu führen. Der in den letzten Jahrzehnten stetig steigende Individualverkehr brachte die Notwendigkeit des Ausbaus der Straße mit sich. Mit dem mehr an Fahrzeugen ging allerdings auch eine steigende Lärmbelastung für AnrainerInnen einher.

Für Tösens, als eine der Gemeinden an der Reschenstraße, die zunehmend einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt ist, wurden im Jahr 2021 mögliche bauliche Lärmschutzmaßnahmen zur Entlastung erarbeitet.

Als Möglichkeiten stehen nun zwei unterschiedliche Varianten im Bereich zwischen km 12,3 und km 13,9 zur Entscheidung an:

Variante 1 beschreibt eine durchgängige, beidseitig hochabsorbierende Lärmschutzwand zwischen km 12,37 und km 13,726. Die Gesamtlänge der Wand beträgt 1356 m, die Höhe variiert von mindestens 1,5 m bis maximal 3,5 m. Um eine ausreichende Abschirmung des Verkehrslärms herzustellen, muss die Lärmschutzwand in Abschnitten, in denen die Wohngebäude nahe an der Reschenstraße liegen

höher ausgeführt werden.

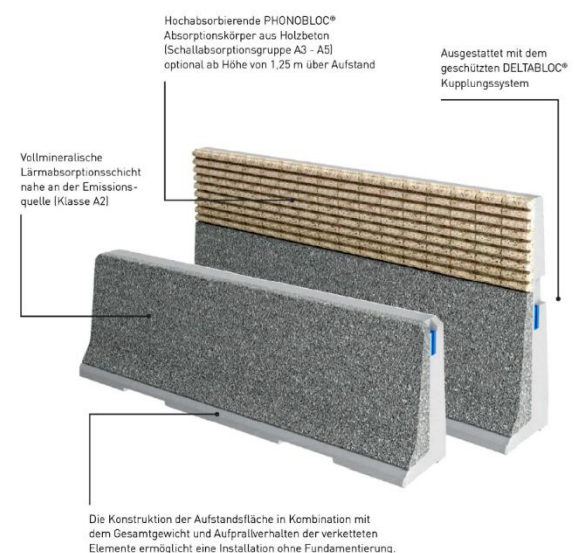
Im Mittelteil, zwischen km 12,508 und km 13,350 besteht die Möglichkeit, anstatt einer beidseitig hochabsorbierenden Lärmschutzwand, eine Betonleitwand mit einem aufgesetzten, hochabsorbierenden Lärmschutzelement zu errichten.

Tabelle 3: Lärmschutz Tösens Variante 1

von	bis	Länge	Höhe
km	km	[m]	[m]
12,370	12,374	4	1,5
12,374	12,378	4	2,0
12,378	12,410	32	3,0
12,410	12,480	70	3,5
12,480	12,508	28	2,5
12,508	13,350	842 <sup>1)</sup>	1,5
13,350	13,386	36	2,0
13,386	13,726	340	2,5

- 1) Anstelle der beidseitig hochabsorbierenden Lärmschutzwand wäre in diesem Abschnitt auch eine Betonleitwand mit einem aufgesetzten Lärmschutzelement möglich.

Abbildung 21: Referenzprodukt Betonleitwand mit Holzbetonabsorber



Die Variante 2 sieht eine Erweiterung der Variante 1 vor. Bei Variante 2 soll eine weitere Lärmschutzwand von km 18,83 bis km 13,92 errichtet werden. Diese 90 m lange Wand soll

beidseitig hochabsorbierend und 3,5 m hoch ausgeführt werden.

Abbildung 22: Differenzlärmmkarte Variante 1, Immissionshöhe 4,0 m über Gelände



Die Gegenüberstellung der Ergebnisse der Einzelpunktberechnungen und der Lärmkarten zeigt, dass mit beiden Varianten eine deutlich wahrnehmbare Verringerung der Schallimmissionsbelastung im angrenzenden

Siedlungsraum infolge des Straßenverkehrs auf der Reschenstraße erreicht werden kann.

Abbildung 23: Differenzlärmmkarte Variante 2, Immissionshöhe 4,0 m über Gelände



Die Anzahl der Gebäudeöffnungen mit einer Überschreitung des Schwellenwerts nachts kann im Wirkungsbereich der baulichen Lärmschutzmaßnahmen bei der Variante 1 von 194 auf 34 und bei der Variante 2 von 194 auf 15 betroffene Gebäudeöffnungen reduziert werden.

### B181 – Achenseestraße, Lärmschutzwand für den Ortsteil Erlach, Gemeinde Wiesing

Ein weiterer baulicher Lärmschutz soll in den kommenden Jahren entlang der Achenseestraße, in der Gemeinde Wiesing, umgesetzt werden. Eine **geschätzt € 500.000,-** teure Lärmschutzwand soll den Ortsteil Erlach im Bereich von km 2,38 bis km 3,03 vor Straßenverkehrslärm schützen. Die 650 m lange Lärmschutzwand soll mit einer Höhe von 1,50 m bis 2,50 m errichtet werden.

### B189 – Mieminger Straße, Errichtung einer Geh- und Radwegunterführung in Obsteig

Zur sicheren Querung der Mieminger Straße bei km 13,8 ist die Errichtung einer Geh- und Radwegunterführung in der Gemeinde Obsteig geplant. Das Einreichprojekt hierzu wurde im Jahr 2023 ausgearbeitet und umfasst zudem einen kleinen Lärmschutz für die anrainende Wohnbevölkerung in diesem Bereich.

Nordseitig der Mieminger Straße soll ein 3 m hoher und ca. 110 m langer Lärmschutzdamm geschüttet werden.

### L236 – Mötzer Straße, Erweiterung des Bestandslärmschutzes in Mötz

Der bereits im Jahr 1985 gestartete Ausbau des Lärmschutzes entlang der Mötzer Straße wurde in den vergangenen Jahren immer wieder ertüchtigt bzw. erweitert. Nun soll im Bereich der Gemeinde Mötz, von km 1,5 bis km 1,9, eine weitere bauliche Lärmschutzmaßnahme umgesetzt werden.

Der Planungsbereich betrifft den unteren Teil der Kehre der Mötzer Straße, im Anschluss an die Ausfahrt nach Mötz. Um die AnrainerInnen in diesem Bereich zu schützen soll eine 163 m lange und 2,0 m hohe Lärmschutzwand von der Ausfahrt Mötz bis etwa zum Kurvenscheitelpunkt errichtet werden.

Dadurch soll im angrenzenden Siedlungsraum eine deutlich wahrnehmbare Verringerung der Schallimmissionsbelastung infolge des Straßenverkehrs auf der Mötzer Straße um bis zu 9 dB erreicht werden können.

Die Anzahl der Gebäudeöffnungen mit einer Überschreitung des Schwellenwerts kann im Wirkungsbereich der baulichen Schallschutzmaßnahme von 36 auf 7 betroffene Gebäudeöffnungen reduziert werden.

Für den betrachteten Untersuchungsbereich ist durch den vorgeschlagenen baulichen Lärmschutz eine deutliche Erhöhung der Lebens- und Wohnqualität zu erwarten.

Abbildung 24: Differenzlärmkarte, Immissionshöhe 4,0 m über Gelände



# 11. Zusammenarbeit mit anderen Behörden

Programm nach §9a IG-Luft für das Bundesland Tirol

Das Programm nach §9a wurde erstmals 2007 erstellt und liegt seit dem Jahr 2016 in überarbeiteter Version vor. Es werden darin Maßnahmen zur Verbesserung der Luftsituation im Sanierungsgebiet angeführt. Diese haben zum Ziel, einerseits den Standard der eingesetzten Motorentechnologien zu heben und andererseits durch ein geringeres Verkehrsaufkommen bzw. die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel eine Reduktion der Luftschadstoffe zu erreichen. Durch geringere Verkehrsmengen ergeben sich auch positive Auswirkungen auf die Lärmbelastung.

Tiroler Mobilitätsprogramm (Auszug)

Das Land Tirol unterstützt mit dem Tiroler Mobilitätsprogramm 2022-2030 „Tirol Mobil“ Gemeinden, Schulen und gemeinnützige Vereine umfassend bei der Planung und Umsetzung von Mobilitätsprojekten.

Das Tiroler Mobilitätsprogramm 2022-2030 bietet dabei eine breite Palette an Fördermöglichkeiten und Projekten zur Erhöhung der Anteile des Öffentlichen Verkehrs sowie des Rad- und Fußverkehrs. Dabei werden Anreize geschaffen, um Alltags- und Freizeitwege möglichst emissionsarm zurückzulegen, um die Verkehrsbelastungen zu reduzieren.

Die Ausrichtung des Mobilitätsprogramms und die Fördermöglichkeiten orientieren sich dabei an den drei „V“s: Verkehr vermeiden - Verkehr verlagern - Verkehr verbessern, ergänzt durch den Zukunftstrend „Verkehr teilen“. Verkehr, der sich durch eine kluge Raumplanung nicht vermeiden lässt, soll überwiegend durch aktive Mobilitätsformen und den Öffentlichen Verkehr wie Bus und Bahn abgedeckt werden. Durch die Förderung von Sharing-Ansätzen werden zudem neue Möglichkeiten geschaffen, mobil zu sein und ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz im Verkehr geleistet.

Die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel sowie die Reduktion des Verkehrsaufkommens schützt nicht nur das Klima,

sondern mindert gleichzeitig die Gesundheitsbelastung durch Luftschadstoffe und Lärm. Insbesondere die Förderung der Aktivmobilität, die gemeinsam mit einem attraktiven und leistungsfähigen Öffentlichen Verkehr die Basis für ein zukunftsgerechtes Verkehrssystem bildet, bietet ein großes Potential zur Reduktion von Lärmbelastungen.

Durch die beständige Zusammenarbeit mit den Gemeinden werden im Rahmen des Tiroler Mobilitätsprogramms Maßnahmen zur Reduktion des kommunalen Verkehrsaufkommens entwickelt und durch die Förderung emissionsarmer Mobilität die Lebens- und Wohnqualität in den Gemeinden verbessert.

Verbesserungen im öffentlichen Verkehr

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

Große Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen der öffentlichen Verkehrsmittel und damit auf die Reduktion der Emissionen hatte aber vor allem die Tarifreform im Jahr 2017 in Tirol. Durch eine Verbesserung des bestehenden Ticketangebots, mit der die Jahreskarten teilweise massiv vergünstigt wurden, stieg in der Folge auch die Anzahl der Nutzer. Sowohl beim in ganz Tirol gültigen Jahresticket als auch bei den Studenten- und Seniorentickets konnten deutliche Zuwächse verzeichnet werden.

Mit 01.03.2022 wurde das Jahresticket Land zum Klima Ticket Tirol. Das Klima Ticket Tirol bietet weiterhin alle Möglichkeiten des Jahresticket Land und ist somit in ganz Tirol gültig (519,60 €). Es ist weiterhin in allen ermäßigten Varianten erhältlich. Zusätzlich wurden weitere Ermäßigungen für unter 26-jährige Personen (Klima Ticket Tirol U26) sowie für PartnerInnen die am gemeinsamen Tiroler Wohnort leben (Plus Eins-Bonus in Höhe von minus 30%) geschaffen.

## Tiroler Energiestrategie 2020

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

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

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



## 12. Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm

### 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, etc...). Diese längerfristigen Maßnahmen haben jedoch hauptsächlich Auswirkungen auf den Verkehr des A- und S-Strabennetzes in Tirol und nicht auf das untergeordnete B- und L-Strabennetz. Diese Maßnahmen sind daher von Bundesseite zu erheben und zu bewerten.

### Gesetzliche Verankerung von Planungsrichtwerten in der Raumordnung

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

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

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

### Lärmarme Reifen

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

### Bewusstseinsbildende Aktionstage

Als wichtige längerfristige Maßnahme zum Schutz vor Umgebungslärm können die in regelmäßigen Abständen veranstalteten bewusstseinsbildenden Aktionstage genannt werden. Die schon seit mehreren Jahren österreichweit stattfindenden Aktionen „Autofreier Tag“ und „Autofasten“ sollen 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.

#### Baulicher Schallschutz

Mit den Technischen Bauvorschriften LGBl. Nr. 33/2016, letztmalig geändert mit LGBl. Nr. 102/2022 ist die OIB-Richtlinie 5, Schallschutz, für verbindlich erklärt. Die OIB-Richtlinie 5 regelt im Detail unter anderem die Anforderungen an bauliche Anlagen zum Schutz vor Außenlärm. Auch wenn sich das effektive Schutzniveau im Vergleich zur einschlägigen ÖNORM B 8115-2 de facto nicht ändert, 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 Bauwerkern, können aus den Bestimmungen der OIB-Richtlinie 5 die Anforderungen direkt herauslesen, was zu einer wesentlich stärkeren Sensibilisierung vor allem im Bauverfahren führt. Mit den in OIB-Richtlinie 5 formulierten Anforderungen ist im europäischen Vergleich dem Schutz der Betroffenen bei Neubauten, welche sich in Zonen mit Schwellenwertüberschreitungen befinden, jedenfalls ausreichend Genüge getan. Im Zusammenhang mit diesen Anforderungen ist auch zu erwähnen, dass eine entsprechende Raumlüftung für Schlafräume vorzusehen ist.

#### Arbeitsgruppe Lärmschutz

Mit Entschließung des Tiroler Landtages vom 13.12.2012 wurde angeregt, die EU-Umgebungslärmrichtlinie im eigenen Zuständigkeitsbereich umzusetzen, indem 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 sowie die Landesregierung in Fragen der Lärmbelastung und des Lärmschutzes zu beraten. Über Auftrag des Gesundheitslandesrates 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 entsprochen wird.

In Tirol wurden die Lärmkartierung betreffend Aktivitäten über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus gesetzt. So wurden im Besonderen zusätzliche Lärmkarten für eine Immissionshöhe von 1,5 m berechnet und veröffentlicht. In Anwendungsfällen der Raumplanung führen diese zu einer besseren Beurteilbarkeit künftiger Bauplätze.

Weiters wurden Lärmkarten nicht nur für Hauptverkehrsstraßen mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kfz berechnet, sondern für sämtliche Landesstraßen B und L im Bundesland Tirol.

So können zukünftige Flächenausweisungen und damit zusätzliche betroffene Personen über dem Schwellenwert vermieden werden. Die Arbeitsgruppe Lärmschutz ist aufrecht tätig und kommt der Entschließung des Tiroler Landtages nach.

# 13. Informationen zu den Finanzmitteln

Die baulichen Lärmschutzmaßnahmen am Bestand werden jährlich von der Landesstraßenverwaltung Tirol und der jeweiligen Standortgemeinde aufgewendet.

Die folgenden Bilder zeigen die Ausgaben für Lärmschutzmaßnahmen am Bestand entlang von Landesstraßen bis zum Stichtag 31.12.2023.

Abbildung 25: Ausgaben für Lärmschutzmaßnahmen in den Jahren 1983 bis 2003

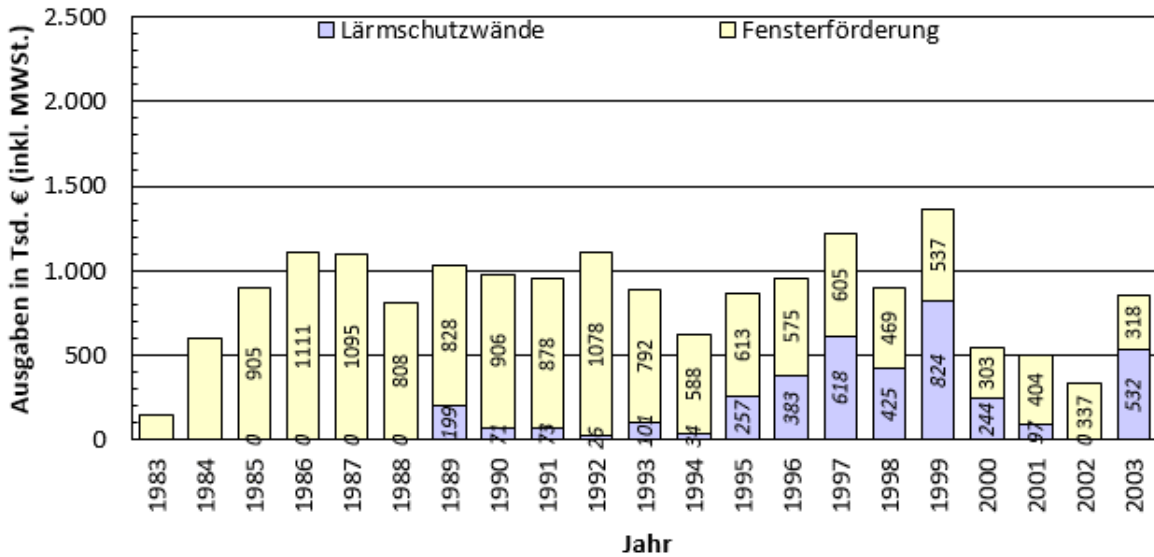
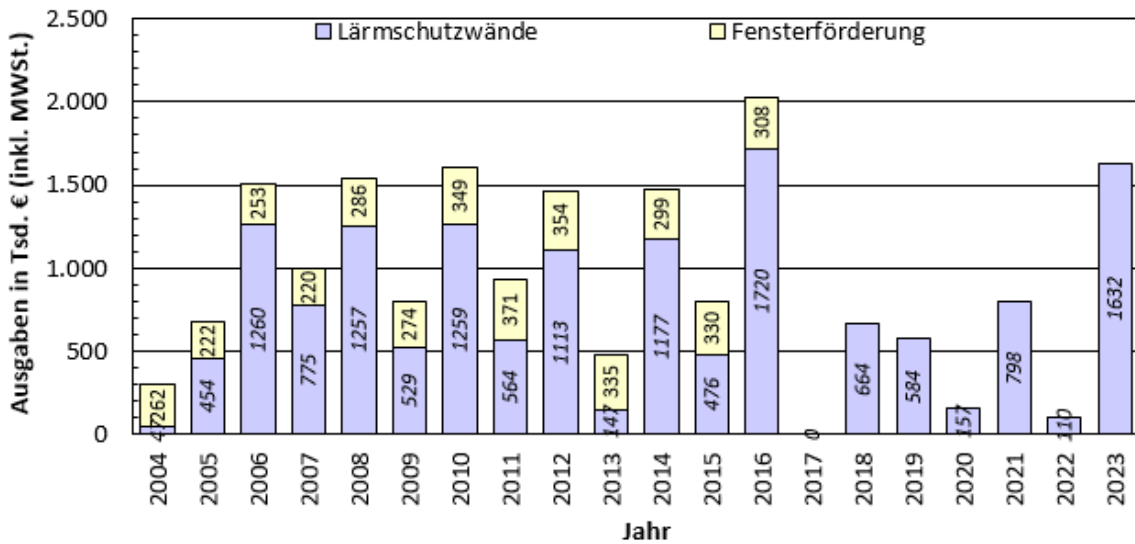


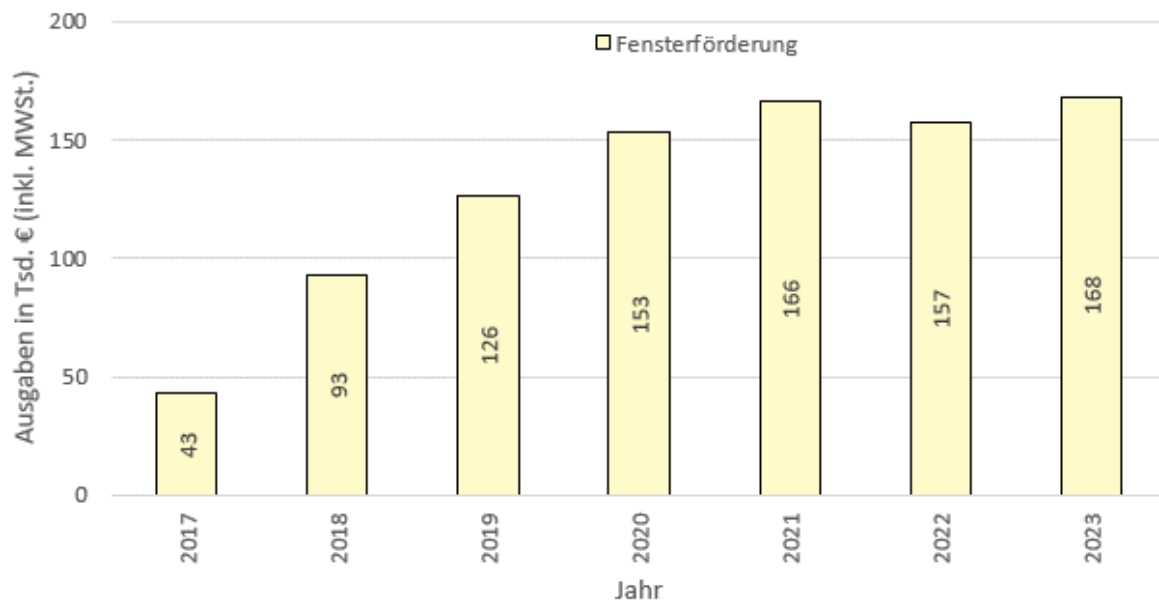
Abbildung 26: Ausgaben für Lärmschutzmaßnahmen in den Jahren 2003 bis 2023



Die Finanzmittel für die Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern werden seit 01.01.2017 von der Wohnbauförderung des Landes Tirol gewährt. Das

folgende Bild zeigt die Ausgaben für die Lärmschutzfensterförderung entlang von Landesstraßen vom 01.01.2017 bis zum Stichtag 31.12.2023.

Abbildung 27: Ausgaben für Fensterförderung 2017 bis 2023



Darüber hinaus werden die bereits bisher im Rahmen der bestehenden auf Lärmschutz bezogenen Förderungen oder Maßnahmen eingesetzten Mittel weiterhin budgetiert und

verwendet. Konkrete Zahlen zu den aufzuwendenden Finanzmitteln liegen erst nach durchgeführter Planung der einzelnen Maßnahmen vor.

# 14. Bewertung der Durchführung und der Wirksamkeit des Aktionsplans

Eine Feststellung der Wirksamkeit von Maßnahmen mittels Vergleich der strategischen Lärmkarten 2022 mit jenen der nächsten Kartierungsrunde erfolgt im Zuge des nächsten Aktionsplans.

## bauliche Lärmschutzmaßnahmen

Die Wirksamkeit von baulichen Lärmschutzmaßnahmen in Form von Umfahrungen oder in Form von Lärmschutzwänden oder -dämmen wird bereits in den Planungsprozess mit aufgenommen. Jeder baulichen Lärmschutzmaßnahme geht eine lärmtechnische Untersuchung voraus, die unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sämtlicher relevanter Verkehrsparameter (Frequenz, Verkehrszusammensetzung, Geschwindigkeiten, etc...) die bestehende Lärmbelastung erfasst. Auf dieser Grundlage

erfolgt die Bemessung der Lärmschutzmaßnahme, oftmals unter Angabe mehrerer Ausführungsvarianten. Bei allen Varianten wird zudem die konkrete Anzahl der entlasteten Gebäudeöffnungen sowie die Höhe der Entlastung beziffert.

## objektseitige Lärmschutzmaßnahmen

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

## 15. Voraussichtliche Reduktion der von Umgebungslärm belasteten Personen

Im Zuge der lärmtechnischen Untersuchungen, die im Vorfeld von baulichen Lärmschutzmaßnahmen erstellt werden, wird die konkrete Anzahl der entlasteten Gebäudeöffnungen sowie die Höhe der Entlastung beziffert. Diese Daten dienen u.a. der Klärung, ob das Wirtschaftlichkeitskriterium einer baulichen Lärmschutzmaßnahme eingehalten ist. Dementsprechend sind diese Detailangaben in

den lärmtechnischen Untersuchungen angegeben und werden fallweise nach Fertigstellung der Lärmschutzmaßnahme evaluiert.

Eine Schätzung von Personen, die durch die jeweilige Lärmschutzmaßnahme entlastet werden, wird in den lärmtechnischen Untersuchungen nicht vorgenommen.

# 16. Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen

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

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

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

## *„die Aktionspläne*

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

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

# 17. Zusammenfassung

Der vorliegende Aktionsplan umfasst alle Straßen, in Tirol außer den Autobahnen und Schnellstraßen und den Straßen im Ballungsraum Innsbruck. Als Ballungsraum sind die Gebiete der Stadt Innsbruck und der Gemeinden Völs und Rum bis zu einer Seehöhe von 800 m ausgewiesen.

Die Erstellung der strategischen Lärmkarten und die Auswertung der Anzahl der durch Umgebungslärm betroffenen EinwohnerInnen zeigt, dass durch die Lärmquelle Straße AnrainerInnen in allen neun Bezirken Tirols über dem Schwellenwert für Straßenverkehrslärm von  $L_{den} > 60$  dB und  $L_{night} > 50$  dB zu liegen kommen.

## Anwendung vielseitiger Lärmschutzmaßnahmen

Deshalb wird der seit Jahrzehnten eingeschlagene Weg, den Lärmschutz an hochbelasteten Straßen in Tirol auszubauen, laufend weiterverfolgt. Die konkrete Umsetzung zeigt sich beim Neubau von Umfahrungsstraßen, der Errichtung von Lärmschutzwänden oder -dämmen und der Förderung von Lärmschutzfenstern und Schalldämmlüftern.

Abseits von baulichen Maßnahmen bzw. dem passiven Lärmschutz setzt das Land Tirol auch auf Maßnahmen wie Fahrverbote für Lastkraftwagen entlang ausgewählter Fahrtstrecken oder das Fahrverbot für besonders laute Motorräder im Bezirk Reutte.

Für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen entlang von Landesstraßen gilt die Dienstanweisung „Lärmschutz Straße“ der Landesstraßenverwaltung Tirol. Die Lärmgrenzwerte für bestehende und geplante Straßen betragen 60 dB für den Tag-Abend-Nachtzeitraum ( $L_{den}$ ) und 50 dB für den Nachtzeitraum ( $L_{night}$ ) und decken sich mit den Schwellenwerten der Aktionsplanung für Straßenverkehrslärm. Bei Überschreitung der Lärmgrenzwerte ist der Einsatz von entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, soweit diese technisch durchführbar und im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbar sind.

Mittlerweile wird nahezu jeder verkehrstechnisch bedingte Ausbau einer Landesstraße durch eine schalltechnische Planung begleitet. Bauliche Lärmschutzmaßnahmen werden in Folge gleichzeitig mit den Veränderungen (Neutrassierungen, Tieferlegungen, etc...) an der Straße umgesetzt.

## umgesetzte Lärmschutzmaßnahmen

Die beiden größten Bauvorhaben, die sich derzeit in Umsetzung befinden sind die umweltgerechte Umgestaltung der Loferer Straße in Scheffau und die Unterführung der Reschenstraße in Prutz. In beiden Fällen verläuft der Durchzugsverkehr künftig entlang einer neu errichteten, tiefergelegten Trasse. Querungen, Kreuzungsstellen und Zufahrten zu den anrainenden Ortsteilen befinden sich auf Höhe des ursprünglichen Straßenniveaus, womit Stausituationen vermieden werden. Bei beiden Bauvorhaben werden umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen ausgeführt. So werden die Tunnelportale und Stützwände mit absorbierenden Verkleidungen ausgestattet und zusätzlich dazu Lärmschutzdämme und -wände errichtet.

Die umweltgerechte Umgestaltung der Loferer Straße in Scheffau befindet sich derzeit noch in der Bauphase, die Unterführung der Reschenstraße in Prutz konnte mit Oktober 2023 bereits für den Verkehr freigegeben werden.

Mehrere bauliche Maßnahmen der letzten Jahre wurden in Form von Lärmschutzwänden an der Zillertalstraße in den Gemeinden Uderns, Fügen und Schlitters, an der Fernpassstraße in Wengle und im Bereich des Lermooser Tunnels, an der Stubaitalstraße in Fulpmes und an der Seefelder Straße in Seefeld ausgeführt. Eine Ertüchtigung von bestehenden Lärmschutzwänden erfolgte an der Mötzer Straße und Fernpassstraße.

Die Seefelder Straße wurde im Bereich der Nordumfahrung von Zirl (Auffahrt zum Zirler Berg) neu asphaltiert und dabei ein „lärmmindernder Splittmastixasphalt“ aufgetragen. Bei gleichzeitiger Verringerung der Straßenbreite und Reduktion der höchstzulässigen



Geschwindigkeit auf 80 km/h ist nun ein umfassendes Lärmschutzpaket für Zirl wirksam.

#### geplante Lärmschutzmaßnahmen

Ähnlich den Maßnahmen in Scheffau und Prutz soll in den nächsten Jahren auch in Fügen ein Bauvorhaben starten, das eine Tieferlegung der Zillertalstraße vorsieht. Die neue Unterflurtrasse soll parallel zur Bestandsstraße verlaufen und den Durchzugsverkehr ins hintere Zillertal stau- und kreuzungsfrei an Fügen vorbeileiten. Im Zuge der Bauausführung ist es geplant, alle Tunnelportale und Stützmauern mit schallabsorbierenden Verkleidungen auszustatten. Zusätzlich dazu sollen über eine Länge von ca. 730 m Lärmschutzwände mit Höhen von 2,0 m bis 6,5 m errichtet werden.

Die Errichtung weiterer Lärmschutzwände und -dämme sind entlang folgender Straßen geplant:

- Zillertalstraße bei Aschau
- Loferer Straße bei Ellmau
- Reschenstraße bei Tösens

- Achenseestraße bei Wiesing
- Mötzer Straße bei Mötz

Die baulichen Maßnahmen an diesen Straßen umfassen in Summe einen 160 m langen Lärmschutzdamm sowie etwa 3.500 Laufmeter hochabsorbierende Wände mit Höhen zwischen 1,5 m und 4 m.

Die Wirksamkeit der einzelnen Lärmschutzmaßnahmen und die Anzahl der Gebäudeöffnungen, die damit unterhalb der Schwellenwerte von  $L_{den} > 60$  dB und  $L_{night} > 50$  dB zu liegen kommen wurden in Form von lärmtechnischen Untersuchungen zum jeweiligen Projekt dargestellt. Der derzeitige Stand der Planungen der einzelnen Bauvorhaben ist unterschiedlich weit fortgeschritten.

In Obsteig soll im Zuge der Errichtung einer Geh- und Radwegunterführung der Mieminger Straße ein Lärmschutzdamm geschüttet werden.

In den Ortsteilen Dirschenbach und Eigenhofen sollen Geschwindigkeitsbeschränkungen an der Tiroler Straße für eine Verkehrs- und Lärmberuhigung bei den AnrainerInnen sorgen.

## Impressum

Amt der Tiroler Landesregierung  
Abteilung Emissionen Sicherheitstechnik Anlagen  
Herrengasse 1-3  
6020 Innsbruck

+43 512 508 4151

esa@tirol.gv.at

[www.tirol.gv.at/arbeit-wirtschaft/esa](http://www.tirol.gv.at/arbeit-wirtschaft/esa)

Zl.: ESA-U-30/506-2024

Abbildungen/Fotos: Land Tirol, DI Dr. Martin Sölder, bodner-bau.at