

Mai 2020: Neustart mit „Enkeltauglichem Schutzhaus“ (Grafik 5)

OFFENER BRIEF

an den Tiroler Landtag und
die Tiroler Landesregierung

11. Mai 2020

**„LÄRMVIRUS bekämpfen anstatt LÄRMVERURSACHER schützen“:
Lärmschutzoffensive am gesamten Gemeinde-, Landes- und
Bundesstraßennetz überfällig und dringend notwendig!**

Sehr geehrte Damen und Herren im Tiroler Landtag (Legislative),
sehr geehrte Damen und Herren in der Tiroler Landesregierung (Exekutive),

der Corona-Virus hat lokal, regional, national und global große Auswirkungen auf die Gesundheit bis zu Todesfällen sowie gravierende private und wirtschaftliche Einschränkungen gebracht. Auch bisher zu wenig beachtete „Nebenwirkungen“. Eine davon ist eine **deutliche Lärmreduktion an allen Tiroler Straßen**. Dazu stellvertretend für eine Reihe von Rückmeldungen unserer Transitforumgruppen ein Satz von der Loferer Straße: *„Es war sogar möglich, mit offenem Fenster zu schlafen, auch von der Großache, die 400 Meter entfernt ist, hat man das Rauschen gehört. Ein Geräusch, das, wie meine Mutter, Geburtsjahr 1948 sagt, sie seit 40 Jahren nicht mehr so gehört hat.“*

Auf Grund der „**besonderen Lärmsituation in Tirol**“ fordern wir im Namen unserer Mitglieder wie folgt:

- **Reduktion der Lärmschwellengrenzwerte** auf „gesundheitsrelevante Werte“ laut der Tabelle „Lärmschwellengrenzwerte für die Alpenrepublik Österreich“ (Grafik 1) sowie der besonderen Lärmsituation im „Vergleich Gebirgsland versus Flachland“ (Grafik 2);
- **Anwendung des Verursacherprinzips** bei der Finanzierung der Kosten für technischen Lärmschutz durch Aufnahme in die Landesverfassung und in Folge in die Dienstanweisung „Lärmschutz Straße“ (Stand 01 04 2014, Amt der Tir. Lds. Reg., Abteilung Verkehr und Straße);
- **Gleichstellung des Straßenlärms** mit privaten oder betrieblichen Lärmverursachern nach dem Gleichbehandlungsgrundsatz in der Finanzierung von Lärmschutz;
- **Aufnahme aller Straßen in die „Umgebungslärmkarten“**, da derzeit nur Straßen mit mindestens 3 Mill. Kfz Jahresfrequenz berücksichtigt werden; damit wird bspw. sogar dort „Ruhe“ vorge-täuscht, wo täglich (!) Tausende Motorräder ganze Regionen verlärmern;
- **Umfassende Erhebung der volkswirtschaftlichen Kosten und Lasten** des Verkehrslärms in Bezug auf Gesundheit, private und betriebliche Entwertung von Liegenschaften sowie privaten und öffentlichen Förderungen in Tourismusregionen etc..

Begründung:

Reduktion Lärmschwellengrenzwerte

Lärmschwellengrenzwerte, die auf die „**besonderen Gegebenheiten in unseren engen Gebirgstälern in Tal- und Hanglagen**“ keinen Bezug nehmen, sondern ident mit dem Flachland sind, führen dazu, dass

- a) die anrainende Bevölkerung steigenden Lärm- und Gesundheitsbelastungen ausgesetzt wird,
- b) die anreisenden Gäste anstatt Ruhe, Erholung, Regeneration sich mit Lärmbelastungen konfrontiert sehen, die sie von zu Hause her gar nicht kennen,
- c) rechtliche Maßnahmen (bspw. Tempolimits) die erwartete Lärmreduktion nicht erbringen und
- d) technische Maßnahmen, die aus Steuergeld finanziert werden, den Zweck nicht erfüllen.

Verursacherprinzip in der Finanzierung

Die „bisherige Gepflogenheit“, bei technischen Lärmschutzmaßnahmen die Gemeinden zur Mitfinanzierung zu zwingen (ident mit der ASFINAG und den ÖBB), ist aus unserer Sicht als „**grob sittenwidrig**“ zu bezeichnen. Sie führt auch dazu, dass Bürgerinnen und Bürger in den Gemeinden jahre- bis jahrzehntelang „**von Amts wegen um Lärmschutz geprellt und nicht verantwortbaren hohen Gesundheitsbelastungen ausgesetzt werden**“; Jung und Alt genauso wie Einheimische und Gäste.

Die politische Ausrede, die Anwendung des Verursacherprinzips würde dazu führen, dass alle Gemeinden dann Lärmschutz wollen, zeigt eine **gesundheitsverachtende Herangehensweise**: Keine Gemeinde – ob an Gemeinde-, Landes- oder Bundesstraße – bekommt durch das Verursacherprinzip mehr Anspruch auf Lärmschutz; der steht ausschließlich zu, wenn es zu laut ist und hat nichts mit der Finanzierung zu tun.

Eine besonders **verwerfliche Folge dieser Gepflogenheit** ergibt sich in der Praxis: Wenden sich Gemeindebürgerinnen und –bürger mit berechtigten Lärmschutzproblemen an die eigene Gemeinde, so finden sie zunächst Unterstützung und Hilfe. Zumindest solange, bis ein Lärmschutzprojekt fertig auf dem Tisch und die finanzielle Beteiligung in Zahlen vorliegt – **dann wird aus Unterstützung von einem Tag auf den anderen Gegnerschaft**, weil kein Gemeindebudget dafür gerüstet ist, Hunderttausende Euro an Lärmschutz mitzufinanzieren. Fazit: Lärm- und Gesundheitsschutz wird damit unmöglich.

Besonders dreist ist es, wenn über Jahrzehnte gehortetes Spekulationsland gewinnträchtig verkauft werden soll und sogar die für den alpinen Raum ohnedies ungeeigneten hohen Lärmschwellengrenzwerte überschritten werden. Da wird von Bürgermeister bzw. Gemeinde verlangt, dieses Bauland in Mischgebiet umzuwidmen, damit **höhere Lärmschwellengrenzwerte Wohnbau „ermöglichen“**. Die aber, denen dann Wohnraum vermietet oder verkauft wird, werden von Beginn an mit viel zu hohen Lärmbelastungen um ihren **Gesundheitsschutz geprellt oder betrogen**. Deshalb stellt sich die berechtigte Frage, warum nicht der einfache Weg beschritten wird: Zunächst den Lärm reduzieren und dann Wohnraum zu errichten. Und nicht im Nachhinein jahre- und jahrzehntelang Lärmschutz nachlaufen oder ihn erbetteln müssen.

Ebenso wird durch die Dienstanweisung der **verfassungsrechtlich geschützte Gleichbehandlungsgrundsatz willkürlich verletzt und außer Kraft gesetzt**: Jeder private Haushalt, jeder Betrieb – ungeachtet Größe oder Branche – hat Lärm auf eigene Kosten zu reduzieren; ganz besonders verweisen wir auf die wichtigen Lärmschutzvorgaben für die Beschäftigten. Niemand kann verlangen, dass die Standortgemeinde, Land oder Bund sich an diesen Kosten beteiligen. Deshalb ist diese Dienstanweisung in der **Finanzierungsfrage auf das Verursacherprinzip „Straßenerhalter“ zu ändern** und sind die erforderlichen Mittel aus den Steuern und Abgaben aller Kraftfahrzeuge sicher zu stellen.

Umgebungslärmkarten – Aufnahme erst ab 3 Millionen-Kfz-Jahresfrequenz.

Wer meint, sich in den Umgebungslärmkarten wiederzufinden, wird sehr oft eines anderen belehrt. Denn das **erste Kriterium ist nicht der Lärm, sondern die Anzahl der Fahrzeuge**, welche die eine oder andere Straße pro Jahr frequentieren. Dazu zwei aktuelle Beispiele: Der Sachbefund mit dem ungeheuren **Motorradlärm** in der Region Imst, Hahntennjoch, Ruhegebiet Muttekopf, Naturpark Tiroler Lech, Lechweg, Lech- und Tannheimertal ist in diesen Umgebungslärmkarten **nicht abgebildet**. Genauso die IST-Situation an der L215 in Wiesing, wo an einem „**Lärmtatort**“ ein **Kinder-Reha** errichtet werden soll. Nach langem Hin und Her mit einer „**fensterlosen Fassade**“ (kinderfeindlicher Vorschlag der Tiroler Landesregierung; Abt. ESA und Bau- und Raumordnungsrecht). Damit **Lärm „kaschiert“ wird**, den der Bürgermeister von Wiesing 2013 in seiner Gemeindezeitung kritisiert hat. Der ist seither (mit Ausnahme der letzten 2 Monate) **nicht weniger, sondern mehr geworden** (Verkehr und Steinbruchabbau). Die L215 ist in diesem Bereich in den Umgebungslärmkarten nicht enthalten, weil weniger als 3 Millionen Fahrzeuge pro Jahr „gezählt“ werden. **Fazit:** Die Umgebungslärmkarten zeigen „**Kurortqualität wo Lärmterror herrscht**“. So wird „von Amts und Politik wegen“ Lärmschutz über Jahre und Jahrzehnte versagt. Die Betroffenen werden mit allen Folgen (!) ihrem „Lärmschicksal“ überlassen; gesundheits- und menschenverachtend und zu ändern.

Volkswirtschaftliche Kosten.

Lärm macht in vielfältiger Weise krank, führt zu persönlichem Leid bis hin zum Tod (Grafik 3) und **belastet das Gesundheitssystem immer intensiver**. Genauso werden **private und betriebliche Liegenschaften entwertet** und wird dem **Qualitätstourismus Schaden zugefügt**. In Hochglanz das „**Herz der Alpen**“ und die Besonderheit des alpinen Raumes als „**Erholungs-, Ruhe- und Regenerationsraum**“ zu bewerben und beim Lärmschutz zu „sparen“, passt nicht zusammen. Deshalb verlangen wir, dass parallel zu Lärmschutzmaßnahmen – ob im verkehrsrechtlichen oder technischen Bereich – die volkswirtschaftlichen Kosten beziffert werden. Dazu verweisen wir auf das Beispiel Schweiz (siehe Grafik 4). Tirol kann nicht bei jeder Gelegenheit von den Nachbarländern Verständnis für besonders restriktive Schutzmaßnahmen verlangen, während im eigenen Bereich mit diesem Thema von sorglos bis sittenwidrig umgegangen wird. Die Gesundheit, und das zeigen die letzten Wochen nicht nur im eigenen Land, ist und bleibt das höchste Gut: **Sie ist nicht verhandelbar, sie ist an erster Stelle aller schützenswerten Güter**.

In eigener Sache.

Als Obmann des Transitforum Austria-Tirol hat mich stark geprägt: Ich bin seit 1987 mit Lärmschutz konfrontiert, habe mit Freundinnen und Freunden seit 1.12.1989 (Lkw-Nachtfahrverbot auf allen österr. Autobahnen samt umfassendem Zusatz-Schutzpaket) immer wieder Akzente gesetzt (an der Lofererstraße, an der B171 von Innsbruck bis Kufstein, der A10, A12 und A13 ...). Dass nun „**willkürlich schutzbehauptet**“ wird, es gäbe **keine rechtlichen Möglichkeiten**, ist absurd und **ignoriert Grundrechte, Alpenkonvention, StVO** etc.. Auch die technischen Verbesserungen sind heute mehr denn je gegeben. Es ist nicht vermittelbar, am 20. Juli 1969 bemannt auf dem Mond gelandet zu sein, aber ein Lärmproblem technisch, rechtlich und finanziell 2020 nicht lösen zu können. Ebenso lang wurde und werden ich in Tirol wie im Bundesgebiet mit sehr vielen leidvollen Schicksalen von Familien konfrontiert: **Allesamt von steigender Lärmbelastung ohne Fluchtmöglichkeit verursacht**. Ich habe diese Veränderung – **enge Gebirgstäler, steigender Verkehr, steigender Lärm und keine Alternative** – wie kaum jemand anders erlebt und erlebe sie noch. In Wohnräumen, in Gärten, auf Balkonen und Terrassen bis weit hinauf an Hang- und Berglagen. Jetzt ist umzusetzen, was Nobelpreisträger Robert Koch 1905 vorausgesagt hat:

„Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest“.

Die Finanzierung.

Natürlich „kostet“ Lärmschutz Steuergeld. Genau das aber, was wir als **Betroffene und Geschädigte längst vorher bezahlt haben**: Bspw. an Mehrwertsteuer beim Tanken, Fahrzeugkauf, Reparaturen, Maut, Roadpricing (im Umweg als Konsumenten), Vignetten, Mineralölsteuer, Motorbezogene Versicherungssteuer, Kfz-Steuer, Normverbrauchsangabe – alles aus unserem Verdienst als Arbeitnehmer oder Unternehmer. Und im Vergleich mit Millioneninvestitionen in „Beschleunigungsmaßnahmen“ wie Tunnels, Mega-Umfahrungen ohne Verkehrswirkung u. a., kommen diese **Investitionen doppelt und dreifach zurück**: An Arbeits- und Betriebssteuern sowie aus Reduktionen der Aufwendungen für Krankheit.

Diese „Lärmschutzoffensive“ ist dringend notwendig, sie ist gerechtfertigt und Politik wie Beamtenschaft haben diesbezüglich eine hohe „Bringschuld“ und hohen Nachholbedarf. Die Menschen, die im guten Glauben Wohnraum erworben, geschaffen oder angemietet haben oder in Tourismus mit „Ruhe, Erholung, Regeneration ...“ investiert haben, dürfen nicht in ihren unerträglichen Lärmsituationen verbleiben; weder in Tal- noch an Hanglagen. Dazu eine Grundregel:

„Der immer knapper zur Verfügung stehende Raum wird nicht leiser, je länger das Lärmproblem ignoriert, verdrängt und ungelöst bleibt – die rechtlichen, technischen und finanziellen Mittel sind gegeben wie niemals zuvor“.

Diese „Lärmschutzoffensive“ wurde über fünf Jahre lange intensiv vorbereitet, es wurden an betroffenen **„Lärmtatorten“** (Liegenschaften, die von hohem Dauerlärm immer mehr an „Xundheits“- , Lebens- und Wirtschaftsqualität verlieren) weit über **10 Millionen (!) Einzelschallpegelmessungen** durchgeführt, wurde der logarithmische Trend der maximalen Schallpegel erarbeitet (ohne mit anderen Werten zu vermischen) und es ergibt sich damit ein klares Bild:

Durch steigenden Verkehr – Mopeds, Motorräder, Pkw, Lkw, Eisenbahn – und durch die seit mehr als 30 Jahren immer stärkere Besiedelung und Bewirtschaftung in Tal- und Hanglagen mangels Ausweichmöglichkeit, werden sowohl die aus unserer Sicht ungeeigneten geltenden Lärmschwellengrenzwerte wie auch die für den alpinen Raum angemessenen Lärmschwellengrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit dauerhaft überschritten (vgl. Grafik 1). Zum Schaden der anrainenden Bevölkerung ebenso wie zum Schaden der Wirtschaft.

Effizienter Lärmschutz ist auch ein Impuls für die regionale Wirtschaft in doppelter Hinsicht: Zum einen kann die Bauwirtschaft ihr exzellentes Knowhow nutzen, werden Arbeitsplätze geschaffen und gehalten und profitiert auch die Wirtschaft im Tourismus ebenso wie allen anderen Branchen: **Denn Lärm macht krank, verursacht Krankenstände, hohe Gesundheitskosten und schadet jedem „Qualitätstourismus“ in Tirol, welches gerne weltweit mit dem „Herz der Alpen“ wirbt.**

Mit der Bitte um Ihre Rückäußerung verbleiben für den Vorstand sowie unsere Transitforumgruppen

Fritz Gurgiser, Obmann, eh.
Sylvia Grünbichler, Schriftführerin, eh.

Clemens Franceschinell, Obmann-Stv., eh.
Hannes Oberhofer, Kassier, eh.

Tiroler Landtag
Tiroler Landesregierung
Transitforumgruppen
Gemeinden
Medien

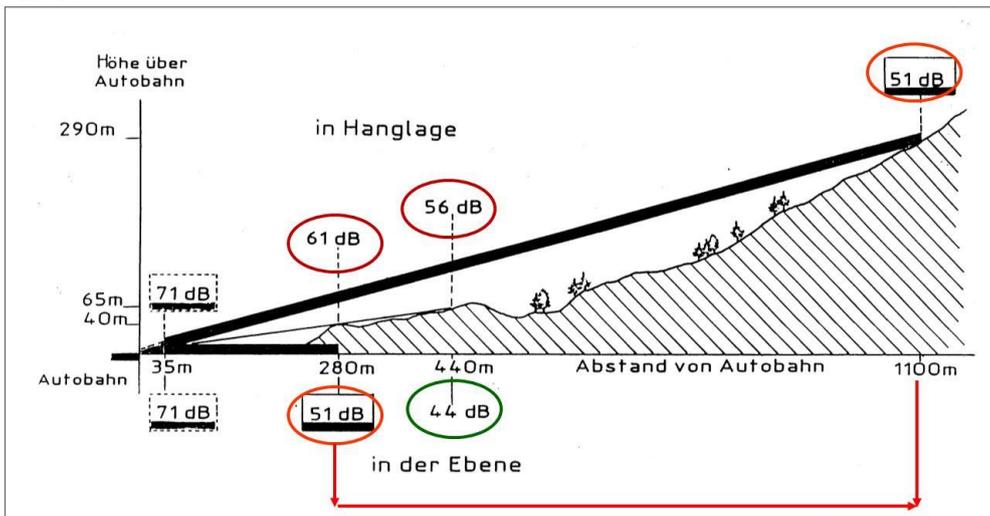
Grafik 1

Tabelle Lärmschwellengrenzwerte für die Alpenrepublik Österreich nach „gesundheitsrelevanten Kriterien“

Straßenverkehrslärm	Österreich *)	WHO (10.10.2018) *)	Transitforum (30.10.2018)*)
05:00 Uhr bis 22:00 Uhr	60 dBA	53 dBA	50 dBA
22:00 Uhr bis 05:00 Uhr	50 dBA	45 dBA	40 dBA
Schieneverkehrslärm			
05:00 Uhr bis 22:00 Uhr	70 dBA	54 dBA	50 dBA
22:00 Uhr bis 05:00 Uhr	60 dBA	44 dBA	40 dBA
	* Lärmaktionsplanung	* Richtlinie zur Vermeidung	* Spezifische Gesundheits-
	BMVIT seit 2005	von Gesundheitsgefahren	Richtlinie für alpine Tallagen

Grafik 2

Vergleich „Lärmausbreitung Gebirgsland versus Flachland“



Quelle: I. Paek, Umweltschutz-Kongress-Bericht, 23.-25.10.1980

Grafik 3

Folgen von Dauerlärm an Straße und Schiene

Grafik 4

Volkswirtschaftliche Kosten des Verkehrs

Univ.-Prof. Dr.med. Peter
Lercher, TU Graz

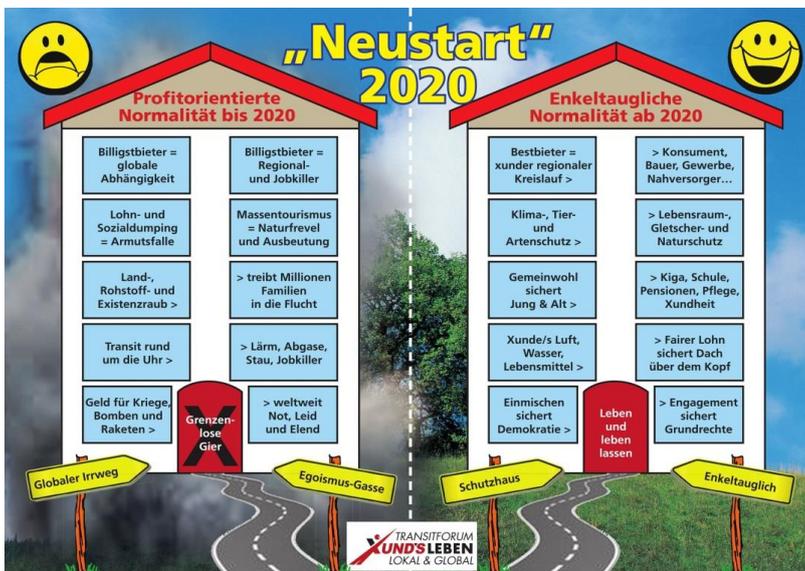
Externe Kosten durch
den Verkehr

BELASTUNGEN [†]	Mio. CHF/Jahr
Gesundheit Luft	2866
Gesundheit Lärm	2089
Unfälle	1716
Klima	1509
Vor-/nachgelagerte Prozesse#	1091
Natur und Landschaft	1033
Hauptwirkungen	10304
Andere Wirkungen	0659
GESAMT	10963
GESUNDHEITSNUTZEN	
durch Langsamverkehr*	1345
+60% durch PKW-Verkehr	# Lebenszyklus-Analyse (Ökobilanz)
* Geschwindigkeitsbegrenzungen	

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Schlussbericht (überarbeitete Version) Zürich / Bern, 13. März 2019

Grafik 5

„Enkeltaugliches Schutzhaus“ anstelle des Rückfalls in eine „profitorientierte Normalität“



Lärmschutzmaßnahmen auf heutigem ärztlichen Wissensstand, auf heutigem technischen und rechtlichen Stand sind kein Geschenk von Politik oder Beamtenschaft. Sie sind überfälliger LEBENSRAUMSCHUTZ.

Lärmschutzmaßnahmen sind vor allem im Bundesland Tirol mit der wohl geringsten besiedel- und bewirtschaftbaren Landesfläche im nationalen wie internationalen Vergleich eine zwingende Notwendigkeit. Niemand darf vergessen, dass für die nächsten Generationen kaum mehr Landesfläche zur Verfügung steht: Die Hälfte ist bereits immerwährend verbraucht, weite Teile sind als landwirtschaftliche Vorsorge- und als Hochwasserschutz-Retentionsflächen nicht mehr verfügbar.

Daraus leiten wir diese „Lärmschutzoffensive“ ab und erwarten volle Unterstützung: Die XUNDHEIT ist unser aller höchstes Gut und der Lärm beginnt wieder zu steigen. Tag für Tag, Nacht für Nacht.

„Wer den Corona-Virus bekämpft, muss alles herunterfahren. Wer den Lärm bekämpft, braucht nur das zu nutzen, was vorhanden ist“: Rechtliche, technische und finanzielle Möglichkeiten wie nie zuvor.