



LAND
TIROL

Aktionsplan Umgebungslärm 2024

Straßen außer Autobahnen im
Ballungsraum Innsbruck



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

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 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	7
4. Geltende Schwellenwerte sowie Rechtsgrundlagen.....	8
5. Zusammenfassung der der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten.....	9
6. Geschätzte Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind	10
7. Besondere Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen	11
8. Darstellung der Einbeziehung der Öffentlichkeit	12
9. Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen	13
10. Maßnahmen der Aktionsplanung	15
11. Zusammenarbeit mit anderen Behörden	18
12. Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm.....	20
13. Informationen zu den Finanzmitteln.....	22
14. Bewertung der Durchführung und der Wirksamkeit des Aktionsplans	23
15. Voraussichtliche Reduktion der von Umgebungslärm belasteten Personen	24
16. Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen	25
17. Zusammenfassung.....	26
Impressum	27

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 den Ballungsraum Innsbruck und wurde in der Verordnung der Landesregierung vom 9. Juli 2007 über die Feststellung von Hauptverkehrsstraßen und die technischen Spezifikationen in Bezug auf Umgebungslärm, LGBl. 43/2007 festgelegt und letztmalig mit LGBl. 193/2021 geändert.

Ballungsraum Innsbruck

Als Ballungsraum mit mehr als 100.000 Einwohnern werden die Gebiete der Stadt Innsbruck und der Gemeinden Völs und Rum bis zu einer Seehöhe von 800 m ausgewiesen.

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)

- **AGRWII**
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: Verkehrsmodelle Land Tirol bzw. Stadtmagistrat Innsbruck
Basis: Verkehrsmodelle basierend auf stationären und mobilen automatischen Verkehrszähl-einrichtungen, ergänzt durch händische Verkehrszählungen
Aktualität: Landesstraßen lt. Verkehrsmodell Tirol hochgerechnet auf das Jahr 2017; Gemeinde-straßen (Stadt Innsbruck) lt. Verkehrsmodell der Stadt Innsbruck Bezugsjahr 2019
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 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 1: Anzahl der durch Umgebungslärm betroffenen EinwohnerInnen

Gemeinde	L _{den} > 60 dB Schwellenwert	L _{night} > 50 dB Schwellenwert	L _{den} > 55 dB	L _{night} > 45 dB
Innsbruck	40607	42941	70537	74351
Rum	1097	1232	3096	3320
Völs	1395	1434	3036	3101

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.

Gesamtlärbetrachtung Innsbruck

Im April 2018 wurde unter dem Namen „Gesamtlärbetrachtung Innsbruck“ eine unabhängige Studie präsentiert, die die Lärmbelastung innerhalb des Stadtgebiets von Innsbruck unter Berücksichtigung der Verkehrslärmträger Straße, Schiene und Flugverkehr ausweist. Aufbauend darauf erfolgte

eine repräsentative Vor-Ort-Befragung um wirkungsbezogene Darstellungen der einzelnen Lärmpegel für den 24h-Zeitraum und den Nachtzeitraum zu erarbeiten. Neben der Darstellung von Gesamtlärmkarten wurden verbleibende Ruhezeiten in Innsbruck ausgewiesen, aber auch sogenannte Hotspots identifiziert.

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

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 der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

- **Datum der Veröffentlichung des Aktionsplanentwurfes auf www.laerminfo.at**
09.03.2024
- **Enddatum der 6-wöchigen Stellungnahmefrist der Öffentlichkeit**
22.04.2024

Innerhalb dieses Zeitraums wurden keine Stellungnahmen zum vorliegenden Aktionsplan übermittelt.

9. Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen

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.

L11 – Völser Straße, Lärmschutz für das Wohngebiet Klosteranger

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

Um die Lärmbelastung der Völser Straße beim Wohngebiet Klosteranger, im Bereich des westlichen Stadtrandes von Innsbruck, zu verbessern wurde seitens des Landes Tirol eine lärmtechnische Untersuchung in Auftrag gegeben. Der zu untersuchende Streckenabschnitt lag zwischen km 2,5 und km 2,7.

Als gewählte Lärmschutzmaßnahme versetzte die Stadt Innsbruck im November 2018 die Ortstafel an der Völser Straße um ca. 200 m nach Westen. Dadurch wurde entlang dieser Strecke die verordnete Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h reduziert. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme zeigt sich durch eine auf diese Geschwindigkeitsreduktion zurückzuführende Verringerung des Rollgeräusches bei den einzelnen Fahrzeugen.

Zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer in Bezug auf diese Maßnahme wurden folgend verdeckte Geschwindigkeitsmessungen und -überwachungen durchgeführt. Die Überschreitungshäufigkeit des ausgedehnten 50 km/h-Bereichs betrug ca. 2% aller Fahrzeuge.

Streckenverlängerung der Regionalbahn (Straßenbahnlinie 5) nach Rum und Völs

Um der Zunahme des Individualverkehrs im Tiroler Zentralraum von und nach Innsbruck entgegenzuwirken, beschlossen das Land Tirol und die Stadt Innsbruck das Angebot des öffentlichen Verkehrs um eine schnelle Straßenbahnverbindung zu erweitern. Das Projekt

Tram/Regionalbahn wurde 2010 mit den ersten innerstädtischen Bauarbeiten gestartet.

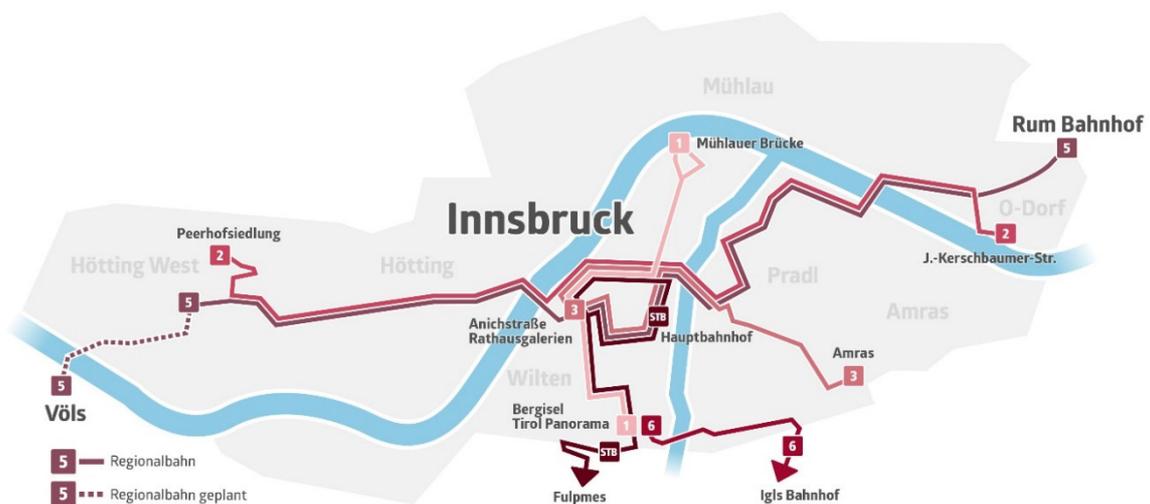
Der Ausbau und die Fertigstellung der als Straßenbahnlinie 5 geführten Regionalbahn hat sich innerhalb des Innsbrucker Stadtgebiets bewährt und trägt dazu bei, den täglichen Individualverkehr zu begrenzen.

Für die Anbindung der im Westen und Osten an die Stadt Innsbruck angrenzenden Ballungsraumgemeinden sieht das Projekt Tram/Regionalbahn die Erweiterung der Straßenbahnlinie 5 nach Völs und Rum vor.

Mit März 2023 wurde nach ca. drei Jahren Bauzeit die Verlängerung der Linie 5 bis zum Bahnhof Rum abgeschlossen. Dort erfolgt die Anbindung an den erneuerten ÖBB-Bahnhof Rum, der somit als Drehscheibe für Züge, Straßenbahnen und Regionalbusse fungiert.

Nach der Erweiterung der Linie 5 bis nach Rum steht nun der Ausbau nach Völs als nächster Schritt an. Dabei ist es geplant, die Linie von der derzeitigen Endstation Technik West bis zum Bahnhof Völs zu erweitern. Bis 2030 soll der Ausbau Tram/Regionalbahn endgültig fertiggestellt werden.

Abbildung 1: Straßenbahnlinien im Ballungsraum



Mit dem abgeschlossenen Ausbau der Tram/Regionalbahn steht künftig eine schnelle Direktverbindung zwischen den drei

Ballungsraumgemeinden Innsbruck, Völs und Rum unter Anbindung an die erweiterte öffentliche Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung.

10. Maßnahmen der Aktionsplanung

Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge

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

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

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

Der Umstand, dass ein lärmindernder Fahrbahnbelag bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h nur marginale Verbesserungen herbeiführen könne, weil bis zu dieser Geschwindigkeit das Motorengeräusch

maßgebend ist, wird sich durch die stetig steigende Elektrifizierung der Fahrzeugflotten und verstärkten Einsatz von lärmarmen Fahrzeugen sicherlich ändern.

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

Das Geräuschminderungspotential durch Fahrbahndecken hängt von der tatsächlich verwendeten Fahrbahn-Deckschicht ab und bewegt sich in einem Bereich von 2 dB bis 5 dB bei Lkw's bzw. von 2 dB bis 8 dB bei Pkw's.

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

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

Einsatz von innovativen objektseitigen Maßnahmen

Fassadenbegrünungen sind ein wahrer Allrounder in Bezug auf objektseitige Maßnahmen und besitzen eine Reihe von positiven Eigenschaften, die einerseits einen Beitrag zum Umweltschutz leisten und andererseits auch langfristig

betrachtet Betriebskosten einsparen helfen. Primär gelingt dies durch die kühlende Wirkung im Sommer („natürliche Klimaanlage“) und die wärmedämmende Wirkung im Winter. Außerdem verbessern Fassadenbegrünungen im städtischen Raum das lokale Kleinklima, stärken die Biodiversität, tragen zur Staubbindung und Luftbefeuchtung bei. Vor allem in Zeiten der forcierten verdichteten Bauweise und der anhaltenden Zuzüge nach Innsbruck, wären Projekte mit Dach- und Fassadenbegrünungen für die menschliche Gesundheit wünschenswert.

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

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

In Wien wird in einem Forschungsprojekt der TU Wien (Projektleitung: Prof. Dr. Azra KORJENIC,

Institut für Hochbau und Technologie), an der Wiener Schule GRG7 der Schallpegel in Klassenräumen mit und ohne Wandbegrünung gemessen, die veröffentlichten Erstergebnisse sind vielversprechend.

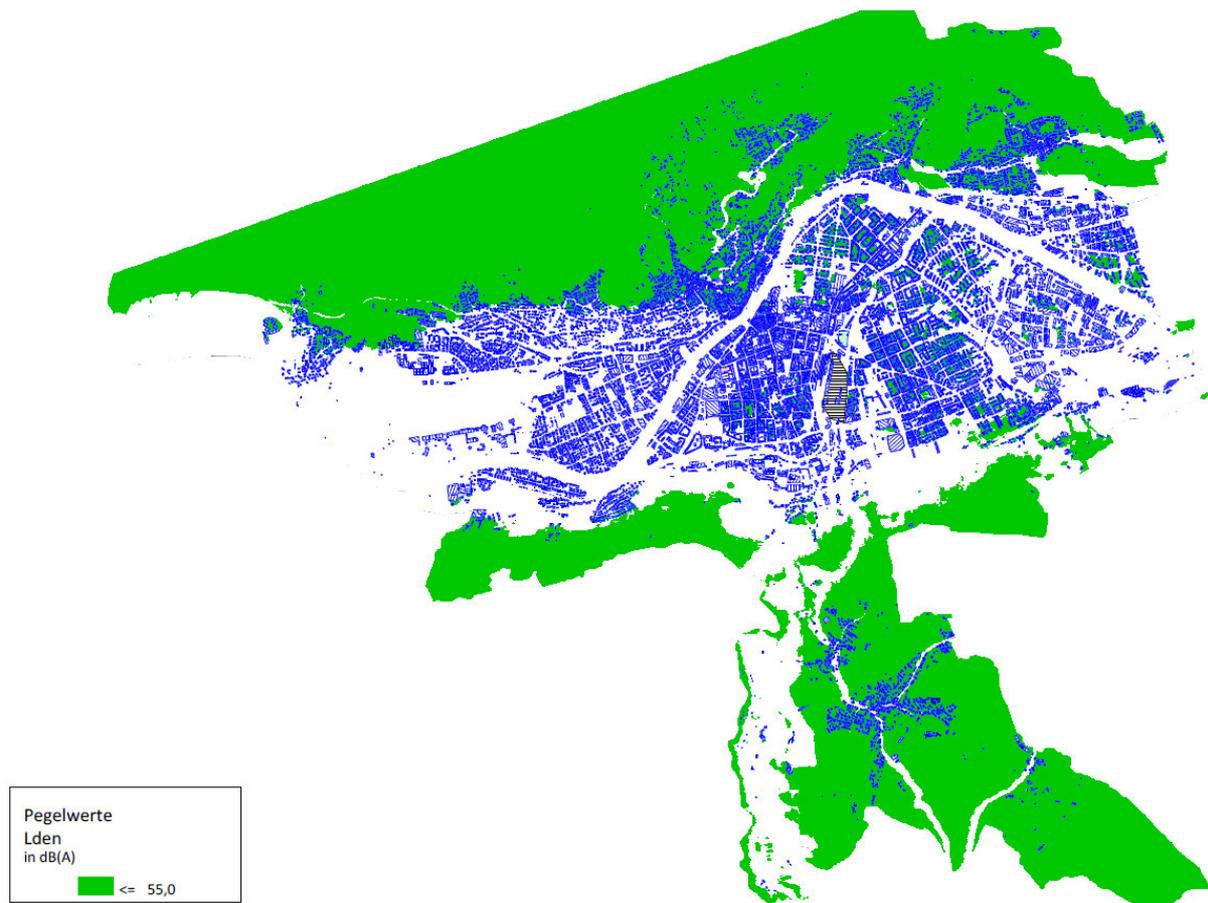
Laut Auskunft der Wiener Umweltschutzabteilung (MA22) ist die Bedeutung von Fassaden- aber auch Dachbegrünungen in allen relevanten Steuerungsebenen der Stadtentwicklung klar festgelegt (z.B. Wr. Regierungsübereinkommen, Klimaschutzprogramm, STEP 2025, diverse Fachkonzepte etc.). Weiters arbeitet die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

Ruhige Gebiete innerhalb des Stadtgebiets von Innsbruck

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

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

Abbildung 2: Ausweisung ruhiger Gebiete < 55dB



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

Viele weitere ruhige Bereiche sind kleinräumig zu finden. Dabei fällt die klassische Blockrandbebauung der Stadtteile Saggen und Pradl auf. Diese beruhigten Lärmoasen haben eine hohe Bedeutung, stellen sie doch auch die

Möglichkeit für Lüftungsmaßnahmen an ruhigen Fassaden her. In der Abbildung wird aber auch deutlich, dass im Westen Innsbrucks durch die Fluglärmwirkung keine lärmberuhigten Innenhofsituationen mehr bestehen.

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

11. Zusammenarbeit mit anderen Behörden

Gesamtlärbetrachtung Innsbruck

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

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

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

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

Zusammengefasst zeigen die Auswertungen, dass deutliche Bezüge zwischen einer ganzen Reihe

von Parametern und der Lärmbelastigung bestehen und etwa die Einschätzung der eigenen Lebensqualität bei ansteigender Belästigung sinkt. Insgesamt wünscht sich eine 2/3-Mehrheit der Bevölkerung, dass weitere Maßnahmen zur Lärmreduktion in Innsbruck getroffen werden.

Tiroler Mobilitätsprogramm (Auszug)

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 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 Senientickets 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 ursprünglichen Jahrestickets und ist somit in ganz Tirol gültig. Der derzeitige Preis beträgt € 519,60. Damit können sämtliche öffentlichen Verkehrsmittel innerhalb Tirols einschließlich der Stadt Innsbruck genutzt werden.

Das Klima Ticket Tirol 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

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 die aus der bestehenden Lärmbelastung abgeleiteten Anforderungen wird somit ein verstärktes Augenmerk gelegt.

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

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

Lärmarme Reifen

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

Bewusstseinsbildende Aktionstage

Als wichtige längerfristige Maßnahme zum Schutz vor Umgebungslärm können die in regelmäßigen Abständen in Innsbruck veranstalteten bewusstseinsbildenden Aktionstage genannt werden. So beteiligt sich etwa die Stadt schon seit mehreren Jahren an den österreichweiten Aktionen „Autofreier Tag“ und „Autofasten“, die auf lange Sicht ein Umdenken der Bevölkerung und eine vermehrte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, sowie des Fuß- und Radverkehrs und somit eine Verringerung des Verkehrslärms bewirken soll.

Baulicher Schallschutz

Mit der Änderung zu den Technischen Bauvorschriften im Jahr 2013 wurde die OIB-Richtlinie 5 für verbindlich erklärt. Die OIB-Richtlinie 5, Schallschutz 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 Bauwerkbern, 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 der 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 (hygienische) 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, in dem

fehlende Gesetze bzw. Lärmschutzverordnungen erstellt werden und die bestehenden Gesetze sowie deren Vollzug evaluiert werden. Weiters sei eine Arbeitsgruppe einzurichten, deren Aufgabe es ist, sich mit Problemen des Lärmschutzes für die Tiroler Bevölkerung zu befassen und den Landeshauptmann und Landesregierung in Fragen der Lärmbelastung und des Lärmschutzes zu beraten. Über Auftrag des Gesundheitslandesrates hat sich die Arbeitsgruppe Lärmschutz am 27.02.2013 konstituiert. Dem Erstauftrag – Evaluierung der Umgebungslärmrichtlinie in rechtlicher und vollzugstechnischer Hinsicht – wurde bereits Rechnung getragen und führte diese Evaluierung zum Ergebnis, dass in rechtlicher Hinsicht die vollständige Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie gegeben ist. Die diesbezügliche Prüfung erfolgte durch die Abteilung Verfassungsdienst. Zum Vollzug der Umgebungslärmrichtlinie ist festzustellen, dass mit der hier vorliegenden Aktionsplanung den gesetzlichen Vorgaben vollständig Rechnung getragen wird.

In Tirol wurden die Lärmkartierung betreffend weitergehende Aktivitäten gesetzt, im Besonderen die Lärmkartierung für eine Immissionshöhe von 1,5 m, was zu einer besseren Beurteilbarkeit in Fragen der Raumplanung führt. So können zukünftige Flächenausweisungen und damit zusätzliche betroffene Personen über dem Schwellenwert vermieden werden.

13. Informationen zu den Finanzmitteln

Es liegen derzeit keine Informationen zu verfügbaren Finanzmitteln 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 mitaufgenommen. Jeder baulichen Lärmschutzmaßnahme geht eine lärmtechnische Untersuchung voraus, die unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sämtlicher relevanter Verkehrsparameter (Frequenz, Verkehrszusammensetzung, Geschwindigkeiten, etc...) die bestehende Lärmbelastung erfasst. Auf dieser Grundlage

erfolgt die Bemessung der 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, außer der Autobahn, 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.

Durch die Lärmquelle Straße kommen im Ballungsraum Innsbruck ca. 43.000 AnrainerInnen über dem Schwellenwert für Straßenverkehrslärm von $L_{den} > 60$ dB und ca. 46.000 AnrainerInnen über dem Schwellenwert für Straßenverkehrslärm von $L_{night} > 50$ dB zu liegen.

Da die Straßen innerhalb des Ballungsraums größtenteils in dicht besiedeltem Gebiet verlaufen und durch eine Vielzahl von Kreuzungsbereichen und Einzelzufahrten geprägt sind, besteht kaum die Möglichkeit, einen wirksamen Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden oder -dämmen herzustellen.

Das Potential liegt hier beim passiven Lärmschutz.

Die Wahl der Mittel sind Lärmschutzfenster und/oder Schalldämmlüfter. Sofern die Schwellenwertüberschreitung am Anrainergebäude durch eine Landesstraße verursacht wird, besteht die Möglichkeit der Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen durch das Land Tirol.

Zusätzlich dazu setzt die Stadt Innsbruck auf eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs.

Dafür wurde und wird der ÖPNV laufend ausgebaut.

Das Projekt Tram/Regionalbahn als schnelle und leistungsfähige Straßenbahnlinie soll nach Fertigstellung die beiden Ballungsraumgemeinden Völs im Westen und Rum im Osten mit der Stadt Innsbruck und dem innerstädtischen öffentlichen Verkehrsnetz verbinden. Seit Projektstart im Jahr 2010 konnte zwischenzeitlich der Ausbau innerhalb des Stadtgebiets von Innsbruck abgeschlossen werden. Die Streckenführung nach Rum mit der Anbindung an den ÖBB-Bahnhof Rum wurde mit März 2023 für den Verkehr freigegeben. Die weiteren Planungen sehen nun die Verlängerung der Regionalbahn von der derzeitigen Endstation Technik West in Innsbruck bis zum Bahnhof Völs vor. Für die endgültige Fertigstellung des Projekts Tram/Regionalbahn ist das Jahr 2030 anvisiert.

Weitere Einzelmaßnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs sind die laufende Evaluierung bestehender Strecken des öffentlichen Verkehrs oder auch bewusstseinsbildende Aktionstage wie der „Autofreie Tag“.

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

Zl.: ESA-U-30/533-2024

Abbildungen/Fotos: Innsbruck Tourismus, Innsbrucker
Verkehrsbetriebe und Stubaital GmbH, Land Tirol