

Oö. Umwelthanwaltschaft
4021 Linz • Kärntnerstraße 10-12

Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft
Abteilung Umweltschutz
Kärntnerstraße 10-12
4021 Linz

Geschäftszeichen:
UANw-xxxx-Nö/Fen

Bearbeiter: Ing. Franz Nöhbauer
Tel: (+43 732) 77 20-134 56
Fax: (+43 732) 77 20-2134 59
E-Mail: uanw.post@ooe.gv.at

www.ooe-umwelthanwaltschaft.at

Linz, 11. Mai 2010

**Umgebungslärm-Aktionsplan
Österreich 2009 Teil B5, Aktionsplanung Oberösterreich
(Straßen außer A & S)
Stellungnahme der Oö. Umwelthanwaltschaft**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Auf Basis der EU-Umgebungslärm-Richtlinie (Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bekämpfung von Umgebungslärm) wurde der Teil Aktionsplan B5, Aktionsplanung Oberösterreich (Entwurf) erstellt. Dieser Entwurf des Aktionsplans befasst sich mit den Landesstraßen L & B im Kompetenzbereich des Landes Oberösterreich mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von mehr als 6.000.000 Fahrzeugen.

Ziel des Aktionsplanes ist, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen oder entgegenzuwirken.

Im vorliegenden Bericht wird als bereits vorhandene Maßnahme zur Lärmverminderung angeführt:

Förderung von Lärmschutzmaßnahmen:

Das Land Oberösterreich fördert die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen durch den Einbau von Lärmschutzfenstern und Türen in Wohn- und Schlafräumen sowie Schalldämmlüftern in Schlafräumen. Weiters wird beim Neubau von Umfahrungsstraßen auf wirksamen Lärmschutz durch z.B. Trassenführung in Tieflage, Errichtung von Lärmschutzwänden, etc. geachtet. Wesentliche Beiträge zu einem wirkungsvollen Lärmschutz erwartet man sich durch Intensivierung des öffentlichen Verkehrs sowie Förderung des Radverkehrs.

Als langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm werden im Bericht folgende Bereiche aufgelistet:

- Raumordnung: Neben der örtlichen Raumplanung und der überörtlichen Raumplanung stellen auch Raumverträglichkeitsprüfungen (Korridoruntersuchungen) für Verkehrswege wesentliche Planungsgrundlagen in einer Strategie für zukünftige Lärmvermeidung dar.
- Bewusstseinsbildende Maßnahmen
- Lärmarme Reifen
- Öffentlicher Verkehr

Der Aktionsplan B5, Aktionsplanung Oberösterreich (Entwurf) liegt nunmehr zur öffentlichen Stellungnahme auf. Aus Sicht der Politik und Verwaltung sind zur Umsetzung der Maßnahmen des Aktionsplanes insbesondere jene Bereiche wichtig, die im eigenen Wirkungsbereich wahrgenommen werden können. Konkrete Maßnahmen sollten daher auch möglichst detailliert dargestellt werden und die Effizienz der gesetzten Maßnahmen überprüfbar sein.

Aus Sicht der Oö. Umweltschutzbehörde sind jedoch folgende Ergänzungen zur Aktionsplanung Oberösterreich notwendig:

1. Maßnahmen zur Stärkung alternativer Mobilitätsformen – Parallelführen von Radverkehr und öffentlicher Verkehr mit dem MIV

Der Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs einschließlich des Radverkehrs gehen leider oftmals nicht über Lippenbekenntnisse hinaus. Zweifelsohne sind durch Umstieg auf Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel vor allem innerstädtisch erhebliche Lärmreduktionspotentiale möglich. Bloße Zielvorgaben alleine werden allerdings die Situation nicht entscheidend verbessern.

Die 1994 veröffentlichten verkehrspolitischen Ziele des Landes OÖ sahen vor, den motorisierten Individualverkehr (MIV) bis 2010 auf 43% zu reduzieren, tatsächlich lag er 2001 bei 61 %. Bis 2011 wird eine weitere Zunahme um 16% auf 68 % erwartet. Beim Radverkehr war das Ziel für 2010 14%, tatsächlich ist er von 6,8% auf 6,3% im Jahr 2001 zurückgegangen.¹ Tendenz fallend.

Die angepeilten Ziele einer Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 8% bis 2012 und auf 10% bis zum Jahr 2021 (!) laut Oö. Landesradverkehrskonzept 2009 sind dagegen alles andere als ambitioniert. Das Bundesland Vorarlberg weist derzeit bereits einen Radverkehrsanteil von **14 %** auf.

Dieselbe Tendenz ist bei den öffentlichen Verkehrsmitteln zu beobachten. Auch hier ist ein Rückgang des Anteils der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege von 13% 2001 auf 11% 2011 zu beobachten.

Angesichts der derzeitigen Diskussionen um die Verlängerung und Stilllegungen von Nebenbahnen, um widerstreitende Optionen über die Zukunft der Mühlkreisbahn und über die zweite Straßenbahnachse durch Linz, und angesichts der langen Umsetzungshorizonte anderer, angedachter ÖV-Projekte, wie die Regionalstraßenbahn Gallneukirchner-Becken u.a. ist mittlerweile eine gewisse Ernüchterung eingetreten.

Trotz der Tatsache, dass innerhalb des Amtes der Landesregierung die Zuständigkeiten für Agenden des Umweltschutzes und des Verkehrs in unterschiedlichen Direktionen angesiedelt sind, sollte Bestandteil einer Aktionsplanung Lärm auch sein, verpflichtende Reduktionsszenarien beim Lärm bei gleichzeitig verpflichtenden Reduktionsszenarien beim MIV durch Ausbau und Intensivierung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Radverkehr zu entwickeln. Die laufenden Diskussionen um konkrete Maßnahmen zur Reduktion von Luftimmissionen und die parallel dazu laufenden Gespräche über die Ausweisung von Umweltzonen und City-Maut-Bereichen und die sich daraus ergebenden Lenkungseffekte vom MIV Richtung alternative Mobilitätsformen würden organisatorische und fachliche Anknüpfungspunkte bieten.

Erster Schritte und als Gradmesser für die Wirksamkeit von verbindlichen Konzepten zur Förderung alternativer Mobilitätsformen wären zum Beispiel:

¹ Amt der Oö. Landesregierung: Gesamtverkehrskonzept 2008

- Maßnahmen zur Anhebung des Radverkehrsanteils in Linz umzusetzen. Die Landeshauptstadt weist auch im nationalen Städtevergleich mit 5% einen der niedrigsten Radverkehrsanteile auf (zum Vergleich Wels 12%, Ried 15%, Graz 13%, Salzburg 18%²)
- für die Einfallstraßen nach Linz (Pendlerstrecken) sind aufbaufähige und leistungsfähige Schnellverbindungen auf Basis der derzeit vorhandenen Infrastruktur einzurichten und schrittweise auf- und auszubauen. Erster Schritt z.B. im Bereich Linz-Nord wäre die Festlegung (auch im Stadtbereich Linz) durchgehender Busspuren und Busstraßen und die Verknotung derselben mit dem schienengebundenen ÖV im Stadtbereich Linz. Darauf aufbauend ist – bei entsprechender Fahrgastfrequenz – ein schrittweiser Auf- und Ausbau schienengebundener Verbindungen auf diesen Achsen möglich und finanziell tragbar.

Diese beispielhaft angeführten Maßnahmen – die auch auf Basis der derzeit vorhandenen Straßen- und Wegeverbindungen umgesetzt werden können – sind im Rahmen des Aktionsplanes umsetzbar und Teil der Erfordernisse des Aktionsplanes.

Daneben besteht Handlungsbedarf, der über den Rahmen des Aktionsplanes hinausgeht, und ergänzend hier angeführt sein soll:

Grundlage eines mittelfristigen Ausbaus und Betriebs eines Regionalen Schienen- und Busnahverkehrs ist die Gründung einer Regionalverkehrsgesellschaft unter Führung des Landes OÖ. Die sich abzeichnenden Diskussionen um die Verlängerung der Nebenbahnen, aber auch die Konzepte zur Errichtung regionaler Straßen- und Schnellbahnen bedürfen als Rahmen eines Finanzabgleichs und organisatorischer Festlegungen zwischen Bund und Ländern, analog der Verlängerung der Bundesstraßen. Die Zuständigkeit für überregionale Verbindungen – auch im Bereich der Schiene – läge beim Bund (vgl. ASFINAG, ÖBB-Hauptstrecken), jene für regionale Linien beim Land (vgl. Landesstraßen, Landesbahnen).

2. Ausweisung ruhiger Gebiete als Instrument des vorsorgenden Lärmschutzes

Neben der Sanierung bestehender Problemzonen des Lärmschutzes kommt der Sicherung der verbliebenen ruhigen Gebiete eine zentrale und vordringliche Bedeutung zu. Die Bedeutung von ruhigen Gebieten und von Erholungsgebieten mit einer natürlichen Geräuschkulisse für den Menschen wurde sowohl auf EU-Ebene als auch auf nationaler- und regionaler Ebene erkannt. Im Schutz ruhiger Gebiete wird daher ein wesentlich Schritt zur Sicherung ruhiger Zonen, insbesondere unter dem Aspekt der Naherholung gesehen. Die Landesregierung kann im Rahmen einer Verordnungsermächtigung gemäß Oö. Umweltschutzgesetz die Anforderungen an Teilaktionspläne festlegen. Dies entspricht auch einer Forderung der Oö. Umweltschutzbehörde die zu diesem Thema – vorsorgender Lärmschutz ruhiger Gebiete – ein Positionspapier ausgearbeitet hat.³

Wie die Vorschläge der Oö. Umweltschutzbehörde zeigen, geht es bei der Ausweisung Ruhiger Gebiete nicht um die Verhinderung notwendiger Verkehrsprojekte, sondern steht der Schutz ruhiger Zonen insbesondere im Zusammenhang mit Naherholung, Freizeitnutzung und Sicherung von Naturzonen im Vordergrund. Klarerweise überschneiden sich hier Fragen des Umweltschutzes (Lärmschutzes), der Raumordnung, des Naturschutzes, u.a. Fachbereiche. Die fachliche Federführung und Koordinierung liegt jedoch – auf Grund der Basis der Umgebungslärm-Richtlinie und der Kompetenzeinteilung – beim Umweltschutz.

² aus: Zahlen & Fakten: Initiative FahrRad OÖ, <http://www.ifahrrad.at/cms/index.php>

³ Im Internet unter: [http://www.oee-umweltschutz.at/xbcr/SID-D2A8659D-E8D4D0BF/TEXT\(2\).pdf](http://www.oee-umweltschutz.at/xbcr/SID-D2A8659D-E8D4D0BF/TEXT(2).pdf)

3. Maßnahmen zur Reduktion von Emissionen an der Quelle

Neben dem Bereich der Minderung des Reifenrollgeräusches (Lärmarme Reifen) und einer weiteren Reduktion der Antriebsgeräusche stellen Lärmarme Fahrbahnbeläge eine weitere effiziente Möglichkeit dar um Geräuschemissionen an der Quelle zu reduzieren.

Die RVS- Richtlinie 04.02.11 vom 31. März 2009 – Lärmschutz, Umweltschutz und Luftschadstoffe – sieht als dafür geeigneten Straßenbelag den so genannten Splittmastixasphalt mit ausgewiesenen Emissionsdaten vor. Der lärmindernde Splittmastixasphalt stellt neben herkömmlichen Splittmastixasphalt, Asphaltbeton oder Waschbeton ebenfalls Stand der Technik bei der Errichtung von Fahrbahnoberflächen dar und weist im Vergleich zu herkömmlichen Fahrbahnbelegen um bis zu 5 dB reduzierte Geräuschemissionswerte auf. Diese sind wie nach langjährigen Testreihen festgestellt wurde auch über lange Zeit gegeben. Weiters weist die Fahrbahnoberfläche auch in Betrieb und Erhaltung ähnliche Eigenschaften auf wie konventioneller Asphalt.

Die schlechten Erfahrungen mit sogenanntem offenporigem Asphalt (Flüsterasphalt) in den letzten Jahren haben allerdings die Technologie der lärmindernden Fahrbahnoberflächen ziemlich im Misskredit gebracht. Zahlreiche Untersuchungsberichte zeigen jedoch, dass mit dem neuen lärmindernden Splittmastixasphalt die "Kinderkrankheiten" wie schlechtere Wintertauglichkeit, Sicherheitsbedenken, enormer Aufwand bei der Reinigung, etc. der Vergangenheit angehören.⁴ Derzeit wird diese Technologie zB. im Zuge der Generalsanierung der A8 Innkreisautobahn angewandt. Das Potential zur Geräuschverminderung ist beim Zusammenwirken von lärmarmen Reifen und lärmarmen Fahrbahnoberfläche riesig und sollte daher in der Zukunft unbedingt verstärkt genutzt werden.

4. Überprüfung der Grenzwerte für zumutbare Lärmbelästigung

Als Schwellenwerte für die Aktionsplanung (jener Bereich ab dem Maßnahmen zur Lärmreduktion notwendig sind) wird für den Bereich Straßenverkehr als Tag- Abend- Nacht-Lärmindex (L_{den}) ein Wert von 60 dB LAeq und als Nachtlärmindex (L_{night}) von 50 dB LAeq entsprechend den Vorgaben der Bundesumgebungs-lärmschutzverordnung herangezogen. Bei der Förderung von Lärmschutzmaßnahmen bei bestehenden Landesstraßen werden auch genau diese Grenzwerte zur Beurteilung der Förderungswürdigkeit herangezogen.

Aus Sicht der Oö. Umweltschutzbehörde tut sich hier eine sehr kontroversielle Diskussion über Sinn und Unsinn des passiven Lärmschutzes und die Grenzen des aktiven Lärmschutzes auf. Stehen auf der einen Seite die Grenzen des machbaren und finanzierbaren technischen Lärmschutzes und die offenkundigen Bedürfnisse tatsächlich stark lärmbelasteter Anrainer an Hauptverkehrsstrecken in Ballungszonen, stehen auf der anderen Seite enorme Aufwendungen zum Schutz einzelner Objekte in (relativ) ruhiger Lage. Eine reine Grenzwertdiskussion ohne verbindliche Diskussion lärmvermeidender und/oder lärmindernder Alternativen zur Mobilität (siehe oben) greift sicherlich zu kurz, entzündet sich nicht selten an Einzelfällen und führt zur Pattstellung unterschiedlicher Interessen.

Es ist also aus Sicht der Oö. Umweltschutzbehörde klar, dass der Sinn eines (umsetzbaren) Aktionsplanes nicht eine reine Grenzwertdiskussion sein darf. Ziel einer Aktionsplanung muss es allerdings auch sein, die aktuellen Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung umzusetzen. Besonders für den Bereich Neubau von Landesstraßen stellt das derzeit

⁴ Unter anderem : http://www.oee-umweltschutz.at/xbcr/SID-4E6B00D5-31ACB628/Vortrag_Haberl.pdf

bestehende Grenzwertregime, das sich im wesentlichen an der Dienstanweisung Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen orientiert, nicht mehr den aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung dar.

In den erst kürzlich veröffentlichten "Night Noise Guidelines for Europe"⁵ der Weltgesundheitsorganisation WHO, welche die "Community Noise Guidelines" aus dem Jahr 1999 teilweise ersetzen, wird der nächtliche Mittelungspegel (L_{night}) außerhalb von Wohnungen auf 40 dB LAeq abgesenkt. Laut WHO kann dieser Wert nun als gesundheitlich abgeleiteter Grenzwert angesehen werden, der notwendig ist, um die allgemeine Bevölkerung, einschließlich die empfindlichsten Gruppen wie Kinder, chronisch Kranke und älteren Personen, vor den Wirkungen des Nachtlärms zu schützen. Damit ist aus Sicht der Oö. Umweltschutzbehörde insbesondere beim Neubau von Straßen die bisherige Vorgangsweise mit Grenzwertlegung von 50 dB LAeq Nacht nicht mehr medizinisch begründbar.

Eine Überprüfung der Dienstanweisung Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen (Amt der Oö. Landesregierung, Juni 2008) im Lichte der neuen Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung ist daher aus Sicht der Oö. Umweltschutzbehörde erforderlich. Teil dieser Diskussion sind auch Fragen der Machbarkeit, der Finanzierbarkeit und der Prioritäten. Die fachliche Federführung liegt hier zweifelsohne im Bereich des Umweltschutzes.

Mit freundlichen Grüßen!

Für den Oö. Umweltschutz:

Ing. Franz N ö h b a u e r

⁵ Im Internet unter :
http://www.euro.who.int/eprise/main/WHO/MediaCentre/PR/2009/20091008_1?language=german