

Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie  
V/11 – Anlagenbezogener Umweltschutz, Umweltbewertung und Luftreinhaltung  
v11@bmk.gv.at

Wien, am 19. April 2024

## Stellungnahme des VCÖ: Aktionsplanung Umgebungslärm 2024

Sehr geehrte Damen und Herren!

Vielen Dank für Ihr Ersuchen um eine Stellungnahme des VCÖ – Mobilität mit Zukunft zu den Entwürfen der Aktionspläne Umgebungslärm 2024. Der VCÖ nimmt die Möglichkeit der Stellungnahme gerne wahr und bittet um Berücksichtigung der folgenden Empfehlungen.

### Betroffenauswertung auf Basis der Lärmkartierung

Im Hinblick auf die Betroffenauswertung auf Basis der Lärmkartierung, auf die die Aktionspläne aufbauen, ist folgendes festzuhalten:

Die Strategischen Lärmkarten 2022, aus denen die Anzahl der von Lärm Betroffenen errechnet werden, wurden verkehrsträgerspezifisch erstellt und **decken nicht alle relevanten Teile des Bundesgebietes ab**. Zum Beispiel wird außerhalb von den festgelegten Ballungsräumen die Lärmsituation an Gemeindestraßen nicht erhoben. Durch die lückenhafte Kartierung werden daher schätzungsweise 30 Prozent der von Lärm Betroffenen nicht erfasst.<sup>1</sup> Um die Betroffenheit durch Lärmbelastung wirklichkeitsgetreu zu bestimmen, ist **eine Ausweitung der Lärmkartierung** anzustreben.

Es gibt in der Lärmkartierung keine Gesamtauswertung für den Lärm von verschiedenen Verkehrsmitteln. Für die Betroffenen ist aber **die Gesamtbelastung entscheidend**, da bei mehreren Lärmquellen die Belastung zunimmt. Dies führt nicht nur dazu, dass die tatsächliche Lärmbelastung mancher Betroffenen unterschätzt wird. Wenn die Maßnahmen der Aktionspläne einzelne Lärmquellen verringern, andere Ursachen für die Lärmbelastung aber unverändert bleiben, dann sind diese Maßnahmen weder wirksam noch kosteneffizient. Für effektiven Lärmschutz ist daher die **Gesamtbelastung als Kriterium für die Maßnahmenplanung** zu erheben.

---

<sup>1</sup> Hochreiter W.: Verkehrslärmschutz: Es darf ein bisschen verbindlicher sein. Überlegungen und Wünsche für die künftige Rechtsentwicklung im Verkehrslärmschutzrecht. In: Informationen zur Umweltpolitik 200. Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 2019.

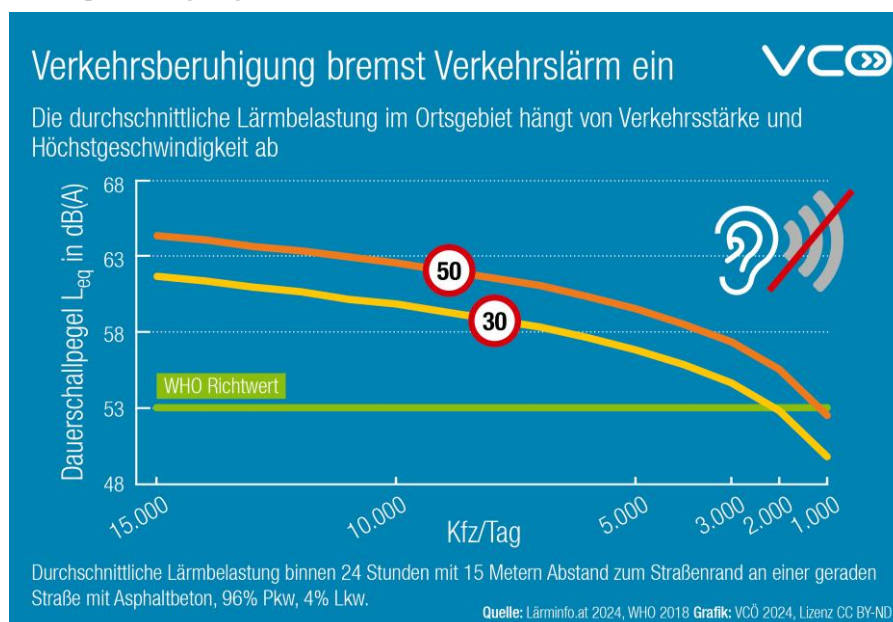
Für die vorliegenden Aktionspläne bedeutet diese Ausgangslage, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen im Hinblick auf die Lücken in der Betroffenauswertung hin zu bewerten sind. Punktuelle Verbesserungen der Lärmsituation sorgen nicht unbedingt für Verbesserungen bei den Betroffenen, wenn andere Lärmquellen nicht auch adressiert werden. Wir empfehlen den jeweils zuständigen Behörden daher, **weitere Lärmquellen bei der konkreten Umsetzung einzelner Maßnahmen zu beachten.**

### Aktionspläne zum Straßenverkehr

In Bezug auf die Aktionspläne zum Straßenverkehr sind aus Sicht des VCO folgende Punkte anzumerken:

Die Lärmvermeidung ist als oberstes Ziel zu betrachten. Die **Reduktion der Kfz-Verkehrsstärke** ist dafür ein wesentliches Mittel. Hierfür ist es notwendig, Kfz-Fahrten zu vermeiden und zu verlagern. Verkehrsberuhigung und die Attraktivierung von lärmarmen Verkehrsmitteln sorgen für weniger Lärmbelastung. Daher ist der **Ausbau der Geh- und Radinfrastruktur** zu forcieren.

**Tempolimits reduzieren Straßenverkehrslärm** maßgeblich. Aktive (straßenseitige) Lärmschutzmaßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen wirken großräumig. Sowohl für Bundes- als auch für Landesstraßen wird daher empfohlen, eine **Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten auf Tempo 100 bzw. Tempo 80** für den Lärmschutz zu prüfen. Durch die Aktionsplanung zum Straßenverkehr kann auch auf Landesstraßen im Ortsgebiet, und in den ausgewiesenen Ballungsräumen auf Gemeindestraßen, Tempo 30 statt Tempo 50 angeregt werden.



In der Betroffenauswertung auf Basis der Lärmkartierung wird angenommen, dass auf den Straßen die jeweils verordneten Höchstgeschwindigkeiten eingehalten werden. Dies trifft in der Praxis nicht zu: Auf Freilandstraßen mit Tempo 100 war im Jahr 2023 jedes zehnte Fahrzeug zu schnell unterwegs, im Ortsgebiet bei Tempo 50 waren es über die Hälfte der Fahrzeuge.<sup>2</sup> Daher ist davon auszugehen, dass der **Straßenverkehrslärm und die damit verbundene Belastung höher** sind als in der Betroffenauswertung wiedergegeben. Diese nicht in den Lärmkarten sichtbare Lärmbelastung lässt sich durch **Geschwindigkeitskontrollen und eine passende Straßengestaltung** reduzieren.

Lärmarme Straßenbeläge sind auf Bundesstraßen je nach berechneter Wirtschaftlichkeit einzusetzen.<sup>3</sup> Im niederrangigen Straßennetz ist der Einsatz solcher Beläge in Österreich bisher nicht üblich. Positiv ist hervorzuheben, dass in einigen Aktionsplänen der Bundesländer lärmarme Beläge für das Landesstraßennetz Erwähnung finden. Im Aktionsplan des Landes Kärnten wird beispielsweise der Einsatz von lärmarmen Belägen bei zukünftigen Straßensanierungen erwähnt. In Tirol wurde auf der B177 in Zirl bei der Neuasphaltierung ein lärmindernder Belag eingesetzt. Solche **lärmarmen Beläge** sind im Zuge von Straßensanierungen auch auf Landesstraßen standardmäßig zu prüfen.

## Aktionspläne zum Schienen- und Flugverkehr

Hinsichtlich der Aktionspläne zum Schienen- und Flugverkehr ist festzuhalten, dass die in der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung festgelegten Schwellenwerte insbesondere für diese Verkehrsträger **deutlich über den Richtwerten der Weltgesundheitsorganisation** liegen.<sup>4</sup> Beim Schienenverkehr liegen die Schwellenwerte um 16 Dezibel über den Gesundheitsempfehlungen, beim Flugverkehr beträgt der Unterschied 15 Dezibel (nachts) beziehungsweise 20 Dezibel im Tagesdurchschnitt. Die Schutzwürdigkeit ist in diesen Aktionsplänen entsprechend breit auszulegen. Die Maßnahmen zur Lärmreduktion im Schienen- und Flugverkehr sollten nicht erst auf die WHO-Empfehlungen ausgelegt werden, wenn die Schwellenwerte der Bundes-LärmV angepasst werden. Dies wäre weder zweckdienlich noch kosteneffizient. Vielmehr sollten die Maßnahmen (wie beispielsweise der Ausbau von Lärmschutzwänden und die Finanzierung von gebäudeseitigem Lärmschutz) schon jetzt

<sup>2</sup> KFV: Verkehrssicherheitsreport: Sicherheitsniveau und Trends im Straßenverkehr Österreich 2023. Wien: KFV, 2023. URL <https://www.kfv.at/download/verkehrssicherheitsreport-2023/?wpdmdl=25650&refresh=6593bdf979f5f1704181241>

<sup>3</sup> BMK: Dienstanweisung für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen). GZ. 2022-0-500-818, Fassung Oktober 2022. URL [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:ca1dcaec-e33f-41e5-9879-fec3bc9e9029/Laermschutz\\_Erlass\\_221031.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:ca1dcaec-e33f-41e5-9879-fec3bc9e9029/Laermschutz_Erlass_221031.pdf)

<sup>4</sup> WHO: Environmental Noise Guidelines for the European Region. Kopenhagen: WHO Regional Office for Europe, 2018. URL <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>

so dimensioniert werden, dass die Lärmeinwirkung auf ein gesundheitlich unbedenkliches Niveau gesenkt wird.

Die Aktionspläne sind nicht nur als Dokumente zur Aufzählung von Projekten im Mobilitätsbereich zu verstehen. **Vielmehr sind sie ein wichtiges Instrument zur Verringerung der gesundheitlichen Risiken durch Lärmbelastung, das aktiv genutzt werden will.** Hierfür sind konkrete Zielstellungen wichtig, denn Gesundheitsbelastungen durch Verkehrslärm sind nicht einfach hinzunehmen.

Wir bitten um Berücksichtigung der Stellungnahme. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,



Katharina Jaschinsky, MSc.  
VCÖ-Verkehrspolitik