
Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Emissionen Sicherheit Anlagen
Herrengasse 1-3
6020 Innsbruck
esa@tirol.gv.at

15. April 2024

Stellungnahme zu „Umgebungslärm-Aktionsplan“ Österreich 2024 Straßen außer Autobahnen und Schnellstraßen in Tirol ohne Ballungsraum Innsbruck

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Transitforum Austria-Tirol als **bundesweite Bürgerrechts- und UVP-G-2000-Organisation** nimmt zum im Entwurf vorliegenden „**Umgebungslärm-Aktionsplan**“ Österreich 2024, Straßen außer Autobahnen und Schnellstraßen in Tirol ohne Ballungsraum Innsbruck sowie der damit verbundenen „**strategischen Umgebungslärmkarten**“ wie nachfolgend Stellung (**Kernforderungen Seite 5**).

Daraus resultierend ersuchen wir um „**Überarbeitung sämtlicher Aktionspläne und Karten**“ sowie Festlegung „**neuer, zeitgemäßer und auf die Gesundheit abstellende Schwellenwerte**“ (siehe Anlagen 1, 1a, 1b und 1c) sowie in Folge um Berücksichtigung in der Endfassung **nach** entsprechender Diskussion auch mit Betroffenen.

Wir verweisen auf unsere **Stellungnahme vom 16. Juli 2018** zur gleichen Thematik, die **grundsätzlich vollinhaltlich aufrecht bleibt**. Ausgenommen die Anregungen, die im neuen „**Leitfaden Lärmschutz Straße**“ vom 1. August 2023 der Abteilung Landesstraßen und Radwege des Amtes der Tiroler Landesregierung berücksichtigt wurden, wofür wir uns im Namen unserer Mitglieder sehr herzlich bedanken.

Die Entwicklung nach dem „**Lärmeinbruch durch Corona**“ (2019 und 2020) zeigt seit 2021, 2022 und 2023 wieder steigenden Verkehr an **zahlreichen Gemeinde-, Landes- und Bundesstraßen; es besteht hoher Lärmschutz-Handlungsbedarf**. Wir verzichten auf eine Auflistung der Straßen, da Sie Ihnen bekannt sind und wir einen Teil in unserer Grafik dargestellt haben (vgl. Anlage 2).

Begründung.

Wir verweisen auf **Kapitel 1 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union „Würde des Menschen“** und führen dazu aus unserer jahrzehntelangen persönlichen Wahrnehmung wie folgt aus:

Artikel 1 Würde des Menschen

„Die Würde des Menschen ist unantastbar. Sie ist zu achten und zu schützen“.

Transitforum: Diese Würde wird täglich dadurch missachtet und nicht geschützt, indem rund um die Uhr (!) steigende Lärmbelastungen den Betroffenen das Gefühl der mangelnden Wertschätzung geben, ihre Würde verletzt und ihnen Freiheiten der Nutzung privater und betrieblicher Liegenschaften genommen wird (vgl. Anlage 2).

Artikel 2 Recht auf Leben

(1) „Jede Person hat das Recht auf Leben“.

Transitforum: Die vielfachen psychischen und physischen Folgen der hohen Lärmbelastungen auf die menschliche Gesundheit sind hinlänglich bekannt, führen zu verschiedensten Erkrankungen bis zu frühzeitigen Todesfällen (vgl. Anlage 3).

Artikel 3 Recht auf Unversehrtheit

(1) „Jede Person hat das Recht auf körperliche und geistige Unversehrtheit“

Transitforum: Die körperliche und geistige Unversehrtheit wird durch hohe Lärmbelastungen deutlich negativ beeinflusst und es ist den Betroffenen durch Eigenleistung nicht möglich, diese Fremdursachen zu beseitigen.

Das Vorsorge-, Vorbeugungs- und Verursacherprinzip.

Die europäische Umweltpolitik beruht auf den Grundsätzen der Vorsorge, der Vorbeugung, der Beseitigung von Umweltbeeinträchtigungen an ihrem Ursprung und auf dem Verursacherprinzip. Wir sehen diese Grundprinzipien derzeit bei weitem zu wenig bis gar nicht angewandt. Im Gegenteil, die hohe belastende IST-Situation wird mit dem „**Nachsorgeprinzip**“ zu bewältigen versucht und führt seit vielen Jahren zu andauernden, immer stärkeren, aber längst vermeidbaren Konflikten mit Politik und Behörden. Mit einem **hohen Aggressions- bis Depressionsfaktor bei den Betroffenen**. Die einen „**kochen vor Wut und Unverständnis**“, weil „**nichts weiter geht**“ und die anderen „**versinken in Depression**“, weil „**sie ohnmächtig und tatenlos zuhören müssen**“, wie der Lärm rund um die Uhr auf sie einwirkt.

Auf den Punkt gebracht: Es geht in den meisten Fällen sehr rasch, Verkehrskapazitäten auszuweiten, aber sehr langsam, wenn technischer Lärmschutz errichtet oder gar Tempolimits – die einfachste und billigste Möglichkeit von Lärmschutz – verordnet werden sollen.

Der „begrenzte alpine Raum“.

Laut Statistik des Amtes der Tiroler Landesregierung hat die Wohnbevölkerung in Tirol von 1990 bis heute um knapp **25 %** zugenommen (mit 1.12.1989 wurde in Tirol das erste umfassende Lärmschutzpaket auf der A12 Inntalautobahn umgesetzt, deshalb der Bezug auf 1990). Diese nicht nur im gesamten Alpenraum wohl einzigartige IST-Situation mit der hohen, dichten Besiedelung und Bewirtschaftung einer **nicht ausdehnbaren, sondern begrenzten Landesfläche** hat in den letzten Jahren dazu geführt, dass sich das **Thema „Lärmschutz“ von der A12 und A13 auch auf das Gemeinde-, Landes- und Bundesstraßennetz ausgebreitet hat** und die **Vielfältigkeit der negativen Folgen durch alle Kfz-Arten immer deutlicher werden** (dargestellt in der Anlage 2 und Anlage 3).

Das **Bundesland Tirol** verfügt lt. Statistik Austria (CORINE – Satellitendatenprogramm der EU) über eine Fläche von 12.648,37 km², davon wiederum nur **12,44% als Dauersiedlungsraum**; der niederste Wert aller österreichischen Bundesländer. Dieser eng begrenzte Raum ist schon heute stark genutzt durch: Gemeinden und Städte, Industrie und Gewerbe, Gemeinde-, Landes-, Bundes- und Schnellstraßen sowie Eisenbahnen, Handelsflächen, landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie landwirtschaftliche Vorsorgeflächen, Retentionsräume für Hochwasserschutz, rote und gelbe Zonen etc.. Das heißt in der Realität, dass für die **nächsten Generationen immer weniger Raum zur Besiedelung und Bewirtschaftung zur Verfügung steht** und diese **Dichte** dazu führt, dass **Lärm** heute am nahezu gesamten niederrangigen Straßennetz **weit stärker in die direkte Lebens-, Gesundheits- und Regionalwirtschaftsqualität eingreift bzw. sie vermindert als je zuvor**; Tendenz bedingt durch die Topografie steigend (vgl. Anlage 3).

Effizienter Lärmschutz am Gemeinde-, Landes- und Bundesstraßennetz.

Eine wesentliche Vorgabe an die zuständigen Landesbehörden sind die Umsetzung sämtlicher landes-, bundes- und europarechtlichen Gesetze, Richtlinien, Vereinbarungen, Verträge wie bspw. die **Durchführungsprotokolle der Alpenkonvention**, die **österreichische Straßenverkehrsordnung (StVO)**, das **Kraftfahrzeuggesetz (KFG)**, das **Bundesverfassungsgesetz** über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den **umfassenden Umweltschutz**, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung in der Fassung vom 20.04.2024 (Auszug):

§ 3.

- (1) Die Republik Österreich (Bund, Länder und Gemeinden) bekennt sich zum umfassenden Umweltschutz.
- (2) Umfassender Umweltschutz ist die Bewahrung der natürlichen Umwelt als Lebensgrundlage des Menschen vor schädlichen Einwirkungen. Der umfassende Umweltschutz besteht insbesondere in Maßnahmen zur Reinhaltung der Luft, des Wassers und des Bodens sowie zur **Vermeidung von Störungen durch Lärm**.

Anmerkung Transitforum: Wir haben schon im Jahr 1989 mit dem „**Umfassenden Umweltschutz**“ in der Bundesverfassung (BGBl. Nr. 491/1984) vom damaligen Bundesminister Rudolf Streicher das erste Lkw-Nachfahrverbot auf österreichischen Autobahnen erwirkt (in Kraft getreten mit 1. Dezember 1989 als Gesamtpaket mit Lkw-Nachfahrverbot, Lärmschutzwänden, Drainasphalt sowie drei Tempolimits für Pkw, Busse und Lkw während der Nacht von 22.00 Uhr bis 05:00 Uhr).

Umso mehr müssen die private und betriebliche Anrainerschaft in den Jahren 2024 ff erwarten, dass die „**Vermeidung von Störungen durch Lärm**“ nicht nur ein politisches „Bekenntnis“ bleibt, sondern real umgesetzt wird: zum **verfassungsgemäßen Schutz der privaten und betrieblichen Anrainerschaft am gesamten Straßennetz**, zum **Schutz der nationalen und internationalen Berufskraftfahrer**, um ihre Lenk- und Ruhezeiten wahrzunehmen und als **erheblicher Arbeitsplatz- und Wirtschaftsfaktor für die Kfz-Hersteller**, wenn es **lärmreduzierende Innovationen** an den Kraftfahrzeugen braucht. Genauso für die **Bauwirtschaft**, wenn es um **technische Lärmschutzmaßnahmen vielfältiger Art** an Straßen geht. Mit dem hohen Verkehrsaufkommen am L&B-Netz wichtiger denn je – solange, bis endlich die **Ursachen** anstelle der **Symptombekämpfung** im Verkehrsbereich real umgesetzt wird.

Das fehlende Gemeindestraßennetz.

In den letzten Jahren hat sich ein weiteres Riesenproblem dadurch ergeben, dass nahezu jedes Kraftfahrzeug mit einem Navigationsgerät ausgestattet ist, welches jedes Hindernis, jeden Stau etc. sofort anzeigt und eine „Ausweichstrecke“ empfiehlt. Deshalb ist das gesamte Gemeindestraßennetz auch in diesen „Umgebungsärm Aktionsplan“ aufzunehmen – **Lärm orientiert sich nicht am „Straßenbegriff“**.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO).

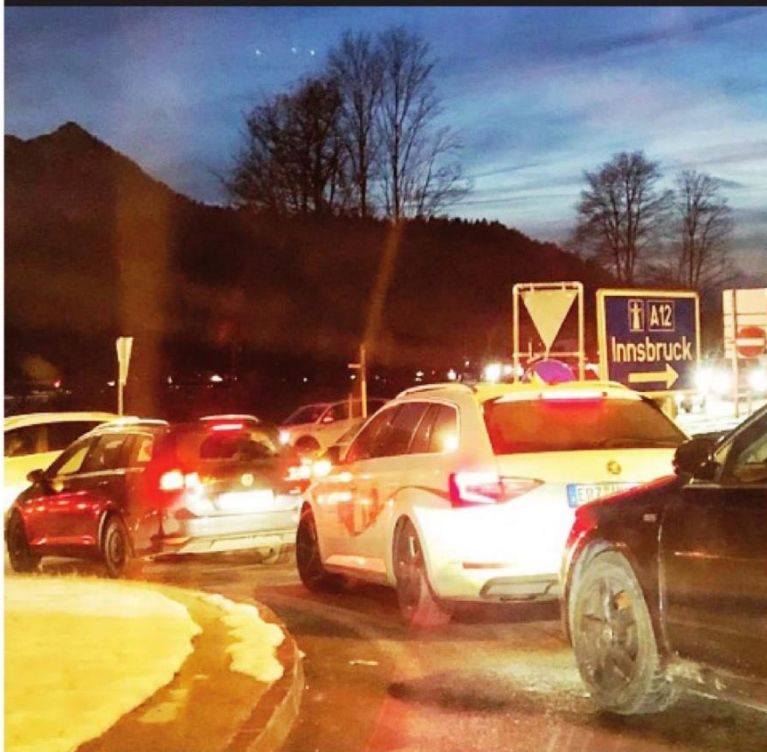
Die WHO hat bereits 2018 ihre Leitlinien vorgestellt, sie wurden von der Medizinischen Universität Wien in der „**Relevanz für Österreich**“ aufgearbeitet und aus ärztlicher Sicht empfohlen, die nationalen bzw. Maßnahmenschwellenwerte der österreichischen Gesetzgebung diesen Empfehlungen anzupassen. Auch in den Bundesländern und eben für das **L&B-Netz**. Bis heute war dies allerdings nicht möglich. Nun ist verständlich offen zu legen, was die echten Gründe sind, die der privaten und betrieblichen Anrainerschaft eine ganze Reihe von Freiheiten in der Nutzung ihrer Liegenschaften immer noch „nachhaltig und dauerhaft entziehen“, wie wir es in der Anlage 2 beispielhaft darstellen. Es sind unsere eigenen Kinder und Enkel abgebildet, die ein Recht darauf haben, in den Gärten, auf den Terrassen, Balkonen und in den Wohnräumen **gesund und ohne die „Dauerbelastung Lärm“ aufzuwachsen**.

Darauf bestehen wir als Eltern und Großeltern, weil wir gerade im Transitforum längst „Zeitzeugen von Versprechen zur Lärm-Belastungsreduktion sind“, die nie eingehalten wurden, obwohl noch nie so gute Voraussetzungen wie heute gegeben sind: Rechtlicher, technischer und finanzieller Art. Lärmschutz ist kein Geschenk, er wird von unseren eigenen Steuern und Abgaben bezahlt; auch aus Vignetten-, Sondermaut- und Roadpricing-Erlösen.

Falsch ist in diesem Zusammenhang auch die immer wiederholte Aussage, „man könne die Grenzwerte nicht senken, sonst müssten alle Straßen eingehaust werden“. Es gibt eine ganze Reihe von Maßnahmen, die Lärm effizient und erfolgreich mindern und die sind im Paket anzuwenden.

Fazit: Wir erwarten eine ehrliche, faire und konsequente Güterabwägung, wer denn in Zukunft vor Straßenlärm geschützt werden soll – sind es endlich die private und betriebliche Anrainerschaft oder soll weiter der Verkehr geschützt werden, der nach wie vor steigt. Diese Entscheidung ist zu treffen und dazu sind das Vorsorge-, Vorbeugungs- und Verursacherprinzip anzuwenden. Wie es auch in Art. 191 des Europarechts vorgegeben und umzusetzen ist.

Wir wollen unsere Freiheit zurück Heute, morgen, übermorgen



Sonderpublikation Transitforum Austria-Tirol
zur Rückgewinnung der Nutzungsfreiheiten
ohne Lärm und Stau am L & B-Netz, Juli 2023



Sonderpublikation Transitforum Austria-Tirol.

Sie erhalten mit dieser Stellungnahme unsere im Juli 2023 fertig gestellte Sonderpublikation zur Rückgewinnung der Nutzungsfreiheiten ohne Lärm und Stau am L & B-Netz am Beispiel Tirol. Diese Sonderpublikation ist entstanden, weil der Druck unserer Mitglieder am L&B-Netz immer stärker geworden ist und die **derzeitigen langwierigen Abläufe**, um wirksamen Lärmschutz zu erreichen, **nicht verstanden und nicht akzeptiert werden**. Auch nicht,

- dass die **Gesundheit nicht an erster Stelle bei der Beurteilung lärmtechnischer Untersuchungen steht**, sondern mit Verkehrsfrequenzen und Wirtschaftlichkeit bis hin zu den Aussagen „**hättet's halt da nicht her gebaut**“ argumentiert wird. Vor Jahrzehnten, als sich weder die Erbauer und schon gar nicht die Widmer von Bauland vorstellen konnten, welche **Verkehrslawinen mit welchem Gedröhne** einmal durch die engen Gebirgstäler rollen,
- dass nach wie vor **Bauland an stark befahrenen Straßen gewidmet wird**, ohne entsprechende vorbeugende, vorsorgliche und verursacherkonforme Lärmschutzmaßnahmen zu setzen,

- dass **notwendige technische Lärmschutzmaßnahmen viele Jahre lang dauern** und, auch wenn seit dem Vorjahr mit dem „Leitfaden Lärmschutz Straße“ Verbesserungen erfolgt sind, Projekte an der Mitfinanzierung scheitern, weil sogenannte „Wirtschaftlichkeitsrechnungen“ höher bewertet werden als bspw. der Schutz von Eigenheimen,

- dass es nach wie vor vieler Orts **unmöglich** ist, mit entsprechenden **Tempolimits den billigsten Lärmschutz zu aktivieren**, der privaten und betrieblichen Anrainerschaft „**Freiheit zurückzugeben**“, ohne den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern „**Fahrfreiheiten wegzunehmen**“ – sie müssen nur „**lärmschutzangepasst fahren**“ und

- dass bei **Großprojekten** welcher Art und Branche auch immer, kaum **vorsorgliche Gesamtsicht** durch entsprechende Verkehrsreduktionen in den zahlreichen **Zu- und Abbringergemeinden** vorangestellt wird. Beispiel **Lift- und Bettenkapazitätserweiterungen** bis hin zu **Zusammenschlüssen** von Schi- bis Gletschergebieten mit der Folge von „**Scherengittergemeinden**“ und vieles andere mehr (siehe Anlage 4).

Diese Sonderpublikation ist Teil dieser Stellungnahme und soll eines deutlich vermitteln: Lärmschutz ist in vielfältigen Möglichkeiten sicherzustellen, diese Möglichkeiten sind im Gesamtpaket zu nutzen und in den „Umgebungslärm-Aktionsplänen“ als Hilfestellungen für Gemeinden, Behörden etc. anzuführen, denn:

**„Begrenzte Täler vertragen keinen unbegrenzten Verkehr
und müssen vor Lärm effizient geschützt werden“**

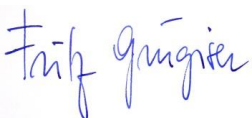
Die Kernforderungen in der Zusammenfassung:

Wir haben in dieser Stellungnahme bewusst auf technische Details etc. verzichtet, da wir einen Großteil bereits im Juli 2018 für das L&B-, das A&S- sowie das ÖBB-Netz eingebracht haben. Die **IST-Situation** ist mit den gegebenen national- und europarechtlichen Vorgaben nicht vereinbar, es wird dem **Verursacher Verkehr weit mehr Bedeutung zugemessen, als den existenziellen Grundrechten der privaten und betrieblichen Anrainerschaft**. Daher fordern wir im Rahmen dieser Stellungnahme:

- **Gesundheitsvorrang** in allen lärmtechnischen Untersuchungen – nicht die Breite oder Frequenz (gerade so, als ob Straßen mit einer **Frequenz unter 3 Millionen Kfz keinen Lärm verursachen würden**) einer Straße sind vorrangig, sondern die **physischen** und **psychischen Auswirkungen** auf die direkte private und betriebliche Anrainerschaft – das ist für uns die **wichtigste Forderung**, die allen anderen vorangestellt werden muss, weil die Gesundheit das wichtigste Gut von Jung und Alt ist (siehe Anlage 3);
- **Übernahme** der ärztlich (WHO) und topografisch (Transitforum) vorgeschlagenen **Lärmschwellengrenzwerte** laut Anlage 1 oder transparente verständliche Offenlegung, warum dies nicht passiert und die **verfassungskonforme Vermeidung von Störungen** durch Lärm dadurch nicht ausreichend erfolgt;
- **Nutzen** aller technischen, rechtlichen und finanziellen Mittel für Lärmschutz auch am L&B-Netz mit dem Grundprinzip „**Gesundheitsschutz vor Wirtschaftlichkeit**“ und ungeachtet dessen, wann gebaut wurde, da die Tirolerinnen und Tiroler der HG (Heutigen Generation) und der NG (Nächsten Generationen) keine Wahlmöglichkeit wie im Flachland hatten und haben, um Verkehrslärm auszuweichen;
- **Einheitliche Tempolimits** am gesamten Landes- und Bundesstraßennetz zur Reduktion des Lärms sowie der vielfältigen „Nebenwirkungen“ wie Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduktion von Unfällen sowie der Schwere von Unfallverletzungen bis zu Todesfällen, Reduktion von Spritverbrauch und damit der Abgas- und CO₂-Belastungen etc.;
- **Erweiterung des „Leitfadens Lärmschutz Straße“** vom 1. August 2023 um die Darstellung der **positiven Lärmschutzwirkung von Tempolimits** am Landes- und Bundesstraßennetz, die in jede (!) zukünftige lärmtechnische Untersuchung aufgenommen werden müssen (analog des Leitfadens „Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen an bestehenden Bundesstraßen“ des BMK, vgl. <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/publikationen/geschwindigkeitsbeschraenkung-laermschutz.html> und
- **Aufnahme des Gemeindestraßennetzes** in die „Umgebungslärm-Aktionspläne 2024“, da die Realität durch die Nutzung von Navigationsgeräten in allen Kraftfahrzeugen (vom Motorrad bis zum 40-Tonner) zeigt, dass vor allem in touristischen Zu- und Abbringergemeinden **Ausweich- wie Freizeitverkehre** hohe Lärmbelastungen mit sich bringen. Ganz abgesehen von allen anderen Belastungen wie den Verlust der gesetzlich geforderten „Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“ mit deutlichen Einschränkungen der Blaulichtorganisationen und Nahversorgung bis hin zum Verlust der Freiheit der Nutzung privater und betrieblicher Liegenschaften. **Tirol hat hier eine Vorbildaufgabe und -funktion nach dem „Vorsorge-, Vorbeugungs- und Verursacherprinzips“** (wie auf Seite 3 erwähnt).

Es ist uns bewusst, dass wir mit dieser Stellungnahme eine **Zeitenwende** einleiten: „**Verkehr ist Leben ist out, Gesundheit ist Leben ist in**“ auf Grundlage des national- und europarechtlich vorrangigen „**Schutzes der Gesundheit**“. Es ist ein klarer Auftrag, diese **Zeitenwende** im höchstbelasteten Land im gesamten Rahmengenbiet der Alpenkonvention zu realisieren und damit das „**Herz der Alpen**“ von der **Geisel Lärm zu entlasten und zu befreien**. Mit einem **MEHRWERT** für Jung und Alt, Einheimische und Gäste.

Wir ersuchen, diese Stellungnahme sehr ernst zu nehmen, sie in den Umgebungslärm-Aktionsplan einzuarbeiten und verbleiben mit besten Grüßen für den Vorstand



Fritz Gurgiser, Obmann



Clemens Franceschinell, Obmann-Stellvertreter

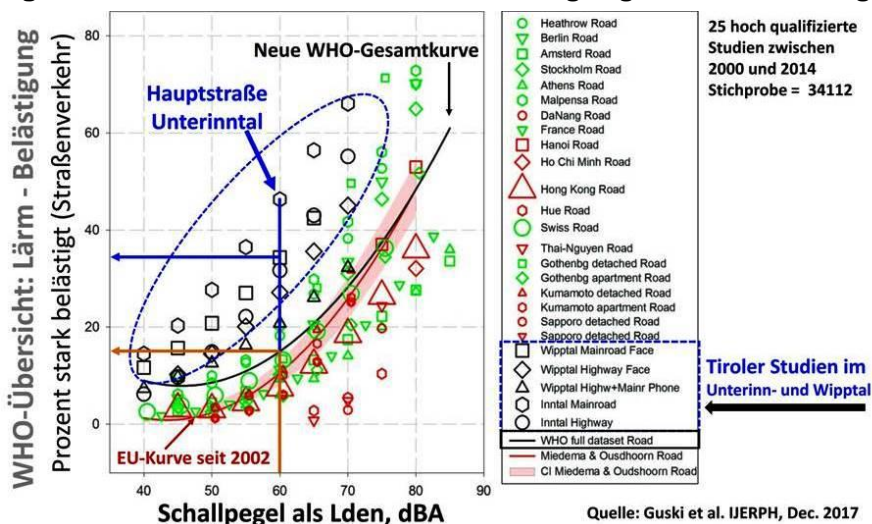
Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest (Robert Koch, Nobelpreisträger für Medizin, 1905) – Zeit zum Handeln!

Anlage 1 – Vergleich derzeit geltender Lärmschwellengrenzwerte A, WHO und Transitforum

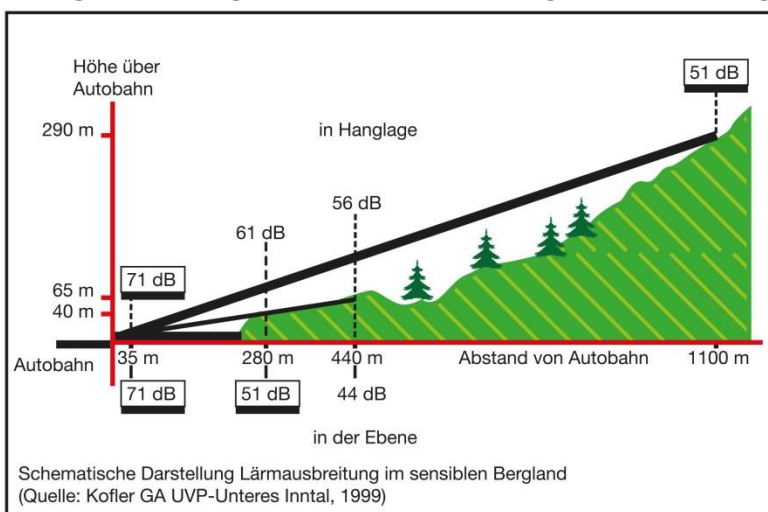
Straßenverkehrslärm	2021: Österreich	Vorschlag Außeralpiner Raum	Vorschlag Inneralpiner Raum
05:00 Uhr bis 22:00 Uhr	60 dBA	53 dBA	50 dBA
22:00 Uhr bis 05:00 Uhr	50 dBA	45 dBA	40 dBA
Schienenverkehrslärm			
05:00 Uhr bis 22:00 Uhr	70 dBA	54 dBA	50 dBA
22:00 Uhr bis 05:00 Uhr	60 dBA	44 dBA	40 dBA
Hohe dB(A)Werte	- niedere die	laut WHO-Empfehlungen 2018	Vor allem wegen sensibler
schützen Verursacher -	Anrainerschaft		Tal- und Hanglagen

Wir verlangen eine Erklärung dafür, auf welcher Grundlage es zu legitimieren ist, wenn in diesem Bereich das Bundesland Tirol mit den östlichen Bundesländern gleichgestellt wird, obwohl der Lärm in Gebirgstälern zu **100 %** anders belastend wirkt als in Flachländern. Die bisherige Argumentation, wonach der Gleichheitsgrundsatz bei verschiedenen Grenzwerten verletzt würde, ist nicht haltbar. Wer den Gleichheitsgrundsatz anwenden will, muss die Gesundheitsbelastung in den Mittelpunkt stellen und kann nicht Flachländer mit alpinen Räumen gleichstellen. Auch die WHO hat mit den „Empfehlungen 2018“ einen Rahmen für 53 europäische Staaten vorgenommen und wir sehen es als **Grundverpflichtung des Landes Tirol**, hier eine **Vorbildfunktion mit niederen Lärmschwellengrenzwerten einzunehmen**.

Anlage 1a – WHO-Übersicht: Lärm – Belastigung mit „Tirol-Bezug“



Anlage 1b – Vergleich Lärmausbreitung im Flachland gegenüber dem vor- bzw. inneralpinem Raum



Quelle ursprüngliche Grafik: I. Pack, Umweltschutz-Kongress-Bericht, 23. – 25.10.1980

Fazit: Der Raum hat sich dem Verkehr nicht „angepasst“, wurde nicht „breiter“; er dichter besiedelt und bewirtschaftet. **Lärmschutzteilerfolge** gibt es in **Tallagen** am **A&S-** und **ÖBB-Netz**, am **L&B-Netz** in einzelnen Gemeinden. **Ein großer Teil der Gemeinden und Hanglagen sind (noch) ungeschützt.**

Für Klima- / Lärmschutz und mehr Sicherheit

Transitforum: Für uns, unsere Kinder und Enkel!

Unser seit vielen Jahren persönlicher, freiwilliger und mit der anrainenden Bevölkerung solidarischer Beitrag – Tempolimits sind die einfachste und billigste Schutzmaßnahme, reduzieren Unfälle, die Schwere von Verletzungen bis hin zum Tod, entlasten das Gesundheitssystem von hohen Lärmfolgekosten, reduzieren Spritkosten und sind ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz.

Anlage 2 – Rückgewinnung von persönlichen und betrieblichen Freiheiten (Beispiel Tirol)

Wir wollen Freiheit zurück: Unsere Gärten, Terrassen, Balkone, Wohnräume und die regionalwirtschaftlichen Strukturen aller Branchen ohne Lärm und Stau nutzen. Heute, morgen und übermorgen.

Diese Grafik zeigt mit aller Schärfe das, womit wir in immer stärkerem Ausmaß als 1994 gegründeter Verein und gewachsene Bürgerrechtsorganisation konfrontiert werden. Vor allem aber als Mütter und Väter, als Omas und Opas, die mit persönlichem ehrenamtlichen Engagement und Zivilcourage Verbesserungen einfordern. Die sich des Glücks bewusst sind, sich in einer Demokratie dann „Einmischen“ zu können, wenn es um das wichtigste Gut, die Gesundheit, geht. Nicht umsonst sind unsere eigenen Kinder und Enkel in dieser Grafik abgebildet und stehen als Vorreiterinnen und Vorreiter für das, was gemeinsames Ziel sein muss: „Ein lärmfreies Herz der Alpen auf Grundlage ärztlicher und topografischer Vorgaben bzw. unveränderlicher Gegebenheiten“.

Anlage 3 – Physische, finanzielle und psychische Belastungen der Anrainerschaft durch Kfz



Diese Grafik beinhaltet einen großen Teil des direkten negativen Einflusses von Lärm auf die private und betriebliche Anrainerschaft; steht ärztlich außer Streit und trifft ganz besonders den engen, inneralpinen Raum, aber auch voralpine Räume sowie Flachländer.

Anlage 4 – Der „neue Tiroler Tourismus-Scherengitter-Weg“ – ganztägig Lärm und Stau.



Diese Grafik steht stellvertretend und top-aktuell für Missstände in immer zahlreicheren Gemeinden in Seitentälern des Inntals, die vor allem vom Tourismusverkehr derart überrollt werden, dass mit solchen Mitteln versucht wird, stundenlang vor allem den Pkw-Transit von den Einfallgrenzen bis in die touristischen Hot-Spots in den Talschlüssen zu „kanalisieren“, während der eigene private sowie regionalwirtschaftliche Verkehr deutlich begrenzt wird. Das führt bereits so weit, dass Berufstätige ihre Familien, Freunde, Bekannten an stark belastenden Reisetagen nicht mehr besuchen können; die Fahrt hin und retour zum Arbeitsplatz in den Zentralraum um Stunden verzögert wird etc..

Dass dieser hohe Verkehr an der Gesamtstrecke mit ebenso hohen Lärmbelastungen einhergeht, ist bekannt und muss nach den Grundprinzipien „**Vorsorge – Vorbeugung – Verursachung**“ gelöst werden.