

## BESCHLUSS NR. 18

Alpbach, 22. Oktober 2021

betreffend **die Alpen mögen's leise: Initiative zur Reduzierung des Motorlärms in der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino. (508/21)**

Seit jeher sind die Alpen ein Durchzugsgebiet zwischen Nord und Süd. Die Haupttransitstrecke hat viel Wohlstand und Weltverbundenheit in unsere Alpenregion gebracht, zunehmend sind aber auch die negativen Auswirkungen im Blickpunkt von Gesellschaft und Politik. Die Brennerroute ist die am meisten befahrene Transitroute des Alpenraums: 11,2 Millionen PKW und 2,5 Millionen LKW waren es im Jahr 2019, das sind unvorstellbar hohe Zahlen.

Was sie an Luft- und Umweltbelastung mit sich bringen, zeigen alljährlich die Stickstoffdioxidwerte, die stets entlang der Brenner- und Inntalautobahn zu den höchsten im Alpenraum gehören. Wobei hier auch erwähnt werden muss, dass die Werte entlang der Inntalautobahn besser sind als jene entlang der Brennerautobahn: Tempo 100 auf Tiroler Seite trägt seines zu einer saubereren Luft bei. Mit dieser und weiteren verkehrspolitischen Maßnahmen versuchen die Länder seit Jahren den diversen Belastungen zu entgegnen. Ins Gewicht fällt auch der enorme Beitrag zur Erderwärmung, der mit dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Millionen von erdölbetriebenen Fahrzeugen einhergeht.

Es gibt einen weiteren Aspekt, der eine breite Aufmerksamkeit verdient und auf den zu Recht viele im Alpenraum Lebende hinweisen: Die Lärmbelastung durch Motorlärm. Lärm wird zunehmend als Gesundheitsfaktor anerkannt. Verschiedene Institutionen wie beispielsweise das deutsche Umweltbundesamt haben bestätigt, dass Lärm auf Dauer eventuell anhaltende körperliche Schäden bewirken kann. Lärm kann also krank machen. ([www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-](http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-)

## DELIBERAZIONE N. 18

Alpbach, 22 ottobre 2021

riguardante: **alle Alpi piace il silenzio: iniziativa per ridurre l'inquinamento acustico dovuto al traffico motorizzato nell'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino. (508/21)**

Da sempre le Alpi sono una zona di transito. La principale via di collegamento tra il nord e il sud dell'Europa ha portato prosperità e cosmopolitismo nella nostra regione alpina, ma sempre più spesso anche gli effetti negativi sono al centro dell'attenzione della società e della politica. Il valico del Brennero è la via di transito più trafficata dell'arco alpino con 11,2 milioni di automobili e 2,5 milioni di TIR nel 2019: si tratta di cifre incredibilmente alte.

Ciò che esse comportano in termini di inquinamento atmosferico e di impatto ambientale è dimostrato ogni anno dai valori di biossido di azoto rilevati lungo le autostrade del Brennero e della valle dell'Inn, che sono sempre tra i più alti dell'arco alpino. Va anche detto che i valori lungo l'autostrada della valle dell'Inn sono migliori di quelli rilevati lungo l'autostrada del Brennero: infatti il limite di velocità dei 100 km/h in vigore sul versante tirolese contribuisce a migliorare la qualità dell'aria. Con questa e altre misure di politica dei trasporti, gli Stati cercano da anni di contenere i danni ambientali. Non va poi dimenticato l'enorme contributo al riscaldamento globale associato alle emissioni di CO<sub>2</sub> dei milioni di veicoli alimentati a carburanti derivati dal petrolio.

Un altro aspetto che merita un'attenzione diffusa e che molti abitanti delle regioni dell'arco alpino giustamente segnalano è quello dell'inquinamento acustico causato dai veicoli a motore. Il rumore è sempre più riconosciuto come un fattore che incide sulla salute. Diverse istituzioni, come l'Agenzia federale tedesca per l'ambiente, hanno confermato che il rumore può causare danni fisici anche duraturi. Insomma, il rumore può far ammalare. ([www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-](http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-)

[laerm/laermwirkung/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen#auswirkungen-des-larms-auf-die-gesundheit](#)).

Ganz sicher beeinträchtigt Lärm die Lebensqualität der Menschen. Dass auch Tiere von Lärm beeinträchtigt werden, bzw. bei Lärm ihr Verhalten ändern, ist ebenfalls Tatsache (siehe dazu beispielsweise folgende Studie: *Phillips Jennifer N., Termondt Sarah E. und Francis Clinton D., 2021, Long-term noise pollution affects seedling recruitment and community composition, with negative effects persisting after removal. Proceedings of the Royal Society B.*). Insbesondere Wildtiere sind hier stark betroffen.

Schließlich ist Lärm auch für den Tourismus ein Problem. In den Alpen und im Voralpenraum erwarten sie sich, ebenfalls zu Recht, Erholung und Ruhe. Motorlärm ist genau das Gegenteil dazu.

Der Alpenraum ist in mehrfacher Weise vom Motorlärm getroffen. Einmal vom Transit, hauptsächlich entlang der Hauptdurchzugsstrecken. Hier ist die Belastung kontinuierlich in einem Dauerbrummen wahrnehmbar. Schlaf und Freizeit können empfindlich gestört werden. Stauwochenenden und Peaks durch An- und Rückreiseverkehr verstärken die Problematik.

Das zweite große Thema, wenn es um Lärm geht, sind die Lärmoszillationen. Plötzliche Beschleunigungen oder hohe Geschwindigkeiten von geräuschstarken Motoren haben eine direkte Auswirkung auf den Organismus. Viele Menschen sind nicht mehr bereit, diese Art von Lärm zu ertragen.

Oft sind es Motorräder, die in besonderer Weise diese Oszillationen hervorrufen. Sowohl im Stadtverkehr als auch auf beliebten Routen, etwa entlang der Passstraßen, sind diese Beschleunigungslärmbelastungen oft ein Ding der Unerträglichkeit. Auswirkungen auf das physische und vor allem seelische Wohlbefinden stehen außer Frage. Eine einzige Person, die „Gas gibt“, kann Hunderte von Menschen stören, erschrecken, aus dem Schlaf reißen.

[laerm/laermwirkung/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen#auswirkungen-des-larms-auf-die-gesundheit](#)).

È un fatto appurato che il rumore ha un impatto sulla qualità della vita delle persone. Ma anche gli animali risentono dell'inquinamento acustico o subiscono alterazioni comportamentali in presenza di rumore, come dimostra ad esempio il seguente studio: *Phillips Jennifer N., Termondt Sarah E. und Francis Clinton D., 2021, Long-term noise pollution affects seedling recruitment and community composition, with negative effects persisting after removal. Proceedings of the Royal Society B.*). Questo problema riguarda soprattutto la fauna selvatica.

Infine, il rumore rappresenta un problema anche per il turismo. Chi viene a trascorrere le proprie ferie sulle Alpi e sulle Prealpi si aspetta, giustamente, relax e tranquillità. L'esatto contrario del rumore causato dai veicoli a motore.

L'arco alpino è interessato in vari modi dall'inquinamento acustico dovuto al traffico motorizzato. Da un lato a causa del traffico di transito, che scorre prevalentemente lungo le principali vie di collegamento. In questo caso l'inquinamento acustico è costante e viene percepito come un rumore di fondo ininterrotto. Esso può compromettere gravemente il riposo notturno e il tempo libero. Nei fine settimana le code e i picchi di traffico dovuti agli arrivi e ai rientri aggravano ulteriormente il problema.

Il secondo aspetto importante quando si parla di rumore è quello delle oscillazioni acustiche. Il rumore dovuto alle accelerazioni improvvise o ai veicoli di grossa cilindrata che sfrecciano ad alta velocità ha effetti diretti sull'organismo. Molte persone non sono più disposte a sopportare questo genere di rumore.

Questo tipo di oscillazioni acustiche è causato spesso e in particolare dalle motociclette. Sia nel traffico urbano che lungo gli itinerari più turistici, come i passi di montagna, questi rumori di accelerazione sono spesso insopportabili. È innegabile che essi si ripercuotano sul benessere fisico e soprattutto psichico delle persone. Un solo motociclista che "preme sull'acceleratore" può disturbare centinaia di persone, spaventarle o farle sobbalzare dal sonno.

Wir kennen das Phänomen auch in der Bergwelt. Absolute Ruhe kann durch plötzlich aufdröhnenden Motorlärm zerschnitten werden. Auch hier ist es oft eine einzelne Person, die durch ihr Fahrverhalten, durch eine plötzliche Beschleunigung oder ein lautes Aufheulen des Motors, ganze Landschaften akustisch „durcheinanderbringt“.

Der sensible Alpenraum braucht Schutz, auch in dieser Hinsicht.

Es ist daher an der Zeit, das Thema Motorlärm verstärkt in den Fokus zu rücken und an mehreren Fronten aktiv für dessen Reduzierung vorzugehen.

Dies kann entlang von drei Hauptachsen geschehen, nämlich Kontrolle, Regulierung, Sensibilisierung.

### **1. Kontrolle**

Derzeit darf ein Motorrad eine Lautstärke von 80 Dezibel erzeugen. Das Problem sind jedoch die Richtlinien über das Testverfahren, bei dem die Lautstärke kontrolliert wird: Die Vorschrift besagt, dass diese Lautstärke bei einer Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h auf einer Strecke von 20 Metern gemessen wird. Je nach Typ kann ein Motorrad aber erheblich lauter sein. Besonders, wenn es schneller als 50 km/h fährt – was realistischerweise öfters vor- als nicht vorkommt. In der Realität sind Lautstärkemessungen von weit über 100 Dezibel keine Seltenheit. Auch LKW dürfen eine Maximallautstärke von 80 Dezibel aufweisen. Auch hier gibt es das Problem des Testverfahrens, dass jedoch EU-weit im Falle der LKW bis 2026 strenger gehandhabt werden soll.

In Südtirol etwa erfolgen Lärmmessungen derzeit im Allgemeinen nur nach Beanstandung. Dann wird vor allem im Ortsgebiet gemessen, wo bei Tag ein Grenzwert von 50 Dezibel festgelegt ist. Innerhalb der Ortschaften stellt die Lärmbelästigung, erzeugt von Personenkraftwagen oder Motorrädern nur selten ein Problem dar, da dort eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h besteht und sich die Verkehrsteilnehmenden im Allgemeinen auch daran halten. Dort, wo das Lärmproblem am größten ist, nämlich außerhalb der Orte, auf Land- und Passstraßen, kommen Lärmmessungen selten bis nie zum Einsatz. Hier spielen jedoch Geschwindigkeitsübertretungen viel öfters eine Rolle als dies in den Ortskernen der Fall ist.

Questo è un fenomeno conosciuto anche in montagna. La quiete più assoluta può essere infranta dal rombo improvviso di un motore. Anche in questo caso, spesso è una singola persona che, con il suo comportamento di guida, con un'accelerazione improvvisa o un forte rombo del motore, "sconvolge" acusticamente interi paesaggi.

Le Alpi sono un ambiente sensibile che va protetto anche sotto questo aspetto.

È quindi giunto il momento di dedicare maggiore attenzione al problema delle emissioni acustiche dei veicoli a motore e di intraprendere azioni su diversi fronti al fine di ridurle.

Ciò può avvenire soltanto agendo su tre fronti: i controlli, la regolamentazione e la sensibilizzazione.

### **1. Controlli**

Attualmente il rumore prodotto da una moto non può superare gli 80 decibel. Il problema, tuttavia, è dato dalle linee guida che disciplinano la procedura di omologazione, durante la quale viene misurato il livello di rumorosità: la norma prevede che il livello di rumorosità venga misurato a una velocità massima di 50 km/h su una distanza di 20 metri. A seconda del modello, tuttavia, una moto può essere nettamente più rumorosa. Tanto più se viaggia a più di 50 km/h, come realisticamente accade il più delle volte. Nella realtà non è raro che si rilevino livelli di rumorosità di gran lunga superiori ai 100 decibel. Il limite di rumorosità di 80 decibel vale anche per i TIR. Anche in questo caso il problema è dato dalla procedura di omologazione, che tuttavia per i TIR è stata resa più rigorosa in tutta l'UE a partire dal 2026.

In Alto Adige, per esempio, le misurazioni delle emissioni acustiche vengono attualmente effettuate di norma solo a seguito di una contestazione. Il livello sonoro viene comunque rilevato soprattutto nei centri abitati, dove nelle ore diurne è fissato un valore soglia di 50 decibel. Ma nei centri abitati l'inquinamento acustico causato da automobili o motocicli non rappresenta quasi mai un problema dato che c'è il limite di velocità dei 50 km orari, peraltro generalmente rispettato. Dove invece il rumore costituisce un problema, e cioè fuori dai centri abitati e soprattutto sulle strade dei passi, non vengono quasi mai effettuate rilevazioni. Proprio qui, invece, i limiti di velocità vengono superati molto più spesso che nei centri abitati.

Ein zusätzliches Problem bei der Lärmbelastigung durch Motorräder sind die Manipulationen, welche Fahrzeughalter:innen oftmals an den Auspuffanlagen ihrer Krafträder vornehmen. Leider gibt es hierzu keine verlässlichen Zahlen; wer mit offenen Ohren in die Alpen hineinhört weiß jedoch schon lange, dass die wahrgenommene Geräuschkulisse nicht mit den aktuell geltenden Lautstärkeregelungen für Motorräder in Einklang zu bringen ist.

*Eine länderübergreifende Initiative mit präventiven Lärmmessungen und Geschwindigkeits- und Auspuffkontrollen, die auch als solche international kommuniziert wird, wird Aufmerksamkeit schaffen und zu mehr Vorsicht führen.*

## **2. Ganzheitliches Konzept für Reglementierungen**

Seit Jahren ist die Reglementierung des Zugangs zu bestimmten Straßen für Motorräder im Gespräch. So wurde beispielsweise in Tirol auf Teilstrecken im Bezirk Reutte und Imst im Jahr 2020 ein Fahrverbot für besonders laute Motorräder ab einem Standgeräusch von 95 dB in Kraft gesetzt und im Jahr 2021 verlängert. Im Rosengartengebiet wurde der Zugang auf Trentiner Seite gesperrt, während in Südtirol der Andrang weiterhin steigt. Damit Ausweichverkehre innerhalb der Euregio verhindert werden, gilt es Reglementierungen unter den Regionen eng in einem ganzheitlichen Konzept abzustimmen.

## **3. Sensibilisierung**

Neben den genannten Maßnahmen muss verdeutlicht werden, dass Lärm niemals eine „Privatsache“ ist, sondern immer auch andere Menschen betrifft. Motorlärm, der dort produziert wird, wo Menschen wohnen oder ihre Freizeit genießen, ist hochgradig problematisch. Immerhin befanden 40% der Interviewten bei einer nicht repräsentativen Umfrage, durchgeführt 2019 im Dolomitengebiet, Motorradlärm als „extrem störend“. Es muss bewusst gemacht werden, dass es gilt, leise zu fahren und laute Beschleunigungen zu vermeiden. Darauf soll in einer Sensibilisierungskampagne hingewiesen werden. Die bisherigen Kampagnen für Fahrsicherheit (Alkohol, Geschwindigkeit) haben dazu ge-

Un problema aggiuntivo è rappresentato dal fatto che spesso i/le conducenti manomettono le marmitte delle proprie moto. Purtroppo, non ci sono dati attendibili al riguardo; tuttavia, chiunque non abbia problemi di udito sa bene e da tempo che il rumore di fondo percepito nelle zone alpine non è in nessun modo compatibile con le norme sulle emissioni acustiche attualmente in vigore per i motocicli.

*Un'iniziativa transfrontaliera, supportata da una campagna di comunicazione a livello internazionale, che preveda misurazioni preventive delle emissioni acustiche e controlli della velocità e dei gas di scarico, creerebbe consapevolezza e indurrebbe a una maggiore cautela.*

## **2. Approccio sinergico nelle regolamentazioni**

Da anni si parla di regolamentare l'accesso delle moto a determinate strade. In Tirolo, per esempio, nel 2020 per alcune tratte dei distretti di Reutte e Imst è stato introdotto, e nel 2021 prorogato, un divieto di transito per moto particolarmente rumorose con un livello sonoro del veicolo da fermo superiore a 95 dB. Se nella zona del Catinaccio è stato chiuso l'accesso dalla parte trentina, in Alto Adige "l'assalto" continua.

Per evitare che all'interno dell'Euregio, per aggirare i divieti, si verifichino aumenti del traffico su alcune tratte, bisogna coordinare strettamente le regolamentazioni tra le regioni in una strategia globale.

## **3. Sensibilizzazione**

Oltre alle misure menzionate, bisogna chiarire che il rumore non è mai una "questione privata", ma riguarda sempre altre persone. Il rumore generato dai veicoli a motore là dove la gente vive o trascorre il proprio tempo libero rappresenta un grave problema. Dopo tutto, il 40% degli intervistati in un sondaggio non rappresentativo condotto nel 2019 nell'area delle Dolomiti ha dichiarato di percepire il rumore delle moto come "estremamente fastidioso". Occorre creare consapevolezza del fatto che è importante guidare in modo silenzioso ed evitare accelerazioni rumorose. È necessario richiamare l'attenzione su questo fatto nell'ambito di una campagna di sensibilizzazione. Le precedenti campagne sulla sicurezza alla guida (alcool, velocità)

führt, dass hierfür ein gewisses Verständnis entstanden ist. Dasselbe braucht es für den Lärm, der aus Raserei und laute Beschleunigung erwächst.

*Eine länderübergreifende Sensibilisierungskampagne zum leisen Fahren und mit der Aufforderung zur Rücksicht soll bewusst machen, dass jede Fahrerin und jeder Fahrer verantwortlich ist für die Lebensqualität der Menschen entlang der Straßen und Wege, die sie oder er befährt.*

**DER SÜDTIROLER LANDTAG;  
DER TIROLER LANDTAG UND  
DER LANDTAG  
DER AUTONOMEN PROVINZ TRIENT**

**beschließen:**

1. „eine länderübergreifende Initiative mit präventiven Lärmmessungen und Geschwindigkeits- und Auspuffkontrollen zu starten, die auch als solche international kommuniziert wird;
2. Reglementierungen in einem ganzheitlichen Konzept zwischen den Regionen eng abzustimmen;
3. eine länderübergreifende Sensibilisierungskampagne zum leisen Fahren und mit der Aufforderung zur Rücksicht zu initiieren, um bewusst zu machen, dass jede Fahrerin und jeder Fahrer verantwortlich ist für die Lebensqualität der Menschen entlang der Straßen und Wege, die sie oder er befährt.“

hanno contribuito in una certa misura a sensibilizzare la popolazione in merito. È necessario fare altrettanto per quanto riguarda l'inquinamento acustico derivante dall'eccesso di velocità e dalle forti accelerazioni.

*Una campagna di sensibilizzazione transfrontaliera sulla guida silenziosa, accompagnata da un appello al rispetto degli altri, dovrebbe rendere le persone consapevoli del fatto che ogni conducente è responsabile della qualità della vita altrui lungo le strade e gli itinerari che percorre.*

**LE ASSEMBLEE LEGISLATIVE DELLA  
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO,  
DEL LAND TIROLO E DELLA  
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO**

**deliberano:**

1. “di dare il via a un'iniziativa transfrontaliera, supportata da una campagna di comunicazione a livello internazionale, che preveda misurazioni preventive delle emissioni acustiche e controlli della velocità e dei gas di scarico;
2. di coordinare le diverse regolamentazioni dei vari territori dell'Euregio in una strategia globale;
3. di avviare una campagna di sensibilizzazione transfrontaliera sulla guida silenziosa, accompagnata da un appello al rispetto degli altri, al fine di rendere le persone consapevoli del fatto che ogni conducente è responsabile della qualità della vita altrui lungo le strade e gli itinerari che percorre.”

Es wird bekundet, dass die Landtage von Südtirol, Tirol und dem Trentino diesen Beschluss Nr. 18 in der gemeinsamen Sitzung vom 22. Oktober 2021 in Alpbach einstimmig gefasst haben.

Si attesta che le assemblee legislative della Provincia autonoma di Bolzano, del Land Tirolo e della Provincia autonoma di Trento hanno adottato, nella seduta congiunta del 22 ottobre 2021 ad Alpbach, la presente deliberazione n. 18 all'unanimità.

DIE PRÄSIDENTIN  
DES TIROLER LANDTAGES

LA PRESIDENTE DELLA  
DIETA REGIONALE DEL TIROLO

Sonja Ledl-Rossmann

DIE PRÄSIDENTIN  
DES SÜDTIROLER LANDTAGES

LA PRESIDENTE DEL CONSIGLIO  
DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

Rita Mattei

DER PRÄSIDENT  
DES TRENTINER LANDTAGES

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO  
DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Walter Kaswalder