
Umgebungs­lärm – Aktionsplan

Österreich 2018

Teil 1 A&S außerhalb und innerhalb von
Ballungsräumen in Österreich



Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
www.bmvit.gv.at

in Zusammenarbeit mit der



Wien, Mai 2018

ENTWURF

für die Einbindung der Öffentlichkeit gemäß Art.
8, Abs. 7 der Richtlinie 2002/49/EG über die
Bewertung und Bekämpfung von
Umgebungs­lärm

Frist für Stellungnahmen: 17.7.2018

Veröffentlichung: Wien, am 1.6.2018

Der Umgebungsärm-Aktionsplan besteht aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten für Lärmenschutz in Österreich aus einzelnen Teilen.

Die zugrundeliegenden strategischen Umgebungsärmkarten gemäß Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungsärm sind online verfügbar.

www.laerminfo.at/laermkarten



Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung IVVS1 Planung, Betrieb und Umwelt
Radetzkystraße 2
1030 Wien
e-mail: umgebungslaerm-strasse@bmvit.gv.at
GZ BMVIT-322.091/0003-IV/IVVS1/2018

Teil-Umgebungsärm-Aktionspläne 2018

Allgemeine Informationen

Allgemeiner Teil Zusammenfassende Betroffenenauswertung

Aktionsplanung Autobahnen und Schnellstraßen (A&S)

Teil 1 **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - A&S außerhalb und innerhalb der Ballungsräume Graz, Innsbruck, Linz, Salzburg und Wien

Aktionsplanung Straßen außer Autobahnen und Schnellstraßen

Teil 2 **Amt der Burgenländischen Landesregierung** - Straßen außer A&S im Burgenland
Teil 3 **Amt der Kärntner Landesregierung, Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt, Magistrat der Stadt Villach** - Straßen außer A&S in Kärnten
Teil 4 **Amt der Niederösterreichischen Landesregierung** - Straßen außer A&S in Niederösterreich ohne Gemeinden des Ballungsraums Wien
Teil 4 Wien **Amt der Niederösterreichischen Landesregierung** - Straßen außer A&S in den in Niederösterreich liegenden Gemeinden des Ballungsraums Wien
Teil 5 **Amt der Oberösterreichischen Landesregierung** - Straßen außer A&S in Oberösterreich ohne Gemeinden des Ballungsraums Linz
Teil 5 Linz **Amt der Oberösterreichischen Landesregierung** - Straßen außer A&S im Ballungsraum Linz
Teil 6 **Amt der Salzburger Landesregierung** - Straßen außer A&S in Salzburg ohne Ballungsraum Salzburg
Teil 6 Salzburg **Magistrat der Stadt Salzburg** - Straßen außer A&S im Ballungsraum Salzburg
Teil 7 **Amt der Steiermärkischen Landesregierung** - Straßen außer A&S in der Steiermark ohne Ballungsraum Graz
Teil 7 Graz **Amt der Steiermärkischen Landesregierung** - Straßen außer A&S im Ballungsraum Graz
Teil 8 **Amt der Tiroler Landesregierung** - Straßen außer A&S in Tirol ohne Gemeinden des Ballungsraums Innsbruck
Teil 8 Innsbruck **Amt der Tiroler Landesregierung** - Straßen außer A&S im Ballungsraum Innsbruck
Teil 9 **Amt der Vorarlberger Landesregierung** - Straßen außer A&S in Vorarlberg
Teil 10 Wien **Magistrat der Stadt Wien** - Straßen außer A&S in der Ballungsraumgemeinde Wien

Aktionsplanung Eisenbahnen

Teil 11 **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Schienenstrecken außerhalb und innerhalb der Ballungsräume Graz, Innsbruck, Linz, Salzburg und Wien

Aktionsplanung Straßenbahnen

Teil 12 Wien **Magistrat der Stadt Wien** - Straßenbahnstrecken im Ballungsraum Wien
Teil 13 Linz **Amt der Oberösterreichischen Landesregierung** - Straßenbahnstrecken im Ballungsraum Linz
Teil 14 Graz **Landeshauptmann des Bundeslandes Steiermark** - Straßenbahnstrecken im Ballungsraum Steiermark
Teil 15 Innsbruck **Amt der Tiroler Landesregierung** - Straßenbahnstrecken im Ballungsraum Innsbruck

Aktionsplanung Flugverkehr

Teil 16 Wien	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Wien außerhalb und innerhalb des Ballungsraums Wien
Teil 17 Linz	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Linz außerhalb und innerhalb des Ballungsraums Linz
Teil 18 Graz	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Graz außerhalb und innerhalb des Ballungsraums Graz
Teil 19 Salzburg	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Salzburg außerhalb und innerhalb des Ballungsraums Salzburg
Teil 20 Innsbruck	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Innsbruck außerhalb und innerhalb des Ballungsraums Innsbruck
Teil 21 Klagenfurt	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Klagenfurt

Aktionsplanung IPPC-Anlagen

Teil 22 Graz	Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Graz
Teil 22 Innsbruck	Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Innsbruck
Teil 22 Linz	Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Linz
Teil 22 Salzburg	Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Salzburg
Teil 22 Wien	Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Wien
Teil 23 Graz	Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Graz
Teil 23 Innsbruck	Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Innsbruck
Teil 23 Linz	Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Linz
Teil 23 Salzburg	Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Salzburg
Teil 23 Wien	Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Wien

Inhalt

1. Planungsgebiet	8
2. Für die Ausarbeitung zuständige Behörde/Stelle	10
3. Geltende Schwellenwerte sowie Rechtsgrundlagen	10
4. Zusammenfassung der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten der strategischen Umgebungsärmkarten	11
5. Angabe und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungsärm ausgesetzt sind	12
6. Angabe von besonderen Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	14
7. Darstellung der Einbeziehung der Öffentlichkeit	15
8. Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung	16
9. Maßnahmen der Aktionsplanung	17
10. Angaben zur Zusammenarbeit mit anderen Behörden und ergänzende Einzelmaßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen	18
11. Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungsärm	19
12. Verfügbare Informationen zu den Finanzmitteln	21
13. Geplante Vorgangsweise für die Bewertung der Durchführung und der Wirksamkeit des (Teil-) Aktionsplans	22

14. Schätzung der voraussichtlichen Reduktion der von Umgebungsärm belasteten Personen _____	23
15. Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen _____	24
16. Zusammenfassung für die EU-Berichterstattung _____	25

Einleitung

Ziel der Aktionspläne ist es, 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 Lärm 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 den rechtlichen Umsetzungen der Bundesländer wurde ein wichtiger Schritt gesetzt, die Lärmbelastung in Österreich einheitlich zu erfassen und für einen besseren Schutz vor Umgebungslärm zu sorgen. Dabei ziehen die Bundesländer gemeinsam mit den Bundesministerien für Nachhaltigkeit und Tourismus, Digitalisierung und Wirtschaftsstandort sowie Verkehr, Innovation und Technologie an einem Strang.

Bei der Ausarbeitung der Lärm-Aktionspläne kommt der Information der Bevölkerung eine besondere Bedeutung zu. Die Teil-Aktionspläne der jeweils in Österreich zuständigen Stellen können deshalb gemeinsam mit den dazugehörigen strategischen Umgebungslärmkarten und weiteren Informationen zum Lärmschutz unter www.laerminfo.at abgerufen werden.

Da die Lärm-Aktionspläne auf Basis von strategischen Umgebungslärmkarten erstellt werden, sind sie auch als strategische Aktionspläne anzusehen. Sie stellen somit eine Grundlage für weitere Planungen dar. Durch die Teil-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.

1. Planungsgebiet

Seit Inkrafttreten des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes im April 2002 liegt die Zuständigkeit für das österreichische **Autobahn- und Schnellstraßennetz** ausschließlich beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und der ASFINAG.

Im Rahmen der vorliegenden Aktionsplanung wurden die in den nachstehenden Tabellen angegebenen Autobahn- und Schnellstraßenabschnitte mit einer jährlichen Verkehrsbelastung von mehr als **3 Millionen Kraftfahrzeugen** berücksichtigt. Die gesamte **Länge** dieser **Autobahn- und Schnellstraßenabschnitte** beträgt etwa **2.208 km**.

Autobahn- und Schnellstraßenabschnitte mit einer jährlichen Verkehrsbelastung über 3 Millionen Kraftfahrzeugen

Autobahn	Autobahnabschnitt	von km	bis km	Länge (km) >3 Mio. Kfz
A 1	West Autobahn ASt Wien-Auhof - Stgr Walsberg A/D	8,936	301,003	291,959
A 2	Süd Autobahn Kn Wien-Inzersdorf - Stgr Arnoldstein A/I Kn Graz Ost - ASt Graz-Liebenau	1,017 0,000	380,856 3,191	372,783
A 3	Südost Autobahn Kn Guntramsdorf - Kn Eisenstadt Kn Eisenstadt - Siegendorf	0,000 0,000	37,993 3,200	32,693
A 4	Ost Autobahn Kn Wien-Prater - Stgr Nickelsdorf A/H Kn Wien-Prater - Stadionbrücke	0,000 0,000	65,773 0,588	66,361
A 5	Nord/Weinviertel Autobahn Kn Eibesbrunn - ASt Schrick	0,000	22,917	22,917
A 6	Nordost Autobahn Kn Bruckneudorf - Stgr Kittsee A/SK	0,000	21,952	21,952
A 7	Mühlkreis Autobahn Kn Linz - Unterweikersdorf	0,000	26,780	26,780
A 8	Innkreis Autobahn Kn Voralpenkreuz - Stgr Suben A/D ASt Ried im Innkreis - ASt Walchshausen	0,000 0,000	76,032 1,410	77,442
A 9	Pyhrn Autobahn Kn Voralpenkreuz - Stgr Spielfeld A/SLO	0,000	230,020	230,020
A 10	Tauern Autobahn Kn Salzburg - Kn Villach Lieserhofen - Lendorf Kn Pongau - Bischofshofen	0,738 0,000 0,000	183,644 6,125 3,680	192,709
A 11	Karawanken Autobahn Kn Villach - Stgr Karawankentunnel A/SLO	0,000	21,243	21,243
A 12	Inntal Autobahn Stgr Kufstein D/A - ASt Zams Kn Oberinntal - ASt Fließ	0,000 0,000	145,500 7,820	153,320
A 13	Brenner Autobahn Kn Innsbruck-Amras - Stgr Brennerpass A/I Kn Innsbruck-Wilten - Kn Innsbruck-Bergisel	0,000 0,000	34,501 1,505	36,006

A 14	Rheintal/Walgau Autobahn			
	Stgr Hörbranz D/A - ASt Bludenz-Montafon	0,000	61,367	63,373
	Kn Bregenz - Bregenz-Citytunnel	0,000	2,006	
A 21	Wiener Außenring Autobahn			
	Kn Steinhäusl - Kn Vösendorf	0,000	38,243	38,243
A 22	Donauufer Autobahn			
	Kn Wien-Kaisermühlen - Kn Stockerau West	0,000	29,572	33,645
	Wien-Nordbrücke - Wien-Brünnerstraße	0,000	3,320	
A 23	Autobahn Südosttangente Wien			
	Wien-Altmannsdorferstraße - Kn Wien-Hirschstetten	0,000	16,972	17,754
	ASt Wien-Landstraße Hauptstraße - ASt Wien-Gürtel	0,000	0,782	
A 25	Welser Autobahn			
	Kn Haid - Kn Wels	0,000	19,734	19,734

Schnellstraße	Schnellstraßenabschnitt	von km	bis km	Länge (km) >3 Mio. Kfz
S 1	Wiener Außenring Schnellstraße			
	Kn Vösendorf - Kn Schwechat	0,000	16,217	41,674
	Kn Süßenbrunn - Kn Korneuburg West	34,339	58,481	
	Kn Rustenfeld - Leopoldsdorf	0,000	1,315	
S 2	Wiener Nordrand Schnellstraße			
	ASt Hirschstetten - Kn Süßenbrunn	0,000	5,704	5,704
S 3	Weinviertler Schnellstraße			
	Kn Stockerau West - Hollabrunn Süd	0,000	21,206	21,206
S 4	Mattersburger Schnellstraße			
	Kn Mattersburg - Kn Wr. Neustadt	0,000	17,000	16,944
S 5	Stockerauer Schnellstraße			
	Kn Stockerau West - ASt Krems Mitte	0,000	44,517	44,517
S 6	Semmering Schnellstraße			
	HAST Seebenstein - Kn St. Michael	0,000	105,294	105,294
S 10	Mühlviertler Schnellstraße			
	Unterweikersdorf - ASt Freistadt Nord	0,000	21,956	21,956
S 16	Arlberg Schnellstraße			
	ASt Zams - ASt Bludenz-Montafon	0,000	62,205	62,205
S 31	Burgenland Schnellstraße			
	ASt Eisenstadt Ost - Oberpullendorf Süd	33,510	84,300	50,790
S 33	Kremser Schnellstraße			
	Kn St.Pölten - Kn Jettsdorf	0,000	27,057	27,057
S 35	Brucker Schnellstraße			
	Kn Bruck/Mur - Kn Peggau-Deutschfeistritz	0,000	36,415	35,360
S 36	Murtal Schnellstraße			
	Kn St. Michael - ASt Judenburg West	0,000	37,395	38,795
	prov. ASt B 317 - HAST St. Georgen West [UFT St. Georgen]	47,270	48,670	
S 37	Klagenfurter Schnellstraße			
	ASt St. Veit/Kraig - ASt Klagenfurt Nord	283,450	301,199	17,749

2. Für die Ausarbeitung zuständige Behörde/Stelle

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)
in Zusammenarbeit mit der
- Autobahnen- und Schnellstraßen Finanzierungs-AG (ASFINAG)

3. Geltende Schwellenwerte sowie Rechtsgrundlagen

Für Autobahnen und Schnellstraßen gelten folgende Schwellenwerte:

	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{den}	Nacht-Lärmindex L_{night}
Schwellenwerte	60 dB	50 dB

Rechtsgrundlagen:

- Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (BGBl. I Nr. 60/2005)
- Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (BGBl. II Nr. 144/2006) § 7a Bundesstraßengesetz 1971 (BGBl. Nr. 286 in der jeweils geltenden Fassung)

Bei Straßenbauvorhaben, welche gemäß § 4 Abs. 1 oder § 4a des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286, in der jeweils geltenden Fassung, oder nach den Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungs-gesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, in der jeweils geltenden Fassung, zu genehmigen sind, gilt die:

- Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV

4. Zusammenfassung der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten der strategischen Umgebungslärmkarten

Angabe der **Datenquellen der strategischen Umgebungslärmkarten** (gemäß §7 BundesLärmV)

- **AGWR II:**
Name: Adress-GWR II
Beschreibung: Adressregister, Gebäude- und Wohnregister einschließlich Meldedaten
Datenstand: 26.01.2016
Abfragedatum: 5.2.2016
Datenhalter: Statistik Austria, Bundesanstalt Statistik Österreich, Guglgasse 13, 1110 Wien
- Die Geländedaten bzw. das Berechnungsmodell basieren auf einer ALS-Datenerfassung (Laserscan-Befliegung), welche von einem Vermessungsbüro hinsichtlich der Straßenhöhen und Lärmschutzeinrichtungen aufbereitet wurde und um zwischenzeitlich neu errichtete Lärmschutzeinrichtungen sowie Neubaustrecken mit Stand Ende 2016 ergänzt wurde.
- Bebauungsdaten – ALS-Datenerfassung Ende 2015
- Für die Berechnung verwendetes EDV-Programm und Berechnungsverfahren: CadnaA, Version 2018; DataKustik GmbH, Gilching
- Die schalltechnischen Berechnungen wurden gemäß § 4 Bundes-LärmV nach RVS 04.02.11, Umweltschutz, Lärm und Luftschadstoffe, Lärmschutz, 2. Abänderung März 2009 vorgenommen.
- Die für die strategischen Lärmkarten verwendeten richtungsbezogenen Verkehrsstärken basieren auf Zählraten aus dem Jahr 2015. Zur Ermittlung der Geschwindigkeiten der einzelnen Straßenabschnitte wurden die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten aus der Verkehrszeichendatenbank der ASFINAG, sowie vor Ort durchgeführte Erhebungen verwendet. Die Fahrbahndecken der einzelnen Abschnitte wurden der Baudatenbank (BAUT) der ASFINAG entnommen und durch zusätzliche Erhebungen ergänzt.

Die Berechnung der längenbezogenen Emissionen wurde gemäß RVS 04.02.11 durchgeführt und in Tabellenform als Emissionskataster zusammengefasst.
- Angaben zur Modellbildung: Das DGM (Digitales Geländemodell), die Gebäude, das Streckennetz, die Lärmschutzeinrichtungen, die Wald- und Gewässerflächen sowie die befestigten Flächen etc. entstammen dem oben genannten 3D-Modell des Vermessungsbüros. Die Abschnittsbildung des Streckennetzes und die Parameterzuweisung (Verkehrsbelastungen, Lkw-Anteile, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, Fahrbahnoberflächen,...) wurden entsprechend dem Emissionskataster auf Grundlage der Strecken-Kilometrierung eingearbeitet. Die Bodendämpfung wurde generell mit 1,0 festgelegt bzw. schallharte Flächen (Gewässer und befestigte Flächen) jeweils mit G=0 berücksichtigt. Die Berechnungen berücksichtigen Reflexionen 3. Ordnung für Fassaderechnungen bzw. Reflexionen 1. Ordnung für die Lärmkartenberechnungen.
- Da bei der Lärmkartierung nur das hochrangige A+S-Sträßennetz berücksichtigt wurde, waren Daten von anderen für die Lärmkartierung zuständigen Behörden nicht erforderlich. Eigene Kartierungsdaten wurden den für die Kartierung der Ballungsräume zuständigen Behörden zur Verfügung gestellt. An den Landesgrenzen wurden entsprechende Überstandslängen der Straßen berücksichtigt, wobei die Emissionspegel der letzten im Inland gelegenen Straßenabschnitte beibehalten wurden.
- Die Zuordnung sämtlicher Einwohner eines Gebäudes erfolgte zur jeweils lautesten Fassade. Aus den berechneten Gebäudelärmkarten und Flächenrastern wurden die Einwohner- bzw. Flächenstatistiken gemeindespezifisch sowie als Gesamtsumme für die einzelnen Bundesländer erstellt.

5. Angabe und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

Angaben zur geschätzten Anzahl von Personen, die von Umgebungslärm betroffen sind, können dem Allgemeinen Teil, Zusammenfassende Betroffenenauswertung des Aktionsplans Österreich entnommen werden.

Die zugrundeliegenden strategischen Umgebungslärmkarten wurden 2017 auf www.laerminfo.at/Laermkarten veröffentlicht.

Angaben zur Anzahl von Personen, die von Umgebungslärm im Bereich der A+S-Straßen betroffen sind, sind in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Anzahl der im Bereich von A+S-Straßen von Umgebungslärm betroffenen Einwohner

Bundesland	L _{den} > 60 dB Schwellenwert	L _{night} > 50 dB Schwellenwert	L _{den} > 55dB	L _{night} > 45 dB
Burgenland	530	867	3.109	6.247
Niederösterreich	38.735	61.422	130.384	178.649
Wien	33.272	51.872	106.609	141.624
Kärnten	3.659	6.591	23.121	32.960
Steiermark	17.232	27.981	67.363	88.812
Oberösterreich	35.463	54.290	100.788	133.210
Salzburg	10.360	15.292	44.001	56.107
Tirol	11.220	14.315	70.487	80.392
Vorarlberg	5.129	4.977	31.716	31.017
Österreich	155.600	237.607	577.578	749.018

Anteil der von Umgebungslärm betroffenen Einwohner an der Bevölkerung in %

Bundesland	L _{den} > 60 dB Schwellenwert	L _{night} > 50 dB Schwellenwert	L _{den} > 55dB	L _{night} > 45 dB
Burgenland	0,2 %	0,3 %	1 %	2 %
Niederösterreich	2,3 %	3,7 %	8 %	11 %
Wien	1,8 %	2,8 %	6 %	8 %
Kärnten	0,7 %	1,2 %	4 %	6 %
Steiermark	1,4 %	2,3 %	5 %	7 %
Oberösterreich	2,4 %	3,7 %	7 %	9 %
Salzburg	1,9 %	2,8 %	8 %	10 %
Tirol	1,5 %	1,9 %	9 %	11 %
Vorarlberg	1,3 %	1,3 %	8 %	8 %
Österreich	1,8 %	2,7 %	7 %	9 %

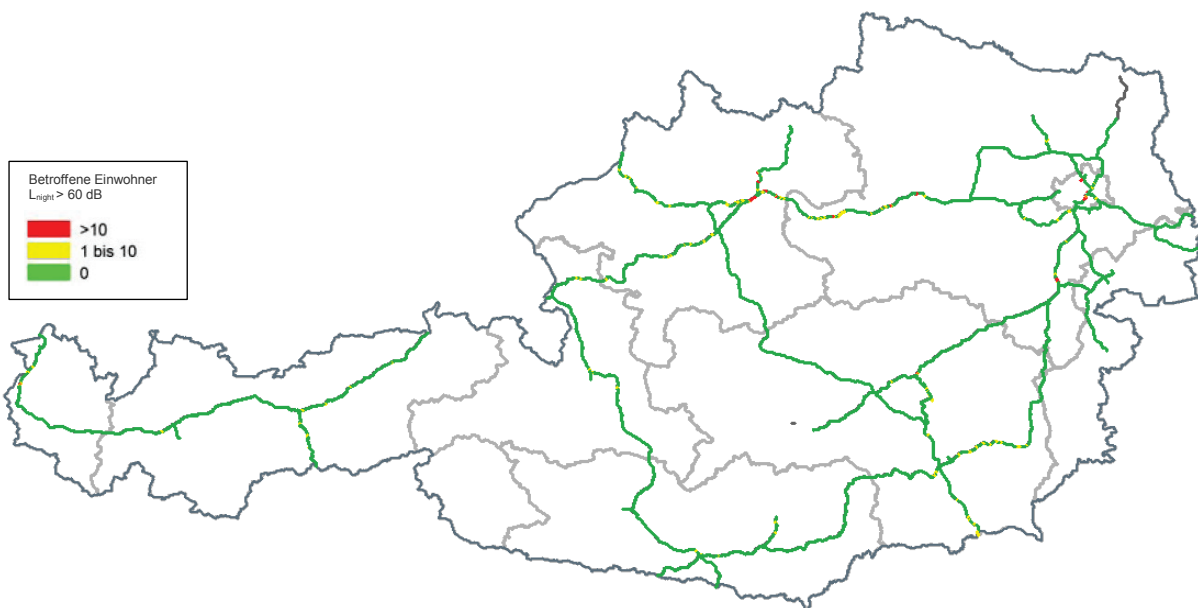
6. Angabe von besonderen Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Prinzipiell ist hierzu festzuhalten, dass aufgrund von geographischen Bedingungen (z.B. enge Täler, Höhenlage von Wohnverbauung zu den Verkehrsträgern etc.) bzw. die Siedlungsstruktur in Österreich (z.B. Einzelgehöfte, direkt angrenzende Siedlungsråder etc.) Konfliktbereiche im A+S-Netz vorhanden sind.

Aus diesem Grund wurden von der ASFINAG Belastungsschwerpunkte im A+S-Netz ermittelt. Hierzu wurde eine Betroffenheitsauswertung in Abschnitte, getrennt in die jeweiligen Richtungsfahrbahnen, vorgenommen. Mit Hilfe dieser Auswertung wurde anschließend die Anzahl der Bewohner in einem 200 m - Abschnitt unter Berücksichtigung von Lärmzonen ermittelt.

Die Ermittlung prioritärer Streckenabschnitte dient der ASFINAG als Planungsinstrument mit welchem Bereiche mit Schwellenwertüberschreitung und hoher Bevölkerungsdichte lokalisiert werden.

Belastungsschwerpunkte im A+S-Netz (L_{night})



In der nachstehenden Zusammenfassung sind die Straßenabschnitte mit verbesserungsbedürftigen Situationen dargestellt. Diese Auflistung stellt einen Auszug aus den o.a. Ermittlungen der prioritären Streckenabschnitte am A+S-Netz dar.

- | | | |
|-------|------------------------------|-----------------------------------|
| - A1 | West Autobahn | Ansfelden |
| - A2 | Süd Autobahn | Wr. Neudorf |
| - A2 | Süd Autobahn | Leobersdorf-Wöllersdorf |
| - A4 | Ost Autobahn | Fischamend-Bruck |
| - A7 | Mühlkreis Autobahn | Engerwitzdorf |
| - A10 | Tauern Autobahn | Zederhaus Gritschbühel - Sonnberg |
| - A12 | Inntal Autobahn | Kramsach Süd |
| - A12 | Inntal Autobahn | Radfeld Süd |
| - A13 | Brenner Autobahn | Innsbruck Süd |
| - A14 | Rheintal/Walgau Autobahn | Wolfurt-Lauterach |
| - A14 | Rheintal/Walgau Autobahn | Altach-Mäder |
| - A22 | Donauufer Autobahn | Stockerau |
| - A23 | Autobahn Südosttangente Wien | Simmering-Landstraße |
| - A25 | Welser Autobahn | Marchtrenk |

7. Darstellung der Einbeziehung der Öffentlichkeit

Entsprechend § 10 (Information der Öffentlichkeit) des Bundesgesetzes 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 Aktionsplanes für den Zeitraum von sechs Wochen über die Homepage www.laerminfo.at der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Innerhalb dieser Zeit besteht die Möglichkeit, schriftlich zum Entwurf des Aktionsplanes Stellung zu nehmen.

Schriftliche Stellungnahmen können entweder per E-Mail an umgebungslaerm-strasse@bmvit.gv.at oder auf dem Postweg mit dem Kennwort „Umgebungslärm“ an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung IVVS1 Planung, Betrieb und Umwelt, Radetzkystraße 2, 1030 Wien gerichtet werden.

Im Anschluss an die sechswöchige Auflegungsfrist werden die eingelangten Stellungnahmen seitens der Behörde zusammenfassend gewürdigt. Im Rahmen der Veröffentlichung des endgültigen Aktionsplanes wird dann die gesamthafte Würdigung in diesem Kapitel dargelegt werden.

Gemeinsam mit dem Entwurf des Aktionsplanes werden die dazugehörigen strategischen Umgebungslärmkarten für das Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich über die oben genannte Internet-Seite veröffentlicht.

8. Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung

Auf dem gesamten Streckennetz der ASFINAG gibt es derzeit rd. **4,48 km² Lärmschutzmaßnahmen** mit einer **Gesamtlänge von rd. 1.358 km**. Dies bedeutet etwa 10 % an zusätzlicher Fläche an Lärmschutzmaßnahmen im Vergleich zum Jahr 2012.

Beispielhaft für eine Vielzahl an Lärmsanierungsmaßnahmen sind in der nachstehenden Zusammenfassung jene Straßenabschnitte dargestellt, an denen Lärmschutzmaßnahmen realisiert wurden. Diese Auflistung stellt einen Auszug aus den **Lärmschutzmaßnahmen** dar, welche in den **letzten 5 Jahren** am A+S-Netz errichtet wurden.

- A1 West Autobahn Matzleinsdorf-Pöchlarn
- A9 Pyhrn Autobahn Kleinstangersdorf-Lebring
- A10 Tauern Autobahn Eben
- A10 Tauern Autobahn Einhausung Zederhaus Ort
- A12 Inntal Autobahn Kramsach Nord
- A12 Inntal Autobahn Radfeld Teil 1
- A12 Inntal Autobahn Terfens
- A12 Inntal Autobahn Zirl
- A23 Südosttangente Wien HS Inzersdorf
- A25 Welser Autobahn Pucking
- S6 Semmering Schnellstraße Kindberg-St.Marein
- S6 Semmering Schnellstraße Bruck-Oberaich
- S6 Semmering Schnellstraße Leoben-Schladnitzdorf

Jene Straßenabschnitte im A+S-Netz, an denen im Zuge der Aktionsplanung Lärmschutzmaßnahmen geplant werden, sind unter Punkt 9 ersichtlich.

Um die Wirkung der in den letzten 5 Jahren errichteten Maßnahmen aufzuzeigen, wurde der nachstehende prozentuelle Vergleich angestellt.

Vergleich des Anteils der von Umgebungslärm betroffenen Einwohner an der Bevölkerung in % im Jahre 2012 und 2017

	L _{den} > 60 dB Schwellenwert	L _{night} > 50 dB Schwellenwert	L _{den} > 55dB	L _{night} > 45 dB
Österreich 2012 *	1,2 %	2,0 %	6 %	7 %
Österreich 2017	1,8 %	2,7 %	7 %	9 %

*... Werte aus dem Aktionsplan 2013

Der Vergleich der aktuellen mit den Auswertungen aus dem Jahr 2012 zeigt, dass sich der Anteil der durch Umgebungslärm betroffenen Einwohner an der Bevölkerung österreichweit geringfügig erhöht hat.

9. Maßnahmen der Aktionsplanung

Lärmschutzsanierung an bestehenden Autobahnen und Schnellstraßen

In die Erstellung des ASFINAG-Programms zur Lärmsanierung sind bereits die Ergebnisse aus dem ASFINAG-Lärmkataster eingeflossen. Siehe hierzu auch die Ausführungen unter Punkt 11.

Die Erstellung des ASFINAG-Lärmkatasters basiert auf den Grundlagen der strategischen Umgebungsärmkarten. Der ASFINAG-Lärmkataster lässt darüber hinaus detaillierte Aussagen über die Lärmbelastung der einzelnen Anrainer zu.

Eine österreichweite Prioritätenfestlegung für das A- und S-Streckennetz dient der strategischen Planung von Lärmschutzvorhaben, die sich einerseits durch den Handlungsbedarf infolge der geltenden Grenzwerte für Lärmschutz (gemäß der BMVIT-Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen“) und andererseits durch die zur Verfügung stehenden jährlichen finanziellen Mittel ergibt.

Für die Erarbeitung einer Prioritätenfestlegung war es für die ASFINAG erforderlich, das gesamte Streckennetz der ASFINAG in kleine Streckenabschnitte zu untergliedern und sodann für jeden Teilabschnitt in Abhängigkeit von der Höhe der Lärmbelastung und der Anzahl der betroffenen Anrainer die Priorität zu ermitteln.

Neben der Errichtung von neuen Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände und -dämme) werden im bestehenden hochrangigen Straßennetz folgende Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt:

- Förderung von Schalldämmlüftern, Lärmschutzfenstern und -türen
- Erneuerung von Fahrbahnbelägen (z.B. lärmarme Fahrbahnbeläge) und von bestehenden Lärmschutzwänden
Immissionsmessungen nach Fertigstellung des Belages und der Lärmschutzwände gewährleisten die geforderte Qualität.
- Förderung von wohngebäudenahen Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Dämme im Nahbereich der Wohngebäude)

Beispielhaft für eine Vielzahl an Lärmsanierungsmaßnahmen sind in der nachstehenden Zusammenfassung jene Straßenabschnitte dargestellt, an denen Lärmschutzmaßnahmen realisiert werden sollen. Diese Auflistung stellt einen Auszug aus den **Lärmschutzmaßnahmen** dar, welche in den **nächsten 5 Jahren** am A+S-Netz geplant sind.

- | | | |
|-------|------------------------------|-----------------------------------|
| - A1 | West Autobahn | St. Pölten |
| - A1 | West Autobahn | Ansfelden |
| - A2 | Süd Autobahn | Wr. Neudorf |
| - A2 | Süd Autobahn | Wr. Neustadt |
| - A4 | Ost Autobahn | Arbesthal, Göttlesbrunn, Bruck |
| - A7 | Mühlkreis Autobahn | Engerwitzdorf |
| - A9 | Pyhrn Autobahn | Leibnitz-Vogau |
| - A10 | Tauern Autobahn | Zederhaus Gritschbühel - Sonnberg |
| - A10 | Tauern Autobahn | Hangbrücke Rauchenkatsch |
| - A10 | Tauern Autobahn | Unterkreuschlach |
| - A10 | Tauern Autobahn | Gmünd |
| - A12 | Inntal Autobahn | Kufstein |
| - A12 | Inntal Autobahn | Radfeld Teil 2 |
| - A12 | Inntal Autobahn | Wiesing |
| - A12 | Inntal Autobahn | Sieglanger |
| - A12 | Inntal Autobahn | Völs |
| - A12 | Inntal Autobahn | Zirl-Süd |
| - A13 | Brenner Autobahn | Pfons |
| - A14 | Rheintal/Walgau Autobahn | Altach Mäder |
| - A22 | Donauufer Autobahn | Stockerau |
| - A23 | Autobahn Südosttangente Wien | HS St. Marx |
| - A25 | Welser Autobahn | Marchtrenk |
| - S36 | Murtal Schnellstraße | Feistritz-Zeltweg |

10. Angaben zur Zusammenarbeit mit anderen Behörden und ergänzende Einzelmaßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen

Obwohl die **Raumordnung** prinzipiell im Kompetenzbereich der Länder bzw. der Gemeinden liegt, sollte bei der Erstellung von Flächenwidmungsplänen der Lärm von bestehenden Autobahnen und Schnellstraßen gesondert berücksichtigt werden. Dabei sollte auch auf die zukünftige Lärmsituation aufgrund der stetigen Zunahme der Verkehrsnachfrage Bedacht genommen werden.

Um in Zukunft Nutzungskonflikte aufgrund von Straßenverkehrslärm hintanhalten zu können, wäre von der zuständigen Raumplanungsbehörde Vorsorge zu treffen, dass neue Siedlungsgebiete oder andere lärmsensible Nutzungen prinzipiell außerhalb von Zonen mit hohen Lärmbelastungen angeordnet werden. Es sollte jedenfalls sichergestellt werden, dass im unmittelbaren Nahbereich von Autobahnen und Schnellstraßen keine Baulandwidmungen vorgenommen werden.

Die **Überwachung von Tempolimits** auf Autobahnen und Schnellstraßen liegt aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht im Kompetenzbereich des bmvit, sondern bei den Behörden der Bundesländer bzw. den diesen zur Verfügung stehenden Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes.

Nach Verkehrsfreigabe neuer Autobahnen bzw. Schnellstraßen werden in der Regel zur Sicherstellung der prognostizierten Immissionen von der ASFINAG **emissionsseitige Lärmmessungen** bzw. **Kontrollen der Verkehrsstärken** durchgeführt.

11. Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungsärm

Zur Umsetzung von langfristigen Strategien zum Schutz vor Umgebungsärm dienen neben der Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen“ und dem ASFINAG-Lärmkataster auch einige Entwicklungs- und Forschungsprojekte, welche nachstehend beschrieben werden.

Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen“

Bei der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen am bestehenden A- und S-Netz gelten für die ASFINAG die Vorgaben in der Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen), Fassung Jänner 2011“, wobei aktive Lärmschutzmaßnahmen in der Regel im Zuge von Generalsanierungen realisiert werden. Durch diese Vorgehensweise ergeben sich Synergieeffekte, die zu einer deutlichen Reduktion der Kosten von Lärmschutzmaßnahmen führen.

Neubaustrecken

Zur Vermeidung von zukünftigem Umgebungsärm ist bei Neubaustrecken eine möglichst siedlungsferne Trassierung und eine gesonderte Berücksichtigung ruhiger Gebiete anzustreben. Zudem gelten die gesetzlichen Bestimmungen der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV.

ASFINAG Lärmkataster

Die ASFINAG hat zusätzlich für das gesamte Autobahn- und Schnellstraßennetz einen eigenen Lärmkataster erstellt. Aufbauend auf den Berechnungsergebnissen der Lärmkartierung können Belastungsschwerpunkte im A+S-Netz ermittelt und dargestellt werden.

Auf Basis dieser Ergebnisse können streckenspezifische Auswertungen durchgeführt werden, welche als Basis für die nachstehende Maßnahmenplanung dienen können:

- Darstellung der Belastungen von Siedlungsgebieten oder Einzelobjekten, vor allem im Hinblick auf Grenzwertüberschreitung gemäß Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen)
- Priorisierung von Lärmschutzvorhaben
- Förderung von objektseitigen Maßnahmen
- Langfristiges ASFINAG Bauprogramm

Neben dem Nutzen als strategisches Planungstool stehen der ASFINAG durch den Lärmkataster und die Einbindung in das ASFINAG GIS (geographisches Informationssystem) Belastungsdaten für jeden Anrainer zur Verfügung.

Lärmschutzstrategie der ASFINAG für das bestehende A- und S-Netz

- Ausarbeitung einer lärmtechnischen Beurteilung (Bestandsanalyse) des gesamten A- und S-Netzes.
- Darauf aufbauend werden Streckenkonzepte mit der Darstellung des Handlungsbedarfs ausgearbeitet bzw. prioritäre Streckenabschnitte detektiert und – im Vorfeld von Generalerneuerungen - für die relevanten Bereiche Untersuchungen gestartet.
- Die Bearbeitung von Lärmschutzprojekten erfolgt in der Regel nur im Zuge von erforderlichen Sanierungen. Auslöser dafür ist das Asset Management der ASFINAG.
- Ergänzende Lärmschutzmaßnahmen werden unter Einhaltung der geltenden Richtlinien umgesetzt (Auslöser sind Dritte)

Lärmschutz-Entwicklungs- und Forschungsprojekte

- **Grinding:**
Im Zuge der Weiterentwicklung von Fahrbahndecken in Betonbauweise werden seit kurzem in Österreich und Deutschland vermehrt Deckschichten mit Grinding-Texturen hergestellt. Dabei werden in die fertige Betondecke Längsrillen mit typischen Abmessungen von wenigen Millimetern gefräst. Durch die Einbringung der Grinding-Struktur in eine fertiggestellte Fahrbahndecke ist es möglich, derartige Grinding-Texturen sowohl im Neubau als auch als Sanierungsmaßnahmen bei bestehenden Betonfahrbahndecken einzusetzen. Durch das Grinding wird

eine sehr homogene Fahrbahndecke hergestellt, die neben der Reduktion der induzierten Reifenschwingungen ebenfalls einen relevanten Hohlraumgehalt unter der Reifenauflagefläche beinhaltet, um ebenfalls Air-Pumping-Effekte zu reduzieren.

- **Lärmarme Fahrbahnübergänge:**
Ziel des Forschungsvorhabens war die Untersuchung von derzeit eingebauten Fahrbahnübergängen bezüglich ihrer schalltechnischen Auswirkung, sowie die Entwicklung von innovativen lärmtechnischen Sanierungsvorschlägen von akustisch problematischen Konstruktionen, ohne den Fahrbahnübergang in seiner Gesamtheit tauschen zu müssen.
- **Lärmarme Rumpelstreifen:**
Während Schallemissionen konventioneller Rumpelstreifen im Fahrzeuginneren zur Warnung von Fahrzeuglenkern beabsichtigt sind, können sich Anrainer durch den entstehenden Lärm belästigt fühlen. Die Emissionseigenschaften werden von der konkreten Rumpelstreifenausführung (Fugenform und -tiefe, Fugenabstand, etc.) beeinflusst. Zur Verbesserung der Lärmproblematik wurden einzelne Designparameter auf einem Testfeld gezielt variiert und deren Auswirkungen im Fahrzeuginneren eines PKWs und eines LKWs unter anderem mittels binauraler Messtechnik erfasst. Zudem wurden theoretische Modelle erstellt und Simulation der akustischen Auswirkungen, sowie Wahrnehmungstests mit Probanden zur Beurteilung von Lästigkeit, Dringlichkeit und zur Bestimmung von Reaktionszeiten durchgeführt.
- **Dämpfung der Lärmbelastung durch Vegetation (Bewuchs) entlang von Verkehrswegen**
Entlang von Verkehrswegen ist in den häufigsten Fällen auch begleitend ein Bewuchsstreifen mit Sträuchern und Bäumen vorhanden. In periodischen Abständen sind Sicherheits- und Erhaltungsschnitte in den Bewuchsstreifen durchzuführen. Nach Durchführung gibt es aus der Bevölkerung sehr häufig Rückmeldungen über eine deutliche Verschlechterung der Lärmsituation.
- **Akustische Abnahme- und Qualitätssicherungsverfahren für Lärmschutzwände:**
Entwicklung eines akustischen Abnahmeverfahrens und Qualitätssicherungsverfahrens zur in-situ Qualitätsüberprüfung von Lärmschutzwänden

12. Verfügbare Informationen zu den Finanzmitteln

Die finanziellen Mittel für die in den nächsten Jahren vorgesehenen Lärmschutzsanierungen und Umweltentlastungsmaßnahmen auf dem bestehenden Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich sind im bestehenden Infrastrukturinvestitionsprogramm für A+S-Straßen berücksichtigt.

In den nächsten Jahren sind jährlich durchschnittlich zwischen 10 und 20 Mio. EUR für die Lärmschutzsanierung auf dem bestehenden Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich vorgesehen.

13. Geplante Vorgangsweise für die Bewertung der Durchführung und der Wirksamkeit des (Teil-) Aktionsplans

Die zurzeit geplanten Lärmschutzmaßnahmen sind im Bauprogramm der ASFINAG festgehalten. Dieses Bauprogramm wird durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie evaluiert und entsprechend freigegeben.

Der Vergleich der aktuellen Angaben mit den Auswertungen aus dem Jahr 2012 zeigt, dass sich der Anteil der durch Umgebungsärm betroffenen Einwohner an der Bevölkerung österreichweit geringfügig erhöht hat. Ein derartiger Vergleich kann auch, sofern sich die Bewertungsgrundlagen gleichwertig darstellen, im Jahre 2022 angestellt werden.

14. Schätzung der voraussichtlichen Reduktion der von Umgebungslärm belasteten Personen

In den nächsten Jahren sind wieder umfassende Lärmschutzsanierungs- und Umweltentlastungsmaßnahmen auf dem bestehenden Autobahnen- und Schnellstraßennetz in Österreich geplant.

Der Vergleich der aktuellen Angaben mit den Auswertungen aus dem Jahr 2012 zeigt, dass sich der Anteil der durch Umgebungslärm betroffenen Einwohner an der Bevölkerung österreichweit geringfügig erhöht hat.

Da bereits viele Streckenabschnitte (besonders stark betroffenen Abschnitte - Belastungsschwerpunkte) auf dem bestehenden Autobahnen- und Schnellstraßennetz einer lärmtechnischen Sanierung zugeführt wurden und die restlichen Bereiche teilweise geringere Siedlungsdichten aufweisen, kann die voraussichtliche Reduktion der von Umgebungslärm Betroffenen für den Zeitabschnitt 2017 bis 2022 aus heutiger Sicht nicht konkret abgeschätzt werden. Zudem ist eine Abschätzung auch aufgrund der sich in Zukunft ändernden Bewertungsmethode (siehe EU-Richtlinie 2015/996 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden) derzeit nicht möglich.

Die Wirksamkeit des gegenständlichen Aktionsplanes wird im Rahmen der im Jahr 2022 zu erstellenden strategischen Umgebungslärmkarten bzw. des nächsten Aktionsplanes im Jahr 2023 evaluiert werden.

15. 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 einen Rahmen für künftige Genehmigungen von Vorhaben, die im UVP-G 2000 angeführt sind, festlegen, oder die voraussichtlich Auswirkungen auf Natura 2000 Gebiete haben.

Durch die angeführten Maßnahmen sowie die Entwicklungs- und Forschungsprojekte sind keine erheblichen oder negativen Umweltauswirkungen zu erwarten.

16. Zusammenfassung für die EU-Berichterstattung

Der gegenständliche Teilaktionsplan, der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in Zusammenarbeit mit der ASFINAG erstellt wurde, behandelt Autobahnen- und Schnellstraßenabschnitte im gesamten Bundesgebiet mit einer jährlichen Verkehrsbelastung von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen.

Auf dem gesamten Streckennetz der ASFINAG gibt es derzeit rd. 4,48 km² Lärmschutzmaßnahmen mit einer Gesamtlänge von rd. 1.358 km. Darunter befindet sich auch eine Vielzahl von Sonderkonstruktionen (z.B. gekrümmte Lärmschutzwände). Zusätzlich wurden Einhausungen am Bestand (z.B. Amras an der A 12) sowie Lärmschutzmaßnahmen direkt an der Grundstücksgrenze von Anrainern errichtet.

Darüber hinaus werden Schallschutzfenster auch mit Schalldämmlüftern entlang des gesamten Autobahn- und Schnellstraßennetzes sowie Sonderlösungen in Absprache mit den betroffenen Anrainern seitens der ASFINAG gefördert.

In den nächsten Jahren sind jährlich durchschnittlich zwischen 10 und 20 Mio. EUR für die Lärmschutzsanierung auf dem bestehenden Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich vorgesehen. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden im Bauprogramm der ASFINAG festgehalten. Dieses Bauprogramm wird durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie evaluiert und entsprechend freigegeben.

Eine große Anzahl von Forschungsvorhaben im Bereich Lärmreduktion wurde bzw. wird finanziell unterstützt. Zudem werden Prototypen von innovativen Lärmschutzmaßnahmen entlang des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes zu Versuchszwecken im Rahmen von Forschungsprojekten errichtet.

Weiters ergibt sich durch die Senkung der Lärmemissionen, z.B. durch Grinding, ein Potential für flächendeckende Senkungen der Schallimmissionspegel.

16.1. Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 1

Name des Lärmaktionsplans	<ul style="list-style-type: none"> • Teil 1 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie • A&S außerhalb von Ballungsräumen A&S im Ballungsraum Graz A&S im Ballungsraum Innsbruck A&S im Ballungsraum Linz A&S im Ballungsraum Salzburg A&S im Ballungsraum Wien
Gesamtkosten (in Euro)	nicht verfügbar
Beschlussdatum des Lärmaktionsplans	2018
Enddatum des Lärmaktionsplans	2022
Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung	nicht verfügbar
Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Lärmaktionsplans	Gemäß den Vorgaben der Dienstanweisung – Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen betragen die Grenzwerte 50 dB für den Nachtzeitraum (L_{night}) bzw. 60 dB für den Tag-Abend-Nachtzeitraum (L_{den}).
Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf)	Prinzipiell ist hierzu festzuhalten, dass aufgrund von geographischen Bedingungen (z.B. enge Täler, Höhenlage von Wohnverbauung zu den Verkehrsträgern etc.) bzw. der Siedlungsstruktur in Österreich (z.B. Einzelgehöfte, direkt angrenzende Siedlungsränder etc.) Konfliktbereiche im A+S-Netz vorhanden sind.
Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans	<p>Entsprechend § 10 (Information der Öffentlichkeit) des Bundesgesetzes über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz - Bundes-Lärm-G, BGBl. I Nr. 60/2005) wurde der vorliegende Entwurf des Aktionsplanes für den Zeitraum von sechs Wochen über die Homepage www.laerminfo.at der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.</p> <p>Innerhalb dieser Zeit bestand die Möglichkeit, schriftlich zum Entwurf des Aktionsplanes Stellung zu nehmen.</p> <p>Weiters wird im Zuge von Lärmschutzsanierungsprojekten die Öffentlichkeit seitens der ASFINAG in Form von Infoveranstaltungen oder schriftlichen Aussendungen über die geplanten Maßnahmen informiert.</p>

<p>Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz ruhiger Gebiete, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten</p>	<p>Bei der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen am bestehenden A- und S-Netz gelten für die ASFINAG die Vorgaben in der Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen)“, wobei aktive Lärmschutzmaßnahmen in der Regel im Zuge von Generalsanierungen realisiert werden. Durch diese Vorgehensweise ergeben sich Synergieeffekte, die zu einer deutlichen Reduktion der Kosten von Lärmschutzmaßnahmen führen.</p> <p>Im Rahmen der Bekämpfung von Umgebungslärm sollen nach dem Grundsatz der Vorbeugung auch ruhige Gebiete geschützt werden. Gemäß Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz sind „Ruhige Gebiete“ als solche Gebiete definiert, welche einen besonderen Schutzanspruch in Bezug auf den Umgebungslärm aufweisen. Bei der Planung von Autobahnen bzw. Schnellstraßen werden ruhige Gebiete gesondert berücksichtigt.</p>
<p>G geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans</p>	<p>Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden im Infrastrukturinvestitionsprogramm der ASFINAG festgehalten. Dieses Infrastrukturinvestitionsprogramm wird durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie evaluiert und entsprechend freigegeben.</p> <p>Die Wirksamkeit des gegenständlichen Aktionsplanes wird im Rahmen der im Jahr 2022 zu erstellenden strategischen Umgebungslärmkarten evaluiert werden. Die Ergebnisse der Evaluierung werden bei der Überarbeitung des im Jahr 2023 zu erstellenden Aktionsplans berücksichtigt werden.</p>
<p>Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen</p>	<p>http://www.laerminfo.at/karten.html</p> <p>http://www.asfinag.at/</p>

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Abteilung IVVS1 Planung, Betrieb und Umwelt

Radetzkystraße 2

1030 Wien

e-mail: umgebungslaerm-strasse@bmvit.gv.at

GZ BMVIT-322.091/0003-IV/IVVS1/2018