

Häufig gestellte Fragen zum Aktionsplan Umgebungslärm Autobahnen und Schnellstraßen

Was beinhaltet der Aktionsplan Umgebungslärm 2024 Autobahnen und Schnellstraßen (außerhalb und innerhalb von Ballungsräumen)?

Zusammengefasst sind Ziel und Inhalt des gegenständlichen Aktionsplans, 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 betreffend 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 dem Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft (BMAW) sowie mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) an einem Strang.

Bei der Ausarbeitung der Aktionspläne Umgebungslärm ist die Information der Bevölkerung von großer Bedeutung. Die Aktionspläne der jeweils in Österreich zuständigen Stellen können daher gemeinsam mit den dazugehörigen strategischen Umgebungslärmkarten, der Betroffenauswertungen, den Modellierungsberichten und weiteren Informationen zum Lärmschutz unter [läerminfo.at](https://www.laerminfo.at) abgerufen werden.

Da die 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 Aktionspläne werden keine direkten subjektiv öffentlichen Rechte begründet.

Wie viele Kilometer beträgt das betrachtete Autobahnen- und Schnellstraßennetz?

Im vorliegenden Aktionsplan wurde das gesamte hochrangige Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen), auch genannt Bundesstraßennetz, mit einer Länge von rund 2.258 km betrachtet.

Wie sind Bundesstraßen im Sinne des Bundesstraßengesetzes 1971 definiert?

Bundesstraßen im Sinne des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG) sind ausschließlich bestehende Autobahnen und Schnellstraßen mit ihren dem Verkehr freigegebenen Fahrstreifen und Rampen. Die umgangssprachlich oft als Bundesstraßen benannten „B“-Straßen (z.B. B 1, B 65, B 127 etc.) sind Landesstraßen und liegen somit nicht im Verantwortungsbereich des BMK, sondern bei den jeweiligen Ämtern der Bundesländer und Gemeinden.

Hat das BMK oder die ASFINAG Einfluss auf Lärmschutzmaßnahmen an Landes- und Gemeindestraßen? Bzw. kann der Bund oder die ASFINAG etwas gegen Verkehrslärm ausgehend von Landes- und Gemeindestraßen tun?

Nein. Im Verantwortungsbereich des BMK liegt ausschließlich das hochrangige Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen). Landes- und Gemeindestraßen liegen im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Ämter der Bundesländer und Gemeinden. Mit folgendem Link gelangen Sie direkt zu den Kontaktdaten der Anlaufstellen für Umgebungslärm und lärmrelevante Themen: [Anlaufstellen und Kontakte \(laerminfo.at\)](http://laerminfo.at)

Auf welcher Regelung basieren die Kriterien für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen)?

Die Kriterien für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen sind in der Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen)“, Fassung Oktober 2022 des BMK dargelegt. Diese Dienstanweisung ist eine wesentliche Grundlage für die Planung sowie den Einsatz von Lärmschutzmaßnahmen am ASFINAG-Bestandsnetz und erfolgt österreichweit einheitlich nach geltenden Standards und Richtlinien, deren Anwendung für die ASFINAG verpflichtend ist. Weitere Details zur Dienstanweisung können unter folgendem Link nachgelesen werden:

bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/umwelt/laermschutz/laermschutz_bestehend.html

Welche Rolle spielt das Ausmaß der Verkehrsbelastung auf den einzelnen Streckenabschnitten für die Aktionsplanung?

Im Rahmen der vorliegenden Aktionsplanung wurden nicht nur jene Streckenabschnitte mit einer jährlichen Verkehrsbelastung von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen untersucht, sondern das gesamte Autobahnen- und Schnellstraßennetz gemäß den Verzeichnissen des Bundesstraßengesetzes.

Wodurch zeigt sich eine Änderung der Kartierung des Streckennetzes aus dem Jahr 2022 gegenüber dem Jahr 2017?

Änderungen gegenüber dem Streckennetz der letzten Kartierung ergeben sich durch die weitere Verlängerung der A 5 Nord / Weinviertel Autobahn, Umfahrung Drasenhofen, der S 3 Weinviertler Schnellstraße, Abschnitt ASt. Hollabrunn Nord – ASt. Guntersdorf und der S 36 Murtal Schnellstraße, Abschnitt HAST. St. Georgen West – Anschluss an die B 317 Ost.

Auf welchen Rechtsgrundlagen basiert der Aktionsplan Umgebungslärm?

- Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (BGBl. I Nr. 60/2005)
- Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (BGBl. II Nr. 144/2006), in der Fassung BGBl. II Nr. 294/2023
- § 7a Bundesstraßengesetz 1971 (BGBl. Nr. 286), in der Fassung BGBl. I Nr. 143/2023

Welche Schwellenwerte und Zeiträume gelten für Autobahnen und Schnellstraßen?

Für Autobahnen und Schnellstraßen gelten folgende Schwellenwerte:

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

Für die Berechnung der Lärmindizes gelten folgende Zeiträume:

- Tag: 06:00–19:00 Uhr
- Abend: 19:00–22:00 Uhr
- Nacht: 22:00–06:00 Uhr

Die Darstellung der Pegelklassen in den strategischen Lärmkarten beginnt für den L_{night} bereits ab 45 dB und für den L_{den} bereits ab 55 dB, obwohl der Schwellenwert 5 dB höher liegt.

Warum hat sich 2022 die Anzahl der durch Verkehrslärm ausgehend von Autobahnen und Schnellstraßen betroffenen Einwohner seit der letzten Lärmkartierung 2017 geändert?

Bis 2017 hat jeder EU-Mitgliedstaat die Berechnungen der Umgebungslärmkartierung anhand der jeweiligen nationalen Regelungen und Vorgaben durchgeführt. Betreffend die Lärmkartierung sind zwischen 2017 und 2022 eine Reihe neuer EU-Regelungen in Kraft getreten, die eine - für alle EU-Mitgliedsstaaten - einheitliche Lärmbewertungsmethode bzw. ein einheitliches Berechnungsverfahren vorsieht. Diese neuen Bewertungsmethoden wurden auch in den nationalen Regelwerken festgelegt.

Dazu zählen die Richtlinie des Österreichischen Arbeitsrings für Lärmbekämpfung Nr. 28 (ÖAL Nr. 28) - Berechnung der Schallausbreitung im Freien und Zuweisung von Lärmpegeln und Bewohnern zu Gebäuden (Oktober 2021) und die RVS 04.02.11 – Berechnung von Schallemissionen und Lärmschutz (November 2021).

Nachdem die Lärmkartierung 2022 nun auf Grundlage der europäisch vereinheitlichten Lärm-Bewertungsmethoden der ÖAL Nr. 28 sowie der RVS 04.02.11 durchgeführt wurde, verringerte sich bei der aktuellen Berechnung die Anzahl der von Lärm belasteten Personen entlang des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes gegenüber den Berechnungen der Kartierung 2017 um bis zu rund 50 Prozent. Eine direkte Vergleichbarkeit zu früheren nationalen Kartierungen ist aufgrund der Änderung der Berechnungsmethode somit nicht mehr gegeben.

Folgende Veränderungen haben unter anderem zu einer Reduktion der durch Verkehrslärm ausgehend vom hochrangigen Straßennetz Betroffenen geführt:

- Aufteilung/Zuteilung der betroffenen Bewohner:innen je Gebäude erfolgt nicht mehr zum lautesten Fassadenpunkt, sondern verteilt auf die lauteste Hälfte der an den Fassaden ermittelten Pegel: Die meisten Staaten, so auch Österreich, haben bisher die gesamte Anzahl der Bewohner jeweils dem lautesten Fassadenpunkt zugeteilt. Die Anzahl der Betroffenen war damit im Vergleich zu anderen Ländern, die schon immer die Bewohner:innen den einzelnen Fassaden zugeordnet haben, in vorangegangenen Kartierungen deutlich höher. Vergleichsberechnungen haben ergeben, dass nur durch diese neue Betroffenenzuordnung ein Rückgang der ausgewiesenen Betroffenen um rund 27 % bzw. 25 % (L_{den} bzw. L_{night}) erfolgt.

- Höhere Wirkung von Lärmschutzwänden: Durch die neue Lärmberechnungsmethode wird die Intensität der Abschirmung bei bereits bestehenden Lärmschutzwänden besser und deutlich wirksamer berechnet als bei der bis dato zur Anwendung gekommenen Methode. Sind also Lärmschutzwände bereits vorhanden, ergeben sich dadurch niedrigere Lärmpegel bei den dahinterliegenden Gebäuden. Da es im österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-Netz mehr Lärmschutzwände als im niederrangigen Straßennetz gibt, schlägt dieser Umstand bei der Lärmreduktion für die Betroffenen deutlich stärker durch als bei den Ergebnissen der Umgebungslärmkartierung der Bundesländer.
- Berechnungen mit einfacher Reflexion des Schalls (Reflexion 1. Ordnung): Gemäß den einheitlichen Festlegungen in der Richtlinie ÖAL Nr. 28 wird nun den Berechnungen zugrunde gelegt, dass der berücksichtigte Schall am Ausbreitungsweg höchstens einmal reflektiert wird. Die ASFINAG hat die Lärmkartierung 2017 unter Berücksichtigung von Reflexionen bis zur 3. Ordnung (dreifacher Reflexion des Schalls) erstellt. Dadurch ergaben sich in der Auswertung 2017 vor allem bei weiter weg liegenden Gebäuden höhere Lärmindizes, was nun 2022 nicht mehr zutrifft. Vergleichsberechnungen haben ergeben, dass durch diese Änderung der Berechnungseinstellung ein Rückgang der ausgewiesenen Betroffenen um rund 9 % bzw. 7 % (L_{den} bzw. L_{night}) erfolgt. Die Wirkung dieser Änderung zeigt sich am deutlichsten in den unteren Pegelklassen.
- Erweiterung des Straßennetzes: Anders als in den Bundesländern, wo aufgrund des Ausbaus der Straßennetze bzw. der Hinzunahme bisher nicht kartierter Strecken mehr Anrainer:innen vom Verkehrslärm betroffen sind, hat sich das Autobahnen- und Schnellstraßen-Netz nur geringfügig vergrößert und wurde auch bisher vollständig lärmkartiert. Das hat beim Vergleich mit den Ergebnissen der Bundesländer und der ASFINAG zur Folge, dass die Lärmreduktionen in der Kartierung 2022 gegenüber 2017 bei den Auswertungen der Länder weniger stark ausgefallen sind als im Streckennetz der ASFINAG.
- Neuerrichtung bzw. Erweiterung von Lärmschutzwänden: Seit dem Bezugsjahr 2017 wurden im Autobahn- und Schnellstraßennetz zahlreiche zusätzliche Lärmschutzwände errichtet bzw. bestehende Lärmschutzwände erhöht bzw. saniert. Insgesamt wurden entlang der Autobahnen und Schnellstraßen seit dem Jahr 2017 Lärmschutzmaßnahmen auf einer Länge von rund 50 km neu errichtet. Auch das Aufbringen von lärmindernden Belägen hat zu einer Reduktion der Lärmemissionen beigetragen. Dadurch erfolgte eine weitere Verringerung der Betroffenen im Vergleich zum Jahr 2017.

Was versteht man unter aktiven Lärmschutzmaßnahmen?

Aktive bzw. straßenseitige Lärmschutzmaßnahmen sind direkt am Straßenbauwerk gesetzte Maßnahmen (wie z.B. Dämme, Wände, lärmindernde Deckschichten und Tempolimits).

Was versteht man unter passiven Lärmschutzmaßnahmen?

Passive bzw. objektseitige/objektnahe Lärmschutzmaßnahmen sind direkt am oder im Nahbereich des schutzwürdigen Wohngebäudes gesetzte Maßnahmen (wie z.B. Schallschutzfenster, Schallschutztüren, Schalldämmlüfter).

Wie viele Lärmschutzwände als aktive Lärmschutzmaßnahme gibt es in Österreich?

In Österreich gibt es entlang der Autobahnen und Schnellstraßen rund 4,76 km² bauliche Lärmschutzmaßnahmen mit einer Gesamtlänge von rund 1.410 km.

Wie erfolgt die Einstufung der Schutzwürdigkeit der Betroffenen?

Eine wichtige Basis dafür sind Lärmgrenzwerte. Diese betragen 60 dB im Zeitraum Tag-Abend-Nacht und 50 dB in der Nacht. Eine sogenannte "Generelle Lärmschutzuntersuchung (GLU)" dient der Entscheidungsfindung, ob und in welchen Bereichen sowie abschätzungsmäßig in welchem Ausmaß Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen sind. Im Zuge der GLU werden im betroffenen Straßenabschnitt die Anzahl der schutzwürdigen Personen mit Grenzwertüberschreitungen im Ist- und Prognosezeitraum ermittelt. Anschließend werden mögliche Lärmschutzmaßnahmenvarianten aufgezeigt. Sind diese gemäß den Kriterien der Dienstanweisung Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen nicht wirtschaftlich, ist für deren Realisierung eine Mitfinanzierung Dritter erforderlich.

Nach Abschluss der GLU erfolgt die Detaillärmschutzuntersuchung (DLU). Diese umfasst die Erstellung von Immissionsplänen, Lärmkarten, Wirtschaftlichkeitsberechnung und die

objektbezogene Darstellung der Lärmbelastung. Auf Basis der Ergebnisse der DLU erfolgt schließlich die Planung von Lärmschutzmaßnahmen.

Kann ich bei meinem Neubau den Einbau von Lärmschutzfenstern fördern lassen?

Im Rahmen der Lärmsanierung ist keine Unterstützung für passive Maßnahmen an Neubauten vorgesehen. Gemäß der aktuellen Richtlinie werden grundsätzlich nur Gebäude gefördert, die mit einer Baugenehmigung vor dem 01.07.2007 errichtet wurden oder für die zu diesem Zeitpunkt eine Baugenehmigung vorlag. Weiters besteht die Möglichkeit der Förderung von wohngebäudenahen Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände im Nahbereich der Wohngebäude). Detailinformationen hierzu sind dem Infoblatt Lärmschutz Autobahnen und Schnellstraßen und der ASFINAG-Homepage unter dem Link [Lärmschutz | ASFINAG](#) zu entnehmen.

Wieso sind Betroffene die durch Lärmschutzfenster und -türen geschützt sind in den Betroffenzahlen nicht abgebildet?

Die Betroffenzahlen beinhalten auch Anrainer:innen, für welche der erforderliche Lärmschutz mit objektseitigen Maßnahmen sichergestellt wurde. Aktuell ist es nicht möglich Sanierungsbereiche mit objektseitigen Maßnahmen bzw. einer Kombination von aktiven und passiven Maßnahmen in den Umgebungslärmkarten bzw. den Betroffenauswertungen entsprechend darzustellen, da der Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen freiwillig ist und von vielen anspruchsberechtigten Haushalten nicht angenommen wird. Außerdem liegen der ASFINAG und dem BMK keine Informationen vor, welche Neubauten Lärmschutzfenster auf eigene Kosten eingebaut haben.

Welche Maßnahmen zum Lärmschutz werden von der ASFINAG gefördert?

Unter bestimmten Voraussetzungen werden folgende Lärmschutzmaßnahmen von der ASFINAG gefördert:

- Wohngebäudenaher Lärmschutz
- Lärmschutzfenster, -türen und Schalldämmlüfter: Bei Grenzwertüberschreitung der Lärmbelastung wird für Aufenthaltsräume der Einbau eines Lüfters gefördert. Der Luftdurchsatz hat mind. 20 m³/h zu betragen und der Schalldämmlüfter muss das gleiche Schalldämmmaß wie die Fenster erreichen. Für Schalldämmlüfter und Einbau sind Förderobergrenzen festgelegt.

Wie kann ich herausfinden wie laut es in meiner Wohngegend ist?

Unter der Seite larminfo.at sind die strategischen Lärmkarten für alle Verkehrsträger abgebildet. Demnach besteht die Möglichkeit die Lärmkarten auch in Wohngegenden nahe einer Autobahn oder Schnellstraße einzusehen. Die Kartenausschnitte können direkt über die Adresseingabe abgerufen werden.

Was kann ich tun, wenn ich von übermäßigem Lärm betroffen bin und an wen kann ich mich dann wenden?

Je nach der verursachenden Lärmquelle sind dementsprechend auch unterschiedliche Behörden/Ämter zuständig. Auf der Homepage larminfo.at sind die verschiedenen Lärmquellen detailliert beschrieben und die Kontaktdaten der zuständigen Behörden aufgelistet.

Rückfragehinweis

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Stand: 4. März 2024

Abteilung IV/IVVS 1 – Planung, Betrieb und Umwelt

E-Mail: umgebungslaerm-strasse@bmk.gv.at