

**UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN  
ÖSTERREICH  
2008**

**TEIL B4**

**Aktionsplanung Niederösterreich  
Straßen (außer A&S)**

im Zuständigkeitsbereich des  
Amtes der NÖ Landesregierung



sowie  
im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden:  
Perchtoldsdorf  
Brunn am Gebirge  
Wiener Neudorf  
Maria Enzersdorf  
Mödling

STAND 01.01.2010

## Dokumentstruktur

Der Umgebungslärm-Aktionsplan besteht aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten für Lärmschutz in Österreich aus einzelnen Teilen. Die Dokumente sind entsprechend der nachfolgenden Struktur gegliedert.

In den Dokumenten der Teile A und C sind allgemeine bzw. ganz Österreich betreffende Informationen enthalten.

In den Dokumenten des Teils B erfolgt die Darstellung der Aktionsplanung, unterschieden nach der jeweils zuständigen Behörde.

### Allgemeine Informationen

Teil A1 – Einleitung und Grundlagen

Teil A2 – Zusammenfassende Darstellung der Daten

### Straßenverkehr

Teil B1 – Aktionsplanung BMVIT (A&S - Autobahnen und Schnellstraßen)

Teil B2 – Aktionsplanung Burgenland (Straßen außer A&S)

Teil B3 – Aktionsplanung Kärnten (Straßen außer A&S)

**Teil B4 – Aktionsplanung Niederösterreich (Straßen außer A&S)**

Teil B5 – Aktionsplanung Oberösterreich (Straßen außer A&S)

Teil B6 – Aktionsplanung Salzburg (Straßen außer A&S)

Teil B7 – Aktionsplanung Steiermark (Straßen außer A&S)

Teil B8 – Aktionsplanung Tirol (Straßen außer A&S)

Teil B9 – Aktionsplanung Vorarlberg (Straßen außer A&S)

Teil B10 – Aktionsplanung Wien (Straßen außer A&S)

### Schienenverkehr

Teil B11 – Aktionsplanung BMVIT (Schienenstrecken)

Teil B12 – Aktionsplanung Wien (Straßenbahnstrecken)

### Flugverkehr

Teil B13 – Aktionsplanung BMVIT (Flugverkehr)

### IPPC-Anlagen im Ballungsraum Wien

Teil B14 – Aktionsplanung BMWA (IPPC-Anlagen)

Teil B15 – Aktionsplanung BMLFUW (IPPC-Anlagen)

Die Teil-Aktionspläne der einzelnen zuständigen Stellen können hinsichtlich der Ballungsraumabgrenzungen weiter unterteilt sein. Das betrifft bei der Aktionsplanung 2008 nur den Ballungsraum Wien.

# Umgebungs­lärm-Aktionsplan Österreich

---

## INHALTSVERZEICHNIS

---

0.	EINLEITUNG.....	4
1.	PLANUNGS­GEBIET.....	5
2.	FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE .....	5
3.	GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN.....	5
4.	ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN.....	6
5.	ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND .....	6
6.	ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN .....	6
7.	DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT .....	7
8.	BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG.....	8
8.1	Lärmschutzprogramme .....	8
8.2	Aufgewendete Mittel .....	9
8.3	Abschätzung der geschützten Personen.....	11
8.4	Weitere Programme mit anderer Hauptzielrichtung, die auch einen Beitrag zur Lärmsanierung liefern.....	11
9.	GEPLANTE MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG.....	17
10.	ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN ....	19
11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM.....	20
12.	VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN .....	33
13.	GEPLANTE BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES (TEIL-) AKTIONSPLANS .....	33
14.	SCHÄTZUNG DER DURCH DIE JEWEILS KONKRET VORGESEHENEN MASSNAHMEN VORAUSSICHTLICH ERZIELTE REDUKTION DER ANZAHL DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN.....	33
15.	KURZE ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPLANS.....	34

## 0. EINLEITUNG

Ziel der Aktionspläne ist es, schädliche Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken.

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 Umweltministerium, Wirtschaftsministerium und Verkehrsministerium 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 zugehörigen strategischen Umgebungslärmkarten und weiteren Informationen zum Lärmschutz unter [www.umgebungslaerm.at](http://www.umgebungslaerm.at) abgerufen werden. Zu den ebenfalls dort veröffentlichten Entwürfen der Teil-Aktionspläne kann im Rahmen der 6-wöchigen Auflage direkt an die zuständige Stelle schriftlich Stellung genommen werden.

Diese Teil-Aktionspläne liefern die Grundlage für weitere Detailplanungen. Durch die Teil-Aktionspläne werden keine subjektiv-öffentlichen Rechte oder privatrechtlichen Ansprüche begründet.

# Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich

---

## 1. PLANUNGSGEBIET

- alle Landes- und Gemeindestraßen in den Gemeindegebieten von Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling (Teile des Ballungsraumes Wien).
- maßgebliche Straßen im Land Niederösterreich ausgenommen der Gemeindegebiete von Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling (Teile des Ballungsraumes Wien).

Die Gebiete mit Schwellenwertüberschreitungen sind in den strategischen Lärmkarten und Konfliktplänen färbig ausgewiesen.

## 2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung

## 3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

- Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (BGBl II 144/2006)

	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex	Nacht-Lärmindex
Straßenverkehr	60 dB	50 dB

- Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L (2008)

	Tag-Lärmindex	Nacht-Lärmindex
Straßenverkehr auf Landesstraßen B und L	60 dB	50 dB

**Weder durch die angeführten Gesetzesmaterien und Richtlinien noch durch die strategischen Lärmkarten und Konfliktpläne werden subjektiv-öffentliche Rechte oder privatrechtliche Ansprüche begründet.**

## 4. ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN

Die strategischen Umgebungslärmkarten und die auf diesen basierenden Konfliktkarten wurden auf Basis eines digitalen Geländemodells (erstellt in den Jahren 2007/2008) und der digitalen Stadtkarte der MA41 im Ballungsraum Wien (Stand September 2006) und der Verkehrsdaten des Amtes der NÖ Landesregierung (Stand 2006) sowie der Personendaten des Zentralmelderegisters (Stichtag 1. September 2007) erstellt.

- Die Erstellung der strategischen Umgebungslärmkarten für den Ballungsraum Wien als auch für das Land Niederösterreich außerhalb des Ballungsraumes Wien erfolgte mit dem Schallausbreitungsprogramm CADNA/A in der Version 3.7 der Fa. Datakustik GmbH.

## 5. ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND

Die Angabe der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind, können dem Teil A2 des Aktionsplanes Österreich entnommen werden. Die Werte sind dort für den Ballungsraum Wien und außerhalb des Ballungsraumes Wien getrennt nach Bundesländern angegeben.

Bei der Angabe der Personen, Wohnungen etc. je Auswertungsgebiet erfolgt keine Unterscheidung nach zuständigen Behörden.

## 6. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

Jeder Bereich mit Schwellenwertüberschreitungen stellt eine verbesserungswürdige Situation dar. Daher sind alle Bereiche mit Schwellenwertüberschreitungen hinsichtlich der Lärmproblematik gleichwertig zu betrachten und sollen daher keine „besonderen Lärmprobleme“ als solche definiert werden.

Dies gilt insbesondere für passive Lärmschutzmaßnahmen.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen an Landesstraßen B und L im **gesamten Landesgebiet** des Bundeslandes Niederösterreich (z.B. Lärmschutzwände bzw. -dämme) sind nur in Ausnahmefällen und unter Erfüllung bestimmter Kriterien (z.B. Errichtungskosten im Verhältnis zu den durch die Maßnahme geschützten Personen) vorgesehen.

## 7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Zum Entwurf des Aktionsplanes Teil B4 in Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind bei der Abteilung Landesstraßenbau insgesamt 13 Stellungnahmen eingelangt, welche sofort nachrichtlich gewürdigt wurden und nachfolgend auch einer Beantwortung zugeführt wurden.

Von den 13 Einschreibern wurden zweimal von je 2 Einschreibern und einmal von 3 Einschreibern vollkommen gleichlautende Stellungnahmen abgegeben. Es verbleiben somit 9 unterschiedliche Stellungnahmen.

Von den Einschreibern wird es zwar grundsätzlich begrüßt, dass umfassende Informationen über die Lärmsituation angeboten würden, jedoch erscheinen ihnen die angeführten Lösungsansätze für eine nachhaltige Lärmreduktion ausbaufähig und verbesserungswürdig.

Aus dem Aktionsplan gehe ihrer Meinung nach nicht ausreichend hervor, wie er sein eigenes Ziel erreichen könnte bzw. wie die Anzahl der durch Lärm belasteten Personen reduziert werden kann.

- Als Sofortmaßnahmen werden Lösungsansätze in Form von aktiven Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Errichtung von Lärmschutzwänden), bzw. passiven Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Förderung von Lärmschutzfenstern) getroffen.

In den Stellungnahmen wird auch die Aufteilung des Lärms auf die verschiedenen Verursacher kritisch beurteilt, da der Lärm in der Regel als Gesamtheit wahrgenommen wird und die Frage der Verursacher bzw. der Zuständigkeit für den Beeinträchtigten nur sekundär von Bedeutung ist.

- Dies stellt jedoch eine Vorgabe der EU dar und ist von NÖ nicht beeinflussbar.

Für die in der Mehrzahl nördlich bzw. östlich von Wien wohnhaften Einschreiber ist es bedauerlich, dass sich der Aktionsplan in der derzeitigen Fassung lediglich auf den Ballungsraum südlich von Wien konzentriert. Ihrer Meinung nach sollte bereits jetzt der gesamte „Speckgürtel“ rund um Wien in die Aktionsplanung aufgenommen werden, da dieser einen zusammenhängenden Siedlungsraum bilde und wirtschaftlich und verkehrsmäßig stark verflochten sei.

- Die Ballungsraumdefinition ( $\geq 1000$  EW pro km<sup>2</sup> Gemeindegebiet) ist im Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG) eindeutig und bindend geregelt.

Ein Hauptargument der Einschreiber sind spezifische Lärmprobleme in ihren jeweiligen Gemeinden, wie fehlende Geschwindigkeitsbeschränkungen bzw. fehlende Radarboxen, lokale Schleichwege, unterschiedliche Grenzwerte für Straße und Schiene, Lärmreflexion von gegenüberliegenden Lärmschutzwänden sowie zunehmender Fluglärm besonders nördlich bzw. nordöstlich von Wien.

- Dazu muss festgehalten werden, dass Stellungnahmen nur zum Aktionsplan, nicht jedoch zu generellen Lärmbeschwerden, zulässig sind.

## 8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

### 8.1 LÄRMSCHUTZPROGRAMME

Bereits seit über 20 Jahren fördert das Land Niederösterreich Lärmschutzeinrichtungen für Objekte (Häuser bzw. Wohnungen), welche an Landesstraßen B und L errichtet wurden. Die Förderkriterien und der Verfahrensablauf selbst sind in der geltenden Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L geregelt.

Förderabwickelnde Stellen sind die jeweils örtlich zuständigen NÖ Straßenbauabteilungen:

BA 1	2020 Hollabrunn, Aspersdorfer Straße 28	(Tel.Nr.: 02952/2381)
BA 2	3430 Tulln, Bahnhofstraße 35	(Tel.Nr.: 02272/62468)
BA 3	2120 Wolkersdorf, Johann Galler Straße 14 – 16	(Tel.Nr.: 02245/2352)
BA 4	2700 Wr. Neustadt, Günserstraße 88	(Tel.Nr.: 02622/22192)
BA 5	3100 St. Pölten, Linzerstraße 106	(Tel.Nr.: 02742/9015)
BA 6	3300 Amstetten, Wagmeisterstraße 9	(Tel.Nr.: 07472/64555)
BA 7	3500 Krems an der Donau, Bahnhofplatz 6	(Tel.Nr.: 02732/82125)
BA 8	3830 Waidhofen/Thaya, Heidenreichsteinerstr.42	(Tel.Nr.: 02842/52691)





# Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich

---

Der **Ballungsraum Wien** fällt – die Gemeindegebiete von Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling betreffend – in die Zuständigkeit der NÖ Straßenbauabteilung 2, 3430 Tulln.

In den 5 Ballungsraumgemeinden wurden in den letzten Jahren zahlreiche Maßnahmen durchgeführt, die zur allgemeinen Reduzierung der Lärmbelastung beitragen. So bestehen in den Gemeinden umfassende Geschwindigkeitsbeschränkungen:

Perchtoldsdorf:

Tempo 40 km/h im gesamten Ortsgebiet (ausgenommen B13 und L2091)

Brunn am Gebirge:

Tempo 40 km/h im gesamten Wohngebiet

Wiener Neudorf:

Tempo 30 km/h auf allen Anliegerstraßen in den Wohngebieten

Tempo 40 km/h auf der Hauptstraße und der Schillerstraße

Maria Enzersdorf:

Tempo 40 km/h in Wohngebieten, außer auf Landesstraßen B und L

Mödling:

Tempo 30 km/h auf Gemeindestraßen

Tempo 40 km/h auf Landesstraßen und einzelnen Gemeindestraßen

## 8.2 AUFGEWENDETE MITTEL

Die im Folgenden angegebenen Beträge beziehen sich alleinig auf **Landesstraßen B und L innerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden** in Niederösterreich (Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling):

- passiver Lärmschutz (Einbau von Lärmschutzfenstern bzw. -türen und Lüfter)  
An Landesstraßen B wurden seit dem Jahr 2000 rd. €55.000,- vom Land Niederösterreich in den Einbau passiver Lärmschutzmaßnahmen investiert. An Landesstraßen L waren es im selbigen Betrachtungszeitraum rd. €5.000,-.
- aktiver Lärmschutz (Errichtung von Lärmschutzwänden bzw. -wällen)  
Bei der Errichtung sämtlicher Straßenneubauprojekte (z.B. Umfahungsstraßen) hat Lärmschutz in Niederösterreich hohe Priorität. Seit dem Jahr 2000 wurden in den 5 Ballungsraumgemeinden keine derartigen Bauprojekte errichtet.

# Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich

---

Die im Folgenden angegebenen Beträge beziehen sich alleinig auf **Gemeindestraßen innerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden:**

- In Wiener Neudorf wurde entlang der Hauptstraße Richtung Biedermannsdorf (Gemeindestraße) eine rd. 150 m lange Lärmschutzwand zum Schutz des nördlich liegenden Siedlungsgebietes errichtet. In diesem Bereich steigt die Hauptstraße zur Brücke über die A2 an. Die Kosten betragen rd. € 140.000,- und wurden zu 100% von der Gemeinde Wiener Neudorf getragen.

Die im Folgenden angegebenen Beträge beziehen sich alleinig auf **Landesstraßen B und L** im Land Niederösterreich **außerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden:**

- passiver Lärmschutz (Einbau von Lärmschutzfenstern bzw. -türen und Lüfter)  
An Landesstraßen B wurden seit dem Jahr 2000 rd. € 4.881.000,- vom Land Niederösterreich in den Einbau passiver Lärmschutzmaßnahmen investiert. An Landesstraßen L waren es im selbigen Betrachtungszeitraum rd. € 2.743.000,-.
- aktiver Lärmschutz (Errichtung von Lärmschutzwänden bzw. -wällen)  
Insbesondere bei der Errichtung sämtlicher Straßenneubauprojekte (z.B. Umfahrungsstraßen) hat Lärmschutz in Niederösterreich hohe Priorität. In diese Maßnahmen als auch für aktive Maßnahmen an Bestandsstrecken wurden seit dem Jahr 2000 rd. € 6.054.000,- vom Land Niederösterreich investiert.

## 8.3 ABSCHÄTZUNG DER GESCHÜTZTEN PERSONEN

Die folgenden Angaben beziehen sich alleinig auf **Landesstraßen B und L innerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden** in Niederösterreich (Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling):

An Landesstraßen B und L konnten durch die seit dem Jahr 2000 durch das Land Niederösterreich auf Antrag der Förderwerber gesetzten Maßnahmen (passiver Lärmschutz) rd. 70 Personen geschützt werden.

Die folgenden Angaben beziehen sich alleinig auf **Gemeindestraßen innerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden**:

Infolge der geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen innerhalb der jeweiligen Gemeindegebiete ergibt sich eine Reduzierung der Lärmbelastung für den Großteil der Bevölkerung.

Die folgenden Angaben beziehen sich alleinig auf **Landesstraßen B und L im Land Niederösterreich außerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden**:

An Landesstraßen B und L konnten durch die seit dem Jahr 2000 durch das Land Niederösterreich auf Antrag der Förderwerber gesetzten Maßnahmen (passiver Lärmschutz) rd. 5.000 Personen geschützt werden.

## 8.4 WEITERE PROGRAMME MIT ANDERER HAUPTZIELRICHTUNG, DIE AUCH EINEN BEITRAG ZUR LÄRMSANIERUNG LIEFERN

### a) LKW – Durchfahrtsverbote:

Das Land NÖ unterhält ein umfangreiches Netz an automatischen Verkehrszählstellen, das laufend erweitert wird. Damit können Veränderungen der Verkehrsbelastung aufgegliedert nach Fahrzeugarten frühzeitig erkannt werden. Beim Auftreten von deutlichen Zunahmen des LKW-Verkehrs auf Routen, die durch Ortsgebiete führen, werden bei Vorhandensein von Alternativrouten Maßnahmen wie z.B. ein LKW-Durchfahrtsverbot in Erwägung gezogen.

Wenn die Analyse zeigt, dass ein deutliches Verlagerungspotential von LKW-Fahrten aus Ortsgebieten auf das hochrangige Straßennetz besteht, wird der Entwurf eines LKW-Durchfahrtsverbotes ausgearbeitet. Bei der Formulierung der Ausnahmeregelungen werden die Transportbedürfnisse der lokalen Wirtschaft berücksichtigt. Notwendige Zufahrten zu Betrieben sind von den Verkehrsbeschränkungen immer ausgenommen.

# Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich

Die folgenden Angaben beziehen sich allein auf **Landesstraßen B und L innerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden** in Niederösterreich (Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling):

## LKW-Durchfahrtsverbot 3,5t B 11 Schwechat – Wiener Neudorf:

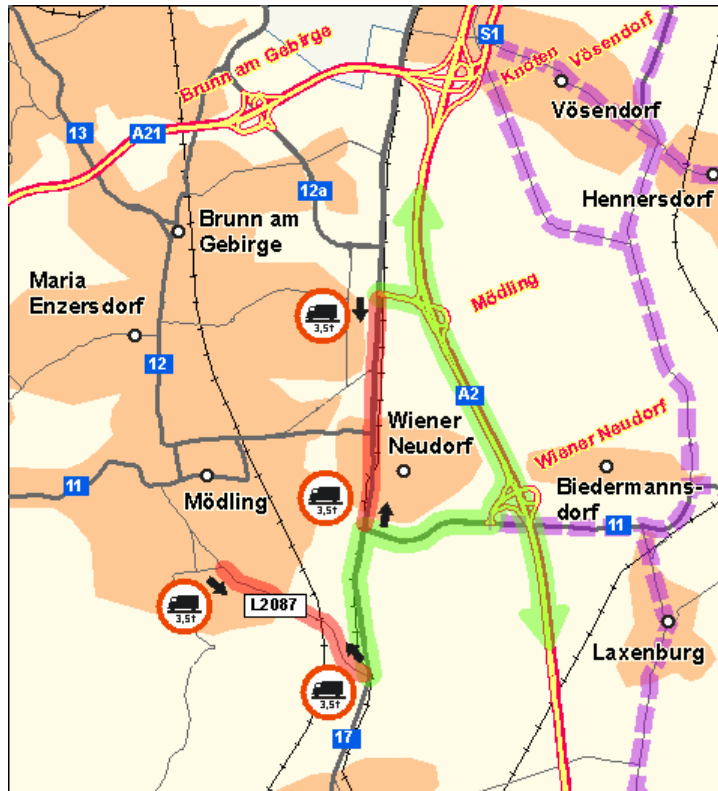
Auf der B11 gelten zwischen der Anschlussstelle Wiener Neudorf und der B10 in Schwechat mehrere Durchfahrtsverbote für LKW über 3,5t. Fahrten, die nicht auf der B11 durchgeführt werden dürfen, sind auf der S1 durchzuführen.



# Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich

## LKW-Durchfahrtsverbot 3,5t B 17 Bereich Wiener Neudorf:

Das Befahren der B17 zwischen der Anschlussstelle Mödling und dem östlichen Ast der B11 (Zufahrt zur Anschlussstelle Wiener Neudorf) ist für LKW über 3,5t untersagt. Überdies gilt auf der L2087 in Fahrtrichtung Mödling ein Durchfahrtsverbot für LKW über 3,5t. Als Alternativroute ist die A2 Süd Autobahn bzw. die A21 Wiener Außenring Autobahn zu benutzen.



Die folgende Auflistung von LKW-Durchfahrtsverboten bezieht sich allein auf **Landesstraßen B und L** im Land Niederösterreich **außerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden**. Nach der Bezeichnung des jeweiligen LKW-Durchfahrtsverbotes sind im Klammerausdruck die davon berührten Straßen angeführt:

- B1 Loosdorf – Melk (B1, L5246)
- B1 Melk – Pöchlarn (B1)
- B1 Pöchlarn – Ybbs (B1)
- B1 Ybbs – Amstetten Ost (B1)
- B1 Amstetten Ost – Amstetten West (B1, L97)
- B1 Amstetten West – St. Valentin (B1, L80)
- B3 Krems – Emmersdorf (B3)
- B3 Emmersdorf – Persenbeug (B3, B209)
- B9 Bereich Fischamend (B9)
- B9, B211 Fischamend - Staatsgrenze (B9, B211)
- B10 Schwechat – Bruck/Leitha (B10)

# Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich

---

Bereich Bruck/Leitha (B10, B211, L166)  
Durchfahrtsverbote im Bereich der A6 (B10, B50, B50a, L165, L167, L204, L301, L302, L2029)  
Durchfahrtsverbote zwischen B16 – B10 (B15, B60, L150, L156, L163, L2001, L2004, L2005, L2045, L2047, L2063, L4047, L4049)  
Bereich Leopoldsdorf, Maria Lanzendorf (B16, L2076)  
B16, L154 Münchendorf – Wien (B16, B230, L154, L2007)  
B16 Bereich Ebreichsdorf – Weigelsdorf (B16)  
B17 Günselsdorf – Theresienfeld (B17, B21a, L151)  
B17 Neunkirchen – Gloggnitz (B17)  
B18 Leobersdorf – Traisen (B18)  
B19 Perzendorf – Göllersdorf (B19)  
B20 Traisen – Landesgrenze (B20, B21, B23, B214)  
B33 Aggstein – Mautern (B33)  
B54 Seebenstein – Grimmenstein (B54)  
Bereich Grimmenstein (B54)  
B210 Helenental (B210, L130)  
L96, Bereich Petzenkirchen (L96, L5317, L6001, L6002, L6007)  
L100 St. Pölten – Krems (L100, L110, L111, L5068)  
Bereich Herzogenburg (L113)  
L2003 Zwölfaxing – Pellendorf (L2003, L2071, L2072, L2073)  
L2008 Vösendorf – Hennersdorf (L2008)

Zu jedem angeführten LKW-Durchfahrtsverbot gibt es genaue Informationen in textlicher Form und als Karten im Internet unter: <http://www.noel.gv.at/Verkehr-Technik/LKW-Verkehr-in-NOe/LKW-Durchfahrtsverbote.html>.

## **b) Errichtung von Ortsumfahrungen:**

Um stark verkehrsbelastete Ortsdurchfahrten vom Durchzugsverkehr zu entlasten, werden Ortsumfahrungen errichtet.

Die folgenden Angaben beziehen sich allein auf **Landesstraßen B und L innerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden** in Niederösterreich (Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling):

Seit dem Jahr 2000 wurden in den 5 Ballungsraumgemeinden keine Ortsumfahrungen errichtet.

# Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich

---

Die folgenden Angaben beziehen sich alleinig auf **Landesstraßen B und L** im Land Niederösterreich **außerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden**:

Stellvertretend für die Vielzahl von Ortsumfahrungen, die seit dem Jahr 2000 errichtet wurden, werden im Folgenden einige aktuelle Projekte aufgelistet:

B1	Umfahrung Prinzersdorf	(unter Verkehr)
B1	Umfahrung Enns – Teil NÖ	(unter Verkehr)
B4	Umfahrung Seitersdorf-Wolfpassing	(unter Verkehr)
B6	Umfahrung Eichenbrunn	(unter Verkehr)
B14	Westspange Rannersdorf; Teil 1	(unter Verkehr)
B15	Umfahrung Maria Lanzendorf West	(unter Verkehr)
B15	Umfahrung Maria Lanzendorf Ost	(unter Verkehr)
B15	Umfahrung Himberg	(unter Verkehr)
B16	Umfahrung Leopoldsdorf	(unter Verkehr)
B21b	Umfahrung Wiener Neustadt Ost; Teil 1	(unter Verkehr)
B122	Umfahrung Seitenstetten	(unter Verkehr)
B303	Umfahrung Jetzelsdorf	(unter Verkehr)
L112	Umfahrung Pischelsdorf	(unter Verkehr)
B14	Umfahrung Klosterneuburg	(im Bau)
B17	Umfahrung Sollenau-Theresienfeld	(im Bau)
B36	Umfahrung Großhaslau	(im Bau)

## c) Verkehrsverlagerungen infolge Netzergänzung:

Die folgenden Angaben beziehen sich alleinig auf **Landesstraßen B und L** im **gesamten Landesgebiet** des Bundeslandes Niederösterreich:

Exemplarisch werden an dieser Stelle angeführt:

Durch die Errichtung der S1 – Wiener Außenringschnellstraße wurden die angrenzenden Gemeinden durch Verkehrsverlagerungseffekte auf die S1 vom Durchzugsverkehr entlastet. Das zeitgleich eingerichtete LKW-Durchfahrtverbot auf der Landesstraße B 11 für LKW über 3,5t zwischen der Anschlussstelle Wiener Neudorf und der Landesstraße B 10 in Schwechat unterstützt diesen Verlagerungseffekt und bietet Schutz vor sog. „Mautfluchtverkehr“.

Durch die neue A2 – Anschlussstelle „IZ-Süd“ südlich von Wiener Neudorf werden abschnittsweise die Landesstraßen B11 und B17 im Gemeindegebiet von Wiener Neudorf vom Durchzugsverkehr in das Industriegebiet entlastet.



## d) Verkehrsbeschränkungen bzw. Verkehrssteuerungen:

Die folgenden Angaben beziehen sich alleinig auf **Gemeindestraßen innerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden:**

- Maßnahmen zur gleichmäßigeren Verkehrsverteilung:  
Die Marktgemeinde Perchtoldsdorf plant Änderungen in der Verkehrsorganisation mit dem Ziel einer gesteuerten Verkehrsführung zur gleichmäßigeren Verkehrsverteilung und somit Vermeidung von bereichsweise extremen Verkehrs- und Immissionsbelastungen.
- Teilnahme am ITS (Intelligent Transport System) Vienna Region Programm:  
Dient ebenso der Steuerung des Verkehrs und insbesondere der Verkehrsmittelwahl der einzelnen Verkehrsteilnehmer.
- Bauliche Maßnahmen und Rückbaumaßnahmen:  
In den 5 Ballungsraumgemeinden wurden an den Verkehrswegen zahlreiche bauliche Maßnahmen bzw. Rückbaumaßnahmen zur Verkehrsberuhigung durchgeführt. Dazu zählen beispielsweise Fahrbahnteiler und Fahrbahnverschwenkungen.

In den 5 Ballungsraumgemeinden wurden zahlreiche Verkehrsbeschränkungen zur Verkehrsberuhigung und Entlastung der Bevölkerung eingerichtet.

- LKW-Fahrverbot > 3,5 t:  
Perchtoldsdorf: flächendeckend in mehreren, größeren, zusammenhängenden Bereichen des Ortsgebietes  
Wiener Neudorf: flächendeckend in mehreren, größeren, zusammenhängenden Bereichen des Ortsgebietes  
Mödling: Südtiroler Siedlung (gesamter Bereich), Hartigstraße, Dr. Ludwig Rieger Straße
- LKW-Nachtfahrverbot > 3,5 t:  
In den Gemeinden Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Maria Enzersdorf und Mödling besteht ein Nachtfahrverbot für LKW > 3,5 t von 22:00 bis 06:00 Uhr.

## e) Bestimmungen im Bebauungsplan:

Die folgenden Angaben beziehen sich alleinig auf **Gemeindestraßen innerhalb der Stadtgemeinde Mödling:**

Auf Basis des Bebauungsplans der Stadtgemeinde Mödling sind straßenseitig Vorgärten mit einer Tiefe von mind. 4 m zu errichten, wodurch ein Abrücken der Wohngebäude von der Verkehrsfläche (Lärmquelle) und eine Verringerung der Belastung (Lärm) bewirkt wird. Die Vorgärten sind un bebaut zu belassen und gärtnerisch zu gestalten.

Betreffend die **Marktgemeinde Perchtoldsdorf** wird festgehalten, dass bauliche Anlagen, welche einen größeren Abstand als 1,00 Meter zur Grundstücksgrenze haben, eine größere Bauwerkshöhe als 2,20 Meter aufweisen dürfen, um eine Errichtung von Lärmschutzwänden im Vorgartenbereich prinzipiell zu ermöglichen.



## 9. GEPLANTE MASSNAHMEN DER AKTIONSPANUNG

Die folgenden Angaben beziehen sich allein auf **Landesstraßen B und L im gesamten Landesgebiet** des Bundeslandes Niederösterreich:

Das Land Niederösterreich fördert Lärmschutzeinrichtungen für Objekte (Häuser, Wohnungen), welche an Landesstraßen B und L errichtet wurden. Die Förderkriterien und der Verfahrensablauf selbst sind in den geltenden Richtlinien für Lärmschutz an Landesstraßen B und L geregelt. Förderabwickelnde Stellen sind die jeweils örtlich zuständigen NÖ Straßenbauabteilungen.

- a) passiver Lärmschutz (Einbau von Lärmschutzfenstern bzw. –türen und Lüfter)  
Vom potentiellen Förderwerber ist bei der örtlich zuständigen Niederösterreichischen Straßenbauabteilung ein formloses, schriftliches Ansuchen um Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen zu richten. Danach kann im Zuge des Verfahrens die Förderwürdigkeit des Objektes (Haus bzw. Wohnung) geprüft und die Situation vor Ort erhoben werden. Bei Erfüllen aller Förderkriterien gemäß den geltenden Richtlinien für Lärmschutz an Landesstraßen B und L, nach erfolgtem Einbau der Lärmschutzeinrichtungen und nach Vorlage der saldierten Schlussrechnung kann dem Förderwerber der zugesagte Förderbetrag ausbezahlt werden.
- b) aktiver Lärmschutz (Errichtung von Lärmschutzwänden bzw. –dämmen)  
Grundsätzlich sind aktive Lärmschutzmaßnahmen in dicht verbauten Gebieten und bei nahe an die Straße angrenzenden (mehrstöckigen) Hochbauten als Schutz vor Straßenlärm ungeeignet.  
Es sollen daher in einer 1. Stufe alle Bereiche, die eine Schwellenwertüberschreitung aufweisen, auf ihre prinzipielle Eignung zur Errichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen geprüft werden.  
In einer 2. Stufe sollen dann jene Bereiche, in denen die Errichtung einer aktiven Lärmschutzmaßnahme lärmtechnisch sinnvoll und baulich durchführbar ist, bestimmt werden. Die Zuordnung von Bereichen in Stufe 2 hat bereits unter Bedachtnahme auf die Wirtschaftlichkeit einer etwaig künftigen baulichen Realisierung und auf allfällige künftige Verkehrsverlagerungen zu erfolgen.  
Auf Ansuchen um Förderung einer aktiven Lärmschutzmaßnahme ist zu prüfen, ob das Objekt des Förderwerbers in einen Bereich gemäß Stufe 2 fällt. Ist dies nicht der Fall, so können passive Lärmschutzmaßnahmen auf Ansuchen gefördert werden. Befindet sich das Objekt in einem gemäß Stufe 2 definierten Bereich, so sind nach Prüfung der Förderwürdigkeit gemäß den geltenden Richtlinien für Lärmschutz an Landesstraßen B und L und Erhebung der Situation vor Ort in jedem Fall eine Kosten-Nutzen-Analyse und erforderlichenfalls eine LTU (lärmtechnische Untersuchung) durchzuführen. Die hierfür anzuwendenden Wirtschaftlichkeitskriterien sind in den geltenden Richtlinien für Lärmschutz an Landesstraßen B und L geregelt.

# Umgebungs­lärm-Aktionsplan Österreich

---

Bei Erfüllung aller Kriterien kann nach Errichtung der aktiven Lärmschutzmaßnahme, deren Überprüfung und nach Vorlage der saldierten Schlussrechnung dem Förderwerber der zugesagte Förderbetrag ausbezahlt werden.

Nach bisheriger Erfahrung ist die Errichtung einer aktiven Lärmschutzmaßnahme für Einzelobjekte nicht wirtschaftlich, da diese sehr kostenintensiv ist und die Bereitstellung von Grundflächen erfordert.

Die folgenden Angaben beziehen sich alleinig auf **Gemeindestraßen innerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden** in Niederösterreich (Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling):

Grundsätzlich sind bauliche Lärmschutzmaßnahmen (z.B.: Lärmschutzwände) in dicht verbauten Gebieten und bei nahe an die Straße angrenzenden höheren Gebäuden als Schutz vor Straßenlärm ungeeignet. Die Errichtung von baulichen Lärmschutzmaßnahmen für Einzelobjekte ist sehr kostenintensiv und erfordert zudem die Bereitstellung von (privaten) Grundflächen. Diese Einzelmaßnahmen stellen eine punktuelle Lösung dar, ohne jedoch die tatsächliche Ursache (Lärmquelle) zu reduzieren.

In den 5 Ballungsraumgemeinden (Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling) sollen jene Bereiche, die eine Schwellenwertüberschreitung aufweisen, analysiert werden:

In einer 1. Stufe wird überprüft, ob die Errichtung von punktuellen, verkehrs- bzw. lärmreduzierenden Maßnahmen (Einzelmaßnahmen) sinnvoll ist. Dabei ist insbesondere darauf Bedacht zu nehmen, dass die geplante Maßnahme keine negativen Auswirkungen auf benachbarte Bereiche hat.

In Bereichen, in denen Einzelmaßnahmen nicht sinnvoll sind, sollen in einer 2. Stufe in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und dem Land Niederösterreich Maßnahmen auf regionaler bzw. überregionaler Ebene entwickelt werden.

## 10. ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN

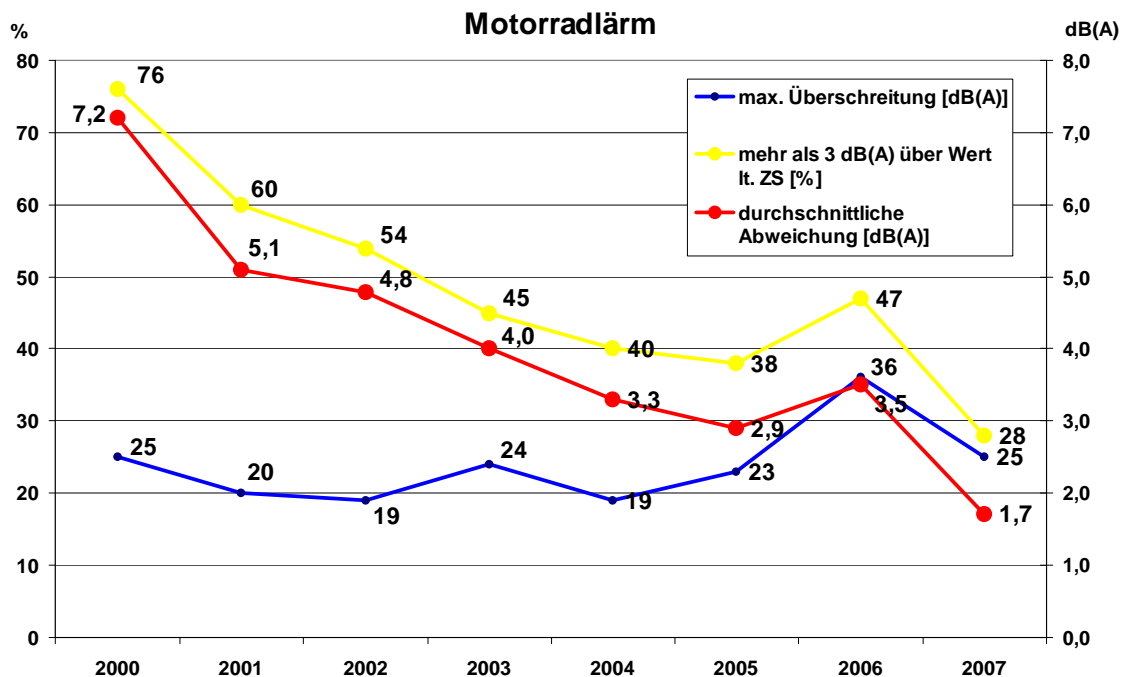
### a) COMPANO Mitfahrbörse

Im Rahmen des Verkehrsverbundes Ostregion wurde unter dem Namen COMPANO eine Mitfahrbörse ins Leben gerufen. Damit soll einerseits der Mobilitätsbedarf von Personen, die über keinen PKW verfügen und die für bestimmte Wege kein geeignetes öffentliches Verkehrsmittel benutzen können, besser abgedeckt werden; andererseits kann durch die organisatorische Unterstützung bei der Bildung von Fahrgemeinschaften der Besetzungsgrad von PKWs erhöht werden, wodurch im Gegenzug weniger Verkehrsleistungen auf dem Straßennetz erbracht werden. Umfragen haben gezeigt, dass 50 % der PendlerInnen grundsätzlich bereit sind, Fahrgemeinschaften zu bilden. COMPANO wird als österreichweite Maßnahme angeboten, und über die VOR GmbH betrieben und koordiniert.

### b) Rückgang der Lärmüberschreitungen bei Motorrädern

Ein wesentlicher Fokus der Abteilung Technische Kraftfahrzeug-Angelegenheiten im Amt der NÖ Landesregierung ist die regelmäßige Überprüfung von Kraftfahrzeugen. Jährlich werden über 8000 Fahrzeuge überprüft. Dabei wird auch auf die erlaubten Lärmemissionen geachtet. Im Rahmen der normalen Prüfzugesätze wird der Zustand der Abgasanlagen sowie aller anderen lärmrelevanten Bauteile (Lärmarmzertifikat bei schweren Nutzfahrzeugen) geprüft und Veränderungen, die mehr Lärm als bei ordnungsgemäßen Betrieb zulässig erzeugen, beanstandet.

Bei der Überprüfung von Motorrädern wird insbesondere auf den Lärm geachtet und die Fahrzeuge nachgemessen. Jährlich werden an verschiedenen Standorten in Niederösterreich in enger Zusammenarbeit mit der lokalen Polizei ca. 300 Motorräder überprüft. Die Lärmmessungen bei Motorrädern zeigen Wirkung. Seit der Einführung dieser Prüfungen ist die durchschnittliche Lärmüberschreitung stark zurückgegangen ebenso ist der Anteil jener Motorräder, die bei der Prüfung zu laut waren, zurückgegangen.



## 11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

In den unterschiedlichen Verwaltungsbereichen des Landes Niederösterreich werden laufend räumlich wirksame Maßnahmen getroffen und umgesetzt, die in vielen Fällen zwar nicht unmittelbar zur Vermeidung von Umgebungslärm auf besiedelte Gebiete konzipiert sind, jedoch aufgrund ihrer Wirkung auch dazu geeignet sind, Umgebungslärmimmissionen effektiv zu vermeiden bzw. zu vermindern.

### a) P&R-Ausbauprogramm

Seit vielen Jahren misst das Land Niederösterreich dem Park & Ride - Konzept als Grundlage für den Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr hohen Stellenwert bei. Dies dokumentieren die rund 31.000 kostenlos benutzbaren PKW - Stellplätze und 21.000 Zweirad - Stellplätze, die entlang sämtlicher Bahnlinien in Niederösterreich bestehen.



Foto: ÖBB-Infrastruktur Bau AG, Park & Ride Anlage in Neulengbach

Jeder Park & Ride-Platz hat einen mehrfachen Nutzen: Der öffentliche Verkehr wird attraktiver und jeder Fahrgast leistet mit dem Umstieg vom Auto auf die Bahn einen Beitrag für Umwelt und Verkehrssicherheit.

Den Anfang machte die erste Park & Ride Anlage in Gänserndorf im Jahre 1978. Seitdem werden auf Grundlage einer Rahmenvereinbarung gemeinsam mit den Österreichischen Bundesbahnen Park & Ride - Anlagen in Niederösterreich systematisch ausgebaut. Das Land Niederösterreich übernimmt dabei bis zu 45% der Errichtungskosten.

Von 1995 bis 2007 wurden rund 13.000 Pkw - Stellplätze und 6.000 Zweirad-Stellplätze mit einem Gesamtaufwand von ca. 64 Mio.€ errichtet. Der Auslastungsgrad des gesamten P&R-Systems ist so hoch, dass eine ständige bedarfsangepasste Weiterentwicklung notwendig ist. So sind in den nächsten Jahren weitere rd. 6.000 PKW- und 2.400 Zweiradstellplätze geplant.

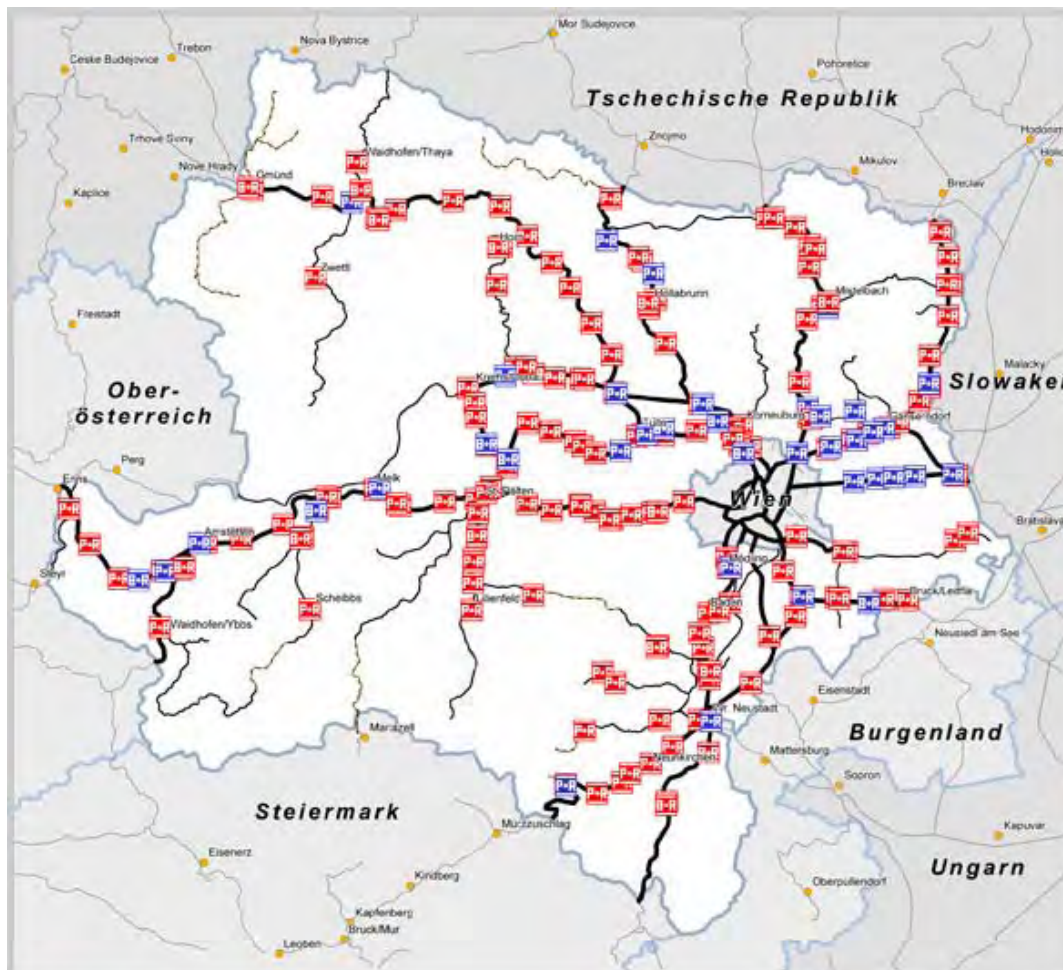
In den niederösterreichischen Gemeinden, die Teil des Ballungsraumes Wien sind, bestehen derzeit beim Bahnhof Brunn am Gebirge sowie beim Bahnhof Mödling (seit Dezember 2007) P&R-Anlagen mit in Summe rd. 1.000 PKW und rd. 400 Zweirad-Stellplätzen.

Die positiven verkehrs- und umweltbezogenen Effekte dieses Gesamtsystems nützen auch der Stadt Wien, da das P&R-System in erster Linie von Wien-Pendlern in Anspruch genommen wird und dadurch täglich viele PKW-Ein- und Ausfahrten in das Stadtgebiet von Wien vermieden werden. Der dadurch







# Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich

erzielte Gesamteffekt an Verkehrsverlagerung beträgt demnach rd. 60.000 PKW-Fahrten. Dies entspricht der Querschnittsbelastung einer durchschnittlich ausgelasteten Autobahn mit 2-spurigen Richtungsfahrbahnen.



Legende:

-  Park & Ride Anlage - realisiert
-  Park & Ride Anlage - in Planung

-  Bike & Ride Anlage - realisiert
-  Bike & Ride Anlage - in Planung

## b) Park & Drive Ausbauprogramm

Dieses Ausbauprogramm beinhaltet die Errichtung von Park&Drive-Stellplätzen bei Anschlussstellen des Autobahn- und Schnellstraßennetzes. Dadurch wird die Bildung von Fahrgemeinschaften ermöglicht bzw. erleichtert und eine Bündelung von PKW-Fahrten auf dem höchstrangigen Straßennetz erzielt. Die Strategie Verkehr Niederösterreich sieht deshalb die Errichtung von rund 3.000 PKW-Stellplätzen (Park&Drive - Anlagen) vor.

Derzeit existieren bereits rund 1.000 Pkw-Stellplätze an Anschlussstellen des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes und im Landesstraßennetz in Niederösterreich. Durch ein zwischen dem Land Niederösterreich und der ASFINAG abgeschlossenes Rahmenübereinkommen für den Ausbau von Park&Drive – Anlagen, soll diese Anzahl durch einen forcierten bedarfsgerechten Ausbau signifikant erhöht werden.

## c) Verbesserungen im ÖV-System

### **Busverkehr**

Im Busverkehr verfolgt das Land Niederösterreich die Strategie der Gestaltung des Angebotes in regionalen Konzepten. Dazu werden Planungsregionen für den Öffentlichen Verkehr gebildet, in denen gemeinsam mit Gemeinden und Verkehrsunternehmen das Angebot im Linienbus- und Bedarfsverkehr (Anrufsammeltaxi, Rufbus) im Hinblick auf die Bedürfnisse und Anforderungen der Fahrgäste sowie auf eine effiziente Linienführung optimiert wird.

Diese Regionalkonzepte gehen von einem Systemgedanken für den Öffentlichen Verkehr aus. Das Rückgrat des Systems bilden die Haupt- und Regionalbahnen, auf die der Kraftfahrlinien- und Bedarfsverkehr orientiert wird. Anschlusssicherheit und Fahrgastinformation bringen die notwendige Qualitätsverbesserung, attraktivieren die Zubringer und stärken das Gesamtsystem.

Im nördlichen und östlichen Weinviertel wurde bereits gemeinsam mit insgesamt 59 Gemeinden und den Verkehrsunternehmen ein derartiges Konzept erarbeitet und erfolgreich umgesetzt. Bei der Ausarbeitung der Konzepte wird auf die Berücksichtigung der unterschiedlichen Zielgruppen (Frauen und Männer, ältere und jüngere Personen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen etc.) geachtet, um eine bedarfsgerechte Angebotsgestaltung zu erzielen.

In den Gemeinden Perchtoldsdorf, Wiener Neudorf und Mödling werden zur Verdichtung des regionalen Netzes City Bus Linien betrieben, um die kommunalen Bedürfnisse besser abzudecken.

Die Routenführung und die Vernetzung mit den Nachbargemeinden werden laufend optimiert. So wurde im Jahr 2008 die Bereiche Badner Bahn (Wr. Neudorf) und Südbahn (Mödling) mit einer gemeindeübergreifenden City Bus Linie verbunden.

In der Gemeinde Perchtoldsdorf ist ein Elektrobussystem für den Ortsverkehr in Planung.

## **Bahnverkehr**

Im Regionalverkehr besteht das Ziel, auf den Hauptbahnen mit attraktiven Takten und kurzen Fahrzeiten den Öffentlichen Verkehr als Konkurrenzsystem zum Auto auszubilden. Ebenso soll die Attraktivität der Regionalbahnen weiter gesteigert werden.

Erfolgreich umgesetzt wurden derartige Konzepte auf den Strecken St. Pölten – Hainfeld/Markt St. Aegydt am Neuwalde, der Aspangbahn (Bergstrecke) und der Gutensteiner Bahn. Die Neubaustrecke Wien – St. Pölten ermöglicht die großräumige Neugestaltung des Regionalverkehrs und bietet den Anlass zu einer neuen Netzbildung im Tullnerfeld und nördlich der Donau. Dies soll ab dem Jahr 2012 für große Teile Niederösterreichs zu wesentlichen Erreichbarkeitsverbesserungen auch Richtung Wien führen.

Von diesen Maßnahmen profitiert daher auch der Ballungsraum Wien, da bereits in den niederösterreichischen Regionen der Umstieg auf das öffentliche Verkehrsmittel attraktiver wird.

Am Bahnhof Mödling wurde das Projekt „Anschlussicherheit“ durchgeführt:

Erstmals werden Zugverspätungen an die am Busbahnhof wartenden Busse weitergegeben und die Buslenker können innerhalb einer Toleranzfrist entscheiden, ob sie den verspäteten Zug abwarten können, oder trotzdem zur Aufrechterhaltung des Taktfahrplanes abfahren müssen.

Dadurch soll es ab sofort nicht mehr vorkommen, dass Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel bei einer Zugverspätung um wenige Augenblicke ihren Anschlussbus versäumen.

## **Bedarforientierte Formen des ÖV**

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs in Niederösterreich werden vor allem zu Tagesrandzeiten, Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage oder in peripheren Gebieten, in denen aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte die Führung regelmäßiger Busverkehre nicht finanzierbar ist, als Ergänzung zum traditionellen Linienverkehr (Bus und Bahn) verstärkt bedarfsorientierte Verkehrsmittel wie Anrufsammeltaxis (AST) und Rufbusse eingerichtet.

Bei diesen bedarfsorientierten Betriebsformen werden die Fahrgäste gegen telefonische Bestellung von und zu AST-Sammelstellen oder zur Haustüre oder im Fall des Rufbusses von und zu Bushaltestellen chauffiert.

Um die Gemeinden bei der Einrichtung bedarfsgesteuerter Verkehrssysteme organisatorisch und finanziell zu unterstützen, hat das Land Niederösterreich eine landesweite Dispositionszentrale für bedarfsgesteuerte Verkehrssysteme eingerichtet.

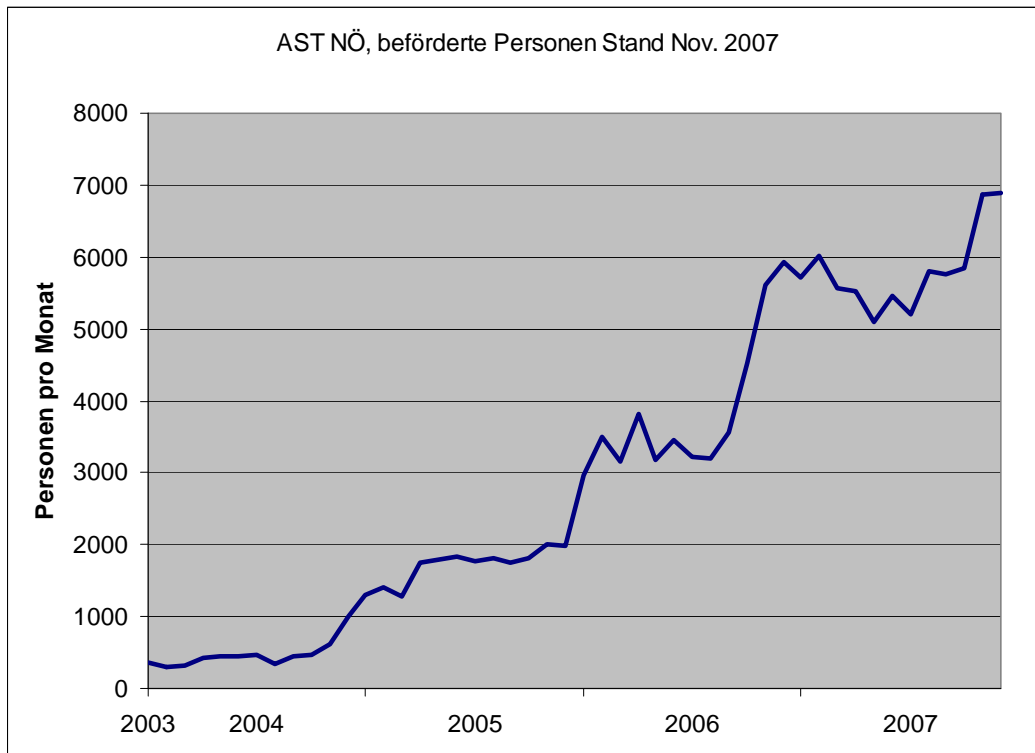
Die organisatorische Unterstützung von Anrufsammeltaxi- und Rufbussystemen erfolgt über die landesweite Dispositionszentrale Ringo. Seit Inbetriebnahme von Ringo wurden 16 AST-Systeme in die Zentrale eingegliedert. Monatlich werden bereits rd. 6.900 Fahrgäste mit einem AST transportiert. Zahlreiche weitere Projekte sind in Planung oder werden auf ihre



# Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich

---

Machbarkeit untersucht. AST-Projekte entstehen auf Wunsch von Gemeinden, welche bei der Planung mitwirken und auch an der Finanzierung beteiligt sind. Eine mögliche Unterstützung finden diese Projekte beim Land Niederösterreich im Rahmen des NÖ Nahverkehrsfinanzierungsprogramms.



In der Ballungsraumgemeinde Mödling wird ein AST betrieben und finanziell gefördert.

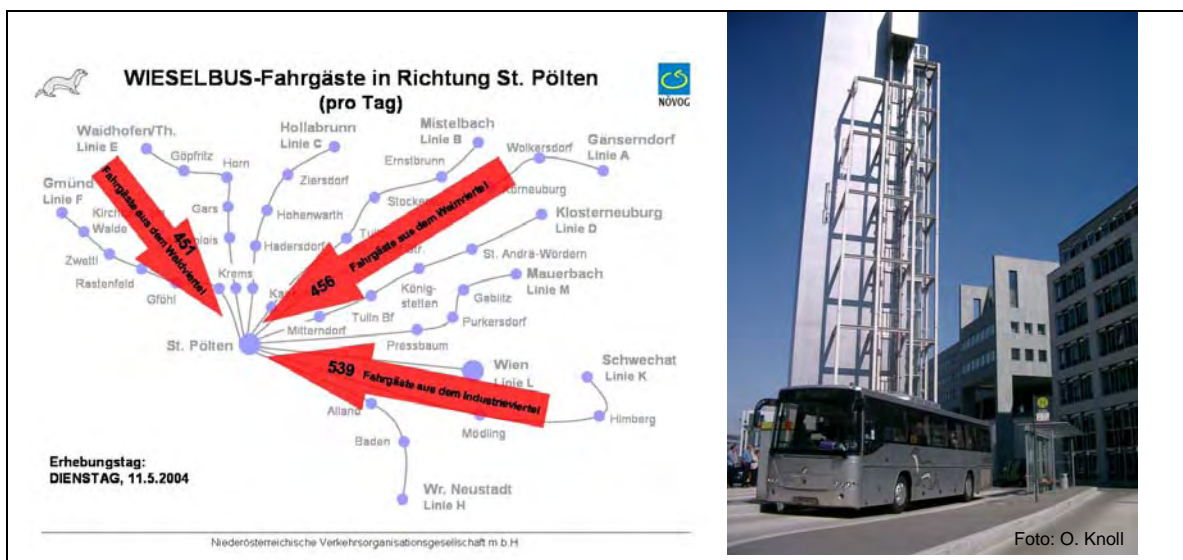
Die Gemeinden Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge und Maria Enzersdorf bieten eine geförderte Taxi-Card an.

## d) Wieselbussystem

Das Land betreibt seit Etablierung der Landeshauptstadt St. Pölten das Wieselbus-System, welches mit 23. September 1996 im Zuge der Eröffnung des Regierungsviertels in St. Pölten in Betrieb genommen und mit Juni 1997 in den Vollbetrieb übergeführt wurde. Dadurch wurden die Erreichbarkeitsverhältnisse der niederösterreichischen Landeshauptstadt aus den Landesvierteln im öffentlichen Verkehr wesentlich verbessert, bzw. in zumutbaren Reisezeiten überhaupt erst möglich.

# Umgebungsärm-Aktionsplan Österreich

Mittlerweile werden auf den zehn Linien mit 955 km Linienlänge rund 630.000 Fahrgäste pro Jahr befördert. Bei einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,2 Personen/PKW können damit ca. 520.000 jährliche PKW-Fahrten und rund 787 t CO<sub>2</sub> eingespart werden.



## e) Förderung des Alltagsradverkehrs

Um die kurzen innerörtlichen Wege vom PKW auf das Fahrrad zu verlagern, wird die verstärkte Etablierung des Alltagsradverkehrs programmäßig forciert. Wie vorangegangene, mehrjährige Pilotprojekte gezeigt haben, können durch derartige Programme bis zu 10% der Wege vom PKW auf den Fahrradverkehr verlagert werden. Ziel des derzeit laufenden Programms „radland“ des Landes Niederösterreich ist es, den Anteil des innerörtlichen Radverkehrs zu verdoppeln.

In den 5 Ballungsraumgemeinden besteht generell das Bestreben, das vorhandene Radwegesystem weiter auszubauen und bestehende Lücken im Radwegenetz zu schließen, sowie die Vernetzung mit den Nachbargemeinden zu optimieren.

In der Stadtgemeinde Mödling wurde im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes MOVE 2002 unter anderem ein Radroutenkonzept erarbeitet. An der Umsetzung dieses Konzeptes und an der Schließung von Lücken im bestehenden Radwegenetz wird kontinuierlich gearbeitet.

Im Rahmen des Programmes „radland“ wurden in den Ballungsraumgemeinden Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Maria Enzersdorf und Mödling zahlreiche Projekte gestartet. So wurde unter anderem ein kostenloses Radverleihsystem installiert und zahlreiche Radstände an neuralgischen Punkten aufgestellt.

# Umgebungsärm-Aktionsplan Österreich

---

Die Marktgemeinde Brunn am Gebirge bietet den BürgerInnen einen finanziellen Zuschuss beim Kauf eines NÖ Landesrades.

Am Bahnhof Mödling wurden in Zusammenarbeit mit den ÖBB überdachte Bike & Ride Stellplätze errichtet. Die bestehenden 160 Radabstellplätze sollen in den kommenden Jahren verdoppelt werden.

In Zusammenarbeit mit der HTL Mödling wurde eine „Bike for You“ – Anlage errichtet. Dabei werden für Schüler kostenlos Leihfahrräder zur Verfügung gestellt, um damit vom Bahnhof zum Schulgelände zu fahren.

## Pilotprojekt



Laufzeit: 1999 bis 2002

Ziel: In diesem ersten modellhaften Pilotprojekt in Niederösterreich sollte ausgelotet werden, welche Effekte grundsätzlich durch freiwilliges „Verkehrssparen“ realistisch erreichbar sind und Maßnahmenbündel entwickelt werden, welche dieses Ziel bestmöglich unterstützen. Insofern sind die Ergebnisse auch für die niederösterreichischen Gemeinden des Ballungsraumes wegweisend.

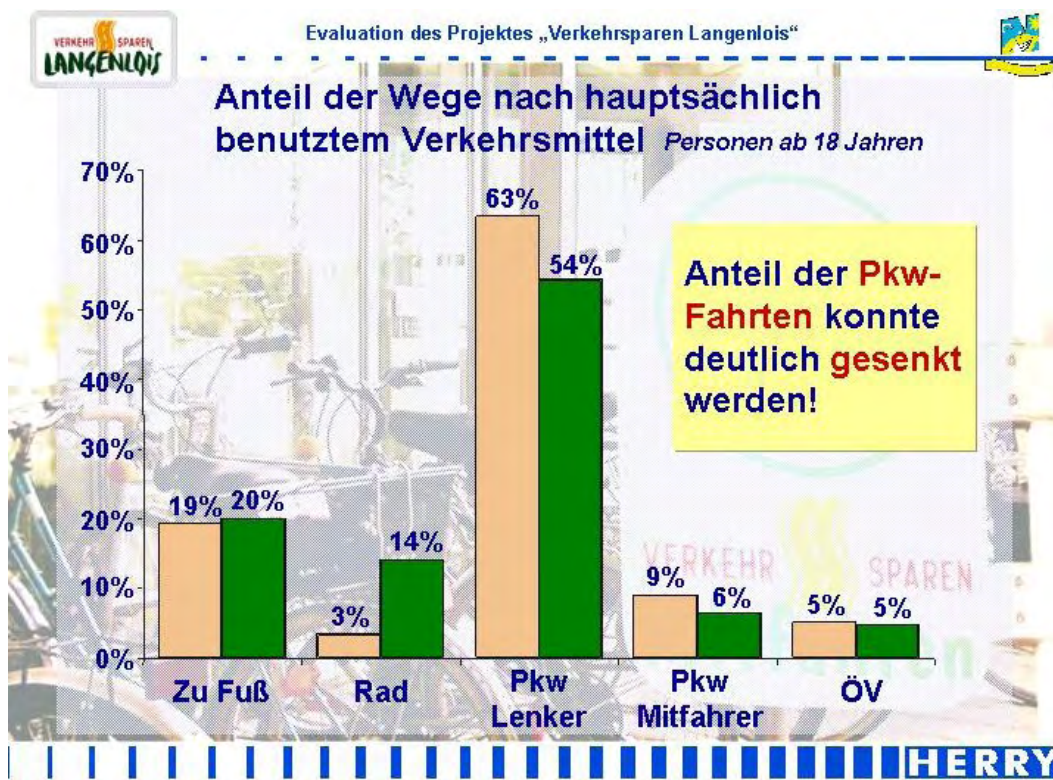
Haupteffekte: Reduktion des Anteils der Autofahrten von 63% auf 54%, Steigerung des Anteils der Radfahrten von 3% auf 14%.

CO<sub>2</sub>-Reduktion: 350 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr (entspricht ca. 2 Millionen PKW-Kilometern mit entsprechender innerörtlicher Lärmreduktion)

Langenlois wurde im Jahr 1988 aufgrund eines landesweiten Wettbewerbes als „Verkehrspar-Modellgemeinde“ ausgewählt. Im Rahmen des Projektes wurde getestet, inwieweit mit primär bewusstseinsbildenden Maßnahmen Reduktionen des Autoverkehrs möglich sind. Das vierjährige Modellprojekt wurde vom Amt der NÖ-Landesregierung initiiert und federführend begleitet.

# Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich

Die Evaluierung des Modellprojektes erbrachte folgende Ergebnisse:



Der Anteil der Autofahrten an allen Wegen konnte von 63% auf 54% gesenkt werden. Der größte Effekt konnte durch eine Verlagerung von Autofahrten auf das Fahrrad (Steigerung von 3% auf 14%) erreicht werden.

Eine große Mehrheit der Bevölkerung beurteilte das Modellprojekt gut (43% „sehr gut“, 51% „gut“) und 70% wünschten sich, dass Langenlois Verkehrspargemeinde bleibt (27% „weiss nicht“, 3% „nein“).

## Pilotprojekt



Laufzeit: 2003 bis 2006

26 Wienerwaldgemeinden, darunter auch 3 Gemeinden des Ballungsraumes Wien (Mödling, Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge), starteten 2003 das vierjährige Modellprojekt „Verkehrsparen Wienerwald“.



# Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich

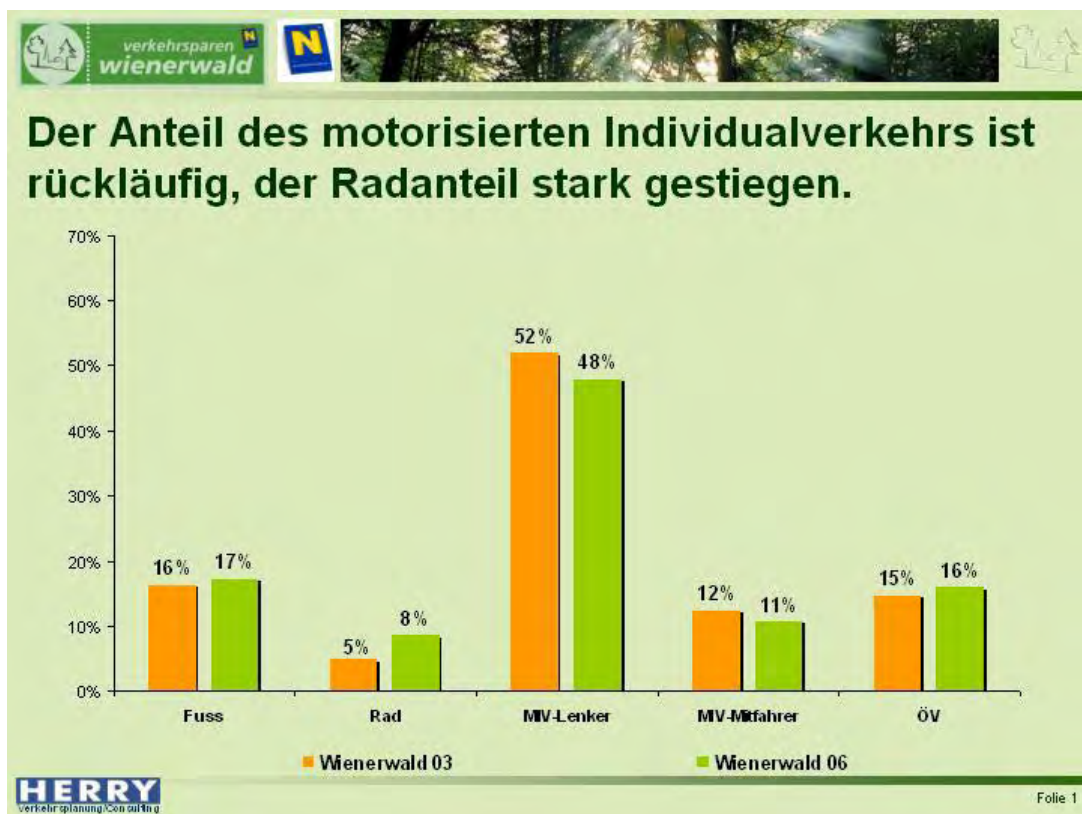
Ziel war die messbare Einsparung von Autofahrten in der Region vor allem durch bewusstseinsbildende Maßnahmen und Anreize zur Nutzung klimafreundlicher Mobilitätsformen. Das Projekt baute auf der Grundphilosophie auf, dass auch ohne teure infrastrukturelle Maßnahmen deutliche Reduktionen beim Autoverkehr realisierbar sind. Das Modellprojekt wurde vom Amt der NÖ-Landesregierung initiiert und federführend begleitet.

Sanfte Mobilitätsformen, wie zu Fuß gehen oder Rad fahren, sollten wieder stärker ins Bewusstsein gerückt werden. Den Verkehrsverantwortlichen in den Gemeinden war von Anfang an klar, dass nicht nur bauliche Maßnahmen das Verkehrsproblem lösen können, sondern dass viele bewusstseinsbildende Maßnahmen eine Verhaltensänderung bei den Verkehrsteilnehmern herbeiführen können.

So wurden zum Beispiel Aktionen wie „FAHR RAD INS BAD“ oder „RADFAHRER DER WOCHE“ durchgeführt und Schulklassen dazu animiert, zu Fuß gegangene „Meilen“ zu sammeln.

Haupteffekte: Reduktion des Anteils der Autofahrten von 52% auf 48%,  
Steigerung des Anteils der Radfahrten von 5% auf 8%  
CO<sub>2</sub>-Reduktion: 2.700 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr (entspricht ca. 16 Millionen PKW-Kilometern mit entsprechender innerörtlicher Lärmreduktion)

Die Evaluierung des Modellprojektes erbrachte erfreuliche Ergebnisse:



Eine große Mehrheit der Bevölkerung wünscht sich verstärkt Maßnahmen und Anreize zur Reduktion des Autoverkehrs. Insgesamt konnte durch das Projekt „Verkehrsparen“ in der Wienerwaldregion der Anteil der Autofahrten an allen Wegen von 52% auf 48% gesenkt werden. Dies entspricht etwa dem Effekt, der in Wien durch die gesamte Parkraumbewirtschaftung erzielt werden konnte. Im Wienerwald gelang dies ohne Zwang durch freiwillige Maßnahmen.

Der größte Effekt konnte durch eine Verlagerung von Autofahrten auf das Fahrrad (Steigerung von 5% auf 8%) erreicht werden. Die Anzahl der pro Jahr zurückgelegten Fahrradkilometer pro EinwohnerIn stieg von 169 auf 217 km (Mittelwert in Ö: 173 km).

## f) Raumordnerische Maßnahmen

### **NÖ Lärmschutzverordnung (Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen)**

Neue Siedlungsgebiete oder andere lärmsensible Nutzungen sollen außerhalb von Lärmzonen angeordnet werden. Die „Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen“ legt jenes Lärmausmaß für den Tages- und Nachtzeitraum fest, das für lärmsensible Nutzungen (wie etwa Wohngebiete und dergleichen) noch vertretbar ist. Dabei wird auch auf eine zukünftige Zunahme des Lärms Rücksicht genommen.

Bewohnbares Bauland darf nur in solchen Zonen gewidmet werden, wo die entsprechenden Lärmwerte nicht überschritten werden. Wenn keine entsprechend leisen Standorte vorhanden sind, darf die Lärmreduktion auch durch schalltechnische Maßnahmen erreicht werden.

Emittierende Widmungsarten (z.B. Gewerbe- oder Industriegebiete) müssen auf Grund ihrer zu erwartenden Lärmerzeugung einen ausreichenden Abstand zu lärmsensiblen Widmungsarten aufweisen, damit die dort festgelegten Lärmwerte nicht überschritten werden. Auch hier kann eine erforderliche Lärmreduktion durch schalltechnische Maßnahmen erreicht werden.

### **Regelungen für Handelseinrichtungen**

In den letzten Jahrzehnten hat eine starke Abwanderung von Handelsbetrieben an die Peripherie der Städte stattgefunden. Durch die Bevorzugung so genannter „autoorientierter“ Standorte wurde die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs begünstigt. Die damit verbundene „Ausdünnung“ der Ortszentren hat die fußläufige Erreichbarkeit der Geschäfte aus den Wohngebieten deutlich verschlechtert. Mehr Autoverkehr bedeutet aber auch mehr Lärm.

Die neue gesetzliche Regelung gemäß NÖ Raumordnungsgesetz besagt, dass Flächen für Handelsbetriebe ab einer gewissen Größenordnung (1.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschoßfläche) sowie Agglomerationen aus Handelsbetrieben, die in Summe die genannte Größenordnung überschreiten, nur mehr in zentralen Ortsbereichen - den so genannten „Zentrumszonen“ - gewidmet werden dürfen. Ausnahmen gelten lediglich für wenige Warengruppen, die notwendigerweise mit einem Kraftfahrzeug abtransportiert werden müssen.

Die verstärkte Re-Integration von Handelsbetrieben in bestehende Siedlungsstrukturen soll kürzere Wege gewährleisten und damit auch die verstärkte Nutzung des Fuß- und Radverkehrs fördern. Durch diese angestrebte Reduktion des KFZ-Verkehrs kann ein allgemeiner Lärminderungseffekt erzielt werden.

## **Festlegung von Siedlungsgrenzen in Regionalen Raumordnungsprogrammen**

In Regionalen Raumordnungsprogrammen (Verordnungen des Landes NÖ; derzeit gibt es fünf derartige Verordnungen) werden neben regionalen Grünzonen, erhaltenswerten Landschaftsteilen, etc auch Siedlungsgrenzen als überörtliche Planungsvorgaben des Landes festgelegt.

Die Festlegung von Siedlungsgrenzen dient zur räumlichen Begrenzung von Baulandwidmungen oder anderer gleichartiger Widmungsarten. Damit wird an kritischen Punkten ein großflächiges Ausufernd und Zusammenwachsen von Siedlungsstrukturen vermieden. Diese Maßnahme trägt zur Erhaltung kompakter Siedlungen bei und hilft auch bei der Vermeidung von Nutzungskonflikten, die z.B. auch aufgrund von Lärmemissionen entstehen können.

Das Regionale Raumordnungsprogramm Wien-Umland Süd beinhaltet die Festlegung, dass das vorhandene Wohnbauland nach Möglichkeit nicht erweitert werden soll (Wienerwalddeklaration).

In der Stadtgemeinde Mödling wurden im Rahmen der Neuerstellung des örtlichen Raumordnungsprogrammes und des Bebauungsplanes im Jahr 2000 folgende wesentlichen Ziele definiert:

- Verhinderung der Verstädterung – Erhaltung des „Gartencharakters“
- Hintanhaltung der Errichtung großvolumiger Verbauung – Stabilisierung der Einwohnerzahl
- Erhaltung eines ausgewogenen Stadtbildes und Sicherung ökologischer Ausgleichsflächen

Gemäß Bebauungsplan der Stadtgemeinde Mödling sind straßenseitig Vorgärten mit einer Tiefe von mind. 4 m zu errichten, wodurch ein Abrücken der Wohngebäude von der Verkehrsfläche (Lärmquelle) und eine Verringerung der Belastung (Lärm) bewirkt wird. Die Vorgärten sind unbebaut zu belassen und gärtnerisch zu gestalten.

Betreffend die Marktgemeinde Perchtoldsdorf wird festgehalten, dass bauliche Anlagen, welche einen größeren Abstand als 1,00 Meter zur Grundstücksgrenze haben, eine größere Bauwerkshöhe als 2,20 Meter aufweisen dürfen, um eine Errichtung von Lärmschutzwänden im Vorgartenbereich prinzipiell zu ermöglichen.

## g) Verkehrskonzepte

Der Gemeinderat der Stadtgemeinde Mödling hat im Jahr 2002 beschlossen, dem Szenario „Sanfte Mobilität“ im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes MOVE 2002 als Grundlage für zukünftige Verkehrspolitik zu folgen.

Zielsetzung ist dabei eine ausgewogene Förderung des Fußgänger-, Fahrrad- und öffentlichen Verkehrs im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie eine differenzierte Einschränkung des Autoverkehrs in sensiblen Zonen.

Der Gemeinderat der Marktgemeinde Perchtoldsdorf hat im Rahmen des geltenden Verkehrskonzeptes beschlossen, den Leitlinien „Bekenntnis zum öffentlichen Verkehr“ und „Bekenntnis zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV)“ in der Verkehrspolitik zu folgen.

## h) Bewusstseinsbildende Maßnahmen

Den Verkehrsverantwortlichen in den 5 Ballungsraumgemeinden ist bewusst, dass nicht nur bauliche Maßnahmen das Verkehrsproblem lösen können, sondern dass nur im Zusammenwirken mit bewusstseinsbildenden Maßnahmen eine Verhaltensänderung bei den Verkehrsteilnehmern und somit eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) möglich ist.

So beteiligen sich die einzelnen Gemeinden unter anderem an den Aktionen „Autofreier Tag“ und „Aktion grüne Meilen“, bei der Schul- und Kindergartenkinder motiviert werden, zu Fuß zu gehen bzw. mit dem Fahrrad zu fahren, mit dem Ziel, Alltagswege klimafreundlich und auch lärmarm ohne Kraftfahrzeug zurückzulegen.

In der Marktgemeinde Perchtoldsdorf ist ein Orientierungsleitsystem „Zu Fuß oder mit dem Rad aktiv durch den Ort“ in Ausarbeitung, um das Umsteigen vom Kraftfahrzeug auf Rad oder Fuß attraktiv zu machen.

Außerdem wird die bestehende Wegweisung zu einem Orientierungsleitsystem „Treffsicher mit dem Auto durch den Ort“ entwickelt, um Such- und Irrfahrten von Kraftfahrzeugen zu minimieren.

In der Stadtgemeinde Mödling wird in Zusammenarbeit mit dem Land Niederösterreich bis Ende 2008 ein Fußgänger- und Radfahrleitsystem mit Zeit- und Wegangaben umgesetzt, um die vorhandenen, kurzen Distanzen aufzuzeigen.



Außerdem hat die Stadtgemeinde Mödling ihren Fuhrpark mit Dienstfahrrädern ausgestattet und bietet somit den Bediensteten die Möglichkeit, ihre Dienstwege mit dem Fahrrad zu verrichten.

In der Markt­gemeinde Perchtoldsdorf stehen ein Elektroauto und ein Elektrofahrrad als Dienstfahrzeuge zur Verfügung.

## 12. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN

In den letzten Jahren wurden seitens des Landes Niederösterreich durchschnittlich pro Jahr € 1,1 Mio. für Lärmschutzmaßnahmen an **Landesstraßen B und L im gesamten Landesgebiet** des Bundeslandes Niederösterreich aufgewendet.

## 13. GEPLANTE BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES (TEIL-) AKTIONSPLANS

Innerhalb des Betrachtungszeitraumes von 5 Jahren beginnend ab 2008 sind sämtliche im Zuge der Durchführung des (Teil-) Aktionsplanes gesetzten Maßnahmen zu dokumentieren:

Die Wirksamkeit der Maßnahmen des (Teil-) Aktionsplans wird durch die im Jahr 2012 zu erstellenden strategischen Lärmkarten dokumentiert.

Hinsichtlich der durch passive Lärmschutzmaßnahmen geschützten Objekte ist die Führung einer getrennten Aufzeichnung (Datenbank, Kataster) erforderlich.

## 14. SCHÄTZUNG DER DURCH DIE JEWEILS KONKRET VORGESEHENEN MASSNAHMEN VORAUSSICHTLICH ERZIELTE REDUKTION DER ANZAHL DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN

Die folgenden Angaben beziehen sich auf **Landesstraßen B und L im gesamten Landesgebiet** des Bundeslandes Niederösterreich:

Die Anzahl der durch künftig gesetzte Maßnahmen geschützten Personen wird sich nach der Anzahl der einlangenden Förderansuchen, der Menge der zur Verfügung gestellten Finanzmittel und den im Betrachtungszeitraum geltenden Richtlinien für Lärmschutz an Landesstraßen B und L orientieren.

## 15. KURZE ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPANS

Der Teil-Aktionsplan „Teil B4, Aktionsplanung Niederösterreich, Straßen (außer A&S)“ nimmt Bezug auf Landesstraßen B und L im Landesgebiet des Bundeslandes Niederösterreich, welche ein Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr aufweisen, sowie auf sämtliche Straßen (Landes- und Gemeindestraßen) außer Autobahnen (A) und Schnellstraßen (S) in den Gemeindegebieten der fünf Ballungsraumgemeinden (Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling), die gemeinsam mit dem Stadtgebiet der Stadtgemeinde Wien den sog. „Ballungsraum Wien“ bilden. Autobahnen (A) und Schnellstraßen (S) werden im Teil-Aktionsplan des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) behandelt.

Das Land Niederösterreich fördert seit 20 Jahren Lärmschutzeinrichtungen für Objekte, welche an Landesstraßen B und L errichtet wurden. Dafür wurden seitens des Landes Niederösterreich durchschnittlich pro Jahr € 1,1 Mio. für das gesamte Landesgebiet von Niederösterreich (Landesstraßen B und L) aufgewendet.

In den 5 Ballungsraumgemeinden (Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling) wurden in den letzten Jahren zahlreiche Maßnahmen durchgeführt, die zur allgemeinen Reduzierung der Lärmbelastung beitragen (z.B.: Geschwindigkeits- und Verkehrsbeschränkungen, Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, raumplanerische Maßnahmen, etc.).

Das Land Niederösterreich und die fünf obig genannten Ballungsraumgemeinden sind bemüht, die Lärmbelastung für die BürgerInnen möglichst gering zu halten. Daher werden die bisherig gesetzten Maßnahmen fortgeführt, laufend evaluiert und gegebenenfalls an neu entstehende Anforderungen angepasst.