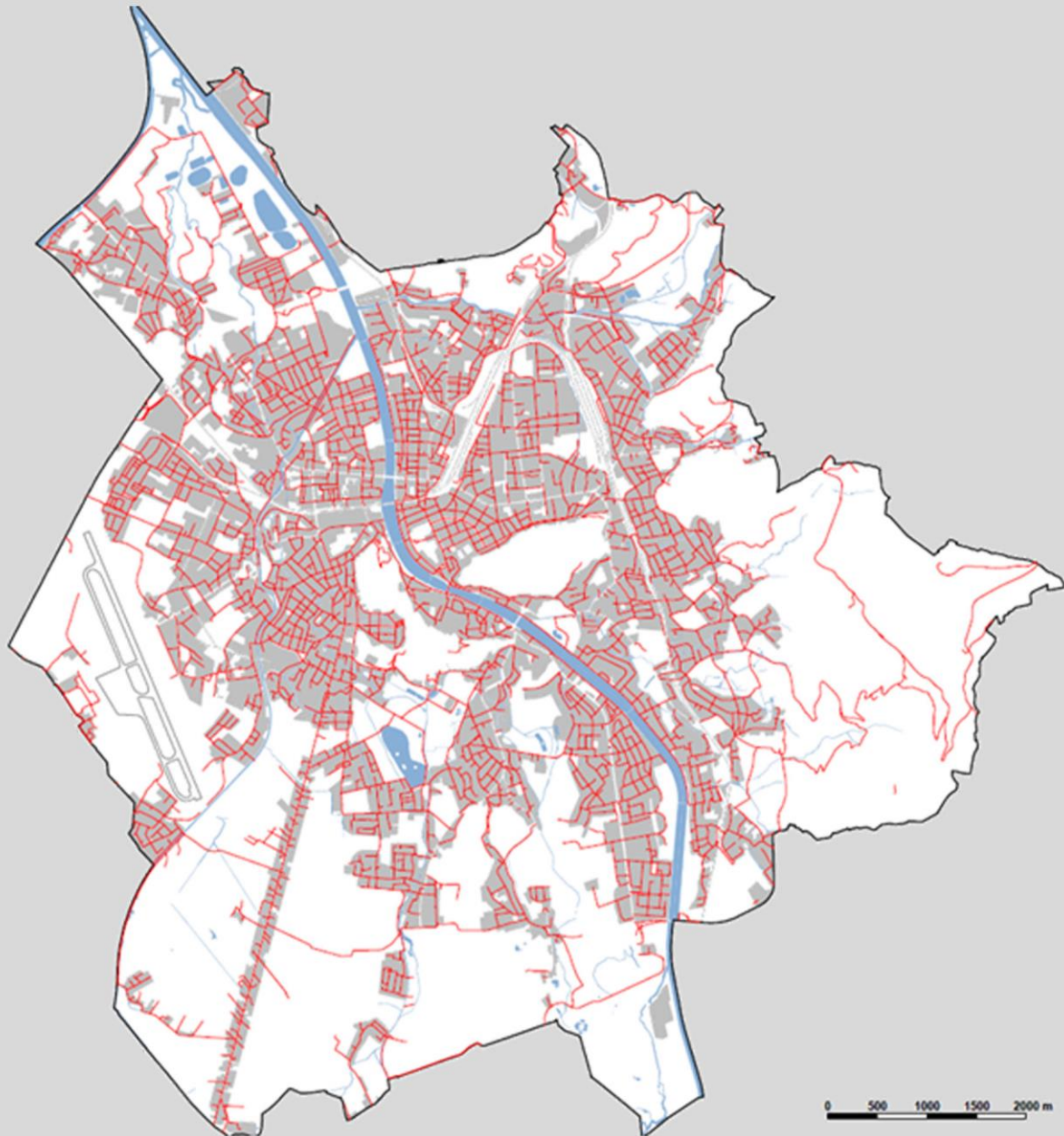




Aktionsplan Umgebungslärm 2024



Magistrat der Stadt Salzburg – Gemeindestraßen im Ballungsraum der Stadt Salzburg

Magistrat Salzburg,
MA 5/00 – Raumplanung und Baubehörde

Auerspergstraße 7
5020 Salzburg

Der Umgebungslärm-Aktionsplan besteht aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten für Lärmschutz in Österreich aus einzelnen Teilen.

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

www.laerminfo.at/laermkarten



IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber:
Magistrat Salzburg, MA 5/00 – Raumplanung und Baubehörde

Auerspergstraße 7
5020 Salzburg

e-mail: raumplanung-und-baubehoerde@stadt-salzburg.at

Stand: 11.06.2024

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung.....	4
2	Zusammenfassung in einfacher Sprache.....	5
3	Einleitung.....	6
4	Planungsgebiet	6
5	Zuständige Behörde/Stelle	6
6	Geltende Schwellenwerte sowie Rechtsgrundlagen.....	7
7	Zusammenfassung der der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten.....	7
7.1	Angabe der Grunddaten der strategischen Lärmkarten	7
7.2	Angaben zur Berechnung	8
8	Geschätzte Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind.....	9
9	Besondere Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen.....	10
10	Darstellung der Einbeziehung der Öffentlichkeit	10
11	Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen	11
12	Maßnahmen der Aktionsplanung.....	11
12.1	Maßnahmen in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung.....	11
12.1.1	Allgemeines	11
12.1.2	Fußverkehr.....	11
12.1.3	Radverkehr.....	13
12.1.4	Öffentlicher Verkehr	14
12.1.5	Ruhender Verkehr.....	14
12.1.6	Mobilität am Bauplatz	15
12.2	Maßnahmen in der Raumplanung - Stadtstruktur	16
13	Zusammenarbeit mit anderen Behörden.....	18
14	Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm.....	18
15	Informationen zu den Finanzmitteln.....	18
16	Bewertung der Durchführung und der Wirksamkeit des Aktionsplans	18
17	Voraussichtliche Reduktion der von Umgebungslärm belasteten Personen.....	18
18	Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen	19

1 Zusammenfassung

In vorliegendem Aktionsplan werden die Grundlagen für die Berechnung der strategischen Lärmkarten für Straßenverkehrslärm im Ballungsraum der Stadt Salzburg (=Stadtgebiet) dargestellt. Die Berechnungen der Lärmkarten und der Betroffenzahlen erfolgte seitens der Stadt Salzburg für sämtliche Straßen, die einen relevanten Beitrag zum Lärm durch Straßenverkehr im Stadtgebiet leisten. Gegenständlicher Aktionsplan behandelt jedoch ausschließlich die Betroffenzahlen durch Verkehrslärm auf Gemeindestraßen; diese Straßen liegen im eigenen Wirkungsbereich der Stadt Salzburg.

Bezüglich der Lärmemissionen durch Autobahnen wird auf den Aktionsplan Umgebungslärm 2024 des BMK für die Autobahnen und Schnellstraßen und durch Landesstraßen auf den Aktionsplan Umgebungslärm 2024 vom Amt der Salzburger Landesregierung für Landesstraßen verwiesen.

Ergebnis der Auswertung der Betroffenen durch Gemeindestraßen in der Stadt Salzburg ist, dass im 24-Stunden-Durchschnitt rund 19.200 Personen von Verkehrslärm auf Gemeindestraßen über 60 dB (= Schwellenwert für den 24-Stunden-Durchschnitt laut Bundes-LärmV) und in der Nacht rund 21.900 Personen von Verkehrslärm auf Gemeindestraßen über 50 dB (= Schwellenwert für die Nacht laut Bundes-LärmV) betroffen sind.

In weiterer Folge werden Maßnahmen zur Reduktion der betroffenen Personen durch Verkehrslärm auf Gemeindestraßen angeführt. Die Stadt Salzburg setzt dabei auf den Verkehrsmittelwechsel vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund (Rad- und Fußgänger sowie ÖPNV), womit eine Reduktion des Straßenverkehrslärms einhergeht. In Raumordnungs- bzw Bauverfahren werden bei lärmbelasteten Flächen durch Vorschriften Minderungen von Lärmbelastungen im Planungsgebiet erzielt. Dies kann durch städtebauliche Maßnahmen (Situierung, Gebäudehöhe), gebäudebezogene Maßnahmen (Wohn- und Schlafräume an der ruhigen Fassade) sowie technische Maßnahmen (Anforderungen an den Schallschutz) erzielt werden.

Die Finanzierung von oben angeführten Maßnahmen erfolgt projektbezogen durch den Gemeinderat. Eine Abschätzung der voraussichtlichen Reduktion von durch Verkehrslärm auf Gemeindestraßen belasteten Personen durch die Maßnahmen des Aktionsplans ist nur eingeschränkt möglich, da sich lediglich die angestrebte Reduktion des motorisierten Individualverkehrs durch den Verkehrsmittelwechsel direkt auf die Betroffenzahlen auswirkt. Weitere Maßnahmen des Aktionsplans zB im Bereich der Raumordnung werden derzeit bei der Auswertung der Betroffenzahlen nicht berücksichtigt.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte durch Auflage des Entwurfs des Aktionsplans. Innerhalb von sechs Wochen ab dem Auflagetag (19.3.2024 bis 30.4.2024) konnte zu dem Aktionsplan eine Stellungnahme abgegeben werden.

Die strategischen Aktionspläne sind alle 5 Jahre zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten.

2 Zusammenfassung in einfacher Sprache

In diesem Aktionsplan geht es darum, wie viel Lärm durch den Straßenverkehr im Ballungsraum der Stadt Salzburg entsteht. Die Stadt hat Berechnungen für alle Straßen im Stadtgebiet durchgeführt, die einen relevanten Beitrag zum Lärm durch den Verkehr leisten. Dieser Plan konzentriert sich jedoch nur auf den Lärm, den Gemeindestraßen verursachen, da diese Straßen im Zuständigkeitsbereich der Stadt Salzburg liegen.

Was die Lärmbelastung durch Autobahnen betrifft, verweist der Plan auf den Aktionsplan des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) für Autobahnen und Schnellstraßen sowie auf den Aktionsplan des Amtes der Salzburger Landesregierung für Landesstraßen.

Die Auswertung zeigt, dass im Durchschnitt über 24 Stunden etwa **19.200 Personen** durch Verkehrslärm auf Gemeindestraßen mit mehr als **60 dB** (dies ist der Schwellenwert für den 24-Stunden-Durchschnitt gemäß Bundes-Lärmverordnung) betroffen sind. In der Nacht sind es rund **21.900 Personen**, die von Verkehrslärm auf Gemeindestraßen mit mehr als **50 dB** (Schwellenwert für die Nacht) betroffen sind.

Um die Anzahl der betroffenen Personen durch Verkehrslärm auf Gemeindestraßen zu reduzieren, ergreift die Stadt Salzburg verschiedene Maßnahmen. Dazu gehört die Förderung des Umstiegs vom motorisierten Individualverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Fahrrad, Fußgänger und öffentlicher Nahverkehr. Außerdem werden in Raumordnungs- und Bauprojekten Vorschriften erlassen, um die Lärmbelastung in den Planungsgebieten zu reduzieren.

Der Gemeinderat entscheidet, welche Maßnahmen umgesetzt werden sollen und wie viel Geld dafür verwendet werden kann. Es ist schwer zu sagen, wie viele Menschen genau von den Maßnahmen profitieren werden. Generell gilt, dass wenn weniger Menschen mit dem Auto fahren, der Lärm auf den Straßen tendenziell weniger wird.

Die Öffentlichkeit konnte den Entwurf des Aktionsplans einsehen und innerhalb von sechs Wochen (19.3.2024 bis 30.4.2024) ihre Meinung dazu abgeben.

Alle fünf Jahre wird der Aktionsplan überprüft und gegebenenfalls angepasst.

3 Einleitung

Ziel der Aktionsplanung ist, 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.

4 Planungsgebiet

Das Modellgebiet für die Straßenlärmkartierung im Ballungsraum der Stadt Salzburg (=Stadtgebiet) wurde entsprechend den Angaben aus Anlage 2 Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung ermittelt. In die Berechnung für die strategische Lärmkarte wurden alle Straßenzüge im Modellgebiet mit einer Schallbelastung (längenbezogener Schallleistungspegel) von größer oder gleich 40 dB im Zeitraum Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) einbezogen. Der Ballungsraum Salzburg weist ein Straßennetz von rund 730 km auf, wovon rund 500 km Straßennetz bei der Berechnung berücksichtigt wurden. 53 km dieser Straßen stellen Hauptverkehrsstraßen dar, 47 km davon sind Landesstraßen und 6 km davon sind Autobahnen.

Gegenständlicher Aktionsplan umfasst ausschließlich Maßnahmen zur Reduktion von Betroffenen im Ballungsraum Salzburg durch Lärm von Gemeindestraßen. Die Gemeindestraßen, welche im Zuge der Straßenlärmkartierung in der Stadt Salzburg berücksichtigt wurden, sind im Titelbild dargestellt.

Bezüglich der Maßnahmen im Bereich der Autobahnen wird auf den Aktionsplan Umgebungslärm 2024 des BMK für die Autobahnen und Schnellstraßen und hinsichtlich der Maßnahmen im Bereich der Landesstraßen wird auf den Aktionsplan Umgebungslärm 2024 vom Amt der Salzburger Landesregierung für Landesstraßen im Land Salzburg verwiesen.

5 Zuständige Behörde/Stelle

Für den Ballungsraum Salzburg zuständige Stelle:

Magistrat der Stadt Salzburg, Raumplanung und Baubehörde (MA 5)

Auerspergstraße 7, 5020 Salzburg

raumplanung-und-baubehoerde@stadt-salzburg.at

6 Geltende Schwellenwerte sowie Rechtsgrundlagen

Grenz- und Schwellenwerte

In der Bundes-LärmV sind die Schwellenwerte für durch Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen verursachten Lärm mit einem Pegel von 60 dB für den 24-Stunden-Durchschnitt bzw. 50 dB für die Nacht festgehalten.

Der Aktionsplan bzw. die Teil-Aktionspläne stellen sich als reine Planungsinstrumente ohne rechtlich bindende Wirkung dar. Demzufolge legt § 17 Abs. 4 UUIG fest, dass durch die Teil-Aktionspläne keine subjektiven Rechte begründet werden.

EU-Richtlinien

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl L 189/12 vom 18.7.2002

Delegierte Richtlinie (EU) 2021/1226 der Kommission vom 21. Dezember 2020 zur Änderung des Anhangs II der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich gemeinsamer Methoden zur Lärmbewertung zwecks Anpassung an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt, ABl L 269/65 vom 28.7.2021

Richtlinie (EU) 2020/367 der Kommission vom 4. März 2020 zur Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Festlegung von Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm, ABl L 67/132 vom 5.3.2020

Bundesgesetze

Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG), BGBl I 60/2005

Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV), BGBl II 144/2006 zuletzt geändert durch BGBl II 294/2023

Landesgesetze

Umweltschutz- und Umweltinformationsgesetz (UUIG), LGBl Nr 59/2005 zuletzt geändert durch LGBl Nr 45/2023

7 Zusammenfassung der der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten

7.1 Angabe der Grunddaten der strategischen Lärmkarten

Geländemodell:

Das Geländemodell für die Kartierung wird im Bereich des Bundeslandes Salzburg auf Basis von Höhenlinien, bereitgestellt durch das Referat Geodateninfrastruktur¹ und zuletzt geändert am 7.9.2020, erstellt. Das Höhenmodell im Rechengebiet im Bayerischen Raum wird auf Basis von Höhenpunkten, welche online durch die Bayerische Vermessungsverwaltung² zum Download zur Verfügung gestellt werden, mit Stand März 2021 heruntergeladen und verwertet. Des Weiteren werden aus dem 3D-Modell der Stadt Salzburg (CityGML) die Grundflächen der Gebäude mit Stand März 2021 in das Geländemodell übernommen.

¹ Amt der Salzburger Landesregierung, Referat /706 – Geodateninfrastruktur, Michael-Pacher-Straße 36

² https://geodatenonline.bayern.de/geodatenonline/seiten/dgm_info

Gebäudedaten:

Die Gebäudedaten für das Stadtgebiet Salzburg wurden im März 2021 bereitgestellt durch das Amt für Stadtplanung und Verkehr der Stadt Salzburg (MA 5/03). Die Ersterhebung erfolgte im Jahr 2005, aktualisiert wurden die Daten in den Jahren 2011, 2014 und 2019. Gebäudedaten außerhalb des Ballungsraums im Bundesland Salzburg wurden im Februar 2022 durch das Referat Geodateninfrastruktur¹ übermittelt. Im Bayerischen Bereich des Rechengebiets wurden keine Gebäudedaten berücksichtigt.

Melddaten:

Die Zuordnung von Bewohnern zu Wohngebäuden im Ballungsraum Salzburg basiert auf Daten aus einer AGWR II-Abfrage vom 10.04.2021, bereitgestellt durch die Statistik Austria³.

Belastungsdaten:

Die Belastungsdaten für die Straßen im gesamten Rechengebiet wurden im Februar 2022 durch das Amt für Stadtplanung und Verkehr der Stadt Salzburg (MA 5/03) erstellt und inklusive Angabe des Straßentyps für die Berechnung bereitgestellt. Diese Daten basieren auf dem Verkehrsmodell, welches bereits 2017 für die Kartierung verwendet wurde. Anpassungen der Verkehrsstärken erfolgten anhand der Verkehrszählpunkte in der Stadt Salzburg. Entsprechend den, in der Bund-Länder-Koordinations-sitzung Umgebungslärm getroffenen Vereinbarungen, wurden Verkehrsdaten für das Jahr 2019 ermittelt und mit Ausnahme der Daten für die Autobahn ins Rechenmodell übernommen. Die Aufteilung der Belastungsdaten in die drei Zeitbereiche (Tag, Abend, Nacht) sowie in die unterschiedlichen KFZ-Kategorien erfolgte nach der RVS 04.02.11 (11/2021).

Die Belastungsdaten für die Autobahn wurden direkt von der A&S-Kartierung übernommen und im April 2022 im Auftrag der ASFINAG durch die schneider-consult Ziviltechniker GmbH zur Verfügung gestellt. Betreffend die Modellbasis der Belastungsdaten für die Autobahnen wird auf den Bericht der Kartierung für A&S verwiesen.

Weitere Daten:

- Die Lärmschutzwände entlang der Autobahnen wurden aus dem Datenmodell für die A&S-Kartierung (siehe Quelle Belastungsdaten oben) übernommen. Weitere Lärmschutzwände zB entlang von Straßen oder von Bahnstrecken wurden aus der Kartierung 2017 importiert.
- Kreisverkehre im Stadtbereich wurden aus dem „SAGIS-Datenpaket September 2020“ (Einbahnen) abgeleitet, Angaben zu den Ampeln im Stadtgebiet wurden im Juli 2021 seitens der MA 6/04 Straßen- und Brückenamt zur Verfügung gestellt.
- Die Lage und Emissionsdaten der Tunnel wurden für die Kartierung 2017 ermittelt und in gegenständlicher Kartierung übernommen.
- Daten zur Bodenabsorption werden aus dem Flächenwidmungsplan (Stand 2/2022) der Stadt Salzburg abgeleitet. Konkret werden die Widmungszonen Campingplätze, Erholungsgebiete, Kleingartengebiete und Gewässer separat ausgewiesen.

7.2 Angaben zur Berechnung

Die Berechnung wurde mit der Software CadnaA von DataKustik GmbH, Version 2022 (64 Bit), Ausbaustufe BMP XL PRO durch die MA 5/02 Bau- und Feuerpolizeiamt vorgenommen.

Rechenvorschriften:

Die Berechnung erfolgte entsprechend den Vorschriften der RVS 04.02.11 Lärmschutz (Ausgabe 11/2021) sowie den Angaben der ÖAL-Richtlinie Nr 28 Berechnung der Schallausbreitung im Freien und Zuweisung von Lärmpegeln und Bewohnern zu Gebäuden (Ausgabe 10/2021).

³ Statistik Austria, Bundesanstalt Statistik Österreich. Guglgasse 13, 1110 Wien

Bodendämpfung:

Straßen und Gewässer werden als reflektierend ($G=0$), Wiesen und Wälder als absorbierend ($G=1$) angesetzt. Für die verbleibenden Flächen wird entsprechend der Bundes-LärmV ein Bodenfaktor von $G=0,8$ verwendet.

Reflexionen:

Entsprechend §5 Abs 3 Z2 Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung werden die abschirmenden und reflektierenden Eigenschaften von Hindernissen berücksichtigt. Es wird die Reflexion 1. Ordnung berechnet. Bei Gebäuden wird ein Absorptionsgrad α von 0,2 angesetzt, Schallschutzwände werden mit einem Absorptionskoeffizient α von 0,84 als hochabsorbierend berücksichtigt.

Raster:

Die Rasterweite beträgt 5x5 Meter und weist einen Suchradius von 2000 Metern auf.

Betroffenauswertung:

Die Zuordnung der Einwohner pro Wohngebäude zu den Wohngebäuden erfolgte mittels der bereitgestellten AGWRIL-Daten, indem diese mit den vorliegenden Gebäudedaten der Stadt Salzburg zusammengeführt wurden. Die Aufteilung von Einwohnerdaten auf mehrere Wohngebäude wurde gegebenenfalls proportional zur Kubatur der Wohngebäude vorgenommen. Eine Plausibilitätsprüfung zeigt, dass auf diese Weise 97,5% der Einwohner*innen mit Hauptwohnsitz Wohngebäuden zugeordnet werden konnten.

Die Betroffenanalyse (Median-Auswertung) wurde anhand eines bereits vorprogrammierten Algorithmus mit dem Schallberechnungsprogramm durchgeführt.

8 Geschätzte Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

Nachfolgende Tabellen zeigen die Anzahl der im Ballungsraum Salzburg durch Gemeindestraßen betroffenen Personen mit Hauptwohnsitz im 24-Stunden-Durchschnitt (Tabelle 1) und in der Nacht (Tabelle 2). Der 24-Stunden-Durchschnitt beschreibt dabei den energetischen Mittelwert aus den Lärmwerten am Tag (06:00 Uhr bis 19:00 Uhr), am Abend (19:00 Uhr bis 22:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 5 dB und in der Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 10 dB.

Tabelle 1: Betroffene durch Gemeindestraßen im 24-Stunden-Durchschnitt

55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	70-75 dB	> 75 dB	Summe
18.300	10.800	6.600	1.800	0	37.500

Tabelle 2: Betroffene durch Gemeindestraßen in der Nacht

45-50 dB	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	>70 dB	Summe
18.900	11.500	7.400	2.900	100	0	40.800

Weiterführende Betroffenenauswertungen können dem Bericht Umgebungslärm Österreich 2022, Zusammenfassende Betroffenenauswertung, veröffentlicht durch das BMK unter www.laerminfo.at entnommen werden⁴.

⁴ Die Subtraktion der Betroffenen durch alle Straßen im Ballungsraum Salzburg (Kapitel 7.3) und der Betroffenen durch Hauptverkehrsstraßen im Ballungsraum Salzburg (Kapitel 7.4) in oben angeführtem Bericht ergibt von Tabelle 1 und Tabelle 2 abweichende Betroffenenzahlen. Die Anzahl der Betroffenen in Tabelle 1 und Tabelle 2 wurde auf Basis einer Ausbreitungsberechnung und nicht durch Subtraktion ermittelt.

9 Besondere Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Die Bereiche, in denen die Schwellenwerte für Verkehrslärm auf Gemeindestraßen überschritten sind, können für die Nacht Abbildung 1 entnommen werden. In Abbildung 1 sind ebenfalls die Wohndichten im Stadtgebiet dargestellt, wobei die Verteilung der Wohndichte-Kategorien derart gewählt wurde, dass in jeder Kategorie rund ein Fünftel der Bevölkerung wohnt.

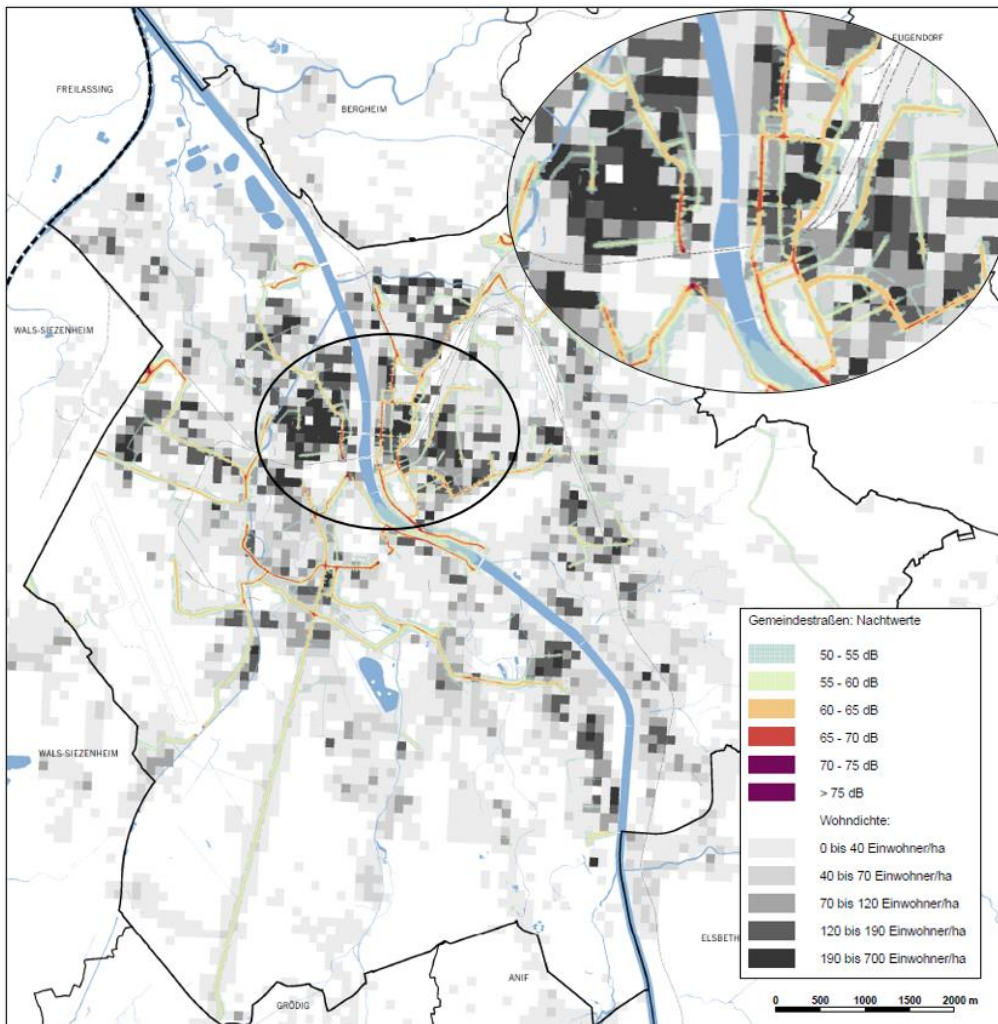


Abbildung 1: Wohndichten (Quelle: Statistik Austria, Stand 01-01-2020) und Lärmzonen durch Gemeindestraßen in der Nacht in der Stadt Salzburg

In den Stadtteilen Lehen, Elisabeth-Vorstadt und Neustadt überlagern sich hohe Einwohnerdichten und Zonen, in denen der Schwellenwert für Verkehrslärm durch Gemeindestraßen überschritten wird.

Bezüglich der besonderen Lärmprobleme und verbesserungswürdigen Situationen wird im Bereich der Autobahnen auf den Aktionsplan Umgebungslärm 2024 des BMK für die Autobahnen und Schnellstraßen und im Bereich der Landesstraßen auf den Aktionsplan Umgebungslärm 2024 vom Amt der Salzburger Landesregierung für Landesstraßen im Land Salzburg verwiesen.

10 Darstellung der Einbeziehung der Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeitsbeteiligung fand gemäß den Vorgaben des § 5 Salzburger Abfallwirtschaftsgesetz 1998 – S.AWG „Information der Öffentlichkeit und Umweltprüfung“ statt. Hierfür erfolgte die öffentliche Auflage des Aktionsplans Umgebungslärm 2024 für die Gemeindestraßen der Stadt Salzburg.

Innerhalb von sechs Wochen ab dem ersten Auflagetag (19.3.2024 bis 30.4.2024) konnte jede Person eine Stellungnahme an das Magistrat Salzburg abgeben. Die Stellungnahmen wurden im Zuge der Fertigstellung des Aktionsplans Umgebungslärm 2024 für die Gemeindestraßen der Stadt Salzburg gewürdigt:

Am 30.4.2024 langte eine Stellungnahme der LUA Salzburg bei der Stadt Salzburg ein, in welcher neben der Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs gefordert wird, zugleich den motorisierten Individualverkehr (MIV) zB durch Verkehrsberuhigung des MIV und Neuaufteilung der Verkehrsflächen weniger attraktiv zu gestalten.

Seitens der österreichischen Ärztekammer wird in einer Stellungnahme vom 17.4.2024 an das BMK für Österreich pauschal die Einhaltung der Richtwerte entsprechend der WHO Leitlinien 2018 verlangt sowie eine Reihe von Maßnahmen angeführt, wie diese Grenzwerte eingehalten werden könnten.

In der Stellungnahme des VCÖ vom 19.4.2024 an das BMK wird in allen Ballungsräumen eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h auf 30 km/h angeregt.

Auf Grund der vorliegenden Stellungnahmen waren keinen Anpassungen im Aktionsplan erforderlich.

11 Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen

Die Stadt Salzburg setzt auf den Verkehrsmittelwechsel vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund (Rad- und Fußgänger sowie ÖPNV). Um diesen zu fördern werden seit Jahren Anreize und Maßnahmen gesetzt. Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen, welche langfristig zur Reduktion von Individualverkehr und daher von Verkehrslärm führen sollen, werden in Kapitel 12 dargestellt.

In Raumordnungsverfahren werden in lärmbelasteten Flächen städtebauliche, gebäudebezogene sowie technische Maßnahmen vorgeschrieben, die eine Lärminderung im Planungsgebiet bewirken. Ebenso sind in Bauverfahren ex lege dem Umgebungslärm entsprechende Schalldämmmaße der Außenbauteile zu wählen.

12 Maßnahmen der Aktionsplanung

12.1 Maßnahmen in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung

12.1.1 Allgemeines

Der Kfz-Verkehr bestimmt die lokalen Belastungen bei nahezu allen wesentlichen Luftschadstoffen. Dazu kommen Lärmbelastungen im Hauptstraßennetz, die häufig gesundheitsrelevante Grenzwerte überschreiten, sowie Unfallgefahren. Dies beeinträchtigt massiv städtische Lebensqualität. Das Erstellen von Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Verkehrs ist deshalb ein wesentlicher Kernbereich der Verkehrsplanung.

12.1.2 Fußverkehr

Im Jahr 2021 wurde der „Masterplan Gehen – 2030“ vom Gemeinderat beschlossen. Ziel des Masterplans ist es den Anteil der Fußwege zu steigern, die Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs zu verbessern, die Zahl der verunglückten Fußgänger*innen zu senken und attraktive und Umweg freie Fußverbindungen zu schaffen. Um die Ziele zu erreichen wurden sieben Handlungsfelder mit 37 Maßnahmen definiert. Die Umsetzung der Maßnahmen soll schrittweise bis 2030 erfolgen. Die nachfolgende Tabelle 3 zeigt alle Handlungsfelder und dazugehörige Maßnahmen.

Tabelle 3: Die Auflistung aller Handlungsfelder und dazugehörige Maßnahmen

HANDLUNGSFELDER	MAßNAHMEN
FußgängerInnen-Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> – Ein Netz von attraktiven Boulevards ausbauen – Freizeitwegenetz attraktiveren und ausbauen – Kapazitätsengpässe im Fußwegenetz entschärfen – Verbesserung der Bedingungen für FußgängerInnen an Lichtsignalanlagen – Keine „Bettelampeln“ (Druckknopf für FußgängerInnen) – Direkte, sichere Querungen an Kreuzungen – Adäquate Gestaltung von Fußgängerzonen – Ausbau der Schulstraßen und Attraktivierung des Schulumfeldes – Wohnquartiere aufwerten durch Begegnungszonen – Qualitätsoffensive öffentlicher Raum (Schneeräumung, Errichtung von Schatten- und Sitzplätzen)
Fußgängerfreundliche Stadt- und Raumplanung	<ul style="list-style-type: none"> – Engmaschige Durchwegung des Stadtgebietes sichern und ausbauen, sowie bei Neuerschließungen berücksichtigen – Statteilzentren attraktiveren – Stadt der kurzen Wege forcieren (REK) – Fußgängerfreundliche Quartiersentwicklung
Information und Bewusstseinsbildung	<ul style="list-style-type: none"> – Fußgängerleitsystem installieren – Touristische Ströme in der Altstadt besser leiten – Image Kampagnen – Laufende Bewusstseinsbildung: Zielgruppenspezifische Aktionen für Sensibilisierung und Motivation (Freizeit, Gesundheit, zu Fuß zur S-Bahn, Flanieren in Salzburg, ...) – Einbindung der BürgerInnen (Dialogformate)
Neue Mobilitätskultur	<ul style="list-style-type: none"> – Abteilungsübergreifendes Handbuch öffentlicher Raum – Qualitätsstandards gemäß Healthy-Street Indikatoren – Gegenseitige Rücksichtnahme als Planungsprinzip in Konfliktbereichen – Entschärfung von Hotspots mit Konflikten – Verkehrssicherheitsprogramm: „Vision Zero“ für FußgängerInnen – Zusammenarbeit mit dem Umland
Die Zukunft des Fußverkehrs aktiv mitgestalten	<ul style="list-style-type: none"> – Zusammenarbeit mit der Forschung – Aktive Beteiligung an bundesweiten Arbeitsgruppen (RVS, BMK) – Teilnahme sowie Mitarbeit an nationalen und internationalen Konferenzformaten (Wissenstransfer) – Reallabore zur kontrollierten Erforschung von neuen Ideen
Stärkung des öffentlichen Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> – Erreichbarkeit von Haltestellen optimieren – Aufenthaltsqualität an Haltestellen erhöhen – Ausbau von multimodalen Mobilitätsknoten
Verantwortlichkeit und Monitoring	<ul style="list-style-type: none"> – Monitoringsystem zur städtischen Mobilität implementieren – „FußgängerInnenzählmaschinen“ an wichtigen Punkten – Periodische Berichte zur Fußgängerfreundlichkeit der Stadt – Errichtung Kompetenzfeld aktive Mobilität – Walkability-Checks

12.1.3 Radverkehr

2017 wurde die Radstrategie 2025+ beschlossen. Mit dem Beschluss bekennt sich der Gemeinderat zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils von 20% auf 24%. Durch die Förderung des Radverkehrs ist eine Reduktion von rund 35.000 Pkw-Fahrten pro Tag möglich. Das Radverkehrsbudget wurde dafür von 1 Mio. Euro auf 2. Mio. Euro erhöht. Es wurden 6 Handlungsfelder und 5 Leitprojekte definiert um dieses Ziel zu erreichen. Die Abbildung 2 zeigt die Handlungsfelder und Leitprojekte.



Abbildung 2: Handlungsfelder und Leitprojekte Radstrategie 2025+

Um eine spürbare Steigerung des Radverkehrsanteils zu erreichen ist ein Radhauptnetz erforderlich, das von allen Nutzergruppen als subjektiv sicher und attraktiv wahrgenommen wird. Für Kinder, Jugendliche, ältere Menschen und wenig geübte Radfahrer*innen ergeben sich höhere Anforderungen an die subjektive Sicherheit. Gemeinsam mit dem Radhauptnetz (siehe Abbildung 3) wurden Richtlinien und Qualitätskriterien für dieses Netz entwickelt.

Das Radhauptnetz für die Stadt Salzburg besteht aus den Radrouten entlang der beiden Salzachufer, die das Rückgrat des Salzburger Radnetzes bilden. Darüber hinaus umfasst das Radhauptnetz 12 Radialrouten ins Umland, 3 Ringrouten sowie eine Nord-Süd-Verbindung mit wichtiger Erschließungsfunktion. Letztere hat vor allem eine Bedeutung als Verbindungsrouten von universitären Einrichtungen. Dem Radhauptnetz überlagert sind wichtige Radverbindungen mit besonderer Grünraum-Qualität, die eine erhöhte Bedeutung für den Freizeitradverkehr und auch für den Alltagsradverkehr aufweisen. Im Rahmen des Projektes erfolgte eine Beurteilung der Qualität des festgelegten Radhauptnetzes durch diverse Analysen, wodurch defizitäre Bereiche und erforderliche Lückenschlüsse sichtbar wurden. Insgesamt konnten rund 150 Einzelmaßnahmen zur Erreichung einer Radhauptnetzqualität identifiziert werden.

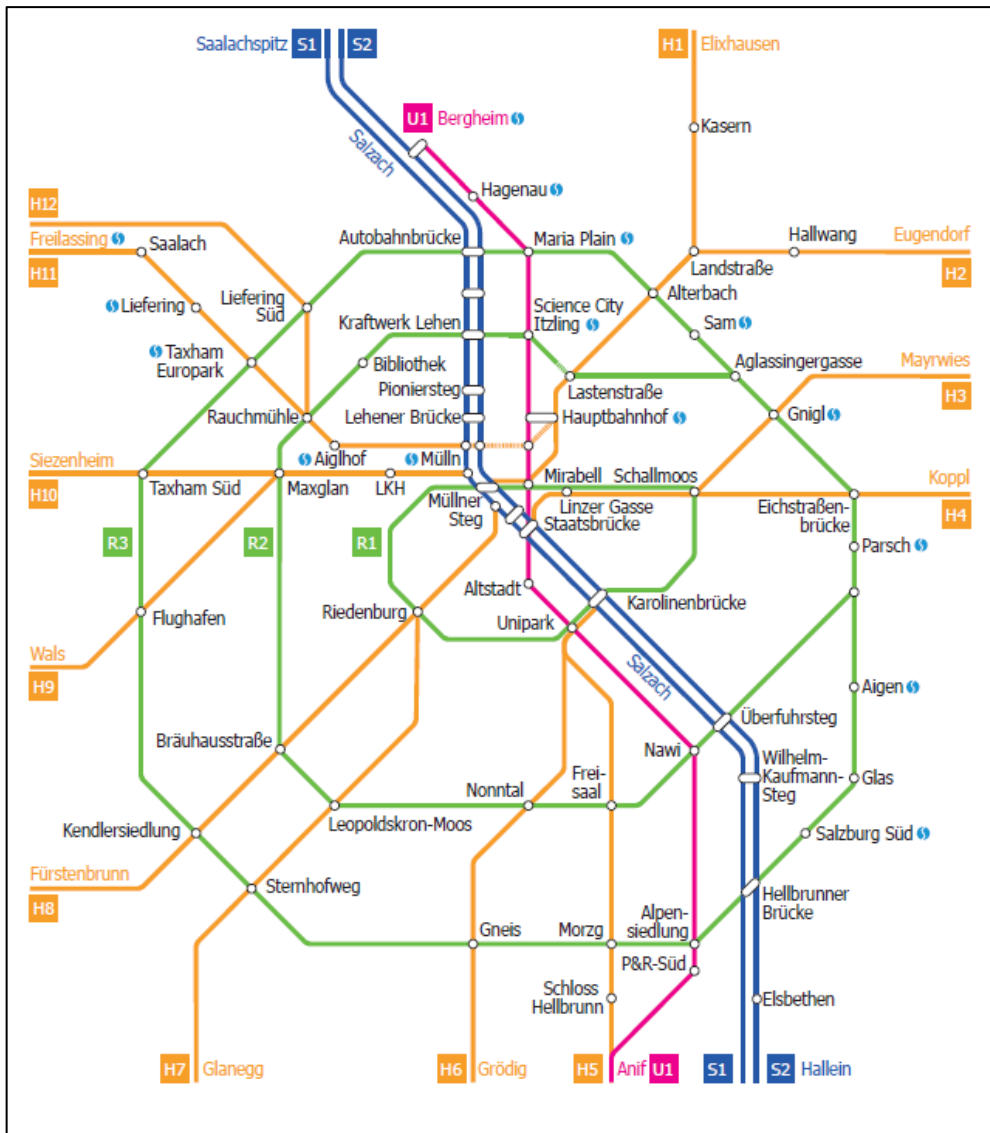


Abbildung 3: Radhauptnetz Stadt Salzburg

12.1.4 Öffentlicher Verkehr

Mit dem Nahverkehrsplan für die Stadtregion Salzburg liegt nun ein ambitioniertes Konzept zum Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehr und Regionalverkehr in und um die Stadt Salzburg vor. Für diesen Nahverkehrsplan liegt noch kein politischer Beschluss vor, es wurden jedoch bereits Teile daraus beschlossen und umgesetzt. Es wird angestrebt, den Nahverkehrsplan bis Ende 2026 in mehreren Schritten umzusetzen. Der Schwerpunkt des Nahverkehrsplans liegt dabei auf der Verbesserung des Öffentlichen Verkehrsangebots in der Stadt Salzburg und der Schaffung von zusätzlichen, umsteigefreien Verbindungen aus der Region in die Stadt. Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans erfolgte im Rahmen eines längeren Prozesses durch externe Fachleute, in Kooperation zwischen Stadt und Land Salzburg unter Einbindung der Verkehrsunternehmen.

12.1.5 Ruhender Verkehr

In Salzburg war die Einführung der Parkraumbewirtschaftung, neben Park & Ride und dem ÖV-Musterkorridor ins Salzkammergut, ein wesentlicher Baustein zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und zur Steuerung des Pendlerverkehrs. Die Einführung der (gebührenpflichtigen) Kurzparkzonen hat sich in Salzburg als wirkungsvolles Instrument erwiesen, um den Gestaltungs- und

Nutzungsspielraum im öffentlichen Straßenraum zu erhöhen: für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, für autofreie Platzgestaltungen, für den ÖV und den Wirtschaftsverkehr (dh Zulieferungen und Dienstleistungen). Im Sinne einer hohen Wohnqualität und zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes sollen ausreichend Stellplätze für die Fahrzeuge der Bewohner*innen und der ansässigen Betriebe (welche keine Möglichkeit haben, auf Privatgrund zu parken) zur Verfügung stehen.

Durch flexible Anwendungsmöglichkeiten (gebührenfrei, gebührenpflichtig, zeitliche Staffelung der Parkdauer) ergibt sich die Möglichkeit, für jeden Bereich der Stadt Salzburg das passende Maßnahmenbündel zu finden. Allgemeines Planungsziel ist, neben der Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund, das Dauerparken vom öffentlichen Straßenraum in öffentlich zugängliche (gewerbliche) Garagen oder auf private Stellplätze zu verlagern.

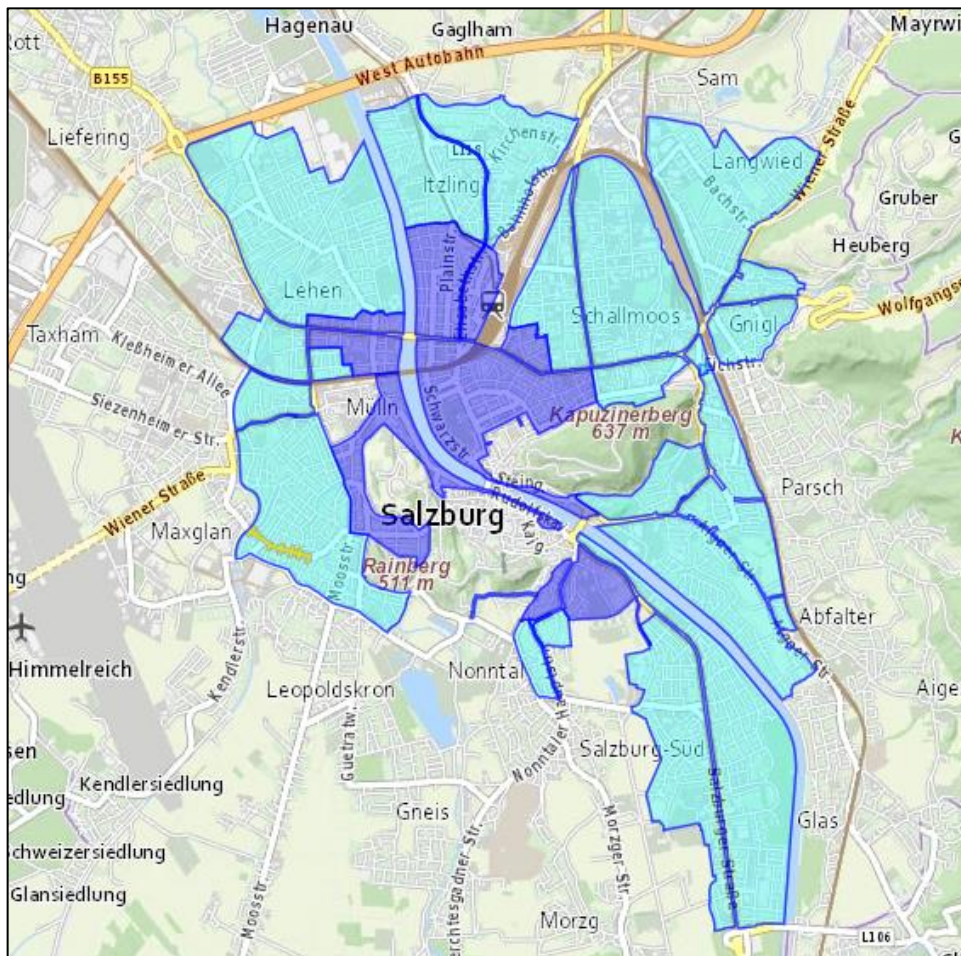


Abbildung 4: Kurzparkzonen der Stadt Salzburg (dunkelblau = gebührenpflichtig)

12.1.6 Mobilität am Bauplatz

Im Rahmen größerer Planungen und Stadtentwicklungsprojekte wird die Ausarbeitung von Mobilitäts- (Mobilität am Bauplatz) und Verkehrskonzepten (Mobilität im öffentlichen Raum) nach Vorgaben der Stadt eingefordert. Die Stadt Salzburg strebt an, dadurch eine Verlagerung auf den Umweltverbund (zu Fuß gehen, Rad fahren, öffentliche Verkehrsmittel) sowie Entlastungseffekte im fließenden und ruhenden Pkw-Verkehr zu erzielen und die Voraussetzungen für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu verbessern. Die Stadt Salzburg bietet mit einem Leitfaden Unterstützung für Projektwerber bei der Erstellung und Ausarbeitung von Mobilitätskonzepten.

Dass Wohnbauprojekte mit integrierten Mobilitätskonzepten entwickelt werden, sieht auch der Smart City Masterplan 2025 der Stadt Salzburg vor (Teilziel 20). Da 80 % der täglichen Wege am Wohnort

starten und enden und die unmittelbare Wohnumgebung unser Mobilitätsverhalten direkt und unbewusst beeinflusst, kommt dem Mobilitätsangebot am Wohnstandort eine besonders hohe Bedeutung zu.

Wesentliche Inhalte dieser Konzepte werden ua im Rahmen von Verordnungsverfahren (Bebauungspläne) sichergestellt (zB Gemeindestraßen, Beschränkung von Kfz-Stellplätze, Lage und Zugänglichkeit von Radabstellanlagen).

12.2 Maßnahmen in der Raumplanung - Stadtstruktur

Die Raumordnung hat unter anderem zum Ziel (gemäß § 2 Abs 1 Z 7 lit f Raumordnungsgesetz 2009 (ROG 2009)), das Siedlungssystem so zu entwickeln, dass die Bevölkerung durch die richtige Standortwahl sowie durch Schutzmaßnahmen bestmöglich vor Umweltbelastungen geschützt wird. Durch Maßnahmen im Rahmen von Entwicklungen der Stadtstruktur kann also primär auf die Situierung neuer Bauentwicklungen in Bezug auf Lärmquellen Einfluss genommen werden. Zusätzliche Lärmquellen im Rahmen von Verlegung oder Neubau von Gemeindestraßen erfolgen in der Stadt Salzburg nicht, Änderungen am Gemeindestraßennetz erfolgen nur sehr untergeordnet und beschränken sich auf Verbreiterungen und fahrgeometrische Verbesserungen.

Die Richtlinie „Immissionsschutz in der Raumordnung“ (I-RL, zuletzt aktualisiert Jänner 2024) gibt die Qualitätsanforderungen für Flächenwidmungsplan-Verfahren vor. Gemäß § 28 ROG 2009 sind die Inhalte des Flächenwidmungsplans so aufeinander abzustimmen, dass eine gegenseitige Beeinträchtigung durch unterschiedliche Widmungen möglichst vermieden wird.

Als Bauland können darüber hinaus nur Flächen ausgewiesen werden, die eine ausreichende Umweltqualität inkl geringer Belastung durch Lärm aufweisen. Weist eine Fläche die ausreichende Umweltqualität nicht auf, kann gemäß § 37 Abs 2 Z 2 eine entsprechende Kennzeichnung im Flächenwidmungsplan (in diesem Fall als „Lärmbelastete Fläche“) vorgenommen werden, wenn durch Vorschriften im Rahmen der Bebauungsplanung, Bauplatzerklärung oder Baubewilligung eine Minderung der Lärmbelastung im Planungsgebiet erzielt werden kann. Im Falle der Lärmbelastung können hier städtebauliche (Situierung, Gebäudehöhe) oder gebäudebezogene Maßnahmen wie beispielsweise Vorschriften zur Situierung von Wohn- und Schlafräumen oder technischen Maßnahmen getroffen werden. Diese haben keinen Einfluss auf die Schallsituation am Gebäude aber auf die Belastung der Wohnbevölkerung.

Im Salzburger Landesentwicklungsprogramm 2022 setzt das Leitbild 15 zur „Schaffung von möglichst nutzungskonfliktfreien Strukturen“ das Ziel, die Siedlungsstruktur so zu entwickeln, dass Konflikte auf Grund von Lärm vermieden werden können. Um derartige nutzungskonfliktfreie Strukturen errichten zu können, sind bei einer Baulandausweisung die Planungsrichtwerte gemäß der I-RL einzuhalten und Standorte für neue Wohngebäude auszuwählen, die nicht übermäßig lärmbelastet sind.

Das derzeit gültige Räumliche Entwicklungskonzept der Stadt Salzburg (REK 2007, Gemeinderatsbeschluss vom 17.12.2008) setzt zum Thema Vermeidung von Lärmbelastungen folgende Ziele und Maßnahmen:

Ziel B.2.1. Reduktion der Lärmbelastungen für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung sowie auf Erholungsflächen entsprechend den Vorgaben des Landes („Immissionsschutzrichtlinie“).

Maßnahme B.2.1.1. Umsetzung von Lärminderungspotentialen im Straßenverkehr vor allem durch Förderung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, Temporeduktionen und Verkehrsfreimachung von Straßenabschnitten.

Maßnahme B.2.1.2. Räumliche Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen (zB zwischen Wohngebieten und lärmintensiven Gewerbegebieten) durch Erhalt oder Schaffung von

Immissionsschutzstreifen, die zur ökologischen und verkehrlichen Vernetzung (FußgängerInnen und RadfahrerInnen) sowie zur Raumgliederung beitragen können.

- Maßnahme B.2.1.3. Verstärkte Beachtung bzw Vermeidung von Lärmbeeinträchtigungen bei Bauprojekten zum Schutz der ansässigen bzw künftigen Wohn- und Arbeitsbevölkerung sowie Berücksichtigung einer an die bestehenden und künftig absehbaren Lärmverhältnisse angepassten Bebauungsstruktur (Selbstabschirmung der Gebäude, Situierung der Wohn- und Schlafräume).*
- Maßnahme B.2.1.5. Ausweisung von Aufschließungsgebieten bzw. lärmbelasteten Zonen im Flächenwidmungsplan.*
- Maßnahme B.2.1.6. Ausweisung von Betriebsgebieten zur Vermeidung gegenseitiger Beeinträchtigungen zwischen Gewerbe- und Wohnbereichen.*

Die Stadt Salzburg erstellt derzeit ein neues Räumliches Entwicklungskonzept. Wichtige Inhalte des neuen REKs werden Ziele und Maßnahmen zu den Themenbereichen „Stadt der kurzen Wege“, Pendler*innen Entwicklung sowie Maßnahmen zur Unterstützung des Umweltverbunds umfassen. Aus den bereits durch den Gemeinderat zur Kenntnis genommenen Handlungsschwerpunkte und Leitsätze sind folgende Leitsätze von besonderer Bedeutung:

- Leitsatz 16 Die städtischen Strukturen werden in ihren Nutzungen intelligent gemischt sowie effizient und bedarfsgerecht entwickelt.*
- Leitsatz 17 Die urbanen Qualitäten Salzburgs und das Zusammenspiel von Versorgungsfunktion und prägendem Stadtbild werden sichergestellt und weiterentwickelt.*
- Leitsatz 18 Die Stärken Salzburgs als soziale und gesunde Stadt für alle Bevölkerungsgruppen werden gefördert.*
- Leitsatz 19 Verkehrsflächen und Infrastrukturen für die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse werden im Sinne einer menschengerechten und klimafitten Stadt entwickelt und gestaltet.*
- Leitsatz 20 Die Erreichbarkeit und kleinteilige Versorgung wird künftig so entwickelt, dass das Ziel der 15-Minuten-Stadt erreicht wird.*

Im Rahmen der Erstellung des neuen REKs werden größere Entwicklungsflächen einer Umweltprüfung unterzogen, die die Umweltqualitäten eines Standortes auch in Bezug auf die Lärmbelastung prüft und ggf Minderungsmaßnahmen vor einer entsprechenden Flächenwidmung vorschreibt.

Im Rahmen der Bebauungsplanung besteht die Möglichkeit bezogen auf die spezifische räumliche Situation Festlegungen zum Lärmschutz insbesondere im Hinblick auf die Situierung von Gebäuden zu treffen. Die schalltechnischen Gegebenheiten können frühzeitig in Planungsprozesse integriert werden und dadurch Vorgaben zur Prüfung und Einhaltung der OIB-Richtlinie 5 (Schallschutz) oder der ÖNORM im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens getroffen werden.

Unterschiedliche Vorgaben in der Raumordnung bezogen auf die Stadtstruktur haben also einen Einfluss auf den Lärmschutz und leisten ihren jeweiligen Beitrag dazu.

13 Zusammenarbeit mit anderen Behörden

In vorliegendem Aktionsplan werden Maßnahmen zur Reduktion der Betroffenzahlen durch Verkehrslärm auf Gemeindestraßen, welche im eigenen Wirkungsbereich der Stadt Salzburg liegen, dargestellt. Für diese ist keine Zusammenarbeit mit anderen Behörden erforderlich.

Bezüglich der Maßnahmen im Bereich der Autobahnen wird auf den Aktionsplan Umgebungslärm 2024 des BMK für die Autobahnen und Schnellstraßen und hinsichtlich der Maßnahmen im Bereich der Landesstraßen wird auf den Aktionsplan Umgebungslärm 2024 vom Amt der Salzburger Landesregierung für Landesstraßen in Salzburg verwiesen.

14 Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm

Unter Kapitel 12 Maßnahmen der Aktionsplanung sind langfristige Strategien zum Schutz der Bewohner*innen vor Umgebungslärm dargestellt.

Die Stadt Salzburg setzt mittel- und langfristig auf einen Verkehrsmittelwechsel vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund (Rad- und Fußgänger sowie ÖPNV), wodurch eine Reduktion des Straßenverkehrslärms erwartet wird.

In Raumordnungsverfahren werden bei lärmbelasteten Flächen Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung im Planungsgebiet vorgeschrieben, wie zB städtebauliche Maßnahmen (Situierung, Gebäudehöhe), gebäudebezogene Maßnahmen (Wohn- und Schlafräume an der ruhigen Fassade) sowie technische Maßnahmen. In Bauverfahren ergeben sich bei lärmbelasteten Flächen ebenso ex lege hohe Anforderungen an den Schallschutz der Gebäudehülle.

15 Informationen zu den Finanzmitteln

Die Umsetzung der unter Kapitel 12 dargestellten Maßnahmen der Aktionsplanung erfolgt projektbezogen durch Beschlussfassung der einschlägigen Amtsberichte durch den Gemeinderat.

Spezifische Informationen zu den verfügbaren Finanzmitteln für die Umsetzung der Maßnahmen der Aktionsplanung liegen derzeit nicht vor.

16 Bewertung der Durchführung und der Wirksamkeit des Aktionsplans

Die strategischen Aktionspläne sind gemäß § 23 UUG alle 5 Jahre (hier einmalig nach 6 Jahren) zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten.

Auf Grund der Einführung eines neuen Berechnungs- und Bewertungsmodells für die strategische Lärmkartierung 2022 ist ein belastbarer Vergleich mit Betroffenauswertungen aus den vorangegangenen Kartierungen nicht möglich.

Zukünftige Evaluierungen der Wirksamkeit des Aktionsplans werden bei gleichbleibenden Berechnungs- und Bewertungsmodellen nur eingeschränkt möglich sein, da bei den derzeitigen Auswertungen gebäudebezogene Maßnahmen (Wohn- und Schlafräume an ruhiger Fassade) sowie technische Maßnahmen (Lärmschutz am Gebäude) zum Schutz gegen Lärm nicht berücksichtigt werden.

17 Voraussichtliche Reduktion der von Umgebungslärm belasteten Personen

Bei den Auswertungen der Betroffenzahlen werden zurzeit gebäudebezogene Maßnahmen (Wohn- und Schlafräume an ruhiger Fassade) sowie technische Maßnahmen (Lärmschutz am Gebäude) nicht berücksichtigt. Alleine die angestrebte Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zu Gunsten des

Umweltverbunds (Rad- und Fußgänger sowie ÖPNV) ist ein Parameter, der sich direkt auf die Betroffenenzahlen auswirkt.

Eine Abschätzung der durch die Maßnahmen des Aktionsplans voraussichtlichen Reduktion der von Umgebungslärm belasteten Personen ist aus oben genannten Gründen nicht möglich.

18 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.*

Laut dem § 18 UUIG hat die Beurteilung der Erheblichkeit der Umweltauswirkung im Wege einer Umweltprüfung gemäß § 5 S.AWG zu erfolgen. § 5 Abs 2 S.AWG normiert, dass Pläne einer Umweltprüfung zu unterziehen sind, wenn die Planung geeignet ist,

1. *Grundlage für ein Projekt zu sein, das gemäß dem Anhang 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, oder*
2. *Europaschutzgebiete (§ 5 Z 10 des Salzburger Naturschutzgesetzes 1999 – NSchG) oder Wild-Europa- Schutzgebiete (§ 108a des Jagdgesetzes 1993 – JG) erheblich zu beeinträchtigen.*

Für die bereits durchgeführten oder in Durchführung befindlichen Projekte des Aktionsplanes wurden im Rahmen des jeweiligen Genehmigungsverfahrens allfällige Umweltauswirkungen geprüft und die Projekte aufgrund der nicht gegebenen Erheblichkeit der Umweltauswirkungen oder des überwiegenden öffentlichen Interesses an der menschlichen Gesundheit genehmigt. Zukünftige Infrastrukturprojekte können erst nach Vorliegen von ausreichend konkreten Planungen einer entsprechenden Beurteilung unterzogen werden.