

UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2013

TEIL 5 und TEIL 5B

Aktionsplanung Oberösterreich Straßen (außer A&S) und Straßen im Ballungsraum Linz

**Im Zuständigkeitsbereich des
Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung**



Dokumentstruktur

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

Allgemeine Informationen

Allgemeiner Teil - Zusammenfassende Betroffenauswertung

Aktionsplanung Straßenverkehr

- Teil 1 **BMVIT** - A&S (Autobahnen und Schnellstraßen)
- Teil 2 **Burgenland** - Straßen außer A&S
- Teil 3 **Kärnten** - Straßen außer A&S
- Teil 4 **Niederösterreich** - Straßen außer A&S
- Teil 4B **Niederösterreich** - Straßen Ballungsraum Wien
- Teil 5 **Oberösterreich** - Straßen außer A&S
- Teil 5B **Oberösterreich** - Straßen Ballungsraum Linz
- Teil 6 **Salzburg** - Straßen außer A&S
- Teil 6B **Salzburg** - Straßen Ballungsraum Salzburg
- Teil 7 **Steiermark** - Straßen außer A&S
- Teil 7B **Steiermark** - Straßen Ballungsraum Graz
- Teil 8 **Tirol** - Straßen außer A&S
- Teil 8B **Tirol** - Straßen Ballungsraum Innsbruck
- Teil 9 **Vorarlberg** - Straßen außer A&S
- Teil 10B **Wien** - Straßen Ballungsraum Wien

Schienenverkehr

- Teil 11 **BMVIT** - Schienenstrecken
- Teil 12 **Wien** - Straßenbahnstrecken
- Teil 13 **Linz** - Straßenbahnstrecken
- Teil 14 **Graz** - Straßenbahnstrecken
- Teil 15 **Innsbruck** - Straßenbahnstrecken

Flugverkehr

- Teil 16 **BMVIT** - Flughafen Wien
- Teil 17 **BMVIT** - Flughafen Linz
- Teil 18 **BMVIT** - Flughafen Graz
- Teil 19 **BMVIT** - Flughafen Salzburg
- Teil 20 **BMVIT** - Flughafen Innsbruck
- Teil 21 **BMVIT** - Flughafen Klagenfurt

IPPC-Anlagen in Ballungsräumen

- Teil 22 **BMWA** - IPPC-Anlagen
- Teil 23 **BMLFUW** - IPPC-Anlagen

INHALTSVERZEICHNIS

1.	PLANUNGSGEBIET	5
2.	FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE	6
3.	GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN	6
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.....	7
6.	ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN	7
7.	DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	7
8.	BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG.....	8
9.	MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG	15
10.	ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN.....	17
11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM.....	17
12.	VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN.....	21
13.	GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPLANS.....	21
14.	SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN.....	22
15.	BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN.....	22
16.	ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPLANS FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG	23
16.1	Bestehende Lärmschutzprogramme	24
16.2	Geplante Lärmschutzprogramme – Lärmaktionsplan	25

EINLEITUNG

Ziel der Aktionspläne ist, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend 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 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.laerminfo.at** abgerufen werden.

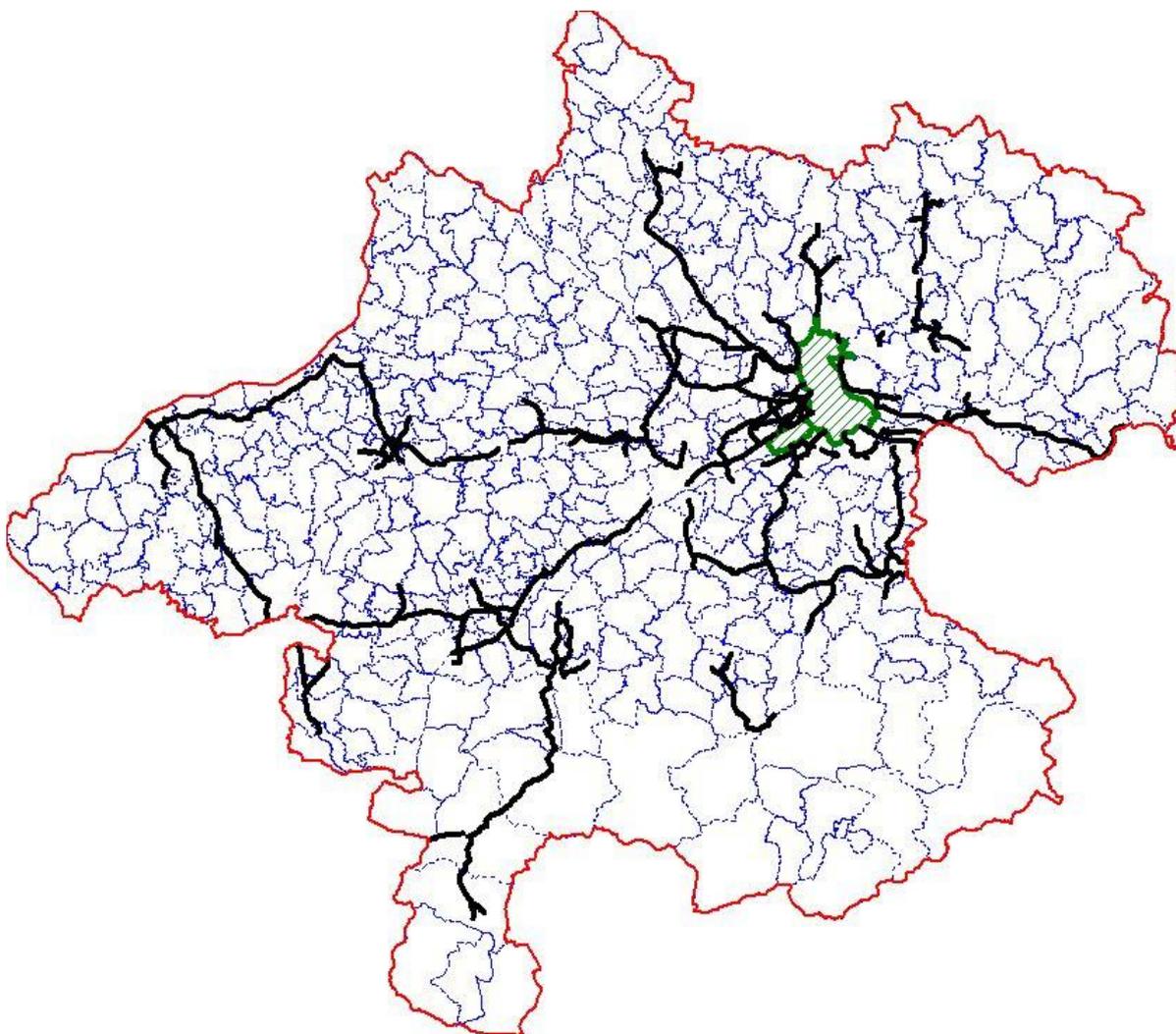
Diese Teil-Aktionspläne liefern die Grundlage für weitere Detailplanungen. Durch die Teil-Aktionspläne werden keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

Weiterführende Möglichkeiten zur Lärminderung und Ruhevorsorge sind auch im "Handbuch Umgebungslärm" des Lebensministeriums aufgezeigt.

1. PLANUNGSGEBIET

Das Planungsgebiet umfasst die Landes- und Gemeindestraßen im Bereich des Ballungsraumes Linz sowie alle maßgeblichen Landesstraßen im Land Oberösterreich mit einer jährlichen Verkehrsbelastung von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Um eine unnötige Stückelung zu vermeiden und Lückenschlüsse vorzunehmen wurden dabei auch wiederholt Streckenabschnitte mit etwas weniger Verkehrsbelastung berücksichtigt.

Die folgende Grafik gibt einen Überblick der im Planungsgebiet erfassten Landesstraßen (schwarz) und zeigt den Ballungsraum Linz (grün schraffiert).



2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

Amt der Oberösterreichischen Landesregierung.

3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

- Landesgesetz, mit dem das Oö. Straßengesetz 1991 geändert wird (Oö. Straßengesetz-Novelle 2008), LGBl. Nr. 61/2008, 30.06.2008
- Verordnung der Oö. Landesregierung über die Methoden und technischen Spezifikationen für die Erhebung des Umgebungslärms (Oö. Umgebungslärmschutzverordnung), LGBl. Nr. 94/2008, 24.10.2008

Schwellenwerte für die Aktionsplanung:

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

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

Die strategischen Umgebungslärmkarten wurden auf Basis der Gelände- und Bebauungsdaten der Abteilung Geoinformation und Liegenschaft des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung (Stand 2011), der Verkehrsdaten der Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung (Stand 2011) sowie der Personendaten des Zentralmelderegisters (Stand 2011) ausgearbeitet.

Die Berechnung der strategischen Umgebungslärmkarten erfolgte mit dem Schallausbreitungsprogramm CADNA/A der Fa, Datakustik GmbH.

Berechnungsverfahren RVS 04.02.11, Ausgabe 1. März 2006 in Verbindung mit ÖAL Richtlinie 28 (Stand Februar 2001)

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

Die Angabe der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind, kann dem Teil A des Aktionsplanes Österreich entnommen werden. Die Angaben sind dort getrennt nach Bundesländern ausgegeben. Bei der Angabe der Personen, Wohnungen etc. je Auswertungsgebiet erfolgt keine Unterscheidung nach der jeweils zuständigen Behörde.

6. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

Alle Bereiche im betrachteten Gebiet, die Schwellwertüberschreitungen aufweisen, sind grundsätzlich gleich zu bewerten und es ist im Rahmen der vorgegebenen Möglichkeiten zu versuchen, diese Situationen zu verbessern. Daher sollen keine Bereiche als Gebiete mit besonderen Lärmproblemen definiert werden.

Wobei natürlich ungeachtet dessen, die Lösungen für die Lärmprobleme durchaus gebietsspezifisch sein können und auf die jeweilige Situation bedacht genommen werden muss.

7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Gemäß § 32 des Oö. Straßengesetz über die Information der Öffentlichkeit erfolgte die Veröffentlichung des Entwurfes des Aktionsplanes am 10. Dezember 2014. Der Entwurf wurde der Öffentlichkeit über die Homepage www.laerminfo.at zugänglich gemacht. Die Veröffentlichung wurde dabei in zwei Tageszeitungen rechtzeitig angekündigt.

Innerhalb der 6-wöchigen Frist ab Veröffentlichung bestand die Möglichkeit, schriftlich per E-Mail an us3.post@ooe.gv.at oder auf dem Postweg an das Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung Umweltschutz, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz zum Entwurf des Aktionsplanes Stellung zu nehmen.

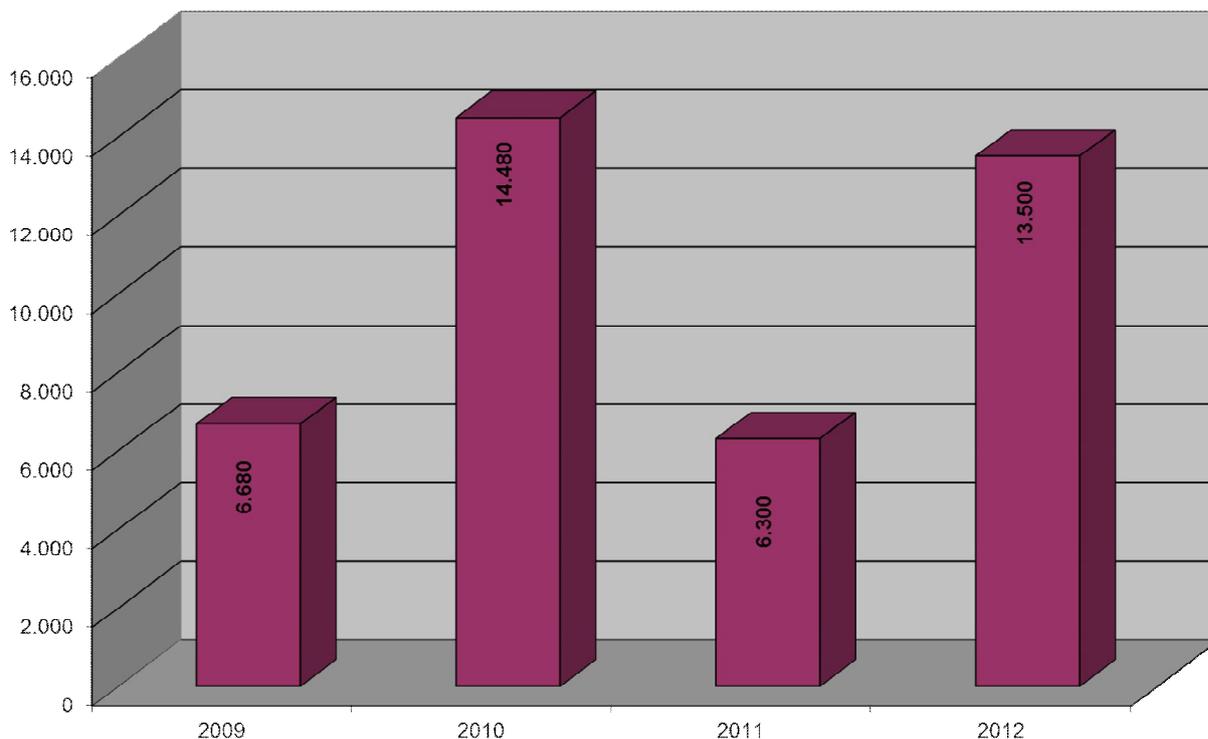
Die Stellungnahmen zum Entwurf des Aktionsplanes wurden nach Ablauf der Stellungnahmefrist geprüft und entsprechend der vorgegebenen Rahmenbedingungen berücksichtigt.

8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

Passive Schallschutzmaßnahmen:

Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern im Einflussbereich von Gemeindestraßen durch die Stadt Linz. Die Fensterförderung wird in Linz seit den 1970er Jahren gewährt.

Im Zuge dieser Maßnahme wurden im Zeitraum 2009 bis 2013 mehr als 61.600 Euro an Förderungen ausgeschüttet.

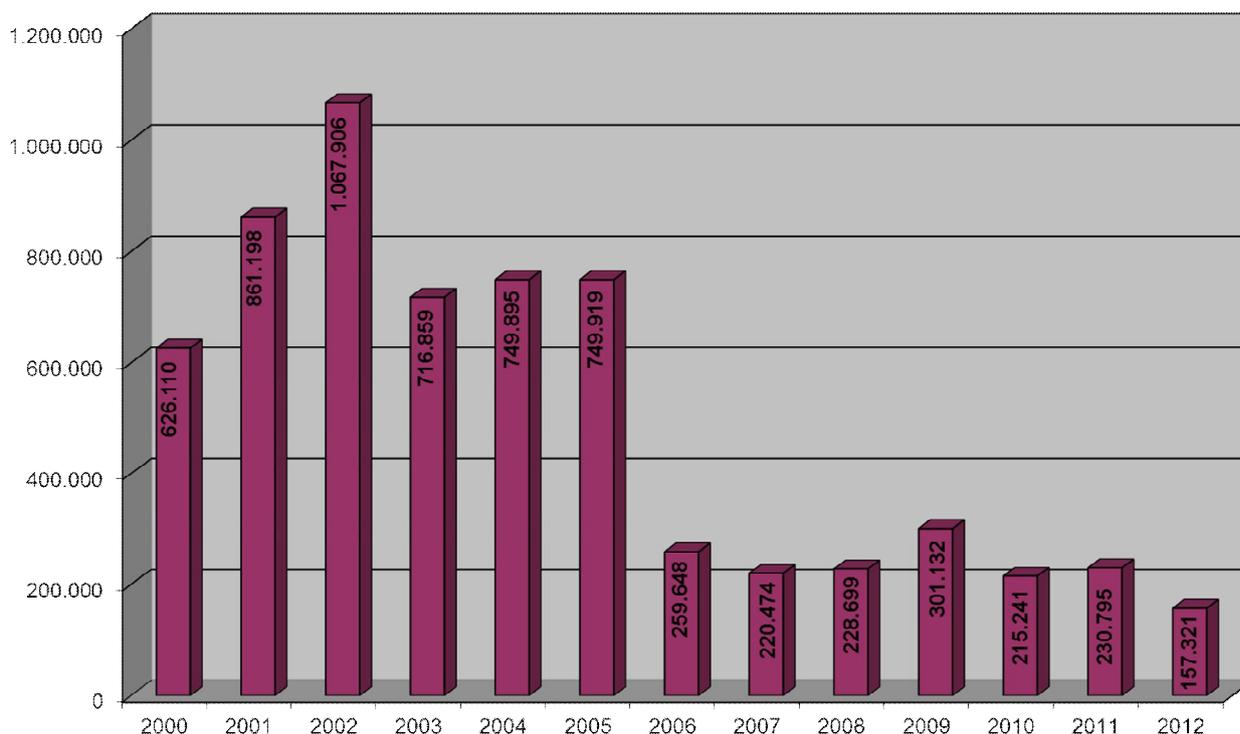


Aufwendungen der Stadt Linz für passive Lärmschutzmaßnahmen pro Jahr seit 2009

Seit vielen Jahren bereits fördert das Land Oberösterreich die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen. Dabei wird eine Förderung für den Einbau von Schallschutzfenstern und -türen in Wohn- und Schlafräumen sowie Schalldämmlüftern für Schlafräume gewährt. Diese Förderungen werden nach der Richtlinie "Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen" (Stand Juni 2008) abgewickelt.

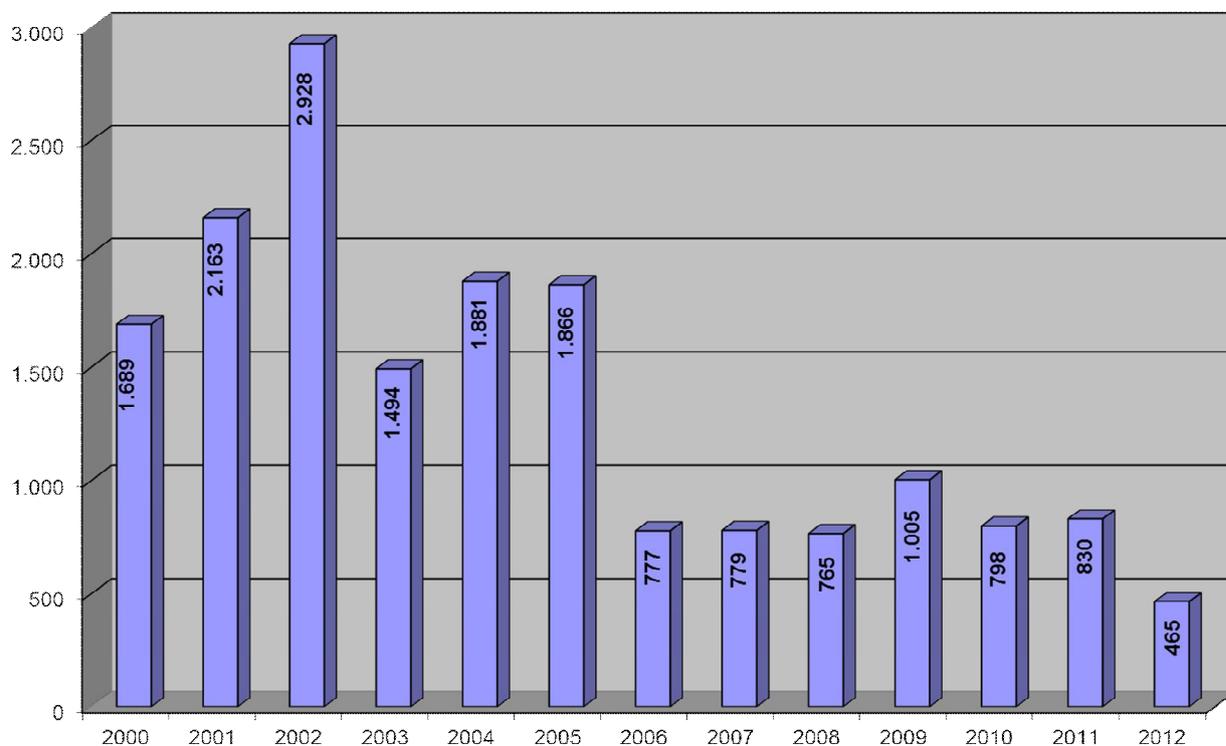
Zuständige Stelle für die Förderabwicklung ist die Abteilung Straßenerhaltung und betrieb beim Amt der Oberösterreichischen Landesregierung.

Grundsätzlich werden im Rahmen dieser Maßnahme Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter gefördert. Aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände und -wälle können dann realisiert werden, wenn das in der Richtlinie "Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen" (Stand Juni 2008) definierte Wirtschaftlichkeitskriterium eingehalten wird und darüber hinaus die örtlichen Gegebenheiten (Zufahrtssituation...) dies erlauben. Für die Errichtung von passiven Lärmschutzmaßnahmen im gesamten Landesgebiet wurden seit dem Jahr 2000 mehr als 6,3 Mio. Euro aufgewendet.

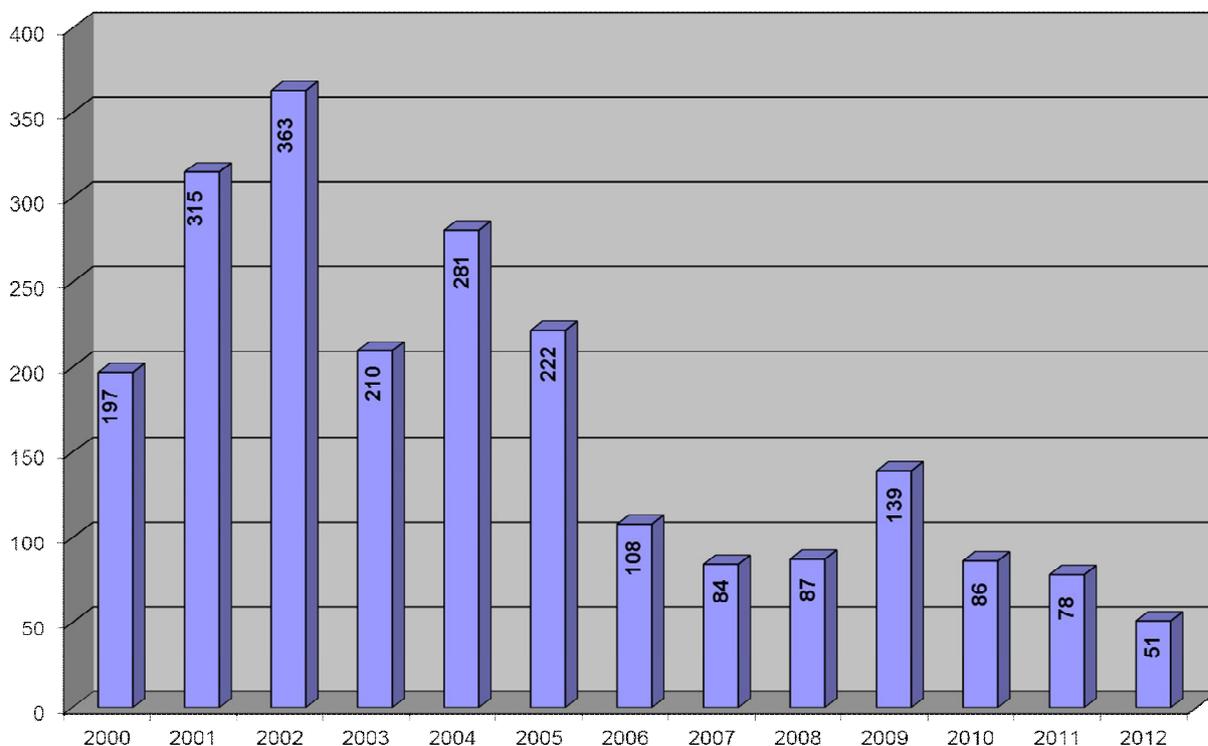


Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen pro Jahr seit 2000

Mit diesen Mitteln wurde der Einbau von mehr als 19.600 Schallschutzfenstern und -türen gefördert.

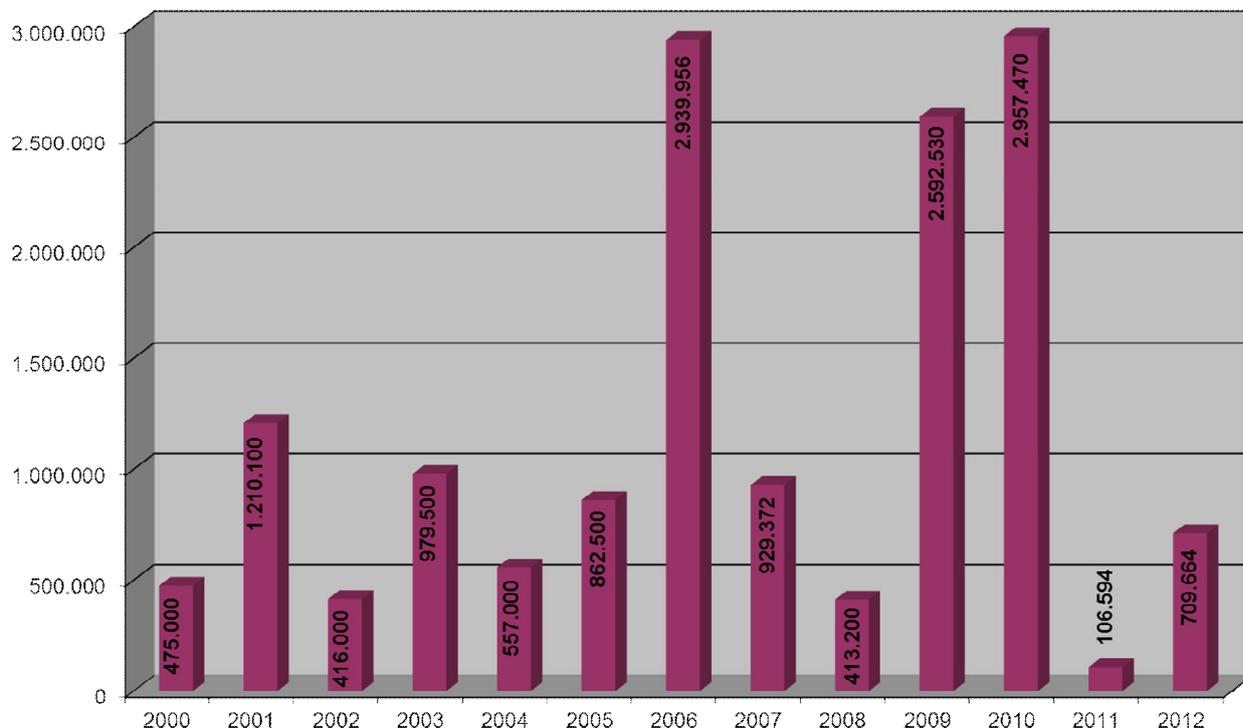


Geförderte Schallschutzfenster pro Jahr seit 2000

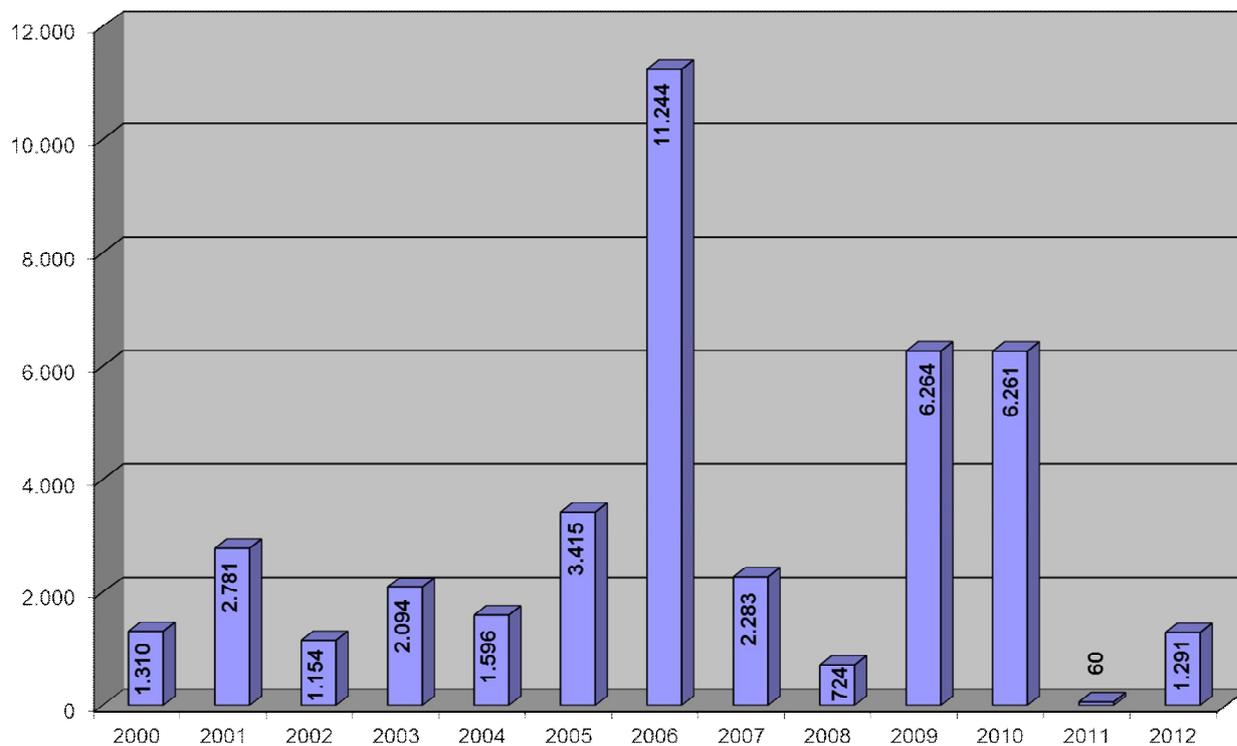


Geförderte Schallschutztüren pro Jahr seit 2000

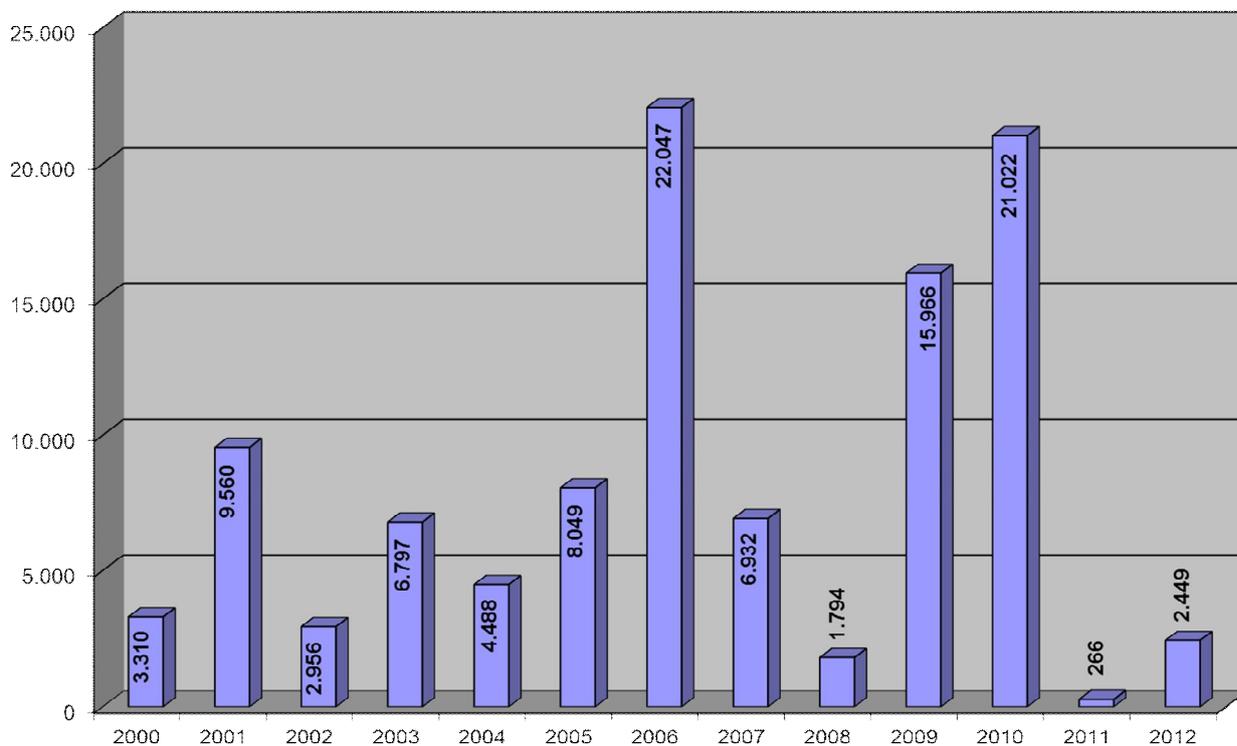
Weiters wurden im Bereich bestehender Landesstraßen seit 2000 Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von mehr als 40.400 m und einer Gesamtfläche von rund 105.600 m² errichtet. Die Investitionen betragen dabei mehr als 15,1 Mio. Euro.



Aufwendungen für Lärmschutzwände pro Jahr seit 2000



Länge der errichteten Lärmschutzwände pro Jahr seit 2000 in Meter



Fläche der errichteten Lärmschutzwände pro Jahr seit 2000 in Quadratmeter

Straßenbautechnische Maßnahmen:

Im Folgenden exemplarisch einige bereits fertig gestellte, in Bau bzw. in Planung befindliche Projekte von Umfahrungsstraßen bzw. Ausbaustrecken seit dem Jahr 2009 mit relevanten schalltechnischen Maßnahmen im Planungsgebiet:

B1	Umfahrung Neubau	fertig gestellt
B139	Umfahrung Doppl	fertig gestellt
B1	Umfahrung Lambach-Nord	in Bau
B139	Umfahrung Eferding	in Bau
B147	Umfahrung Mattighofen-Munderfing	in Planung

Umfahrung Eferding

Das Stadtgebiet von Eferding liegt am Schnittpunkt der B129 Eferdinger Straße (Linz-Schärding), der B130 Nibelungen Straße (Eferding - Passau), der B134 Wallerner Straße (Eferding - Wels) und der L1219 Brandstätter Straße. Die A1 Westautobahn und die A7 Mühlkreisautobahn sind über die B129 Eferdinger Straße, die A8 Innkreisautobahn über die B134 Wallerner Straße erreichbar.

Die geplante Umfahrung von Eferding stellt ein Leitprojekt zur Verlagerung des Durchzugsverkehrs und die Entlastung der Innenstadt von Eferding dar. Dadurch wird eine Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen erreicht. Darüber hinaus wird auch ein Beitrag zur Verkehrssicherheit bei den Bahnkreuzungen (Errichtung von Unter- oder Überführungen anstelle schienengleicher Bahnübergänge) erzielt.

A7 Bindermichl-Sanierung,

Im Stadtgebiet Linz konnten ca. 3000 vom Autobahnverkehr betroffene Bewohner entlastet werden. Fertigstellung war im November 2005

Das Projekt der "Einhausung und Absenkung der A 7 Mühlkreis Autobahn im Bereich Bindermichl" beinhaltet folgende Hauptmaßnahmen:

- Zweiröhriger Autobahntunnel im Bereich Bindermichl (L: knapp 1,1 km)
- Zweiröhrige Autobahneinhausung im Bereich Niedernhart (L: 580 m)
- Umbau der Anschlussstelle Muldenstraße in Kreisverkehrsform mit zusätzlichen Auf- und Abfahrtsspuren aus bzw. in den Tunnel
- Ertüchtigung des Autobahnquerschnitts durch zusätzliche Spuren und durchgehende Pannestreifen
- Errichtung neuer bzw. Verbreiterung bestehender Direktrampen im Knoten Hummelhof
- Errichtung neuer bzw. Sanierung bestehender Brückenobjekte im Projektbereich
- Errichtung zusätzlicher Lärmschutzwände
- Architektonische Gestaltung der Tunnelportale und der Lärmschutzwände
- Städtebauliche Gestaltung der Tunneloberfläche (Nutzung als Park usw.)

Öffentlicher Verkehr:

Durch die Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs wird ein entscheidender Beitrag zur Verbesserung der Umweltsituation, zur Entlastung der Straßen und zur Aufrechterhaltung der Grundversorgung im ländlichen Raum erzielt.

Für die Oö. Landesregierung ist der flächendeckende Ausbau und die Oberösterreich weite Optimierung des öffentlichen Verkehrs eine verkehrspolitische Hauptzielsetzung. Der Erhalt und die gezielte, regionale Attraktivierung der Schieneninfrastruktur und des Busangebotes sind unbedingt erforderlich.

Um auf die Bedürfnisse der Regionen und die Wünsche der Bewohner einzugehen, wurden Verkehrskonzepte mit den Gemeinden erarbeitet. In den Regionen Ennstal, Pyhrn-Priel, Perg, Gusental, Grieskirchen Nord und Linz Nord konnten die

Verkehrskonzepte bereits umgesetzt werden. Die Schaffung von Synergien und die Auflassung echter Parallelfahrten zwischen Bahn und Bus sowie die Absicherung der Pendlerkurse waren unter anderem oberstes Gebot.

Wesentliche Bedeutung bei der nachhaltigen Umsetzung solcher ÖV-Konzepte kommt dem Abbau der Zugangsbarrieren zum ÖV sowie der Erstellung und Umsetzung von Mobilitätsmanagementkonzepten zu. Unter dem Abbau von Zugangsbarrieren ist dabei einerseits der gesamte Bereich der Barrierefreiheit sowie Maßnahmen zur Attraktivierung auch der flankierenden ÖV-Maßnahmen zu verstehen (vereinfachter Zugang zu aktuellen Informationen über das ÖV-Angebot, Taktverkehre, ÖV-Beschleunigungs- und -Bevorzugungsmaßnahmen, Verbesserung der Haltestellen- und Fuhrparkstandards, Schaffung attraktiver Tarifangebote, Anschlusssicherungssysteme...).

Der Aufbau von Mobilitätsmanagementstrukturen soll sicherstellen, dass die über die ÖV-Konzepte erreichten Standards so weiterentwickelt werden können, dass die Zahl der ÖV-Nutzer noch deutlich gesteigert werden kann. Die Umsetzung soll über regionale Konzepte betrieblichen-, kulturellen-, touristischen- und schulischen Mobilitätsmanagements erfolgen.

Vor allem im Schienenverkehr kommt auch den Fragen des Lärmschutzes zunehmend Bedeutung zu. Im Bereich des Zugverkehrs soll dabei besonderes Augenmerk darauf gelegt werden, dass einer der wesentlichen Vorteile der Schiene, in Ruhe – ohne Ablenkungen durch das Verkehrsgeschehen – die Fahrt und die Landschaft genießen zu können, nicht durch die Errichtung kilometerlanger und über die Fensterhöhe hinausreichender Lärmschutzwände zerstört wird. Im innerstädtischen und Stadtumlandbereich (Straßenbahnen, RegioTramsysteme, Lokalbahnen) soll verstärkt Augenmerk auf lärm- und erschütterungsarme Unter- und OberbaufORMen gelegt werden.

Radverkehr:

Der Radverkehrsanteil in der Stadt Linz ist im vergangenen Jahrzehnt von 5,5 auf 7,8 Prozent angewachsen, was einer Steigerung um 42 Prozent entspricht.

Das Radwegenetz wurde bis zum Jahr 2012 auf 145,2 Kilometer ausgebaut. Dies entspricht einem Zuwachs von 82 Prozent im Vergleich zu 1988. Zu den Radwegen kommen noch 56 Kilometer beschilderte Radrouten und 47,6 Kilometer Wegestrecken, auf denen das Radfahren gestattet ist, zum Beispiel auf Busspuren. Seit 2011 wird außerdem jeder neue Straßenkilometer auf Fahrradtauglichkeit hin überprüft.

Weitere Maßnahmen, wie insbesondere Radweglückenschlüsse im bestehenden Netz, sind geplant.

Im Zuge des Mobilitätsmanagements zeigen die Unternehmensgruppe Linz und das Land Oberösterreich seit mehreren Jahren auf vorbildliche Weise, wie Betriebe durch Förderung des Radverkehrs zur Verkehrslärminderung beitragen können. So wurden Diensträder angeschafft und die Radinfrastruktur (Abstellanlagen, Duschen, etc.) optimiert. Weiters wird mit regelmäßiger Information und Bewusstseinsbildung laufend auf die Nutzung dieses Verkehrsmittels hingewiesen.

Eine jährliche Aktion für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Unternehmensgruppe Linz und anderen Betrieben die teilnehmen wollen zeigt ein erfreuliches Bild:

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Teilnehmer	160	252	424	606	585	671	660
km-Bilanz	58.500	139.176	263.067	440.000	515.000	650.000	586.500

Bei der Aktion "Oö. Landesdienst fährt Rad 2010" haben sich insgesamt 103 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beteiligt und dabei rund 143.000 km mit dem Rad in die Arbeit zurückgelegt.

Schwerverkehr:

Seitens des Landes Oberösterreich wurden teilweise auf den, die Autobahn begleitenden Landesstraßen L und B, abschnittsweise Fahrverbote für Lkw > 7,5t höchstzulässiges Gesamtgewicht eingerichtet. Diese Fahrverbote beruhen auf der Straßenverkehrsordnung und wurden auf Grund des Ausweichverkehrs durch das Road-pricing auf den Autobahnen erforderlich. Diese Maßnahme hat natürlich auch umweltrelevante Auswirkungen für die Betroffenen.

9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPANUNG

Das Land Oberösterreich fördert die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen für Wohnobjekte, die an Landesstraßen L und B liegen. Die Kriterien für die Förderung, die Beurteilungsgrundsätze und der Ablauf der Förderung sind dabei in der Richtlinie "Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen" (Stand Juni 2008) zusammengefasst.

Gefördert wird der Einbau von Schallschutzfenstern und -türen in Wohn- und Schlafräumen sowie in Wohnküchen. Weiters können bereits eingebaute Schallschutzfenster und -türen im Nachhinein bis zu einem Zeitraum von 5 Jahren gefördert werden. Der Einbau von Schalldämmlüftern wird in Schlafräumen gefördert.

Zuständige Stelle für die Förderabwicklung ist die Abteilung Straßenerhaltung und betrieb beim Amt der Oberösterreichischen Landesregierung.

Nach Antragstellung wird auf Basis schalltechnischer Berechnungen beurteilt, bei welchen Wohn- und Schlafräumfenstern es zu Grenzwertüberschreitungen gemäß der Richtlinie "Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen" (Stand Juni 2008) kommt. Für diese Wohn- und Schlafräumfenster wird dann eine Förderung für den Einbau von Schallschutzfenstern bzw. -türen gewährt.

Die Höhe der Förderung wird auf der Grundlage der derzeit geltenden Richtlinien und Fördersätzen einer Fensterförderung in der Ausführung Kunststoff, Metall oder Holz, ein- oder zweiflügelig (mehrflügelig), nach dem Umfang der Fenster bzw. Türen errechnet. Die Kosten für Schalldämmlüfter werden in Schlafräumen bis zu einer Höhe von derzeit Euro 420,00 vergütet.

Grundsätzlich werden im Rahmen dieser Maßnahme Schallschutzfenster und -türen und Schalldämmlüfter gefördert. Aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände bzw. wälle) können dann realisiert werden, wenn das in der Richtlinie "Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen" (Stand Juni 2008) definierte Wirtschaftlichkeitskriterium eingehalten wird und darüber hinaus die örtlichen Gegebenheiten (Zufahrtssituation ...) bzw. andere Vorgaben nicht dagegen sprechen.

Die Stadt Linz fördert den Einbau von Schallschutzfenster an Gemeindestraßen. Für das Jahr 2014 ist ein Budget von rund 14.000 Euro vorgesehen.

Wirksamkeit:

Bei Errichtung von Lärmschutzwänden bzw. -wällen werden diese so dimensioniert, dass dadurch die Schwellenwerte von $L_{den} = 60$ dB und $L_{night} = 50$ dB für die maßgeblichen Immissionspunkte eingehalten werden können.

Bei Schallschutzfenstern und -türen wird durch das vorgeschriebene Mindestschalldämmmaß von 38 dB dafür Sorge getragen, dass die für das Schlafbedürfnis nötige Ruhe hergestellt werden kann.

10. ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN

Bei vielen Maßnahmen wie z.B. der Optimierung bzw. Verlagerung des Güterverkehrs, ist eine Zusammenarbeit mit Behörden außerhalb des Landes Oberösterreich erforderlich.

Durch die Europäische Gemeinschaft werden die Grenzwerte für die Schallemissionen von Kraftfahrzeugen als Anforderungen an Neufahrzeuge festgesetzt. Die Geräuschemissionsgrenzwerte wurden dabei kontinuierlich gesenkt, sodass in den letzten Jahren eine Abnahme der Antriebsgeräusche festgestellt wurde.

Die Geräuschemissionen von Reifen werden durch Richtlinien auf europäischer Ebene geregelt, womit eine Einstufung von Reifen nach ihrer Geräuschemission möglich ist. Bei entsprechender Kennzeichnung lärmarmen Reifen kann hier ein Beitrag zum Lärmschutz geleistet werden

11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

Raumordnung

Die Lebensqualität der Menschen ist genauso wie die Standort- und Wirtschaftsentwicklung eines Lebensraumes von der richtigen Gestaltung des Lebensraumes abhängig. Der gezielte, effiziente und innovative Einsatz des gesamten Instrumentariums der Raumordnung und der regionalen Entwicklung soll die Attraktivität des Standorts Oberösterreich verbessern. Dazu gehören auch der Bebauungsplan, der Flächenwidmungsplan, regionale und landesweite Raumordnungsprogramme sowie Ortsbildbeiräte und ein ausgewogenes Regionalmanagement.

Gemeindeplanung:

Am unmittelbarsten wird Raumordnung für den einzelnen Bürger und die einzelne Bürgerin auf Gemeindeebene spürbar. Den Gemeinden kommt daher bei der Gestaltung eines nachhaltigen und wirtschaftlich erfolgreichen Lebensraumes eine sehr wichtige Rolle zu. Die Planungsinstrumente der Gemeinde sind Flächenwidmungs- und Bebauungsplan. Der Flächenwidmungsplan besteht aus dem örtlichen Entwicklungskonzept und dem Flächenwidmungsteil. Die lang- und mittelfristige Entwicklung der Gemeinde wird durch das örtliche Entwicklungskonzept

(OEK) vorgezeichnet, der Flächenwidmungsteil legt den Nutzungsspielraum jeder einzelnen Parzelle fest. Über Bebauungspläne wird die Erschließung des Baulandes und dessen Ausnutzungsgrad mit verschiedenen Bauformen bestimmt. Alle diese Pläne liegen in Verordnungsform bei den Plan-erstellenden Gemeinden auf.

Landesplanung:

Das Landesraumordnungsprogramm (LAROP) bildet den strategischen Rahmen der Landesplanung und erhält als Verordnung der Landesregierung seine Rechtskraft. Regionale und sachbereichsbezogene Raumordnungsprogramme konkretisieren die strategischen Planungsaussagen aus dem LAROP. Eine zunehmend wichtige Rolle im Rahmen raumordnerischer Aktivitäten spielen Raumverträglichkeitsprüfungen von Programmen, Plänen und Projekten. Im Wesentlichen geht es darum, die abschätzbaren Auswirkungen von Maßnahmen auf den Naturraum, die Siedlungsstruktur, die Wirtschaftsentwicklung, den Verkehr oder auf Einrichtungen der Ver- und Entsorgung zu erfassen. Dadurch soll erreicht werden, dass Projekte, deren Verwirklichung gravierende Unverträglichkeiten mit der Raumentwicklung und/oder Umweltqualität erwarten lassen, frühzeitig erkannt werden und gegensteuernde Maßnahmen gesetzt werden können.

Raumverträglichkeitsprüfungen (RVP) für Verkehrswege – Korridoruntersuchungen:

Die Planung neuer Straßen- und Bahntrassen ist aufgrund der großen Raum- und Umweltwirksamkeit ein sehr komplexer Prozess, der in der Regel einen langen Planungszeitraum bis zur Realisierung aufweist. Die bestehende Rechtsordnung erfordert bis zur Realisierung eine Reihe von Genehmigungen aufgrund verschiedener Materienetze. Mit diesen Planungen sind in der Regel eine Reihe von konkurrierenden Nutzungsinteressen verbunden: so werden insbesondere die Interessen der Wohnbevölkerung, der Landwirtschaft, des Grundwasserschutzes, des Naturschutzes und der Forstwirtschaft berührt.

Mit dem Instrument der Korridoruntersuchung wurde im Land Oberösterreich ein neuer Weg in der Infrastrukturplanung entwickelt, um möglichst frühzeitig die verschiedenen Interessenlagen in die Planung einbeziehen zu können. Dabei geht es einerseits darum, jene öffentlichen Schutzinteressen rasch und übersichtlich erfassen zu können, die einer Trassenplanung entgegenstehen. Andererseits sollen die Interessen der Gemeinden und der Bevölkerung durch frühzeitige Einbeziehung in die Untersuchung ebenfalls rasch in die Untersuchung einfließen. Als Ergebnis der Untersuchung sollen Korridore (Korridor = grobe Trassierungsalternative) vorliegen, die in den notwendigen Genehmigungsverfahren auch erfolgreich umgesetzt werden können.

Die Korridoruntersuchung ist als gestufter Planungs- und Entscheidungsprozess aufgebaut.

- Die Untersuchung geht dabei nicht wie üblich von Trassenentwürfen aus, sondern von einer Verkehrsuntersuchung, welche den Bedarf an der Infrastruktur und deren erforderlicher Kapazität abschätzt.
- In der nachfolgenden Raumuntersuchung werden jene Gebiete festgelegt, welche aufgrund der gegebenen Schutzinteressen "Taburäume" für Trassenüberlegungen darstellen.
- Erst dann werden erste wirtschaftlich und technisch mögliche Korridorvarianten entwickelt, die möglichst außerhalb der Taburäume liegen sollen.
- Von allen Korridorvarianten werden aufgrund der Bewertungen durch die Sachverständigen schrittweise jene ausgeschieden, welche bezüglich der Verletzung von Schutzinteressen wesentlich sind.

Bereits vom ersten Schritt an werden die Gemeinden in die Untersuchung einbezogen. Die Bewertungsverfahren sind so aufgebaut, dass sie leicht verständlich und nachvollziehbar sind. Durch maximale Untersuchungstransparenz wird vermieden, dass mögliche Trassenalternativen unbegründet aus der Untersuchung ausgeklammert werden. Damit wird eine Versachlichung der Diskussion erreicht und einer Polarisierung verschiedener Interessen vorgebeugt.

Bewusstseinsbildende Maßnahmen:

Um die Problematik des Themas Lärm der Bevölkerung bewusster zu machen, ist es notwendig, die Informationen zielgruppengerecht aufzubereiten und zu transportieren.

In diesem Zusammenhang wird in Oberösterreich für Schulen z.B. der so genannte "Hörerlebnis-Pavillon" zur Verfügung gestellt. Damit können Kindern und Jugendlichen, durch interaktive Inhalte, die verschiedenen Aspekte des Themas Lärm näher gebracht werden. So wird ein Problembewusstsein geschaffen und die möglichen Auswirkungen der eigenen Verhaltensweisen aufgezeigt.

Das Land Oberösterreich wird sich auch weiterhin am Aktionstag "Tag gegen Lärm" beteiligen. In diesem Zusammenhang wird einer breiten Öffentlichkeit die Thematik näher gebracht und mit Aktionen und Veranstaltungen bewusstseinsbildende Maßnahmen gesetzt.

Viele Gemeinden in Oberösterreich beteiligen sich am "Weltumwelttag", der "Europäischen Mobilitätswoche" und am "Autofreien Tag". Mit diesen Aktionstagen wird auf die Möglichkeiten des Umweltverbundes (zu Fuß gehen, Radfahren, Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel) aufmerksam gemacht. Im OÖ. Landesradverkehrskonzept 2009 sind eine Reihe von bewusstseinsbildenden Maßnahmen für die "sanfte" und damit lärmarme Mobilität vorgesehen.

Lärmarme Reifen

Wie Untersuchungen gezeigt haben, ist gerade im Bereich des lärmarmen Reifens ein großes Schallminderungspotenzial gegeben. Durch verschärfte Grenzwerte hinsichtlich Lärmemission für Reifen, welche relativ leicht erfüllbar sind, könnte eine Schallemissionsverringerung von mind. 3 dB (entspricht einer Halbierung des Verkehrs) erreicht werden. In diesem Zusammenhang ist es jedoch wesentlich, dass diese Richtlinien auch europaweit mittelfristig umgesetzt werden.

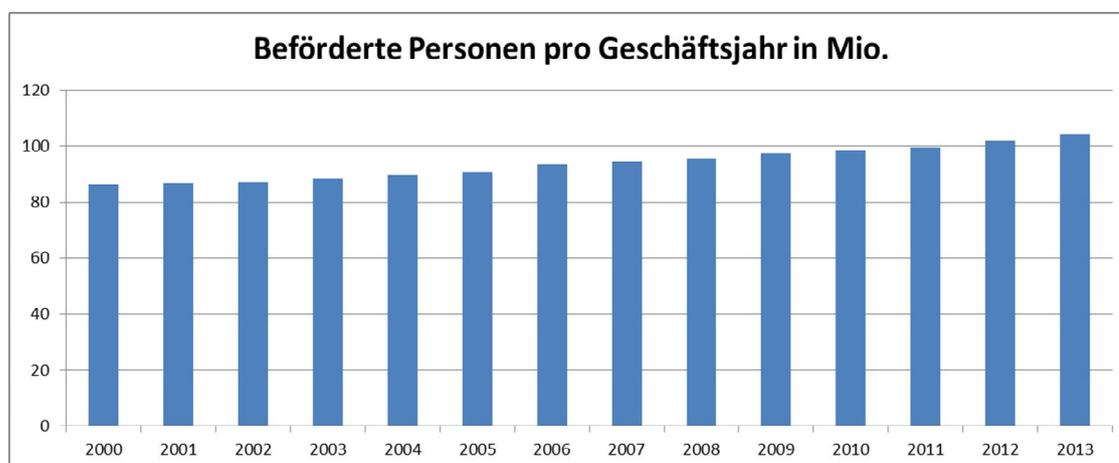
Öffentlicher Verkehr:

Langfristig ist über den Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs eine Lärminderung möglich, wenn dadurch der Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel gefördert wird. Erste Schritte dazu wurden in Oberösterreich bereits gesetzt.

Insbesondere das *Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz* definiert konkrete Schritte hin zu mehr öffentlichem Verkehr.

In diesem Gesamtverkehrskonzept wird als grundlegendes politisches Ziel festgelegt, dass der Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehr (Fußgeher, Radfahrer und Öffentlicher Verkehr) von 36 % (Prognose 2011) auf 40 % im Jahr 2025 steigen soll und gleichzeitig der Anteil des motorisierten Individualverkehrs, entgegen dem prognostizierten Trend von 68 % bis 2025, auf 60 % sinken soll. Wenn das Ziel eines 40 %-igen Umweltverbund-Anteils im Jahr 2025 erreicht wird, entspricht das einer Verringerung und Verlagerung von 60 Millionen Fahrten des motorisierten Individualverkehrs zu Gunsten des Umweltverbunds.

In Linz liegt der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am Gesamtaufkommen bei 24 Prozent und bei mehr als 104 Millionen beförderten Fahrgästen im Jahr 2013.



Neben der Anbindung neuer Wohngebiete wurde die Verlängerung der Straßenbahn über die Linzer Stadtgrenzen hinaus in Richtung Harter Plateau ausgeführt, die in weiterer Folge bis Traun führen wird.

Mit der Einführung des sog. „Jobtickets“ wurde vor allem ein Anreiz für Berufstätige zum Umstieg von IV auf ÖV geschaffen. Zusätzlich wird von der Stadt Linz durch die Umlage von Parkgebühren die ÖV Jahresnetzkarte zu einem attraktiven Preis angeboten.

2. Schienenachse

Die LINZ LINIEN planen die Streckenführung zwischen Linker Brückenstraße und Bulgaripplatz mit neun neuen Haltestellen. Damit soll der Osten von Linz erschlossen und eine dringend erforderliche Ausweitung der bestehenden Straßenbahnlinien erfolgen.

Diese Schienenachse stellt auch die Grundlage für einen allfälligen Netzausbau in das nördliche Umland dar.

12. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN

Für die Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen – Schallschutzfenster und -türen sowie Schalldämmlüfter – werden in den nächsten Jahren ähnliche Budgets zur Verfügung stehen wie in den vergangenen Jahren. Die Finanzmittel werden entsprechend dem vorhersehbaren Bedarf budgetiert.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen – Lärmschutzwände und wälle – werden an Landesstraßen nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel berücksichtigt

13. GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPLANS

Die Wirksamkeit der Maßnahmen des Aktionsplanes kann durch die bis zum Jahr 2017 zu erstellenden strategische Lärmkarten dokumentiert werden, wobei jedoch die Aussagegenauigkeit dadurch eingeschränkt werden könnte, das für die nächste Runde der Kartierung bereits ein europaweit einheitliches Berechnungs- und Bewertungsverfahren zum Einsatz kommen soll, dass sich von dem Verfahren für die Kartierung 2012 unterscheidet.

Hinsichtlich der durch Schallschutzfenster und/oder Schalldämmlüfter geschützten Objekte ist die Führung eines gesonderten Katasters notwendig, da für diesen

passiven Schallschutz derzeit keine Darstellung bei der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie vorgesehen ist.

Alle Förderungen von Schallschutzmaßnahmen werden in Oberösterreich dokumentiert und in einer Datenbank erfasst.

14. SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN

Die Anzahl der durch die konkreten Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren vor Umgebungslärm geschützten Personen hängt maßgeblich von der Anzahl der Fördergesuche und den dafür budgetierten Mitteln ab.

15. BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN

Die strategische Umweltprüfung (SUP) beschreibt und bewertet die Umweltauswirkungen von Planungen. Mit Hilfe der SUP soll der Umwelt gleich viel Bedeutung beigemessen werden, wie wirtschaftlichen oder sozialen Aspekten. Umweltaspekte können durch eine SUP rechtzeitig in die Planungsprozesse einfließen.

Die EU-Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (Richtlinie über die Strategische Umweltprüfung, SUP-Richtlinie) ist in Österreich in verschiedenen Materiengesetzen auf Landes- und Bundesebene umgesetzt.

Eine Umweltprüfung von Aktionsplänen ist beispielsweise gemäß § 8 Abs. 1 Bundes-LärmG durchzuführen, sofern „die Aktionspläne

1. einen Rahmen für die künftige Genehmigung von Vorhaben, die im Anhang 1 UVP-G 2000 angeführt sind, festlegen,
2. voraussichtlich Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben oder
3. einen Rahmen für sonstige Projekte festlegen und die Umsetzung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben wird.“

Der vorliegende Aktionsplan enthält keine Maßnahmen oder Aktivitäten, die einen Rahmen für künftige Genehmigungen von Vorhaben, die im UVP-G 2000 angeführt sind, festlegen, oder die voraussichtlichen Auswirkungen auf Natura 2000 Gebiete haben

16. ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPLANES FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG

Der Teilaktionsplan „Teil 5 und Teil 5B, Aktionsplanung Oberösterreich (Straßen außer A&S) und Straßen im Ballungsraum Linz“ befasst sich mit den Landesstraßen L und B im Kompetenzbereich des Landes Oberösterreich mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen und mit den Landes- und Gemeindestraßen im Ballungsraum Linz.

Seit vielen Jahren fördern die Stadt Linz und das Land Oberösterreich die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen. Dabei wird eine Förderung für den Einbau von Schallschutzfenstern und -türen in Wohn- und Schlafräumen sowie Schalldämmlüftern für Schlafräume gewährt.

Für die Errichtung von passiven Lärmschutzmaßnahmen im gesamten Landesgebiet wurden vom Land Oberösterreich seit dem Jahr 2000 mehr als 6,3 Mio. Euro für diese Maßnahme aufgewendet. Mit diesen Mitteln wurde der Einbau von mehr als 19.600 Schallschutzfenstern und -türen gefördert. Die Stadt Linz förderte im Zeitraum 2009 – 2013 den Einbau von Schallschutzfenstern mit mehr als 61.600 Euro

Weiters wurden im Bereich bestehender Landesstraßen L und B seit dem Jahr 2000 Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von mehr als 40.400 m und einer Gesamtfläche von rund 105.600 m² errichtet. Die Investitionen betragen dabei mehr als 15,1 Mio. Euro.

Für die Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und -türen sowie Schalldämmlüfter) werden in den nächsten Jahren ähnliche Budgets zur Verfügung stehen, wie in den vergangenen Jahren.

Bei den langfristigen Strategien zur Vermeidung von Umgebungslärm wird ein Hauptaugenmerk auf gemeinschaftsrechtliche Regelungsmöglichkeiten zu legen sein. Insbesondere Maßnahmen zur Reduktion der Emissionen, vor allem beim Reifenrollgeräusch (lärmarme Reifen) und eine weitere Reduktion im Bereich der Antriebsgeräusche bilden eine effiziente Form der Lärminderung.

Darüber hinaus kommt im Zusammenhang mit langfristigen Strategien sicherlich der Raumordnung in Oberösterreich eine äußerst wichtige Rolle zu.

Der Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs stellt eine weitere Maßnahme im Bereich der langfristigen Strategien dar.

Der Entwurf des Teilaktionsplans wurde für 6 Wochen öffentlich aufgelegt und die in diesem Zeitraum einlangenden Stellungnahmen gewürdigt.

16.1 BESTEHENDE LÄRMSCHUTZPROGRAMME

Angaben zu Lärmschutzprogrammen, die in der Vergangenheit durchgeführt oder noch vor der Erstellung der Aktionspläne begonnen wurden.

Förderung von Lärmschutzmaßnahmen durch die Oö. Straßenverwaltung

- **Gesamtkosten (in Euro):**
ca. 21,4 Mio. Euro
- **Datum des Programmstarts:**
2000
- **Datum des Programmabschlusses:**
2012
- **Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung:**
genau Anzahl der Einwohner kann nicht angegeben werden, da die Förderung auf eine Wohneinheit bezogen ist
- **Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Programmstarts:**
Grenzwert für Lden = 60 dB und Grenzwert für Lnight = 50 dB entsprechend der Richtlinie Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen
- **Zusammenfassung der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf:**
Lärmbelastung durch Straßenverkehr auf Landesstraßen
- **Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmschutzprogramms:**
Nach Antragstellung wird auf Basis schalltechnischer Berechnungen beurteilt, bei welchen Wohn- und Schlafräumen es zu Grenzwertüberschreitungen gemäß der Richtlinie "Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen" (Stand Juni 2008) kommt. Für diese Wohn- und Schlafräume wird dann eine Förderung für den Einbau von Schallschutzfenstern bzw. -türen gewährt.
- **Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen des Lärmschutzprogramms, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten:**
Förderung von Schallschutzfenstern und -türen. Die Kosten richten sich nach der Anzahl der Förderanträge
- **Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmschutzprogramms:**
Überprüfung der Anforderungen entsprechend den Förderbedingungen
- **Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen:**
<http://www.land-oberoesterreich.gv.at/themen/umwelt>
- <http://www.laerminfo.at>

16.2 GEPLANTE LÄRMSCHUTZPROGRAMME – LÄRMAKTIONSPLAN

Förderung von Lärmschutzmaßnahmen durch die Oö. Straßenverwaltung

- **Gesamtkosten (in Euro):**
Die Kosten richten sich nach der Anzahl der Förderanträge
- **Beginndatum des Lärmaktionsplans:**
2013
- **Enddatum des Aktionsplans:**
2017
- **Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung:**
genau Anzahl der Einwohner kann nicht angegeben werden, da die Förderung auf eine Wohneinheit bezogen ist
- **Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Beginns des Lärmaktionsplans:**
Grenzwert für $L_{den} = 60$ dB und Grenzwert für $L_{night} = 50$ dB entsprechend der Richtlinie Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen
- **Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf):**
Lärmbelastung durch Straßenverkehr auf Landesstraßen
- **Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans:**
Nach Antragstellung wird auf Basis schalltechnischer Berechnungen beurteilt, bei welchen Wohn- und Schlafräumen es zu Grenzwertüberschreitungen gemäß der Richtlinie "Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen" (Stand Juni 2008) kommt. Für diese Wohn- und Schlafräume wird dann eine Förderung für den Einbau von Schallschutzfenstern bzw. -türen gewährt.
- **Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz ruhiger Gebiete, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten:**
Förderung von Schallschutzfenstern und -türen. Die Kosten richten sich nach der Anzahl der Förderanträge
- **Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans:**
Überprüfung der Anforderungen entsprechend den Förderbedingungen
- **Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen:**
<http://www.land-oberoesterreich.gv.at/themen/umwelt>
- <http://www.laerminfo.at>