

UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2013

TEIL 4

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: 01.10.2013

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 Betroffenenauswertung

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 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	5
3.	GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN.....	5
4.	ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN	5
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
9.	MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG	14
10.	ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN	16
11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM	16
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.....	21
15.	BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN	21
16.	ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPLANS FÜR DIE EU- BERICHTERSTATTUNG.....	23
16.1	Bestehende Lärmschutzprogramme.....	24
16.2	Geplante Lärmschutzprogramme – Lärmaktionsplan.....	26

EINLEITUNG

Ziel der Aktionspläne ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Dazu sind auch Gebiete, die aufgrund 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 Lebensministerium, 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.

Da die Lärm-Aktionspläne auf Basis von strategischen Umgebungslärmkarten erstellt werden, sind sie auch als strategische Aktionspläne anzusehen. Sie stellen somit eine Grundlage für weitere Planungen dar. Durch die Teil-Aktionspläne werden keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet. Weiterführende Möglichkeiten zur Lärminderung und Ruhevorsorge sind auch im "Handbuch Umgebungslärm" des Lebensministeriums aufgezeigt.

1. PLANUNGSGEBIET

Im Rahmen der vorliegenden Aktionsplanung wurden

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

mit einer jährlichen Verkehrsbelastung von mehr als **3 Millionen Kraftfahrzeugen** berücksichtigt.

2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Landesstraßenplanung

3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

- Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (BGBl. I Nr. 60/2005)
- Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (BGBl. II Nr. 144/2006)
- NÖ Straßengesetz 1999 (LGBl. 8500-2)

	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 bestehenden Landesstraßen B und L	60 dB	50 dB

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

Auf Basis der DTM Laserscandaten wurde ein digitales Geländemodell erstellt.

Für die Emissionsquelle Straße wurde mittels ArcGIS ein Straßengraph mit allen für die Berechnung relevanten Daten erstellt. Die Ermittlung der einzelnen Fahrzeugkategorien erfolgte dabei gemäß RVS 04.02.11. Brücken, Talübergänge und Unterführungen wurden im Berechnungsmodell manuell korrigiert.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden gemäß § 4 der Bundes-LärmV nach RVS 04.02.11, Umweltschutz, Lärm und Luftschadstoffe, Lärmschutz, 2. Abänderung März 2009 vorgenommen.

Die verwendeten Datengrundlagen (Verkehrswerte, Verkehrsaufteilung, Geschwindigkeiten, Fahrbahndecken usw.) wurden vom Amt der NÖ Landesregierung bzw. von den Ballungsraumgemeinden mit Stand 2011 erhoben und entsprechend in digitaler Form aufbereitet.

Die Berechnungen der längenbezogenen Emissionen wurden aufbauend auf die aufbereiteten Daten entsprechend der RVS 04.02.11 unter Berücksichtigung der zugehörigen Definitionen bzw. der Basiswerte für Fahrbahndecken, Anzahl der Lkw_{leicht&schwer}, Anzahl der Pkw, Geschwindigkeiten etc. durchgeführt.

Für die Bearbeitungskorridore standen die Daten des Zentralen Melderegisters (ZMR) sowie des Gebäude- und Wohnungsregisters (GWR) zur Verfügung, welche die Grundlagen zur Bestimmung der betroffenen Einwohner darstellen.

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 Aktionsplans Österreich entnommen werden. Die Werte sind dort für den Ballungsraum Wien und außerhalb des Ballungsraums Wien getrennt nach Bundesländern angegeben.

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

Prinzipiell kann aber festgehalten werden, dass an Landesstraßen B und L durch die, seit dem Jahr 2000 durch das Land Niederösterreich auf Antrag der Förderwerber gesetzten Maßnahmen (passiver Lärmschutz), rd. 8.600 Personen geschützt werden konnten.

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 es sollen keine „besonderen Lärmprobleme“ als solche definiert werden.

Dies gilt insbesondere für passive Lärmschutzmaßnahmen.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen an Landesstraßen B und L sind im gesamten Landesgebiet des Bundeslandes Niederösterreich (z.B. Lärmschutzwände bzw. -dämme) 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 Landesstraßenplanung insgesamt 7 Stellungnahmen eingelangt.

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

Betreffend die maßgebenden Straßenabschnitte ist anzumerken, dass es zur Zeit der Erhebungen Straßenabschnitte gab, welche Verkehrszahlen geringfügig unter einer jährlichen Verkehrsbelastung von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen aufwiesen und daher nicht berücksichtigt wurden. Hierzu kann jedoch festgehalten werden, dass für die nächste Überarbeitung des Lärmkatasters bzw. des Aktionsplans im Jahr 2017 sämtliche Straßenabschnitte, welche in einem derartigen Schwankungsbereich liegen, berücksichtigt werden sollen. Zusätzlich ist noch geplant, alle Gemeinden in NÖ (zusätzlich zu den Ballungsraumgemeinden) noch mehr in die Erhebungen einzubinden, um Straßenabschnitte (z.B. Teilabschnitte von Gemeindestraßen), welche die o.a. Kriterien erfüllen und beim vorliegenden Lärmkataster nicht berücksichtigt wurden, in die Betrachtung mitaufzunehmen.

Bezüglich des Positionspapiers der Bundesarbeiterkammer ist festzuhalten, dass sich die Ausarbeitung der Umgebungslärmkarten und der Aktionspläne an den Vorgaben der EU orientiert und nicht vom Amt der NÖ Landesregierung beeinflussbar ist. 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. Die in dem o.a. Positionspapier angeführten Punkte werden jedoch von Seiten des Amtes der NÖ Landesregierung kritisch betrachtet und ggf. bei der Überarbeitung des Lärmkatasters bzw. des Aktionsplans im Jahr 2017 berücksichtigt.

Betreffend die Stellungnahme des Rechnungshofes wird angemerkt, dass das Land Niederösterreich passive Lärmschutzeinrichtungen für Objekte (Häuser, Wohnungen) fördert, 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. Die Kosten für diese nur schwer im Vorhinein zu planenden Lärmschutzmaßnahmen, sind neben anderen wesentlichen Kostenstellen, wie z.B. Bauprogramme etc., die Grundlage für zukünftige Budgeterstellung.

Hinsichtlich des Denkmalschutzes bzw. des Einbaus von Lärmschutzfenster in denkmalgeschützten Gebäuden und der damit verbundenen Stellungnahme des Bundesdenkmalamtes ist anzumerken, dass bei denkmalgeschützten Gebäuden, so wie es bereits in der Vergangenheit praktiziert wurde, auch zukünftig die Belange des Lärmschutzes und des Denkmalschutzes abgestimmt werden.

Zum Umweltkontrollbericht 2013 ist anzumerken, dass die darin angeführten Empfehlungen in den Koordinierungsgesprächen der Bundesländer mit dem Ministerium abgehandelt werden.

8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

Bereits seit über 25 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, Drinkweldergasse 14	(Tel.Nr.: 02732/82125)
BA 8	3830 Waidhofen/Thaya, Heidenreichsteinerstr.42	(Tel.Nr.: 02842/52691)



Passiver Lärmschutz (Einbau von Lärmschutzfenstern bzw. -türen und Lüfter) außerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden:

An Landesstraßen B und L wurden seit dem Jahr 2000 rd. € 10.470.000,- vom Land Niederösterreich in den Einbau passiver Lärmschutzmaßnahmen investiert.

Aktiver Lärmschutz (Errichtung von Lärmschutzwänden bzw. -wällen) außerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden:

Insbesondere bei der Errichtung sämtlicher Straßenneubauprojekte (z.B. Umfahrungsstraßen) hat Lärmschutz in Niederösterreich eine hohe Priorität. Sowohl für diese Maßnahmen, als auch für aktive Maßnahmen an Bestandsstrecken wurden seit dem Jahr 2000 rd. € 9.408.000,- vom Land Niederösterreich investiert.

Verkehrsverlagerungen infolge Netzergänzungen außerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden:

Exemplarisch werden an dieser Stelle nachfolgend angeführt:

Durch die Errichtung der A5 Nord Autobahn und der S1 Wiener Außenring Schnellstraße, nördlich von Wien, wurden die angrenzenden Gemeinden durch Verkehrsverlagerungseffekte auf die A5 Nord Autobahn und die S1 Wiener Außenring Schnellstraße, vom Durchzugsverkehr entlastet. Das zeitgleich eingerichtete LKW-Durchfahrtsverbot auf der Landesstraße B7 für LKW über 3,5 t unterstützt diesen Verlagerungseffekt und bietet Schutz vor sogenanntem „Mautfluchtverkehr“.

Durch die Komplementierung des Regionenrings durch die S33 Kremser Schnellstraße, Donaubrücke Traismauer, konnte großräumig sowohl Verkehr von der S5 Stockerauer Schnellstraße in Richtung Krems, als auch von der Landesstraße B19 auf das höherrangige Netz verlagert werden. Vor allem die B19, welche vor der Errichtung der Donaubrücke Traismauer eine Zubringerfunktion zur A1 West Autobahn darstellte, konnte durch das nun gültige LKW-Durchfahrtsverbot für LKW über 3,5 t nachhaltig entlastet werden.

LKW-Durchfahrtsverbote

Das Land NÖ unterhält ein umfangreiches Netz an automatischen Verkehrszählstellen, das laufend erweitert wird. Damit können Veränderungen der Verkehrsbelastung aufgliedert 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.

Bestehende LKW-Durchfahrtsverbote:

- B 1 Amstetten Ost - Amstetten West
- B 1 Amstetten West - St. Valentin
- B 1 Loosdorf - Melk
- B 1 Melk - Pöchlarn

Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013

- B 1 Pöchlarn - Ybbs
- B 1 Ybbs - Amstetten Ost
- B 3 Krems - Emmersdorf
- B 3 Emmersdorf - Persenbeug
- B 3 Langenzersdorf - Korneuburg
- B 9 Bereich Fischamend
- B 9, B 211 Fischamend - Staatsgrenze
- B 10 Schwechat Bruck/Leitha
- B 11 Schwechat - Wiener Neudorf
- B 16 Bereich Ebreichsdorf - Weigelsdorf
- B 16, L 154 Münchendorf - Wien
- B 17 Bereich Wiener Neudorf
- B 17 Neunkirchen - Gloggnitz
- B 17 Traiskirchen - Oeynhausen
- B17 Sollenau - Theresienfeld - Günselsdorf
- B 18 Leobersdorf - Traisen
- B 19 Perzendorf - Göllersdorf
- B 19, B 1, B 43 in Zusammenhang mit der Donaubrücke Traismauer
- B 20 Traisen - Landesgrenze
- B 33 Aggstein - Mautern
- B 53, L 4083 Bereich Lichtenwörth
- B 54 Seebenstein - Grimmenstein
- B 54 Schwarza am Steinfeld
- B 55 Thomasberg
- B210 Baden und Helenental
- L 45, L 113 Bereich Grafenwörth - Hadersdorf
- L 96 Bereich Petzenkirchen
- L 100 St. Pölten - Krems
- L 137 Bereich Bad Fischau-Brunn
- L 2003 Bereich Zwölfaxing - Pellendorf
- L 2008 Vösendorf - Hennersdorf
- L 6189 Bereich Aubauern
- Durchfahrtsverbote im Bereich der A 5 und S 1
- Durchfahrtsverbote im Bereich der A 6
- Durchfahrtsverbote im Bereich zwischen B 16 und B 10
- Durchfahrtsverbote im Bereich Bruck/Leitha
- Durchfahrtsverbote im Bereich Grimmenstein
- Durchfahrtsverbote im Bereich Guntramsdorf
- Durchfahrtsverbote im Bereich Herzogenburg
- Durchfahrtsverbote im Bereich Kottlingbrunn - Bad Vöslau
- Durchfahrtsverbote im Bereich Leopoldsdorf
- Durchfahrtsverbote im Bereich Mannswörth (Hafen Albern)

- Durchfahrtsverbote im Bereich Schwechat
- Durchfahrtsverbote im Bereich Stockerau - Hollabrunn
- Durchfahrtsverbote im Bereich Waldviertel - B 2 und B 4 (E 49)

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>.

Errichtung von Ortsumfahrungen außerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden:

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

Ortsumfahrungen

- B1 Umfahrung Enns – Teil NÖ
- B1 Umfahrung Prinzersdorf
- B4 Umfahrung Maissau
- B4 Umfahrung Seitersdorf-Wolfpassing
- B6 Umfahrung Eichenbrunn
- B14 Umfahrung Klosterneuburg
- B14 Westspange Rannersdorf; Teil 1
- B15 Umfahrung Himberg
- B15 Umfahrung Maria Lanzendorf Ost
- B15 Umfahrung Maria Lanzendorf West
- B16 Umfahrung Leopoldsdorf
- B17 Umfahrung Sollenau-Theresienfeld
- B21b Umfahrung Wiener Neustadt Ost; Teil 1
- B36 Umfahrung Großhaslau
- B46 Umfahrung Laa Ost
- B122 Umfahrung Seitenstetten
- B212 Zubringer AST Vöslau
- B303 Umfahrung Jetzelsdorf
- L112 Umfahrung Pischelsdorf

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.

Die folgenden Angaben beziehen sich ausschließlich 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 wurden jene Bereiche, die eine Schwellenwertüberschreitung aufweisen, analysiert:

In einer 1. Stufe wurde überprüft, ob die Errichtung von punktuellen, verkehrs- bzw. lärmreduzierenden Maßnahmen (Einzelmaßnahmen) sinnvoll ist. Dabei war insbesondere darauf Bedacht zu nehmen, dass die geplante Maßnahme keine negativen Auswirkungen auf benachbarte Bereiche hat. In Bereichen, in denen Einzelmaßnahmen nicht sinnvoll sind, sollten in einer 2. Stufe in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und dem Land Niederösterreich Maßnahmen auf regionaler bzw. überregionaler Ebene entwickelt werden.

Auf Basis der o.a. Analyse wurden in den 5 Ballungsraumgemeinden in den letzten Jahren zahlreiche Maßnahmen gesetzt, die zur allgemeinen Reduzierung der Lärmbelastung beitragen, welche nachstehend auszugsweise für eine Vielzahl an Maßnahmen zusammengefasst wurden:

Perchtoldsdorf:

- Tempo 40 km/h im gesamten Ortsgebiet (ausgenommen B13 und L2091)
- Betrieb eines Elektrobussystems für den Ortsverkehr
- Förderung des Alltagsradverkehrs - Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr in die Gegenrichtung – um einen weiteren Anreiz zu bieten, kurze innerörtliche Wege vom PKW auf das Fahrrad zu verlagern
- Bewusstseinsbildende Maßnahmen – Aktion „Rad oder Fuß attraktiv zu machen“
- Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden betreffend gemeinsame Lösungen zum Thema Verkehr bzw. dadurch resultierenden Lärm

Brunn am Gebirge:

- Tempo 40 km/h im gesamten Wohngebiet
- "Kommunales Mobilitätsmanagement", welches sich sowohl auf den motorisierten bzw. nicht motorisierten Individualverkehr, als auch auf den öffentlichen Verkehr bezieht
- Allgemeine raumplanerische Maßnahmen, um auf das Thema Lärm durch den möglichen entstehenden Verkehr Rücksicht zu nehmen
- Leihradsystem „nextbike“ inkl. Unterstützung der Aktion „erste ½ Stunde gratis“ des Leihsystems
- Erstellung eines "Radwege-Ausbau-Konzepts" - prioritäre Radweglückenschlüsse bzw. notwendige Anbindungen im Radwegenetz
- Ausbau des Radwegenetzes
- Sichtung von Problemstellen im Fußgängerbereich
- Jährliche bewusstseinsbildende Veranstaltungen zum Thema Verkehr
- Einbindung des öffentlichen Verkehrs in die Planungen und laufender Kontakt mit den öffentlichen Verkehrsbetrieben betreffend notwendige Verbesserungen bzw. Problemstellungen
- Einbindung des Themas Lärm bei Sanierung bzw. beim Neu- und Ausbau des Brunner Gemeindestraßennetzes
- Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden betreffend gemeinsame Lösungen zum Thema Verkehr bzw. dadurch resultierenden Lärm
- Die Marktgemeinde Brunn am Gebirge hat für die Erledigungen der eigenen Bediensteten ein Elektro-Auto und einen Elektro-Scooter angekauft. Diese Fahrzeuge sind nicht nur schadstoffarm, sondern auch noch sehr leise. Hier möchte die Marktgemeinde Brunn am Gebirge eine Vorbildwirkung erzielen. Diese Maßnahmen sollen es den Brunner BürgerInnen erleichtern bzw. schmackhaft

machen, sich auch ohne KFZ bzw. mit "leisen" KFZ in Brunn am Gebirge zu bewegen.

Wiener Neudorf:

- Tempo 30 km/h auf allen Anliegerstraßen in den Wohngebieten
- Tempo 40 km/h auf der Hauptstraße und der Schillerstraße
- Leihradsystem „nextbike“ inkl. Unterstützung der Aktion „erste ½ Stunde gratis“ des Leihsystems
- Radfahr-Leitsystem in Abstimmung mit den Nachbargemeinden samt Erstellung einer Bezirksradwegkarte
- Ankauf eines Elektrofahrzeuges für die Auslieferung „Essen auf Räder“ im Gemeindegebiet
- Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden betreffend gemeinsame Lösungen zum Thema Verkehr bzw. dadurch resultierenden Lärm

Maria Enzersdorf:

- Tempo 40 km/h in Wohngebieten, außer auf Landesstraßen B und L
- Leihradsystem „nextbike“ inkl. Unterstützung der Aktion „erste ½ Stunde gratis“ des Leihsystems
- Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden betreffend gemeinsame Lösungen zum Thema Verkehr bzw. dadurch resultierenden Lärm

Mödling:

- Tempo 30 km/h auf Gemeindestraßen
- Tempo 40 km/h auf Landesstraßen und einzelnen Gemeindestraßen
- Erweiterung der bestehenden P&R-Anlage um 150 Stellplätze
- City Bus Linien - Routenführung und Vernetzung mit den Nachbargemeinden werden laufend optimiert
- Betrieb und Förderung von Sammel- und eines Anschlusstaxis
- Schließung von Lücken im bestehenden Radwegenetz
- Einführung von Begegnungszonen und Prüfung der Möglichkeit des Radfahrens gegen die Einbahn
- Erweiterung des Fuhrparks der Stadtgemeinde Mödling mit weiteren Diensträdern, einem Elektro-Scooter und einem Elektro-Auto - somit bietet man den Bediensteten die Möglichkeit, ihre Dienstwege alternativ angetrieben zu erledigen
- Leihradsystem „nextbike“ inkl. Unterstützung der Aktion „erste ½ Stunde gratis“ des Leihsystems
- Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden betreffend gemeinsame Lösungen zum Thema Verkehr bzw. dadurch resultierenden Lärm

9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG

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

Umsetzung der Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L

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.

- **Passiver Lärmschutz (Einbau von Lärmschutzfenstern bzw. -türen und Lüfter)**

Vom potentiellen Förderwerber ist an die örtlich zuständige Niederösterreichische 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 Erfüllung 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.

- **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.

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 jedoch nicht wirtschaftlich, da diese sehr kostenintensiv ist und die Bereitstellung von Grundflächen erfordert.

Errichtung von Ortsumfahrungen außerhalb der 5 Ballungsraumgemeinden:

Stellvertretend für die Vielzahl von geplanten Ortsumfahrungen werden im Folgenden einige Projekte auszugsweise aufgelistet:

Ortsumfahrungen

- B6 Umfahrung Harmannsdorf
- B8/L9 Umfahrung Gänserndorf
- B38 Umfahrung Zwettl
- B40/B46 Umfahrung Mistelbach
- B46 Umfahrung Laa Süd
- B122 Seitenstetten Westspange
- L67 Umfahrung Gerotten
- L96 Umfahrung Steinakirchen Süd

Ruhige Gebiete

Im Rahmen der Bekämpfung von Umgebungslärm sollen nach dem Grundsatz der Vorbeugung auch ruhige Gebiete geschützt werden. Gemäß Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz sind „Ruhige Gebiete“ als solche Gebiete definiert, welche einen besonderen Schutzanspruch in Bezug auf den Umgebungslärm aufweisen. Bei der Planung von neuen Straßen werden derartige ruhige Gebiete besonders berücksichtigt.

Die folgenden Angaben beziehen sich ausschließlich 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.

Im Wesentlichen sollen aber die unter Punkt 8 angeführten und bereits umgesetzten Maßnahmen weitergeführt und entsprechend punktuell verbessert bzw. adaptiert werden.

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

Die Raumordnung liegt prinzipiell im Kompetenzbereich der Länder bzw. der Gemeinden.

Bei der Erstellung von Flächenwidmungsplänen sollte der Lärm von bestehenden Straßenzügen gesondert berücksichtigt werden. Dabei sollte auch die zukünftige Lärmsituation aufgrund der stetigen Verkehrszunahmen berücksichtigt werden.

Um in Zukunft Nutzungskonflikte aufgrund von Straßenverkehrslärm hintanhalten zu können, wurde bzw. wird von der zuständigen Raumplanungsbehörde Vorsorge getroffen, dass neue Siedlungsgebiete oder andere lärmsensible Nutzungen prinzipiell außerhalb von Zonen mit hohen Lärmbelastungen angeordnet werden. Es sollte jedenfalls sichergestellt werden, dass im unmittelbaren Nahbereich von verkehrsreichen Straßenzügen keine Baulandwidmungen vorgenommen werden.

11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

Zur Umsetzung von langfristigen Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm dienen neben der Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L auch einige Entwicklungsprojekte, welche nachstehend beschrieben werden.

Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L

Wie bereits in den letzten Jahren gehandhabt, ist vorgesehen, die Vorgaben der Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L in der jeweils gültigen Fassung umzusetzen.

Im Rahmen der Bekämpfung von Umgebungslärm soll bei Neubaustrecken nach dem Grundsatz der Vorbeugung eine möglichst siedlungsfreie Trassierung gewählt und ruhige Gebiete besonders berücksichtigt werden.

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.

Park & Ride - Ausbauprogramm

Seit vielen Jahren misst das Land Niederösterreich dem P&R - Konzept als Grundlage für den Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr hohen Stellenwert bei. Dies dokumentieren eine Vielzahl an kostenlos benutzbaren PKW - Stellplätzen und

Zweirad - Stellplätzen, die entlang sämtlicher Bahnlinien in Niederösterreich bestehen.

Jeder P&R - 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.

Auf Grundlage einer Rahmenvereinbarung werden gemeinsam mit den Österreichischen Bundesbahnen P&R - Anlagen in Niederösterreich systematisch ausgebaut. Das Land Niederösterreich ist hierbei an den Errichtungskosten beteiligt.

Der Auslastungsgrad des gesamten Systems ist so hoch, dass eine ständige bedarfsangepasste Weiterentwicklung notwendig ist. So sind in den nächsten Jahren weitere PKW- und Zweiradstellplätze geplant.

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.

Park & Drive - Ausbauprogramm

Dieses Ausbauprogramm beinhaltet die Errichtung von Park & Drive - Stellplätzen bei Anschlussstellen des Autobahnen- 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 weiteren PKW-Stellplätzen (Park & Drive - Anlagen) vor.

Durch ein zwischen dem Land Niederösterreich und der ASFINAG abgeschlossenes Rahmenübereinkommen für den Ausbau von Park & Drive – Anlagen, soll die Anzahl der Stellplätze in den nächsten Jahren durch einen bedarfsgerechten Ausbau erhöht werden.

Verbesserungen im ÖV-System – Busverkehr

Im Busverkehr verfolgt das Land Niederösterreich die Strategie der Gestaltung des Angebotes in regionalen Konzepten. Dazu wurden Planungsregionen für den Öffentlichen Verkehr gebildet, in denen gemeinsam mit den Regionen das Angebot im Linienbusverkehr im Hinblick auf die Bedürfnisse und Anforderungen der unterschiedlichen Zielgruppen (Frauen und Männer, ältere und jüngere Personen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen etc.) sowie auf eine effiziente Linienführung optimiert wird. Basierend auf diesen Planungen wird die gesamte Verkehrsleistung gemäß EU-Richtlinien neu ausgeschrieben und bestellt.

Verbesserungen im ÖV-System – 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.

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

Bedarfsorientierte 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 kosteneffizient durchführbar ist, als Ergänzung zum traditionellen Linienverkehr (Bus und Bahn) verstärkt bedarfsorientierte Verkehrsmittel wie Anrufsammeltaxis (AST), Rufbusse oder Gemeindebusse eingerichtet.

Bei diesen bedarfsorientierten Betriebsformen werden die Fahrgäste gegen telefonische Bestellung von und zu AST-Sammelstellen, 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, bzw. Förderungen für Anrufsammeltaxis und Gemeindebusse eingerichtet.

Zahlreiche Projekte wurden bereits umgesetzt, weitere sind in Planung oder werden auf ihre Machbarkeit untersucht. AST-Projekte entstehen auf Wunsch von Gemeinden, welche letztendlich die Bestellung dieser Systeme vornehmen müssen. Eine mögliche Unterstützung finden diese Projekte beim Land Niederösterreich im Rahmen des NÖ Nahverkehrsfinanzierungsprogramms.

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. attraktive Reisezeiten überhaupt erst möglich.

Das gegenständliche Wieselbussystem soll auch zukünftig fortgeführt, laufend evaluiert und gegebenenfalls an neu entstehende Anforderungen angepasst werden.

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 der laufenden Programme des Landes Niederösterreich ist es, den Anteil des innerörtlichen Radverkehrs zu erhöhen.

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. Weiters sollen diverse Projekte zur Förderung des Alltagsradverkehrs, wie z.B. das Radverleihsystem, weitergeführt bzw. ausgebaut werden.

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 aufgrund 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.

Raumordnerische Maßnahmen - 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 gesetzliche Regelung gemäß NÖ Raumordnungsgesetz besagt, dass Flächen für Handelsbetriebe ab einer gewissen Größenordnung (1.000 m² Bruttogeschoßfläche) sowie Agglomerationen aus Handelsbetrieben, die in Summe die genannte Größenordnung überschreiten, nur mehr in zentralen Ortsbereichen - den sogenannten „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.

Raumordnerische Maßnahmen – 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).

Verkehrskonzepte

Der Gemeinderat der Stadtgemeinde Mödling hat bereits 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.

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. Dabei wird auch die allgemeine Wegweisung überarbeitet, um durch ein effizientes Leitsystem Such- und Irrfahrten von Kraftfahrzeugen zu minimieren.

In der Stadtgemeinde Mödling wurde 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 weiteren Diensträdern, einem Elektro-Scooter und einem Elektro-Auto ausgestattet und bietet den Bediensteten somit die Möglichkeit, ihre Dienstwege alternativ angetrieben zu erledigen. Derartige Projekte bzw. bewusstseinsbildende Maßnahmen sollen weiterverfolgt werden.

In der Marktgemeinde Perchtoldsdorf stehen ein Elektro-Auto und ein Elektro-Fahrrad als Dienstfahrzeuge zur Verfügung.

12. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN

Die Kosten der künftig gesetzten Maßnahmen 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.

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

Innerhalb des Betrachtungszeitraumes von 5 Jahren 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 2017 zu erstellenden strategischen Lärmkarten dokumentiert.

14. SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION 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. 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.

Ebenso finden sich im NÖ Straßengesetz, LGBl. 8500-2, §23, Umweltprüfung für Aktionspläne bzw. im NÖ Raumordnungsgesetzes 1976, LGBl. 8000, § 4, Verfahren nachstehende Ausführungen.

NÖ Straßengesetz, LGBl. 8500-2, §23 Umweltprüfung für Aktionspläne

Bei Vorliegen der sinngemäß anzuwendenden Voraussetzungen des § 4 Abs. 1 des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976, LGBl. 8000, sind die Entwürfe der Aktionspläne oder der Änderungen von Aktionsplänen einer strategischen Umweltprüfung gemäß § 4 des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976, LGBl. 8000, bzw. einer Prüfung, ob eine solche durchzuführen ist, zu unterziehen.

NÖ Raumordnungsgesetzes 1976, LGBl. 8000, § 4, Verfahren

(1) Bei Aufstellung eines überörtlichen Raumordnungsprogrammes ist eine strategische Umweltprüfung durchzuführen. Dies gilt auch für Änderungen,

- die einen Rahmen für künftige Projekte gemäß den Anhängen I und II der Richtlinie 85/337/EWG setzen, oder*
- voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf ein Europaschutzgebiet erwarten lassen.*

Für den Aktionsplan Niederösterreich Straßen ist festzuhalten, dass die Voraussetzungen für eine strategische Umweltprüfung gemäß § 4 Abs. 1 des NÖ Raumordnungsgesetzes nicht gegeben sind und daher keine Umweltprüfung des vorliegenden Aktionsplans gemäß § 23 des NÖ Straßengesetzes 1999 erforderlich wird.

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

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

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 drei 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 sogenannten „Ballungsraum Wien“ bilden.

Autobahnen und Schnellstraßen werden im Teil-Aktionsplan des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) behandelt.

Das Land Niederösterreich fördert seit 25 Jahren Lärmschutzeinrichtungen für Objekte, welche an Landesstraßen B und L errichtet wurden. Dafür wurden seitens des Landes Niederösterreich seit dem Jahr 2000 rd. € 10.470.000,- in den Einbau passiver Lärmschutzmaßnahmen bzw. rd. € 9.408.00,- für aktive Maßnahmen an Neubau- bzw. Bestandsstrecken investiert.

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 vor genannten Ballungsraumgemeinden sind bemüht, die Lärmbelastung für die BürgerInnen möglichst gering zu halten. Daher werden die bisher gesetzten Maßnahmen fortgeführt, laufend evaluiert und gegebenenfalls an neu entstehende Anforderungen angepasst.

16.1 BESTEHENDE LÄRMSCHUTZPROGRAMME

Umsetzung Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L 2008 - 2012

- **Aktive Lärmschutzmaßnahmen**
gemäß den Vorgaben der Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L
- **Fensterförderungen**
gemäß den Vorgaben der Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L
- **Gesamtkosten (in Euro):**
Das Land Niederösterreich fördert seit 25 Jahren Lärmschutzeinrichtungen für Objekte, welche an Landesstraßen B und L errichtet wurden. Dafür wurden seitens des Landes Niederösterreich seit dem Jahr 2000 rd. € 10.470.000,- in den Einbau passiver Lärmschutzmaßnahmen bzw. rd. € 9.408.000,- für aktive Maßnahmen an Neubau- bzw. Bestandsstrecken investiert.
- **Datum des Programmstarts:**
2008
- **Datum des Programmabschlusses:**
2012
- **Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung:**
Prinzipiell kann festgehalten werden, dass an Landesstraßen B und L durch die seit dem Jahr 2000 durch das Land Niederösterreich auf Antrag der Förderwerber gesetzten Maßnahmen (passiver Lärmschutz) rd. 8.600 Personen geschützt werden konnten.
Die Anzahl der durch gesetzte Maßnahmen geschützten Personen orientiert sich an 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.
- **Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Programmstarts:**
Gemäß den Vorgaben der Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L sind die Grenzwerte 50 dB für den Nachtzeitraum (L_{night}) bzw. 60 dB für den Tag (L_{day}).
- **Zusammenfassung der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf:**
Prinzipiell ist hierzu festzuhalten, dass aufgrund von geographischen Bedingungen (z.B. enge Täler, Höhenlage von Wohnverbauung zu den Verkehrsträger etc.) bzw. die Siedlungsstruktur in Niederösterreich (z.B. Einzelgehöfte, direkt angrenzende Siedlungsränder etc.) Konfliktbereiche im bestehenden Straßennetz vorhanden sind.
- **Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmschutzprogramms:**
Im Zuge von Lärmschutzsanierungsprojekten wird die Öffentlichkeit in Form von Infoveranstaltungen über die geplanten Maßnahmen informiert.
- **Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen des Lärmschutzprogramms, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten:**
Jeder Bereich mit Schwellenwertüberschreitungen stellt eine verbesserungswürdige Situation dar. Daher sind alle Bereiche mit Schwellenwertüberschreitungen hinsichtlich der Lärmproblematik gleichwertig zu betrachten.

Dies gilt insbesondere für passive Lärmschutzmaßnahmen.

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

Die Kosten für geplante Maßnahmen stehen im direkten Zusammenhang mit 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.

- **Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmschutzprogramms:**

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.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen des (Teil-) Aktionsplans wird durch die im Jahr 2017 zu erstellenden strategischen Lärmkarten dokumentiert.

- **Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen:**

<http://www.laerminfo.at/karten.html>

<http://www.noe.gv.at/>

16.2 GEPLANTE LÄRMSCHUTZPROGRAMME – LÄRMAKTIONSPLAN

Umsetzung Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L 2013 - 2017

- **Aktive Lärmschutzmaßnahmen**
gemäß den Vorgaben der Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L
- **Fensterförderungen**
gemäß den Vorgaben der Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L
- **Gesamtkosten (in Euro):**
Die Kosten für geplante Maßnahmen stehen im direkten Zusammenhang mit 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.
- **Beginndatum des Lärmaktionsplans:**
2013
- **Enddatum des Aktionsplans:**
2017
- **Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung:**
Die Anzahl der durch gesetzte Maßnahmen geschützten Personen orientiert sich an 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.
- **Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Beginns des Lärmaktionsplans:**
Gemäß den Vorgaben der Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L sind die Grenzwerte 50 dB für den Nachtzeitraum (L_{night}) bzw. 60 dB für den Tag (L_{day}).
- **Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf):**
Prinzipiell ist hierzu festzuhalten, dass aufgrund von geographischen Bedingungen (z.B. enge Täler, Höhenlage von Wohnverbauung zu den Verkehrsträgern etc.) bzw. die Siedlungsstruktur in Niederösterreich (z.B. Einzelgehöfte, direkt angrenzende Siedlungsränder etc.) Konfliktbereiche im bestehenden Straßennetz vorhanden sind.
- **Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans:**
Entsprechend § 10 (Information der Öffentlichkeit) des Bundesgesetzes über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz - Bundes-Lärm-G, BGBl. I Nr. 60/2005) wird der vorliegende Entwurf des Aktionsplanes für den Zeitraum von sechs Wochen über die Homepage www.laerminfo.at der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.
Innerhalb dieser Zeit besteht die Möglichkeit, schriftlich zum Entwurf des Aktionsplanes Stellung zu nehmen.
Weiters wird im Zuge von Lärmschutzsanierungsprojekten die Öffentlichkeit in Form von Infoveranstaltungen oder schriftlichen Aussendungen über die geplanten Maßnahmen informiert.

- **Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz ruhiger Gebiete, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten:**

Wie bereits in den letzten Jahren ist von Seiten des Landes Niederösterreich vorgesehen, die Vorgaben der Richtlinie für Lärmschutz an Landesstraßen B und L umzusetzen. Hierbei wird angestrebt, hauptsächlich passive Lärmschutzmaßnahmen zu fördern.

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

Im Rahmen der Bekämpfung von Umgebungslärm sollen nach dem Grundsatz der Vorbeugung auch ruhige Gebiete geschützt werden. Gemäß Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz sind „Ruhige Gebiete“ als solche Gebiete definiert, welche einen besonderen Schutzanspruch in Bezug auf den Umgebungslärm aufweisen. Bei der Planung von neuen Straßen werden derartige ruhige Gebiete besonders berücksichtigt.

Die Kosten für geplante Maßnahmen stehen im direkten Zusammenhang mit 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.

- **Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans:**

Die Wirksamkeit des gegenständlichen Aktionsplanes wird im Rahmen der im Jahr 2017 zu erstellenden strategischen Umgebungslärmkarten evaluiert werden. Die Ergebnisse der Evaluierung werden bei der Überarbeitung des Aktionsplanes, der im Jahr 2018 vorliegen sollte, berücksichtigt werden.

- **Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen:**

<http://www.laerminfo.at/karten.html>

<http://www.noe.gv.at/>