

UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2013

TEIL 1

Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen)



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

(GZ. BMVIT-322.091/0005-IV/ST1/2013)

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 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 GELEGTE DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN	7
5.	ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND	8
6.	ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN	9
7.	DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	11
8.	BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG	15
9.	MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG	17
10.	ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN	18
11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM	19
12.	VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN	21
13.	GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPLANS	22
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	24
16.1	Bestehende Lärmschutzprogramme	25
16.2	Geplante Lärmschutzprogramme – Lärmaktionsplan	27

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 auf Grund ihrer Ausweisung bzw. Nutzung einen besonderen Schutzanspruch hinsichtlich Lärm aufweisen, zu erhalten und vor einer weiteren Lärmbelastung zu schützen.

Grundlage für die Umgebungslärm-Aktionsplanung stellt die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bekämpfung von Umgebungslärm dar. Mit dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz und den rechtlichen Umsetzungen der Bundesländer wurde ein wichtiger Schritt gesetzt, die Lärmbelastung in Österreich einheitlich zu erfassen und für einen besseren Schutz vor Umgebungslärm zu sorgen. Dabei ziehen die Bundesländer gemeinsam mit 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

Seit Inkrafttreten des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes im April 2002 liegt die Zuständigkeit für das österreichische **Autobahn- und Schnellstraßennetz** ausschließlich beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und der ASFINAG.

Im Rahmen der vorliegenden Aktionsplanung wurden die in den folgenden Tabellen angegebenen Autobahn- und Schnellstraßenabschnitte mit einer jährlichen Verkehrsbelastung von mehr als **3 Millionen Kraftfahrzeugen** berücksichtigt.

Autobahn	Autobahnabschnitt	von km	bis km	Länge (km) >3 Mio. Kfz
A 1	West Autobahn ASt Wien-Auhof - Stgr Walsberg A/D	8,936	301,003	291,959
A 2	Süd Autobahn Kn Wien-Inzersdorf - Stgr Arnoldstein A/I Kn Graz Ost - ASt Graz-Liebenau	1,017 0,000	380,856 3,191	372,783
A 3	Südost Autobahn Kn Guntramsdorf - Kn Eisenstadt Kn Eisenstadt - Siegendorf	0,000 0,000	37,993 3,200	32,693
A 4	Ost Autobahn Kn Wien-Prater - Stgr Nickelsdorf A/H Kn Wien-Prater - Stadionbrücke	0,000 0,000	65,773 0,588	66,361
A 5	Nord/Weinviertel Autobahn Kn Eibesbrunn - ASt Schrick	0,000	22,917	22,917
A 6	Nordost Autobahn Kn Bruckneudorf - Stgr Kittsee A/SK	0,000	21,952	21,952
A 7	Mühlkreis Autobahn Kn Linz - ASt Unterweltersdorf	0,000	26,831	26,831
A 8	Innkreis Autobahn Kn Voralpenkreuz - Stgr Suben A/D ASt Ried im Innkreis - ASt Walchshausen	0,000 0,000	76,032 1,410	77,442
A 9	Pyhrn Autobahn Kn Voralpenkreuz - Stgr Spielfeld A/SLO	0,000	230,020	230,020
A 10	Tauern Autobahn Kn Salzburg - Kn Villach Lieserhofen - Lendorf Kn Pongau - Bischofshofen	0,738 0,000 0,000	183,644 6,125 3,680	192,709
A 11	Karawanken Autobahn Kn Villach - Stgr Karawankentunnel A/SLO	0,000	21,243	21,243
A 12	Inntal Autobahn Stgr Kiefersfelden D/A - ASt Zams Kn Oberinntal - ASt Fließ	0,000 0,000	145,500 7,820	153,320
A 13	Brenner Autobahn Kn Innsbruck-Amras - Stgr Brennerpaß A/I Kn Innsbruck-Wilten - Kn Innsbruck-Bergisel	0,000 0,000	34,501 1,505	36,006
A 14	Rheintal/Walgau Autobahn Stgr Hörbranz D/A - ASt Bludenz-Montafon Kn Bregenz - Bregenz-Citytunnel	0,000 0,000	61,367 2,006	63,373
A 21	Wiener Außenring Autobahn Kn Steinhäusl - Kn Vösendorf	0,000	38,243	38,243
A 22	Donauufer Autobahn Kn Wien-Kaisermühlen - Kn Stockerau West Wien-Nordbrücke - Wien-Brünnerstraße	0,000 9,215	29,572 12,535	33,645
A 23	Autobahn Südosttangente Wien Wien-Altmannsdorferstraße - Kn Wien-Hirschstetten ASt Wien-Landstraßer Hauptstraße - ASt Wien-Gürtel	0,000 0,000	16,972 0,782	17,754
A 25	Welser Autobahn Kn Haid - Kn Wels	0,000	19,734	19,734

Schnellstraße	Schnellstraßenabschnitt	von km	bis km	Länge (km) >3 Mio. Kfz
S 1	Wiener Außenring Schnellstraße			
	Kn Vösendorf - Kn Schwwechat	0,000	16,217	41,674
	Kn Süßenbrunn - Kn Korneuburg West	34,339	58,481	
	Kn Rustenfeld - Leopoldsdorf	0,000	1,315	
S 2	Wiener Nordrand Schnellstraße			
	ASt Hirschstetten - Kn Süßenbrunn	0,000	5,704	5,704
S 3	Weinviertler Schnellstraße			
	Kn Stockerau West - Hollabrunn Süd	0,000	21,206	21,206
S 4	Mattersburger Schnellstraße			
	Kn Mattersburg - Kn Wr. Neustadt	0,000	17,000	16,944
S 5	Stockerauer Schnellstraße			
	Kn Stockerau West - ASt Krems Mitte	0,000	44,517	44,517
S 6	Semmering Schnellstraße			
	HASt Seebenstein - Kn St. Michael	0,000	105,294	105,294
S 16	Arlberg Schnellstraße			
	ASt Zams - ASt Bludenz-Montafon	0,000	62,205	62,205
S 31	Burgenland Schnellstraße			
	ASt Eisenstadt Ost - Oberpullendorf Süd	33,510	84,300	50,790
S 33	Kremser Schnellstraße			
	Kn St. Pölten - Kn Jettsdorf	0,000	27,057	27,057
S 35	Brucker Schnellstraße			
	Kn Bruck/Mur - Kn Peggau-Deutschfeistritz	0,000	36,415	35,360
S 36	Murtal Schnellstraße			
	Kn St. Michael - ASt Judenburg West	0,000	37,395	37,395
S 37	Klagenfurter Schnellstraße			
	ASt St. Veit/Kraig - ASt Klagenfurt Nord	43,638	61,387	17,749

Die gesamte Länge aller Autobahn- und Schnellstraßenabschnitte mit einer jährlichen Verkehrsbelastung über 3 Millionen Kraftfahrzeugen beträgt etwa **2.180 km**.

2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT)
- Autobahnen- und Schnellstraßen Finanzierungs-AG (ASFINAG)

3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

- Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (BGBl. I Nr. 60/2005)
- Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (BGBl. II Nr. 144/2006)
- § 7a Bundesstraßengesetz 1971 (BGBl. I Nr. 34/2013)

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

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

Das Berechnungsmodell basiert im Wesentlichen auf dem Modell der ersten Umgebungslärmkartierung (2007), welches von einem Vermessungsbüro auf Grundlage einer aktuellen Laserscan-Befahrung hinsichtlich der Straßenhöhen und Lärmschutzeinrichtungen überarbeitet und um zwischenzeitlich neu errichtete Lärmschutzeinrichtungen sowie die Neubaustrecken mit Stand Ende 2011 ergänzt wurde.

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 für die strategischen Lärmkarten verwendeten richtungsbezogenen Verkehrsstärken basieren auf Zählraten aus dem Jahr 2010.

Zur Ermittlung der Geschwindigkeiten der einzelnen Straßenabschnitte wurden die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten aus der Verkehrszeichendatenbank der ASFINAG, sowie vor Ort durchgeführte Erhebungen verwendet.

Die Fahrbahndecken der einzelnen Abschnitte wurden der Baudatenbank (BAUT) der ASFINAG entnommen und durch zusätzliche Erhebungen ergänzt.

Die Berechnungen der längenbezogenen Emissionen wurden aufbauend auf die aufbereiteten Daten entsprechend der oben genannten RVS 04.02.11 durchgeführt und in Tabellenform als Emissionskataster zusammengefasst.

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

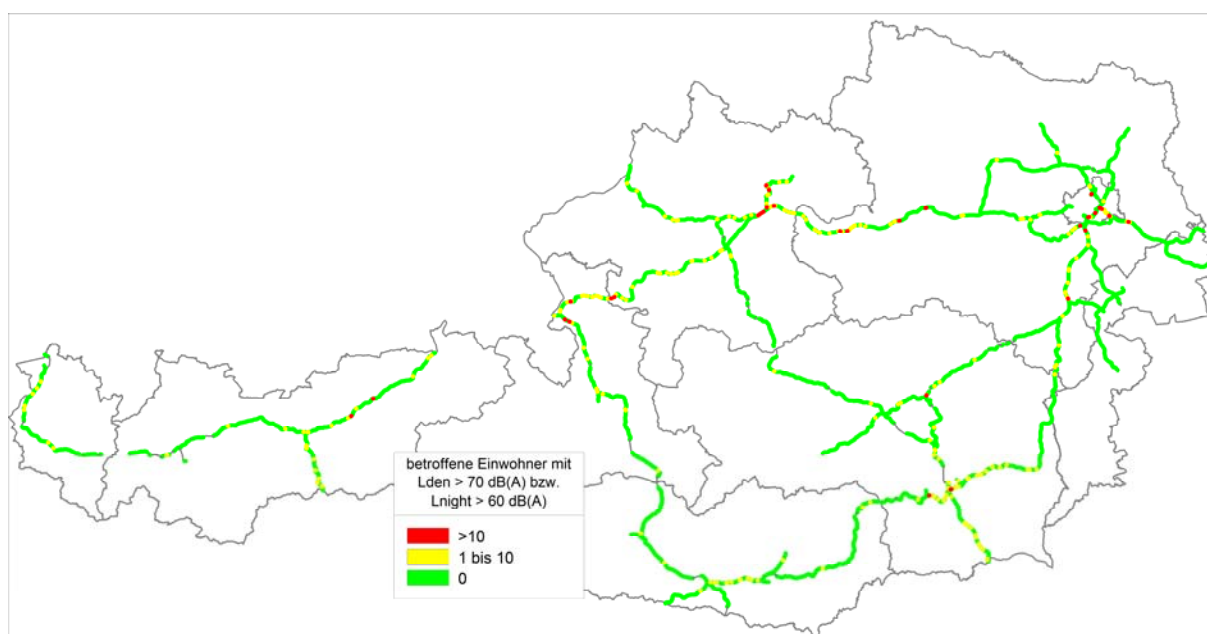
Angaben über die Anzahl von Personen, die Umgebungslärm im Bereich der A+S-Straßen ausgesetzt sind, werden in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Bundesland	Anzahl Einwohner				Anteil an der Bevölkerung in %			
	> 60 Schwellenwert L _{den}	> 50 Schwellenwert L _{night}	> 55dB L _{den}	> 45 dB L _{night}	> 55dB L _{den}	> 45 dB L _{night}	> 60 Schwellenwert L _{den}	> 50 Schwellenwert L _{night}
Burgenland	226	370	1.507	2.986	1%	1%	0,1%	0,1%
Niederösterreich	21.946	37.849	102.540	140.759	6%	9%	1,4%	2,3%
Wien	21.345	39.178	108.908	155.967	6%	9%	1,2%	2,3%
Kärnten	2.858	4.850	16.173	23.449	3%	4%	0,5%	0,9%
Steiermark	14.805	24.531	68.788	90.023	6%	7%	1,2%	2,0%
Oberösterreich	20.727	32.233	72.801	95.127	5%	7%	1,5%	2,3%
Salzburg	11.034	15.777	40.186	51.036	8%	10%	2,1%	3,0%
Tirol	4.960	5.783	36.468	41.180	5%	6%	0,7%	0,8%
Vorarlberg	3.861	4.058	25.458	25.939	7%	7%	1,0%	1,1%
Österreich	101.762	164.629	472.829	626.466	6%	7%	1,2%	2,0%

6. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

Prinzipiell ist hierzu festzuhalten, dass aufgrund von geographischen Bedingungen (z.B. enge Täler, Höhenlage von Wohnverbauung zu den Verkehrsträgern etc.) bzw. die Siedlungsstruktur in Österreich (z.B. Einzelgehöfte, direkt angrenzende Siedlungsränder etc.) Konfliktbereiche im A+S-Netz vorhanden sind.

Von der ASFINAG werden Belastungsschwerpunkte mit Lärmpegeln $L_{den} > 70$ dB(A) und / oder $L_{night} > 60$ dB(A) anhand einer sogenannten „Hot Spot – Analyse“ (siehe nachstehende Grafik) ermittelt.



Zusätzlich dient der ASFINAG für die Ermittlung prioritärer Streckenabschnitte (Zonen mit Schwellenwertüberschreitung und hoher Bevölkerungsdichte) als Planungsinstrument die streckenspezifische Auswertung, bei welcher Bereiche mit hohen Belastungen und Bevölkerungsdichten lokalisiert werden (Noise Score – Ermittlung).

In der nachstehenden Zusammenfassung sind die Straßenabschnitte mit verbesserungsbedürftigen Situationen dargestellt. Diese Auflistung stellt einen Auszug aus den o.a. Ermittlungen der prioritären Streckenabschnitte am A+S-Netz dar.

Straßenbezeichnung	Abschnitt
A1 West Autobahn	Pöchlarn – Ybbs
A1 West Autobahn	Preßbaum
A1 West Autobahn	Itzling – Gaglham
A2 Süd Autobahn	Zubringer Graz Ost
A2 Süd Autobahn	Pirka - Unterpremstätten
A2 Süd Autobahn	Lieboch
A2 Süd Autobahn	Mooskirchen
A8 Innkreis Autobahn	Weibern Haag
	Haag-Ried
A9 Pyhrn Autobahn	Gratkorn (Eggenfeld und Murfeld)
A9 Pyhrn Autobahn	Weitendorf
A10 Tauern Autobahn	Grödig
A12 Inntal Autobahn	Kufstein
A12 Inntal Autobahn	Stams - Mötz
A12 Inntal Autobahn	Kramsach Nord, Radfeld Süd
A13 Brenner Autobahn	Innsbruck Süd
A14 Rheintal/Walgau Autobahn	Hörbranz-Lochau
A14 Rheintal/Walgau Autobahn	Wolfurt-Lauterach
A14 Rheintal/Walgau Autobahn	Altach-Mäder
A23 Autobahn Südosttangente Wien	Knoten Inzersdorf – Hochstraße Inzersdorf
S6 Semmering Schnellstraße	Kindberg-St. Marein
S6 Semmering Schnellstraße	Leoben
S6 Semmering Schnellstraße	Leoben Ost-Goess
S16 Arlberg Schnellstraße	Flirsch

Bereits vorhandene bzw. zur Realisierung absehbare Maßnahmen bzw. geplante Maßnahmen im Zuge der Aktionsplanung sind unter Punkt 8 bzw. 9 ersichtlich.

7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Beschreibung der Stellungnahmemöglichkeit durch die Öffentlichkeit

Entsprechend § 10 Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG), BGBl. I Nr. 60/2005 wurde der Entwurf des Umgebungslärm-Aktionsplans 2013, Teil 1 Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) für den Zeitraum von sechs Wochen (1.6.2013 bis einschließlich 17.7.2013) über die Homepage „laerminfo.at“ des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

BürgerInnen ohne Internetzugang konnten beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) in die strategischen Umgebungslärmkarten und den Umgebungslärm-Aktionsplan Einsicht nehmen.

Innerhalb der sechswöchigen Auflegungsfrist bestand die Möglichkeit, schriftlich zum Entwurf des Umgebungslärm-Aktionsplans Stellung zu nehmen.

Schriftliche Stellungnahmen konnten entweder per e-mail an **umgebungs-laerm-strasse@bmvit.gv.at** oder **auf dem Postweg** mit dem Kennwort „Umgebungslärm“ an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien gerichtet werden.

Darstellung der Ergebnisse der Einbeziehung der Öffentlichkeit

Insgesamt gaben 105 Besucher der Lärmplattform „laerminfo.at“ eine Stellungnahme zum Umgebungslärm-Aktionsplan ab.

Die Einbringer waren Privatpersonen, eine Bürgerinitiative, öffentliche Institutionen und Interessensvertretungen.

Zusammenfassend werden in den Stellungnahmen folgende Aspekte der Umgebungslärm-Aktionsplanung und der Umgebungslärmkartierung angesprochen:

- Umsetzung von zusätzlichen punktuellen Lärmschutz-Maßnahmen (Lärmschutzwände, -fenster u. dgl.) an bestehenden Autobahnen und Schnellstraßen zum Schutz der Anrainer vor Umgebungslärm
- Prioritätenreihung der in den nächsten 5 Jahren umzusetzenden Lärmschutz-Maßnahmen zum Schutz der von Umgebungslärm betroffenen Bevölkerung
- Maßnahmen-Katalog zum Schutz ruhiger Gebiete vor Umgebungslärm
- Reduktion von Umgebungslärm durch Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Evaluierung der seit der vorangegangenen Aktionsplanungs-Phase vor Umgebungslärm geschützten Personen

- Schwellenwerte für durch Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) verursachten Lärm
- Wirkungsorientierte Vorgangsweise bei der Entwicklung von Umgebungslärm-Aktionsplänen
- Art der Öffentlichkeitseinbindung in den Meinungsbildungsprozess der Umgebungslärm-Aktionsplanung
- Gesamthafte Darstellung aller betrachteten Lärmquellen in den Umgebungslärmkarten

Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen

Nach eingehender Auseinandersetzung des BMVIT und der ASFINAG mit den Stellungnahmen wurden die darin enthaltenen Aspekte im Sinne der nachstehenden *Äußerungen des BMVIT* in der Endfassung des Umgebungslärm-Aktionsplans berücksichtigt.

Stellungnahmen der Privatpersonen und Bürgerinitiativen

Generell wird von den Anrainern an Autobahnen und Schnellstraßen der Wunsch geäußert, der bestehenden Lärmsituation durch Umsetzung entsprechender zusätzlicher Lärmschutz-Maßnahmen entgegenzuwirken.

Die ASFINAG hat bei jedem individuellen Anliegen die Umsetzbarkeit ergänzender Lärmschutz-Maßnahmen geprüft.

Auf die durchwegs situationsbezogenen Anliegen ist das BMVIT über die im Bundes-LärmG vorgesehene zusammenfassende Würdigung hinausgehend mittels individueller Antwortschreiben eingegangen.

Stellungnahmen der öffentlichen Institutionen und Interessensvertretungen

Zusammenfassend werden folgende Aspekte von den öffentlichen Institutionen und Interessensvertretungen angesprochen:

- Ausweisung von Belastungsschwerpunkten

Ergänzend zu den Ausführungen in Kapitel 6 des Umgebungslärm-Aktionsplans wurde eine Kartendarstellung der ASFINAG aufgenommen, in welcher Lärm-Belastungsschwerpunkte (Hot-Spots) dargestellt sind.

- Angabe von Realisierungshorizonten bei künftig umzusetzenden Lärmschutz-Maßnahmen

Im Kapitel 9 sind auszugsweise die in den nächsten 5 Jahren geplanten Lärmschutzmaßnahmen im Autobahn- und Schnellstraßennetz angeführt. Mit dem von der ASFINAG für das gesamte Autobahn- und Schnellstraßennetz erstellten Lärmkataster steht der ASFINAG ein Planungsinstrument zur Verfügung, welches unter anderem zur Aufstellung einer Prioritätenreihung künftig umzusetzender Lärmschutz-Maßnahmen und Abschätzung der einzelnen

Realisierungshorizonte herangezogen wird (siehe auch Kapitel 11 des Umgebungslärm-Aktionsplans).

- feingliedrigere regionale Darstellung der von Umgebungslärm betroffenen Personen

Eine gemeindeweise Auswertung der von Umgebungslärm betroffenen Personen wurde vom BMLFUW über die Homepage „laerminfo.at“ der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

(<http://www.laerminfo.at/massnahmen/aktionsplaene/gemeindeauswertung.html>)

- Quantifizierung der seit der vorangegangenen Aktionsplanungs-Phase vor Umgebungslärm geschützten Personen

Neben einer Aufstellung der in den letzten 5 Jahren an Autobahnen und Schnellstraßen umgesetzten Lärmschutz-Maßnahmen ist in Kapitel 8 des Umgebungslärm-Aktionsplans die Wirkung der umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen dargestellt.

- Einsatzmöglichkeiten lärmarmen Fahrbahnbeläge als Maßnahme zur Lärmreduktion

Der Einsatz lärmarmen Fahrbahnbeläge als Lärmschutzsanierungsmaßnahme wird in Kapitel 9 des Umgebungslärm-Aktionsplans behandelt. Hier finden sich auch Aussagen zur Qualitätssicherung derartiger Fahrbahnbeläge.

- Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Da sich im Nahbereich bestehender Autobahnen und Schnellstraßen keine ausgewiesenen ruhigen Gebiete befinden, sind im Umgebungslärm-Aktionsplan ausschließlich Aussagen zur Berücksichtigung ruhiger Gebiete entlang von Neubaustrecken enthalten (siehe Kapitel 11 des Umgebungslärm-Aktionsplans).

- Gesamthafte Darstellung der Lärmsituation unter Einbeziehung aller betrachteten Lärmquellen in den Umgebungslärmkarten

Die derzeit gültigen gesetzlichen Bestimmungen sehen keine Darstellung einer verkehrsträgerübergreifenden Gesamtlärmsituation vor.

- Einbindung der Öffentlichkeit auf regionaler Ebene in die Aktionsplanung

Die Öffentlichkeit wird von der ASFINAG bei der Planung neuer Lärmschutz-Maßnahmen eingebunden.

- Evaluierung der Lärmschutz-Entwicklungs- und Forschungsprojekte der vorangegangenen Aktionsplanungs-Phase

Beispiele für die praktische Umsetzung der aus den Lärmschutz-Entwicklungs- und Forschungsprojekten der vorangegangenen Aktionsplanungs-Phase gewonnenen Erkenntnisse werden in Kapitel 11 des Umgebungslärm-Aktionsplans genannt.

- Berücksichtigung des Denkmalschutzes beim Einbau geförderter Lärmschutzfenster

Das BMVIT hat die ASFINAG darauf hingewiesen, diesen Aspekt bei der Förderung von Lärmschutzfenstern zu berücksichtigen.

- Darstellung der Kosten für Lärmschutz-Maßnahmen

Diesbezügliche Angaben wurden in den Kapiteln 16.1 und 16.2 des Umgebungslärm-Aktionsplans ergänzt.

8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

Auf dem gesamten Streckennetz der ASFINAG gibt es derzeit rd. 4,1 km² Lärmschutzmaßnahmen mit einer Gesamtlänge von rd. 1.275 km.

Beispielhaft für eine Vielzahl an Lärmsanierungsmaßnahmen sind in der nachstehenden Zusammenfassung jene Straßenabschnitte dargestellt, an denen Lärmschutzmaßnahmen realisiert wurden. Diese Auflistung stellt einen Auszug aus den Lärmschutzmaßnahmen dar, welche in den letzten 5 Jahren am A+S-Netz errichtet wurden.

Straßenbezeichnung	Abschnitt
A1 West Autobahn / A21 Wiener Außenring Autobahn	Knoten Steinhäusl
A1 West Autobahn	Ybbs-Amstetten/Ost
A1 West Autobahn	Vorchdorf – Steyrermühl
A1 West Autobahn	Regau – Seewalchen
A2 Süd Autobahn	Bad Vöslau / Kottlingbrunn
A2 Süd Autobahn	Wöllersdorf-Steinabrückl
A2 Süd Autobahn	AST Gleisdorf West – Graz Ost
A2 Süd Autobahn	Velden Ost - West
A8 Innkreis Autobahn	Pichl - Weibern
A9 Pyhrn Autobahn	Kleinstangersdorf - Lebring
A10 Tauern Autobahn	Galerie Gemeinde Eben
A10 Tauern Autobahn	Einhausung Flachau
A10 Tauern Autobahn	Knoten Spittal - Millstättersee
A12 Inntal Autobahn	Kirchbichl
A12 Inntal Autobahn	Angath
A12 Inntal Autobahn	St. Gertraudi
A12 Inntal Autobahn	Münster
A12 Inntal Autobahn	Buch
A12 Inntal Autobahn	Stans
A12 Inntal Autobahn	Vomp
A12 Inntal Autobahn	Terfens Vomperbach
A12 Inntal Autobahn	Terfens Weißlahn
A12 Inntal Autobahn	Amras + Einhausung
A12 Inntal Autobahn	Zirl
A13 Brenner Autobahn	Matrei-Navis-Mühlbachl-Steinach
A13 Brenner Autobahn	Nösslach Gries am Brenner
A14 Rheintal/Walgau Autobahn	Koblach Straßenhäuser
A14 Rheintal/Walgau Autobahn	Frastanz

Straßenbezeichnung	Abschnitt
A14 Rheintal/Walgau Autobahn	Wolfurt
A23 Autobahn Südosttangente Wien	Anschlussstelle Landstraße
S6 Semmering Schnellstraße	St. Michael in der Obstmk.
S35 Brucker Schnellstraße	Deutschfeistritz

Jene Straßenabschnitte im A+S-Netz, an denen im Zuge der Aktionsplanung Lärmschutzmaßnahmen geplant werden, sind unter Punkt 9 ersichtlich.

Um die Wirkung der in den letzten 5 Jahren errichteten Maßnahmen aufzuzeigen, wurde der nachstehende prozentuelle Vergleich herangezogen. Ein direkter, zahlenmäßiger Vergleich ist nicht möglich, da sich im Vergleich zur ersten Umgebungslärmkartierung (2007) die Betrachtungslängen bzw. die Anzahl der betroffenen Bevölkerung geändert haben. Daher wurde der nachstehende Ansatz gewählt, wobei der Anteil der Einwohner, welche Belastungen über dem Schwellenwert von > 50 dB L_{night} ausgesetzt sind, dem Anteil der Einwohner, welche Belastungen > 45 dB L_{night} aufweisen, gegenübergestellt wurde.

Bundesland	Anteil der Einwohner ($L_{night} > 50$ dB) bezogen auf die Summe der Einwohner ($L_{night} > 45$ dB) im Untersuchungsgebiet in % im Jahr 2007	Anteil der Einwohner ($L_{night} > 50$ dB) bezogen auf die Summe der Einwohner ($L_{night} > 45$ dB) im Untersuchungsgebiet in % im Jahr 2012	Vergleich Anteil der Einwohner ($L_{night} > 50$ dB) bezogen auf die Summe der Einwohner ($L_{night} > 45$ dB) im Untersuchungsgebiet in % Änderung zwischen 2007 und 2012
Burgenland	16%	12%	-4%
Niederösterreich	36%	27%	-9%
Wien	30%	25%	-5%
Kärnten	27%	21%	-6%
Steiermark	36%	27%	-9%
Oberösterreich	37%	34%	-3%
Salzburg	35%	31%	-4%
Tirol	20%	14%	-6%
Vorarlberg	18%	16%	-2%
Österreich	32%	26%	-6%

Der Vergleich zeigt, dass sich zufolge bereits realisierter Lärmschutzmaßnahmen österreichweit der Anteil der Einwohner, welche Belastungen über dem Schwellenwert von > 50 dB L_{night} ausgesetzt sind, bezogen auf den Anteil der Einwohner, welche Belastungen > 45 dB L_{night} aufweisen, um rd. 6 % in den letzten 5 Jahren reduziert hat.

9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPANUNG

Lärmschutzsanierung an bestehenden Autobahnen und Schnellstraßen

In die Erstellung des ASFINAG-Programms zur Lärmsanierung sind bereits die Ergebnisse aus dem ASFINAG-Lärmkataster eingeflossen. Siehe hierzu auch die Ausführungen unter Punkt 11.

Die Erstellung des ASFINAG-Lärmkatasters basiert auf den Grundlagen der strategischen Umgebungslärmkarten. Der ASFINAG-Lärmkataster lässt darüber hinaus detaillierte Aussagen über die Lärmbelastung der einzelnen Anrainer zu.

Eine österreichweite Prioritätenreihung für das A- und S-Streckennetz dient der strategischen Planung von Lärmschutzvorhaben, die sich einerseits durch den Handlungsbedarf infolge der geltenden Grenzwerte für Lärmschutz (gemäß der BMVIT-Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen“) und andererseits durch die zur Verfügung stehenden jährlichen finanziellen Mittel ergibt.

Für die Erarbeitung einer Prioritätenreihung war es für die ASFINAG erforderlich, das gesamte Streckennetz der ASFINAG in kleine Streckenabschnitte zu untergliedern und sodann für jeden Teilabschnitt in Abhängigkeit von der Höhe der Lärmbelastung und der Anzahl der betroffenen Anrainer die Priorität zu ermitteln.

Neben der Errichtung von neuen Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände und -dämme) gelangen auch die nachstehenden Lärmschutzsanierungsmaßnahmen zum Einsatz:

- Förderung von Lärmschutzfenstern
- Erneuerung von Fahrbahnbelägen (z.B. lärmarme Fahrbahnbeläge)
Immissionsmessungen nach Fertigstellung des Belages gewährleisten die geforderte Qualität.
Bei Bedarf werden zusätzlich Immissionsmessungen zur Prüfung der Einhaltung des ausgewiesenen Schutzzieles durchgeführt.
- Erneuerung von bestehenden Lärmschutzwandelementen bei Bedarf (Austausch der alten Elemente)
- Förderung von wohngebäudenahen Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Dämme im Nahbereich der Wohngebäude)

Beispielhaft für eine Vielzahl an Lärmsanierungsmaßnahmen sind in der nachstehenden Zusammenfassung jene Straßenabschnitte dargestellt, an denen Lärmschutzmaßnahmen realisiert werden sollen. Diese Auflistung stellt einen Auszug aus den Lärmschutzmaßnahmen dar, welche in den nächsten 5 Jahren am A+S-Netz geplant sind.

Straßenbezeichnung	Abschnitt
A1 West Autobahn	Pöchlarn – Ybbs
A1 West Autobahn	Preßbaum
A1 West Autobahn	Itzling – Gaglham
A2 Süd Autobahn	Zubringer Graz Ost
A2 Süd Autobahn	Pirka - Unterpremstätten
A2 Süd Autobahn	Lieboch
A2 Süd Autobahn	Mooskirchen
A8 Innkreis Autobahn	Weibern - Haag
	Haag-Ried
A9 Pyhrn Autobahn	Gratkorn (Eggenfeld und Murfeld)
A9 Pyhrn Autobahn	Weitendorf
A10 Tauern Autobahn	Grödig
A12 Inntal Autobahn	Kramsach Nord, Radfeld Süd
A12 Inntal Autobahn	Kufstein
A14 Rheintal/Walgau Autobahn	Hörbranz-Lochau
A23 Autobahn Südosttangente Wien	Knoten Inzersdorf – Hochstraße
	Inzersdorf
S6 Semmering Schnellstraße	Kindbergdörfel-Aumühl
S6 Semmering Schnellstraße	Kindbergbrücke
S6 Semmering Schnellstraße	Leoben Ost-Goess

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 Autobahnen und Schnellstraßen 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, wäre von der zuständigen Raumplanungsbehörde Vorsorge zu treffen, 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 Autobahnen und Schnellstraßen keine Baulandwidmungen vorgenommen werden.

Die **Überwachung von Tempolimits** auf Autobahnen und Schnellstraßen liegt aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht im Kompetenzbereich des bmvit, sondern bei den jeweils zuständigen Bundesländern.

11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

Zur Umsetzung von langfristigen Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm dienen neben der Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen“ und dem ASFINAG-Lärmkataster auch einige Entwicklungs- und Forschungsprojekte, welche nachstehend beschrieben werden.

Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen“

Wie bereits in den letzten Jahren gehandhabt, ist von Seiten der ASFINAG vorgesehen, die Vorgaben der Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen), Fassung Jänner 2011“ umzusetzen, wobei hierbei vermehrt angestrebt wird, Lärmschutzmaßnahmen im Zuge von Generalsanierungen zu realisieren. Diese Vorgehensweise bedingt, wie sich bereits bei durchgeführten Bauvorhaben gezeigt hat, aufgrund von Synergieeffekten, eine deutliche Reduktion der Kosten von Lärmschutzmaßnahmen.

Neubaustrecken

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

ASFINAG Lärmkataster

Die ASFINAG hat zusätzlich für das gesamte Autobahn- und Schnellstraßennetz einen eigenen Lärmkataster erstellt. Aufbauend auf den Berechnungsergebnissen der Lärmkartierung können Belastungsschwerpunkte im A+S-Netz ermittelt und dargestellt werden.

Auf Basis dieser Ergebnisse können streckenspezifische Auswertungen durchgeführt werden, welche als Basis für die nachstehende Maßnahmenplanung dienen können:

- Darstellung der Belastungen von Siedlungsgebieten oder Einzelobjekten, vor allem im Hinblick auf Grenzwertüberschreitung gemäß Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen), Fassung Jänner 2011“
- Priorisierung bei der Planung von Lärmschutzvorhaben
- Förderung von objektseitigen Maßnahmen
- Langfristiges ASFINAG Bauprogramm

Neben dem Nutzen als strategisches Planungstool stehen der ASFINAG durch den Lärmkataster und der Einbindung in das ASFINAG GIS (geografisches Informationssystem) Belastungsdaten für jeden Anrainer zur Verfügung.

Lärmschutz-Entwicklungs- und Forschungsprojekte

- Brechungskanten (Infrastrukturforschung):

Lärmschutzwände mit mehreren Beugungskanten oder gekrümmte Systeme haben eine höhere schalltechnische Wirksamkeit als gleich hohe gerade Systeme. Ziel des Projektes ist die Erstellung von Berechnungsalgorithmen für Lärmschutzeinrichtungen an Straßen und Bahnlinien. Die Algorithmen der Abschirmungswirkung werden mit lärmtechnischen Analysen, Modellmessungen und Messungen an realisierten Lärmschutzwänden erstellt.

Aus physikalischen Überlegungen ist mit mehreren Beugungskanten eine wesentlich verbesserte Lärmschutzwirkung erzielbar. Vorhandene Berechnungsmethoden und Lärmschutzprogramme sind jedoch für zuverlässige Dimensionierungen nicht geeignet, da die Lärmausbreitung für diesen Anwendungsfall mit den bisherigen Verfahren noch nicht den realen Bedingungen entsprechend ermittelt werden kann.

Projektziel ist die Entwicklung einer Berechnungsmethode von Lärmschutzwänden mit Krümmungen bzw. mehreren Beugungskanten mittels einem, auf die Aufgabenstellung abgestimmten Untersuchungsvorgang. Die Analyse betrifft die Einbindung wissenschaftlicher Erkenntnisse in Lärmausbreitungsberechnungsverfahren. Modellmessungen und Messungen unter realen Bedingungen werden zur Überprüfung und Adaptierung durchgeführt.

- Reflexion von Lärmschutzwänden (Infrastrukturforschung):

Es ist geplant, gemeinsam mit der ÖBB, BMVIT, Lebensministerium, Tiroler Landesregierung, Steiermark Landesregierung, Kärntner Landesregierung, Vorarlberger Landesregierung, Oberösterreichischen Landesregierung und 8 Lärmschutzwandherstellern ein Forschungsprojekt über die Beurteilung der Reflexions- und Absorptionseigenschaften von Lärmschutzwänden mit folgenden Projektzielen zu beauftragen.

- Praxisgerechte Beurteilung der Reflexionseigenschaften von Lärmschutzwänden
- Vergleich der Ergebnisse nach Hallraum- und in-situ Verfahren
- Gewinnung von Erfahrungen mit dem in-situ Verfahren
- Hinweise für zukünftige Klassifizierungen und Grenzwerte

- Lärmarme Reifen (Infrastrukturforschung):

Durch die Senkung der Lärmemissionsgrenzwerte für PKW- und LKW-Reifen auf EU-Ebene ergibt sich auch in Österreich die Chance, die vorgesehenen Lärmreduktionen an der Quelle in der Lärmschutzplanung zu berücksichtigen.

Aufgrund der um 3 ÷ 6 dB reduzierten Grenzwerte für die Typprüfung gibt es ein Potential für flächendeckende Senkungen der Schallimmissionspegel, wodurch Einsparungen bei den erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen ermöglicht werden, ohne das Lärmschutzniveau zu beeinträchtigen. Das Ziel des Projektes ist daher die Umlegung der neuen EU-Verordnungen auf österreichische Verhältnisse zur Ermittlung der tatsächlich realisierbaren Lärmreduktionspotentiale sowie ein Vorschlag für die Anpassung der anzuwendenden Berechnungsgrundlagen.

- Optimierung von Lärmschutzwänden (Infrastrukturforschung):

Dieses Projekt entwickelt eine Methode zur Auffindung der besten Lösung für eine Lärmschutzwandplanung im Hinblick auf Kosten und Effektivität. Dabei soll die Wandgeometrie auf Basis der Wandkosten, Grenzwertüberschreitungen und Nebenbedingungen optimiert werden. Der mathematische Formalismus inkludiert dabei die österreichischen Regelwerke, Normen und gesetzlichen Grundlagen für Straßen- und Schienenverkehrslärmschutzprojekte. Die Funktionsweise wird anhand konkreter Beispiele demonstriert.

- Langzeitverhalten von Fahrbahnbelägen (ASFINAG):

Versuchsstrecken am A+S-Netz – Lärmindernder Splittmastixasphalt:

Am A+S-Netz befinden sich unterschiedlich alte Fahrbahnbeläge (zw. 0 und 4 Jahre). Entsprechende Rollgeräuschmessungen wurden bereits durchgeführt. In den nächsten Jahren werden an verschiedenen Streckenabschnitten am A+S-Netz weitere Beläge aufgebracht und ebenfalls Rollgeräuschmessungen durchgeführt. Weiters gibt es bereits Messergebnisse für Fahrbahnbeläge mit einem Alter von 6 bis 12 Jahren von anderen Messstrecken. Die Ergebnisse dieser Messreihen sollen Aufschluss über das schalltechnische Langzeitverhalten der Fahrbahnbeläge bringen.

Vorliegende Ergebnisse bereits durchgeführter und abgeschlossener Forschungsprojekte werden von der ASFINAG entsprechend umgesetzt bzw. in den Planungen berücksichtigt.

Exemplarisch wären in diesem Zusammenhang

- die Abänderung der RVS 04.02.11 betreffend Fahrbahndecken und
- der Vogelanprallschutz bei Glasflächen

zu nennen.

12. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN

Die finanziellen Mittel für die in den nächsten Jahren vorgesehenen Lärmschutzsanierungen und Umweltentlastungsmaßnahmen auf dem bestehenden Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich sind im bestehenden Bauprogramm für A+S-Straßen berücksichtigt.

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

Die zurzeit geplanten Lärmschutzmaßnahmen sind im Bauprogramm der ASFINAG festgehalten. Dieses Bauprogramm wird durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie evaluiert und entsprechend freigegeben.

Um die Wirkung der in den letzten 5 Jahren errichteten Maßnahmen aufzuzeigen, wurde unter Punkt 8 ein prozentueller Vergleich herangezogen. Ein direkter, zahlenmäßiger Vergleich ist nicht möglich, da sich im Vergleich zur ersten Umgebungslärmkartierung (2007) die Betrachtungslängen bzw. die Anzahl der betroffenen Bevölkerung geändert haben. Da sich diese Grundlagen auch im Jahre 2017 ändern werden (z.B. Neubaustrecken, neue Siedlungsbereiche etc.) kann mit diesem prozentuellen Vergleich die Wirksamkeit des vorliegenden Aktionsplans bewertet werden.

14. SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN

In den nächsten Jahren sind wieder umfassende Lärmschutzsanierungs- und Umweltentlastungsmaßnahmen auf dem bestehenden Autobahnen- und Schnellstraßennetz in Österreich geplant.

Der Vergleich des Anteils der Einwohner ($L_{\text{night}} > 50$ dB) bezogen auf die Summe der Einwohner ($L_{\text{night}} > 45$ dB) im Untersuchungsgebiet zeigte, dass im Jahr 2012 gegenüber dem Jahr 2007 dieser Anteil österreichweit in einer Größenordnung von etwa 6 % reduziert werden konnte.

Da bereits viele Streckenabschnitte (besonders stark betroffenen Abschnitte - Belastungsschwerpunkte) auf dem bestehenden Autobahnen- und Schnellstraßennetz in Österreich einer lärmtechnischen Sanierung zugeführt wurden und die restlichen Bereiche teilweise geringere Siedlungsdichten aufweisen, kann aus heutiger Sicht davon ausgegangen werden, dass Reduktionen in dieser Größenordnung für den Zeitabschnitt 2013 bis 2017 nicht mehr erzielt werden können, jedoch aufgrund der geplanten Maßnahmen weitere Reduktionen zu erwarten sind. Die Wirksamkeit des gegenständlichen Aktionsplanes wird im Rahmen der im Jahr 2017 zu erstellenden strategischen Umgebungslärmkarten evaluiert werden.

15. BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN

Die strategische Umweltprüfung (SUP) beschreibt und bewertet die Umweltauswirkungen von Neuplanungen. 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 voraussichtlich Auswirkungen auf Natura 2000 Gebiete haben.

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 gegenständliche Teilaktionsplan, der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in Zusammenarbeit mit der ASFINAG erstellt wurde, behandelt Autobahnen- und Schnellstraßenabschnitte im gesamten Bundesgebiet mit einer jährlichen Verkehrsbelastung von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen.

Landesstraßen B und Landesstraßen L finden sich in den jeweiligen Aktionsplanungen der Bundesländer, da seit April 2002 die Landesstraßen B an die jeweiligen Bundesländer ausgegliedert wurden.

Auf dem gesamten Streckennetz der ASFINAG gibt es derzeit rd. 4,1 km² Lärmschutzmaßnahmen mit einer Gesamtlänge von rd. 1.275 km.

Darunter befindet sich auch eine Vielzahl von Sonderkonstruktionen (z.B. gekrümmte Lärmschutzwände). Zusätzlich wurden Einhausungen am Bestand (z.B. Amras an der A 12) sowie Lärmschutzmaßnahmen direkt an der Grundstücksgrenze von Anrainern errichtet.

Darüber hinaus werden Schallschutzfenster auch mit Schalldämmlüftern entlang des gesamten Autobahn- und Schnellstraßennetzes sowie Sonderlösungen in Absprache mit den betroffenen Anrainern seitens der ASFINAG gefördert.

Eine große Anzahl von Forschungsvorhaben im Bereich Lärmreduktion wurde bzw. wird finanziell unterstützt und Prototypen von innovativen Lärmschutzmaßnahmen entlang des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes zu Versuchszwecken errichtet.

Weiters ergibt sich durch die Senkung der Lärmemissionsgrenzwerte für PKW- und LKW-Reifen auf EU-Ebene auch in Österreich die Chance, die vorgesehenen Lärmreduktionen an der Quelle in der Lärmschutzplanung zu berücksichtigen. Aufgrund der um 3 ÷ 6 dB reduzierten Grenzwerte für die Typprüfung gibt es ein Potential für flächendeckende Senkungen der Schallimmissionspegel, wodurch Einsparungen bei den erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen ermöglicht werden, ohne das Lärmschutzniveau zu beeinträchtigen. Das Ziel des Projektes ist daher die Umlegung der neuen EU-Verordnungen auf österreichische Verhältnisse zur Ermittlung der tatsächlich realisierbaren Lärmreduktionspotentiale sowie ein Vorschlag für die Anpassung der anzuwendenden Berechnungsgrundlagen.

16.1 BESTEHENDE LÄRMSCHUTZPROGRAMME

Maßnahmen und Zeitplan:

- **Bauprogramm der ASFINAG 2008 - 2012**
- **Lärmschutzmaßnahmen im Zuge von Generalsanierungen**
gemäß den Vorgaben der Dienstanweisung – Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen
- **Fensterförderungen**
gemäß den Vorgaben der Dienstanweisung – Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen
- **Förderung von wohngebäudenahen Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Dämme im Nahbereich der Wohngebäude)**
gemäß den Vorgaben der Dienstanweisung – Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen
- **Gesamtkosten (in Euro)**
In den Jahren 2008 bis 2013 wurden jährlich durchschnittlich zwischen 17 und 33 Mio. EUR für die Lärmschutzsanierung auf dem bestehenden Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich ausgegeben.

Rahmenbedingungen:

- **Datum des Programmstarts:**
2008
- **Datum des Programmabschlusses:**
2012
- **Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung:**
Der Vergleich des Anteils der Einwohner ($L_{\text{night}} > 50$ dB) bezogen auf die Summe der Einwohner ($L_{\text{night}} > 45$ dB) im Untersuchungsgebiet zeigte, dass im Jahr 2012 gegenüber dem Jahr 2007 dieser Anteil österreichweit in einer Größenordnung von etwa 6 % reduziert werden konnte.
- **Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Programmstarts:**
Gemäß den Vorgaben der Dienstanweisung – Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen betragen die Grenzwerte 50 dB für den Nachtzeitraum (L_{night}) bzw. 60 dB für den Tag-Abend-Nachtzeitraum (L_{den}).
- **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 Verkehrsträgern etc.) bzw. der Siedlungsstruktur in Österreich (z.B. Einzelgehöfte, direkt angrenzende Siedlungsränder etc.) Konfliktbereiche im A+S-Netz 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:**

Für die Erstellung des ASFINAG-Programms zur Lärmsanierung sind die Ergebnisse aus dem ASFINAG- Lärmkataster eingeflossen.

Die österreichweite Prioritätenreihung für das ASFINAG-Streckennetz dient der strategischen Planung von Lärmschutzvorhaben, die sich einerseits durch den Handlungsbedarf infolge der geltenden Grenzwerte für Lärmschutz (gemäß der BMVIT-Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen - Autobahnen und Schnellstraßen“) und andererseits durch die zur Verfügung stehenden jährlichen finanziellen Mittel ergibt.

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

Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen waren im Bauprogramm der ASFINAG festgehalten. Dieses Bauprogramm wurde durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie evaluiert und entsprechend freigegeben.

Zur Wirksamkeit des Lärmschutzprogramms ist festzuhalten, dass wie bereits oben angeführt der Vergleich des Anteils der Einwohner mit einem Lärmpegel $L_{night} > 50$ dB bezogen auf die Summe der Einwohner mit einem Lärmpegel $L_{night} > 45$ dB im Untersuchungsgebiet zeigte, dass im Jahr 2012 gegenüber dem Jahr 2007 der Anteil österreichweit in einer Größenordnung von etwa 6 % reduziert werden konnte und somit eine Wirksamkeit des Lärmschutzprogramms gegeben ist.

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

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

<http://www.asfinag.at/>

16.2 GEPLANTE LÄRMSCHUTZPROGRAMME – LÄRMAKTIONSPLAN

Maßnahmen und Zeitplan:

- **Bauprogramm der ASFINAG 2013 - 2017**
- **Lärmschutzmaßnahmen im Zuge von Generalsanierung**
gemäß den Vorgaben der Dienstanweisung – Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen
- **Fensterförderungen**
gemäß den Vorgaben der Dienstanweisung – Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen
- **Förderung von wohngebäudenahen Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Dämme im Nahbereich der Wohngebäude)**
gemäß den Vorgaben der Dienstanweisung – Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen
- **Gesamtkosten (in Euro)**
In den nächsten Jahren sind jährlich durchschnittlich zwischen 12 und 20 Mio. EUR für die Lärmschutzsanierung auf dem bestehenden Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich vorgesehen.

Rahmenbedingungen:

- **Beginndatum des Lärmaktionsplans:**
2013
- **Enddatum des Aktionsplans:**
2017
- **Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung:**
Der Vergleich des Anteils der Einwohner mit einem Lärmpegel von $L_{night} > 50$ dB bezogen auf die Summe der Einwohner mit einem Pegel von $L_{night} > 45$ dB im Untersuchungsgebiet zeigte, dass im Jahr 2012 gegenüber dem Jahr 2007 dieser Anteil österreichweit in einer Größenordnung von etwa 6 % reduziert werden konnte.
Da bereits viele Streckenabschnitte (besonders stark betroffenen Abschnitte - Belastungsschwerpunkte) auf dem bestehenden Autobahnen- und Schnellstraßennetz in Österreich einer lärmtechnischen Sanierung unterzogen wurden und die restlichen Bereiche teilweise geringere Siedlungsdichten aufweisen, kann aus heutiger Sicht davon ausgegangen werden, dass Reduktionen in dieser Größenordnung für den Zeitabschnitt 2013 bis 2017 nicht mehr erzielt werden können, jedoch aufgrund der geplanten Maßnahmen weitere Reduktionen zu erwarten sind. Die Wirksamkeit des gegenständlichen Aktionsplanes wird im Rahmen der im Jahr 2017 zu erstellenden strategischen Umgebungslärmkarten evaluiert werden.

- **Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Beginns des Lärmaktionsplans:**

Gemäß den Vorgaben der Dienstanweisung – Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen betragen die Grenzwerte 50 dB für den Nachtzeitraum (L_{night}) bzw. 60 dB für den Tag-Abend-Nachtzeitraum (L_{den}).

- **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 Tälern, Höhenlage von Wohnverbauung zu den Verkehrsträgern etc.) bzw. der Siedlungsstruktur in Österreich (z.B. Einzelgehöfte, direkt angrenzende Siedlungsränder etc.) Konfliktbereiche im A+S-Netz 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) wurde der vorliegende Entwurf des Aktionsplanes für den Zeitraum von sechs Wochen über die Homepage www.laerminfo.at der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Innerhalb dieser Zeit bestand 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:**

Wie bereits in den letzten Jahren ist von Seiten der ASFINAG vorgesehen, die Vorgaben der Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen), Fassung Jänner 2011“ umzusetzen. Dabei wird vermehrt angestrebt, Lärmschutzmaßnahmen im Zuge von Generalsanierungen zu realisieren. Diese Vorgehensweise bedingt, wie sich bereits bei durchgeführten Bauvorhaben gezeigt hat, aufgrund von Synergieeffekten eine deutliche Reduktion der Kosten von Lärmschutzmaßnahmen.

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 Autobahnen bzw. Schnellstraßen werden derartige ruhige Gebiete gesondert berücksichtigt.

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

Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden im Bauprogramm der ASFINAG festgehalten. Dieses Bauprogramm wird durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie evaluiert und entsprechend freigegeben.

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.asfinag.at/>