



Umgebungsärm-Aktionsplan Österreich 2008

Teil A1 – Einleitung und Grundlagen



IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber:

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
Stubenring 1, 1010 Wien
www.lebensministerium.at

Gesamtkoordination:

DI Robert Thaler, DI Helfried Gartner
Abteilung Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen und Lärm
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
Stubenbastei 5, 1010 Wien

Bildnachweis:

Titelseite: ASFiNAG / Umweltbundesamt

UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2008

TEIL A1

Einleitung und Grundlagen



Juni 2009

Dokumentstruktur

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

In den Dokumenten des Teils A sind allgemeine bzw. ganz Österreich betreffende Informationen enthalten.

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

Allgemeine Informationen

Teil A1 – Einleitung und Grundlagen

Teil A2 – Zusammenfassende Darstellung der Daten

Straßenverkehr

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Schienenverkehr

Teil B11 – Aktionsplanung BMVIT (Schienenstrecken)

Teil B12 – Aktionsplanung Wien (Straßenbahnstrecken)

Flugverkehr

Teil B13 – Aktionsplanung BMVIT (Flugverkehr)

IPPC-Anlagen im Ballungsraum Wien

Teil B14 – Aktionsplanung BMWFJ (IPPC-Anlagen)

Teil B15 – Aktionsplanung BMLFUW (IPPC-Anlagen)

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

INHALTSVERZEICHNIS

0.	MEHR LEBENSQUALITÄT DURCH WENIGER LÄRM	6
1.	DIE UMGEBUNGSLÄMRICHTLINIE DER EUROPÄISCHEN UNION UND IHRE NATIONALE UMSETZUNG	7
1.1	Umsetzung auf Bundesebene.....	8
1.2	Umsetzung auf Länderebene.....	9
1.3	Bearbeitungsumfang der ersten Berichtsphase.....	11
2.	AKTIONSPANUNG GEMÄSS ARTIKEL 8 DER UMGEBUNGSLÄMRICHTLINIE.....	13
2.1	Zuständige Behörden Für die Ausarbeitung der Teil-Aktionspläne	13
2.2	Wirksamkeit von Massnahmen.....	15
2.2.1	Kurzfristig wirksame Maßnahmen.....	16
2.2.2	Mittelfristig wirksame Maßnahmen.....	16
2.2.3	Strategische Maßnahmen	17
3.	GLIEDERUNG DER TEILAKTIONSPÄNE	18

0. MEHR LEBENSQUALITÄT DURCH WENIGER LÄRM

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

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

Bei der Ausarbeitung der Lärm-Aktionspläne kommt der Information der Bevölkerung eine besondere Bedeutung zu. Die Teil-Aktionspläne der jeweils in Österreich zuständigen Stellen können deshalb gemeinsam mit den zugehörigen strategischen Umgebungslärmkarten und weiteren Informationen zum Lärmschutz unter www.umgebungslaerm.at abgerufen werden. Zu den ebenfalls dort veröffentlichten Entwürfen der Teil-Aktionspläne kann direkt an die zuständige Stelle schriftlich Stellung genommen werden.

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

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



1. DIE UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE DER EUROPÄISCHEN UNION UND IHRE NATIONALE UMSETZUNG

Mit der Umgebungslärmrichtlinie der EU trat 2002 ein Instrument für eine europaweit einheitliche Lärmbekämpfung in Kraft, das in nationales Recht zu übernehmen war.

Gemäß Artikel 1 der Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.

Hierzu sind schrittweise die folgenden Maßnahmen durchzuführen:

- Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach für alle Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden;
- Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen;
- auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungslärm so weit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist.

Die Richtlinie soll auch eine Grundlage für die Einführung von Gemeinschaftsmaßnahmen zur Lärminderung bei den wichtigsten Lärmquellen darstellen; dies sind insbesondere Straßen- und Schienenfahrzeuge und -infrastruktureinrichtungen, Flugzeuge, Geräte, die für die Verwendung im Freien vorgesehen sind, Ausrüstung für die Industrie sowie ortsbewegliche Maschinen.

In Österreich gibt es kein generelles Lärmschutzgesetz, Lärmschutz stellt eine Querschnittsmaterie dar. In Abhängigkeit von der jeweiligen Sachmaterie sind entweder der Bundes- oder die Landesgesetzgeber zuständig.

Die Umsetzung der EU-Umgebungslärm-Richtlinie 2002/49/EG in österreichisches Recht erfolgte durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz sowie entsprechende Landesgesetze. Dabei ist die Erstellung von Aktionsplänen zur Lärminderung insbesondere für jene Bereiche, in denen festgelegte Schwellenwerte für die einzelnen Schallquellenarten überschritten werden, vorgesehen.

1.1 UMSETZUNG AUF BUNDESEBENE

Auf Bundesebene wurden zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (BGBl I 60/2005, ausgegeben am 4. Juli 2005) und die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (BGBl II 144/2006, ausgegeben am 5. April 2006) erlassen.

Die Verteilung der Vollzugszuständigkeiten innerhalb der Bundesbehörden folgt der bisherigen Aufgabenverteilung in der Bundesregierung. So ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für die Vollziehung des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes als oberste Behörde für Autobahnen und Schnellstraßen, die Eisenbahn und Flughäfen zuständig.

IPPC-Anlagen (das sind Anlagen, die eine bestimmte Größe bzw. Kapazität überschreiten) fallen je nach Anlagentyp in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Wirtschaft, Familie und Jugend oder des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

In der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung sind die Schwellenwerte für die Aktionsplanung festgelegt.

	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex	Nacht-Lärmindex
Straßenverkehr	60 dB	50 dB
Flugverkehr	65 dB	55 dB
Eisenbahnverkehr	70 dB	60 dB
Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten	55 dB	50 dB

1.2 UMSETZUNG AUF LÄNDEREBENE

Die nachfolgenden Gesetze bzw. Verordnungen wurden bisher im Rahmen der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie auf Landesebene erlassen.

Burgenland

- Burgenländisches Raumplanungsgesetz (LGBl. Nr. 47/2006)
- Burgenländisches IPPC-Anlagen-, SEVESO II-Betriebe- und Umweltinformationsgesetz (LGBl. Nr. 8/2007)
- Burgenländisches Straßengesetz 2005 (LGBL. Nr. 11/2007)
- Burgenländische Umgebungslärmschutzverordnung (LGBl. Nr. 71/2007)

Kärnten

- Kärntner Straßengesetz 1991 (LGBl. Nr. 87/2005)
- Kärntner Gemeindeplanungsgesetz 1995 (LGBl. Nr. 88/2005)
- Kärntner Umweltplanungsgesetz (LGBl. Nr. 89/2005)
- Kärntner IPPC-Anlagengesetz (LGBl. Nr. 13/2006)
- Kärntner Umgebungslärmverordnung (LGBl. Nr. 76/2006)

Niederösterreich

- Niederösterreichisches Landesstraßengesetz 1999 (in Umsetzung)
- Niederösterreichisches IPPC-Anlagen und Betriebe Gesetz (LGBl. Nr. 8060-2)
- Niederösterreichisches Raumordnungsgesetz 1976 (LGBl. Nr. 8000-19)

Oberösterreich

- Oberösterreichisches Straßengesetz 1991 (LGBl. Nr. 61/2008)
- Oberösterreichisches Umweltschutzgesetz 1996 (LGBl. Nr. 44/2006)
- Oberösterreichische Umgebungslärmschutzverordnung (LGBl. Nr. 94/2008)

Salzburg

- Umweltschutz- und Umweltinformationsgesetz (LGBl. Nr. 72/2007)

Steiermark

- IPPC-Anlagen- und Seveso-II-Betriebegesetz (LGBl. Nr. 113/2006)
- Steiermärkisches Raumordnungsgesetz 1974 (LGBl. Nr. 47/2007)
- Steiermärkisches Landes-Straßenumgebungslärmschutzgesetz 2007 (LGBl. Nr. 56/2007)
- Steiermärkische Umgebungslärmschutzverordnung (LGBl. Nr. 50/2008)

Tirol

- Tiroler Straßengesetz (LGBl. Nr. 101/2006)

Vorarlberg

- Straßengesetz (LGBl. Nr. 22/2006)
- Lärmkartenverordnung (LGBl. Nr. 23/2007)

Wien

- Wiener Umgebungslärmschutzgesetz (LGBl. Nr. 19/2006)
- Wiener Umgebungslärmschutzverordnung (LGBl. Nr. 26/2006)

1.3 BEARBEITUNGSUMFANG DER ERSTEN BERICHTSPHASE

Für die erste Phase sieht die EU-Umgebungslärmrichtlinie vor, die Lärmbelastung in Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohnern und entlang hochrangiger Infrastruktureinrichtungen zu erheben.

Unter hochrangigen Infrastruktureinrichtungen sind alle Straßen zu verstehen, auf denen ein Verkehrsaufkommen von mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr vorliegt - das entspricht rund 16.500 Kfz pro Tag im Straßenquerschnitt. Auch für Schienenwege mit mehr als 60.000 Zugfahrten pro Jahr – das sind rund 165 Züge pro Tag – und Flughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr ist die Lärmbelastung zu erheben.

Ab dem Jahr 2012 fallen Ballungsräume bereits ab einer Einwohneranzahl von 100.000 in den Geltungsbereich der Richtlinie und für hochrangige Infrastruktureinrichtungen werden bereits ab drei Millionen Kfz pro Jahr bzw. 30.000 Zügen pro Jahr berücksichtigt. Für den Flugverkehr werden alle internationalen österreichischen Flughäfen betrachtet.

Alle fünf Jahre werden die Lärmkarten und Aktionspläne überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

An die Europäische Kommission wurde bereits berichtet, dass in der ersten Umsetzungsphase in den zu erstellenden strategischen Lärmkarten die Umgebung von 2.453 km Hauptverkehrsstraßen und von 604 km Haupteisenbahnstrecken, der Bereich des Flughafens Wien sowie der Ballungsraum Wien erfasst sein werden. Der Bearbeitungsumfang der Lärmkartierung weicht in Teilbereichen auf Grund aktuellerer Verkehrsdaten von dieser ersten Streckenerhebung ab. Die tatsächlich bearbeiteten Planungsgebiete sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Über die strategische Lärmkartierung der ersten Bearbeitungsphase wurde bereits ein Bericht an die Europäische Kommission (Berichtsstand 24. Juni 2008) verfasst. Darin sind auch die verwendeten nationalen Berechnungsmethoden und deren Gleichwertigkeit mit den in der Umgebungslärmrichtlinie vorgeschlagenen Interimsmethoden dargestellt.

2. AKTIONSPLANUNG GEMÄSS ARTIKEL 8 DER UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE

Auf den strategischen Lärmkarten basierend sind von den jeweils zuständigen Stellen Aktionspläne zur Vermeidung und Verminderung der Lärmbelastung auszuarbeiten.

Aktionspläne sollen Pläne zur "Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung, gegebenenfalls auch für Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete" sein.

Insbesondere ist in den Aktionsplänen auf jene Gebiete einzugehen, in denen die Schwellenwerte für die Aktionsplanung überschritten sind.

2.1 ZUSTÄNDIGE BEHÖRDEN FÜR DIE AUSARBEITUNG DER TEIL-AKTIONSPLÄNE

Die Erstellung des Aktionsplans gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie fällt in Österreich in die Zuständigkeit von insgesamt 12 Behörden auf Seite des Bundes oder der Länder. Entsprechend der einzelnen Landesgesetzgebungen sind teilweise auch von Gemeinden Beiträge zu leisten.

Liste der Behörden und Geltungsbereich für die Erstellung der Teil-Aktionspläne:

- Straßenverkehr
 - Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (A&S - Autobahnen und Schnellstraßen)
 - Landesregierung für das Land Burgenland (Straßen außer A&S)
 - Landesregierung für das Land Kärnten (Straßen außer A&S)
 - Landesregierung für das Land Niederösterreich (Straßen außer A&S)
 - Landesregierung für das Land Oberösterreich (Straßen außer A&S)
 - Landesregierung für das Land Salzburg (Straßen außer A&S)
 - Landesregierung für das Land Steiermark (Straßen außer A&S)
 - Landesregierung für das Land Tirol (Straßen außer A&S)
 - Landesregierung für das Land Vorarlberg (Straßen außer A&S)
 - Magistrat der Stadt Wien (Straßen außer A&S)
- Schienenverkehr
 - Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
Ergänzend nur für den Ballungsraum Wien:
 - Landeshauptmann des Landes Wien (Straßenbahnstrecken)
- Flugverkehr
 - Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

- IPPC-Anlagen im Ballungsraum Wien
 - Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend
 - Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

Diese Teil-Aktionspläne der für die Erstellung zuständigen Stellen finden sich als Teil B1 bis B15.

Zu diesen Teil-Aktionsplänen werden von den zuständigen Stellen auf Grund unterschiedlicher Fertigstellungstermine auch unabhängig voneinander der Öffentlichkeit die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Auf diese Stellungnahmemöglichkeit wird die Öffentlichkeit von den jeweils zuständigen Stellen in weit verbreiteten Tageszeitungen bzw. in den amtlichen Informationsmedien hingewiesen.

Im Zuge der Ausarbeitung der Aktionspläne wurde unter Bedachtnahme der Grundsätze der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit eine frühzeitige Abstimmung und eine teilweise gemeinsame Erarbeitung der Teilaktionspläne der zuständigen Stellen vereinbart.

Die (Teil-)Aktionspläne sind auf Grundlage der strategischen Umgebungslärmkarten auszuarbeiten. Bei der Ausarbeitung der Aktionspläne ist das gesamte gemäß der strategischen Umgebungslärmkarten lärmbelastete Gebiet zu betrachten.

Für den Fall einer Überschreitung der Schwellenwerte sollen die (Teil-) Aktionspläne Maßnahmen zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen und falls erforderlich auch Maßnahmen zur Lärminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete enthalten.

Als Maßnahmen können insbesondere in Betracht kommen:

- Maßnahmen in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung,
- Maßnahmen zu Verkehrsfluss und Infrastrukturbetrieb,
- Maßnahmen in der Raumordnung,
- auf die Geräuschquelle ausgerichtete technische Maßnahmen,
- Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung,
- Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung,
- rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize.

Die Maßnahmen sind tunlichst so zu setzen, dass sie gegebenenfalls auch vor Lärm aus sonstigen Quellen schützen, um so ihre Wirksamkeit zu erhöhen und den Kosten-Nutzen-Effekt zu steigern.

Der Begriff „Aktionsplanung“ kommt in der Gesetzesmaterie zum Lärmschutz erstmalig vor, stellt jedoch für Österreich kein Neuland dar, da die hier aufgezeigten Vorgänge bereits seit langem geübte Praxis sind.

So wurden bisher bereits umfangreiche Lärmsanierungskonzepte an Verkehrswegen vorgenommen (z. B. schalltechnische Sanierung von Eisenbahnbestandsstrecken und Bestandslärmsanierung von Bundesstraßen und Lärmschutz an Landesstraßen).

Im Allgemeinen weist Österreich im Bereich der schalltechnischen Sanierungen bzw. der schalltechnischen Planungen bei Neubau von Bahn- und Straßenstrecken eine sehr hohe akustische Qualität auf.

Auch im Bereich von Industrie und Gewerbe wurden in Österreich bereits bisher strenge Maßstäbe für den Nachbarschaftsschutz angelegt. Üblicherweise werden die entsprechenden Maßnahmen bereits im Genehmigungsverfahren vorgeschrieben und in weiterer Folge auch umgesetzt. Deshalb ist davon auszugehen, dass die Vorgaben des Bundesumgebungslärmschutzrechtes bzw. der zugrunde liegenden EU-Richtlinie bereits derzeit Großteils erfüllt sind. Nur in einigen wenigen Fällen ist jedoch auch hier eine Art von Aktionsplanung in Form eines Sanierungskonzeptes nach der Gewerbeordnung wahrscheinlich.

Unter diesem Gesichtspunkt ist die Aktionsplanung in Österreich nunmehr eine konsequente Weiterführung der Lärmschutzplanungen der jeweils zuständigen Stellen.

Eine Sammlung erfolgreicher Beispiele für Lärmsanierung befindet sich im Teil C. Weiters wird auf das seitens des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft 2007 veröffentlichte „Handbuch Umgebungslärm – Minderung und Ruhevorsorge“ verwiesen.

2.2 WIRKSAMKEIT VON MASSNAHMEN

Maßnahmen zur Vermeidung oder zur Verringerung von Umgebungslärm können auf unterschiedlichsten Ebenen ansetzen und ihre Wirkung sofort oder erst nach einem bestimmten Zeitraum zeigen. In diesem Zusammenhang kann eine Klassifizierung der möglichen Maßnahmen in 3 Kategorien vorgenommen werden, und zwar:

- kurzfristig wirksame Maßnahmen
- mittelfristig wirksame Maßnahmen
- strategische Maßnahmen

Die kurzfristig wirksamen Maßnahmen sind z. B. die Errichtung von Schallschutzwänden, der Einbau von Schallschutzfenstern, selektive Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, zeitweise Verkehrsbeschränkungen für bestimmte Fahrzeugarten u.ä., da bei diesen Maßnahmen die Immissionsminderung sofort eintritt und wirksam wird.

Bei mittelfristig wirksamen Maßnahmen ist davon auszugehen, dass diese Maßnahmen erst in einem Zeitraum von 5 bis 10 Jahren und mehr ihre Wirkung zeigen, d. h. ein langsames Anwachsen der Minderungswirkung erfolgt.

Strategische Maßnahmen sind Maßnahmen, bei denen über den Zeitverlauf der Wirkungszunahme noch keine gültige Aussage getroffen werden kann, weil beispielsweise erst umfangreiche Forschungen für die Realisierung erforderlich sind. Die Maßnahmen in der Raumordnung bzw. der langfristigen Mobilitätsplanung sind zwar hinsichtlich der Wirkung unbestritten, zeigen jedoch im Lärmbereich nur langsam Wirkung. Sie sollen daher gerade auch im Bereich der strategischen Lärmaktionsplanung eingesetzt werden um andere Maßnahmen hinsichtlich der Wirkung zu verstärken und damit die Kosten-Nutzen-Effektivität zu erhöhen.

2.2.1 Kurzfristig wirksame Maßnahmen

Kurzfristig wirksame Maßnahmen sind die klassischen Maßnahmen zum Schallschutz entlang von Straßen und Schienenstrecken – also Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände, Wall-Wand-Kombinationen oder objektseitige Maßnahmen wie Schallschutzfenster und -türen in Kombination mit Schalldämmlüftern bzw. der Möglichkeit des Lüftens über eine ruhige Fassade.

Grundsätzlich wären zwar Lärmschutzwälle und -wände vorzuziehen, da sie nicht nur den Wohnraum sondern auch den Freiraum schützen, sie sind jedoch z. B. im innerstädtischen Bereich an Straßen oft nicht realisierbar und weisen bei wenigen zu schützenden Objekten eine geringe Kosten-Nutzen-Effektivität auf.

Für den städtischen Bereich kommen daher an klassischen Maßnahmen überwiegend objektseitige Maßnahmen in Betracht.

2.2.2 Mittelfristig wirksame Maßnahmen

Lärminderung kann auch durch verkehrsorganisatorische und verkehrsbeschränkende Maßnahmen erreicht werden.

Dies können beispielsweise einerseits Verkehrsumlegungen und Verlagerungen sein, wobei hier zwischen allgemeinen Verkehrsumlegungen und Umlegungen des Schwerverkehrs zu unterscheiden ist. Andererseits können aber – dies vorwiegend mittelfristig – auch durch eine Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs und Änderungen im Mobilitätsverhalten Reduktionen im Immissionsniveau erreicht werden.

Bei den Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung ist die Entlastung eines Teils der Bevölkerung einer allfälligen neuen Belastung für einen anderen Teil der Bevölkerung prüfend gegenüberzustellen.

Bei den mittelfristig wirksamen Maßnahmen ist im Straßenverkehr auch der Austausch von Straßenbelägen gegen lärmarme Beläge zu erwähnen, d.h. beispielsweise den Austausch von schadhafte Belägen gegen lärmindernde Straßenbeläge.

Weiters ist hier auch die Absenkung der Zulassungsgrenzwerte für die Geräuschemission von Kfz-Reifen beziehungsweise auch die Kennzeichnung und Definition lärmarmen Reifen und Fahrzeuggruppen als Basis für Anreizsysteme und Beschränkungen anzuführen. Dabei ist zu beachten, dass hierfür nur auf europäischer Ebene harmonisierte Regelungen getroffen werden können.

Im Bereich Eisenbahnlärm wäre der Austausch der Grauguss-Klotzbremzen gegen Kunststoff-Bremsbeläge (z. B. K- oder L-Sohle) als mittelfristige Maßnahme zu bewerten.

2.2.3 Strategische Maßnahmen

Um langfristig den Erhalt von ruhigen Gebieten bzw. von Gebieten mit einem besonderen Schutzanspruch in Bezug von Umgebungslärm und damit den vorbeugenden Lärmschutz sicherzustellen, sollten einheitliche und verpflichtende Kriterien für die Berücksichtigung von Lärm erlassen und eine bundesweit einheitliche Definition für ruhige Gebiete, die vor Lärm zu schützen sind, entwickelt werden.

Viele der kurz- und mittelfristigen Maßnahmen sind in entsprechenden Regelungen festzuschreiben. Dabei sollte eine möglichst weitgehende Harmonisierung der Lärmschutzregelungen angestrebt werden.

Oft ist eine Bebauungsverdichtung im Nahbereich leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsknoten zur Verbesserung des Einzugsbereichs des öffentlichen Verkehrs sinnvoll *oder im Nahbereich hochrangiger Infrastruktur aufgrund mangelnden Platzangebots unumgänglich*. Aus der Sicht von Experten sollten daher in den Bauordnungen Möglichkeiten zur Vorschreibung von (im Regelfall) objektseitigen Schallschutzmaßnahmen vorgesehen und österreichweit abgestimmt werden. In einigen Bundesländern gibt es dafür bereits wirksame Beispiele.

Durch sein Mobilitätsverhalten kann jeder aktiv zur Lärminderung beitragen! Dem Mobilitätsmanagement kommt dabei eine entscheidende Rolle zu.

3. GLIEDERUNG DER TEILAKTIONSPLÄNE

Straßenverkehr

- **B1** Straßen im Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (A&S - Autobahnen und Schnellstraßen)
- **B2** Straßen im Zuständigkeitsbereich der Landesregierung für das Land Burgenland (Straßen außer A&S)
- **B3** Straßen im Zuständigkeitsbereich der Landesregierung für das Land Kärnten (Straßen außer A&S)
- **B4** Straßen im Zuständigkeitsbereich der Landesregierung für das Land Niederösterreich (Straßen außer A&S)
- **B5** Straßen im Zuständigkeitsbereich der Landesregierung für das Land Oberösterreich (Straßen außer A&S)
- **B6** Straßen im Zuständigkeitsbereich der Landesregierung für das Land Salzburg (Straßen außer A&S)
- **B7** Straßen im Zuständigkeitsbereich der Landesregierung für das Land Steiermark (Straßen außer A&S)
- **B8** Straßen im Zuständigkeitsbereich der Landesregierung für das Land Tirol (Straßen außer A&S)
- **B9** Straßen im Zuständigkeitsbereich der Landesregierung für das Land Vorarlberg (Straßen außer A&S)
- **B10** Straßen im Zuständigkeitsbereich des Magistrats der Stadt Wien (Straßen außer A&S)

Schieneverkehr

- **B11** Teil-Aktionsplan Schienenstrecken im Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie

Ergänzend nur für den Ballungsraum Wien:

- **B12** Strecken im Zuständigkeitsbereich des Landeshauptmanns des Landes Wien (Straßenbahnstrecken)

Flugverkehr

- **B13** Teil-Aktionsplan Flugverkehr im Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie

IPPC-Anlagen im Ballungsraum Wien

- **B14** Teil-Aktionsplan IPPC-Anlagen im Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Wirtschaft, Familie und Jugend
- **B15** Teil-Aktionsplan IPPC-Anlagen im Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

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

